

 服务平台

家电能效领跑者补贴已落听 具体细则未出台

本报讯 日前,国家发改委官网发布的信息显示,接下来在家电市场要加强节能市场机制建设,实施能效“领跑者制度”,正式为家电节能补贴新政的出台敲下定音锤。国家发改委相关负责人就此事回答记者提问时称,能效“领跑者制度”已确定,但目前尚未明确出台时间及实施细则。

事实上,早在上个月,记者就从多位厂商处得到消息,国家发改委正在着手准备一项名为“领跑者制度”、专门针对家电行业的施行新政,但该新政跟此前的刺激政策存在实质性区别。“该计划只针对达到超高能效标准的少量产品,大概只有位于‘金字塔顶端’约15%的产品才能获得相应的支持和补贴。”国务院发展中心市场经济研究所专家、中国电子商会副秘书长陆刃波在接受媒体采访时表示。

此前有消息称,能效“领跑者制度”将于今年10月1日实施,据传,考量标准主要有三个:企业大部分产品已经达到高等能效标准要求;产品自身有实质节能技术;产品在市场上占据一定市场份额。

(任忠君)

广州将试水商事登记制度改革

本报讯 9月2日开始,广州市将在南沙等6个试点区域试水“先照后证”、“一址多照”、“零元办公司”的商事登记制度。

近日,《广州市商业登记制度改革实施办法(试行)》(以下简称《实施办法》)、《广州市商事主体信息平台运行管理规则(试行)》(以下简称《管理规则》)经市政府常务会议审议通过。广州市工商局局长张建华称,广州特色是搭建商事登记管理信息平台 and 商事主体信息公示平台,这打破了以往各部门信息孤岛状况。

广州继深圳、珠海、佛山等城市后,终于将开始试行商事登记制度改革。“因为9月1日是周日,所以从9月2日开始实施。”张建华称,广州的商事登记制度改革将在广州经济技术开发区(含广州高新技术产业开发区、广州保税区、广州出口加工区)、广州南沙新区、广州增城经济技术开发区、中新广州知识城、广州国际生物岛和天河中央商务区(珠江新城区域)6个区域内开展试点,总结经验后于明年上半年在全市全面铺开。

张建华表示,过去是前置审批,“严进宽出”,改革后是“宽进严出”。改革后,营业执照只是商事主体的身份证。在商事登记制度改革里规定,需要从事经营活动的,必须先取得行政许可。

(裴萍)

 知识小看板

最高人民法院审理涉及驰名商标保护民事纠纷的规定

一、对于在以下民事纠纷案件中,可以对所涉商标是否驰名作出认定:

(一)以违反《商标法》第十三条的规定为由,提起的侵犯商标权诉讼;

(二)以企业名称与其驰名商标相同或者近似为由,提起的侵犯商标权或者不正当竞争诉讼;

(三)原告以被诉商标的使用侵犯其注册商标专用权为由提起民事诉讼,被告以原告的注册商标复制、摹仿或者翻译其在先未注册驰名商标为由提出抗辩或者提起反诉的;

二、对于在以下民事纠纷案件中,人民法院对所涉商标是否驰名不予审查:

(一)被诉侵犯商标权或者不正当竞争行为的成立不以商标名为事实根据的;

(二)被诉侵犯商标权或者不正当竞争行为因不具备法律规定的其他要件而不成立的。

(三)原告以被告注册、使用的域名与其注册商标相同或者近似,并通过该域名进行相关商品交易的电子商务,足以造成相关公众误认为由,提起的侵权诉讼,按照前款第(一)项的规定处理。

国内汽车油耗被指虚报



■ 本报记者 张莉

当油价已经突破8元/升,人们已经开始“谈油色变”,越来越多准备购车的消费者最关注的事情也变成了“买什么车最省油”。这样的情况迅速让汽车厂家看到了“低油耗”这个卖点。由于国家关于真实油耗测试的标准较低,因此汽车厂家为了凸显低油耗的卖点,纷纷对外公布较小的“理想油耗”,以吸引消费者购车。

日前,国内专业汽车媒体选取了30款在中国和美国均有销售的相同品牌、相同排量、相同型号的车型,将美国环境保护署(简称EPA)公布的实测油耗,与该车型官方中国宣传的官方油耗统一计量单位后进行了对比。结果,所有车型中国官方的综合油耗,都要低于美国EPA公布的综合油耗,其中最大差幅达到了27%。

国内油耗检测标准形同虚设

业内人士表示,国内车市车企给出的油耗与实际油耗不符是很普遍的现象。车企却认为,自己对外宣传的油耗是工信部检测出来的数据,不能算是虚假宣传。

北京市中闻律师事务所合伙人朱东升接受《中国贸易报》记者采访时表示,由于国内油耗检测标准形同虚设,所以判定车企是否在虚报油耗都很难,更谈不上是否在虚假宣传了。

目前国内使用的油耗检测标准是工信部规定的工况循环测试标准,汽车测试的工况基本是在实验室内进行的,得到的数据是一种理想状态的理论数据。而车主所说的油耗通常是在实际使用中发生的油耗,这个实际发生的数据肯定不同于理想状态下的实验数据。所以,没有可参照性标准,则很难认定车企是否在虚报油耗。除

非车企上报的油耗在工信部的标准上又打了折扣,这样才似乎能认定车企在虚报油耗。

朱东升认为,国内油耗检测标准形同虚设,检测环境和汽车实际使用运行的环境状况相差很大。而在美国,EPA在2008年就采用了更严格、更接近实际油耗的新的油耗测试循环标准,其中对工况的要求和汽车实际运行境况基本相符,所以通过该标准测试获得的数据基本和汽车实际的油耗相一致,这样,相比于中国消费者,美国消费者会有一个更可信、直接的参考标准。

监管部门要承担责任

有人指责,油耗数据的集体“注水”,其实是拜主管部门规则设置失当所赐。这是因为,国产车型的油耗数据,是由工信部指定的机构按照统一方法检测得来的,进口汽车的油耗则由质检总局指定的机构检测得出。这也就意味着,汽车的油耗数据都是经过政府主管机关认定的。

北京市铭泰律师事务所知识产权部主任徐新明接受记者采访时表示:“监管部门似乎对于这种行为视而不见,绝少处罚,这种姑息会在很大程度上助长了车企的违法心理。因此,监管部门难辞其咎。”

朱东升告诉记者,有关监管部门监管不力是造成车企虚标油耗的原因之一。

“汽车企业缺乏诚信,唯利是图,背离对消费者负责的理念也是企业油耗虚标的原因之一。在这里面监管部门当然负有主要责任,标准的制定以及执行都是由监管部门负责的。”他对记者表示。

相对于车企商业道德的纠偏,政府监管的上位更为关键。有业内人士希望,这一轮的舆论声浪,能倒逼主管部门在油耗测试乃至更大的检测、监管范畴内,拿出既有利于行业发展更有利于保护消费者利益的解决方案来。

处罚区别对待

与日本、美国等国以政府牵头立法并进行处罚不同,中国目前尚未有类似的处罚措施。去年11月初,韩系车企在美国发表声明,承认夸大了旗下13款逾100万辆车的油耗数据,并同意对车主进行补偿,损失金额或高达上亿美元。但在中国车市,油耗虚报由来已久却从未有车企因此受到过责罚。

发改委将对石油等领域发起垄断调查

合计占有2/3以上的市场份额,具有市场支配地位;两家公司存在价格歧视行为,并正式对两家大型国企进行垄断调查。

中国社会科学院法学研究所研究员王晓晔对《中国贸易报》记者表示,《反垄断法》第四十五条规定,对反垄断执法机构调查的涉嫌垄断行为,被调查的经营者承诺在反垄断执法机构认可的期限内采取具体措施消除该行为后果的,反垄断执法机构可以决定中止调查。

一般情况下,被调查企业都渴望通过“承诺”来化解解决案件。因为这不仅可以更快地解决争议,而且在这种情况下,反垄断执法机关不能认定涉案企业的行为是违法的,这样一来,企业不仅可以避免自己的形象受到损害,更重要的是反垄断执法机关不能对它们进行处罚,因限制竞争行为而受到损害的企业也没有权

朱东升认为,这种情况主要是由于国内立法以及检测标准不健全造成的。消费者寻找不到事实真相和法律依据而无法进行维权并要求高额赔偿是主要原因。“国内油耗检测标准形同虚设,消费者缺乏一个基本的参考数据,即便提起诉讼维权,消费者也将处于一个非常不利的地位,因为厂家会理直气壮地说我们产品宣传册上的数据也是通过国家官方机构检测认定而来的。此外,我国相关法律法规在这方面不健全,可操作性差。查遍了国内所有立法,我发现对企业虚假宣传方面的规范都是一些原则性规定,等真的发生问题要求赔偿时操作起来困难重重。”他说。

徐新明同样告诉记者,虚报油耗与检测标准有关,为了严格执法,有关部门应当及时修改、制定客观、合理的检测标准。如果标准不合理,可能就会给车企留下虚报油耗的空间。

律师为消费者维权支招

一项调查显示,高达九成的中国消费者认为企业夸大油耗是司空见惯之事。买车时销售人员和厂家给出的综合油耗,总是比实际驾驶中的油耗要低不少,高出的部分只要消费者心理能够接受,这也就认了。

业内普遍认为,国内消费者的宽容是车企普遍夸大节油效果的重要原因。那么,消费者们该如何维护自身的合法权益呢?

朱东升告诉记者,对于消费者来说,首先是要增强自己的维权意识,出现油耗过大应该及时和企业交涉,找出问题症结,根据相关法律法规来维护自己的权益。其次是建议消费者在和企业签订买车合同时,在合同条款中对油耗或范围以及违约责任作出约定,可以规定如果企业产品说明书中的油耗和实际发生的油耗差距达到一定幅度时,企业应该承担什么样的责任等。

他提醒汽车企业,虚假宣传本身也是一种民事欺诈行为,根据我国《合同法》的规定:“一方以欺诈、胁迫的手段或者乘人之危,使对方在违背真实意思的情况下订立的合同,受损害方有权请求人民法院或者仲裁机构变更或者撤销。”所以,因欺诈而签订的合同属于可撤销的合同,合同一旦被撤销以后则没有法律约束力,这时消费者完全可以要求退车退款。

徐新明指出,法律的成长需要土壤,这种土壤需要每一个社会公众的法律意识和法律信仰合力培育。如果每个消费者都不关心自己的权利,法律的公信力和威慑力将很难建立。“所以,我们应当唤醒自己沉睡已久的法律意识和维权意识,相信法律,依靠法律,遵循法律途径,积极维权,督促监管部门主动执法,严格执法,让违法者付出应有的代价。”徐新明说。

利向它们要求损害赔偿。作为反垄断执法机关在处理不同案件中尽管有很大的自由裁量权,但必须考虑公平原则,即对相同情况下的违法企业不能采取歧视性待遇。建议反垄断执法机关不要轻易对这个案件通过接受被调查企业的“承诺”来解决。

国务院反垄断委员会专家咨询组副组长、对外经贸大学教授黄勇认为,国家有关部门对国家经济“命脉”行业,如电信行业进行调查,其重要意义在于《反垄断法》在中国的执行正在被有力地推动,虽然暂时没有开出高额罚单,但是被调查企业都在积极地进行整改(如宽带薪资的下调),公众将会受益更多。

(王熙)

 法眼透视

根据我国《合同法》规定,格式条款是指当事人为了重复使用而预先拟定、并在订立合同时未与对方协商的条款。《合同法》从维护公平、保护弱者出发,要求提供格式条款的一方应遵循公平原则确定当事人之间的权利和义务,并采取合理的方式提请对方注意免除或者限制其责任的条款,按照对方的要求,对该条款予以说明。

由此可见,各个网站中关于“发生任何问题网站均不承担责任”的免责条款,由于明显违背公平原则,应属无效条款。在用户使用网站服务过程中受到损害时,用户仍然可以民事法律的“过错责任原则”追究对损害后果的发生具有过错的网络服务商的法律责任。

具体到雅虎中国邮箱终止服务事宜,虽然雅虎中国在邮箱停止服务前进行了充分通知,并且提供了邮箱迁移服务,尽到了一个免费邮箱服务提供者应尽的谨慎义务。但是,具体到个案之中,如果有用户能够证明自己受到了此次邮箱关闭的损害,并且雅虎中国对此存在过错,仍然可以依法追究网站的侵权赔偿责任。

(作者系北京市盛峰律师事务所律师)

 律师在线

解并同意,如本服务之使用被中断或终止,或您的账号及相关信息或文件被关闭或删除,中国雅虎均无需向您承担任何责任”。

然而,很多雅虎邮箱用户对此颇有异议——用了许久的邮箱服务,怎么能说停就停了昵?一个登载在网站页面上并且很多用户都会忽略不读的在线格式条款,怎么能成为有效的法律根据呢!

由此引出一个非常有普遍意义的话题——互联网上的格式条款问题。

我们知道,商业性互联网站的用户往往人数众多。像谷歌、腾讯、雅虎这样的互联网服务提供商,其用户更是数以亿计。在为用户提供服务之前,为了对双方权利义务进行约定,网站必须与用户签订服务合同。而面对数量如此巨大的用户群体,网站要想与他们签订传统意义上的书面合同,是不可能的。在此背景下,互联网站基本都是在特定页面上设置预先制定的格式条款,等待用户注册时点击“同意”按钮即告签约成功。

笔者阅读过众多知名互联网站的在线格式条款,内容中几乎都包含“免责条款”这一关键内容。其中,类似雅虎中国邮箱服务条款这种“无需向您承担任何责任”的条款俯拾皆是,数不胜数。这类条款是否有效?法律问题,我们要用法律来分析:

■ 于国富

雅虎是国际互联网公司中最早进入中国并为中国网民提供服务的一家公司。很多网民今生第一个电子邮箱就是建立在yahoo的平台之上的。但时过境迁,曾红极一时的雅虎在全球业务遭遇瓶颈,业绩不断下滑的情况下终于挥刀“自宫”,放弃雅虎中国网站的邮箱产品业务。

“终身邮箱”的口号言犹在耳,中国雅虎邮箱终究没能兑现这份承诺,退出历史舞台。本周,这家从1999年便进入中国的“骨灰级”邮箱服务商就已停止服务,用户的所有邮件和账户设置被彻底删除,一切数据清空。

雅虎中国的人士表示,其拥有随时终止雅虎中国邮箱服务的权利。这项权利早已写在用户注册时的在线服务条款之中:

“如发生经营策略调整、业务整合、企业合并/分立或资产重组等情况,中国雅虎有权依据其独立决策终止提供本服务或其任何部分,包括本服务的任何功能、数据库或内容,但中国雅虎应提前60日以网站公告、邮件或其他本服务条款约定的通知方式告知您。您进一步理解并确认:基于本条约定的终止情况导致的邮箱服务终止,您不会因此而对中国雅虎产生任何争议、异议、请求、诉求或以任何形式带给中国雅虎以负面影响。您了