公交卡,特别“卡”

办卡贵,退卡限制还多

近日,中国消费者协会通报36个城市公交卡办卡、退卡服务体验调查结果,服务限制条件多、收费不合理等问题普遍存在。

记者调查发现,在一些城市,“退卡难”问题依然突出,各个环节限制条件多多。此外,有的城市对公交卡收取数十元工本费,而事实上其成本仅有几元钱。

办卡退卡限制条件多

“补一张小小的IC卡要花3天时间,还得到不同网点跑两次,真是麻烦。”几个月前,南宁市民李先生补办丢失的市民卡,虽然卡补好了,但旧卡里的余额不能立即到账,还需要3天后到离他家很远的指定网点再次办理手续。

李先生的遭遇并非孤例。中消协调查显示,一些城市在办卡、退卡服务过程中设置了诸多不合理限制条件。

在发卡环节,个别城市不够及时。如呼和浩特申请办卡7天之后才能取卡;在充值环节,一些城市限制最低充值金额,并要求按5或10的倍数充值;在挂失环节,南宁等城市规定挂失后72小时才能生效。

其中,反映问题最集中的是退卡环节。部分城市不能随时退卡。海口、兰州、呼和浩特须持卡满6个月才能退卡;南宁须持卡3个月后才能退卡,而如果卡片损坏,则余额要3天后才能到指定网点领取。

此外,押金或余额不退的情况较为普遍,即使在卡片完好的情况下,青岛、长春、银川、乌鲁木齐只退卡内余额,不退押金。在重庆,如果卡片折损、卡号不清无法识别,则押金和余额均不退。

押金利息去向不明

今年4月至10月,全国工商部门开展了整治公共企业限制竞争和垄断行为的专项执法行动,其中明确,公共交通企业收取的工本费或押金不能明显高于成本价。

而目前,在全国很多城市,消费者在办公交卡时都需要缴纳押金或工本费。由于没有全国统一标准,各地收取的押金在10元至30元不等,异形卡及纪念卡另有更高额度收费标准。一些城市还在办卡或退卡过程中收取工本费,数额为6元至15元不等。

那么,一张IC卡的成本究竟有多少?记者近日以采购一卡通的名义向生产企业咨询。其中一家企业表示,如果采购量超过100万张,每张成本1元左右。另一家企业表示,成本2元左右。

中消协商品服务监督部主任皮小林说:“依据实际体验时有的城市退卡扣除6元工本费的口径,在被体验的36个城市中,有31个城市存在明显高于成本价收取工本费或押金的行为。”

这些巨额押金、沉淀资金产生的利息,是一个不小的数字。记者发现,多个城市的办卡须知中,都明确充值金额“不计息”,而押金利息的去向也并不公开。

皮小林表示,公交公司没有自由处分押金及其派生收益的权利,其使用应当依照法律规定且需公开透明,公交公司不应当享受押金所产生的包括利息在内的各种派生收益。

中国人民大学法学院教授刘俊海表示,根据物权法中对“孳息”法律性质的界定,押金产生的利息应归押金的所有权人。“发卡企业的这种行为,已经涉嫌违反了不当得利的法律条款”。而按照民法通则规定,“没有合法依据,取得不当利益,造成他人损失的,应当将取得的不当利益返还受损失的人”。

呼吁规范定价程序

专家认为,维护公交服务的“公共”属性,政府部门和消费者协会不能缺位。

中消协表示,一些城市公交卡服务中设置的种种不合理限制条款,涉嫌违反消费者权益保护法、集成电路卡应用和收费管理办法等法规,政府相关部门应认真梳理各项规章制度,及时清理公交服务企业损害消费者合法权益的不合理规定,督促企业完善服务措施。

而在收费方面,则应规范定价程序、加强价格执法。根据集成电路卡应用和收费管理办法,为控制发行费用,不单独收费的IC卡,可按照一定标准收取一定押金,押金具体管理办法由省、自治区、直辖市人民政府制定;凡因丢失、损坏等原因要求补发的,均按IC卡工本费收取费用。

在中消协专家顾问邱宝昌看来,由于IC卡成本下降等原因,出台于2001年的上述办法已经不适应当前形势,收取押金缺乏充足理由。“公交卡和公交车票都是企业经营的工具,车票不收押金,为什么卡就要收押金呢?”他问。

专家表示,推进公交卡服务价格由政府定价转为市场调节,要在相关法律规定的框架内进行,遵循公平合理、公开透明的原则。收费标准应由消协、消费者、相关部门、经营者等各方代表共同组织第三方进行科学测算,或对公交卡成本进行公开听证,同时加强价格执法,维护消费者的权益。

(据新华社)

济南汽车西站可直达聊城汽车站,票价打8折

绕开济南市区拥堵路段,时间可节省约30分钟

本报记者 刘相华

为了切实感受汽车西站为旅客出行、换乘带来的便利和实惠,记者进行了一次亲身体验。

自高铁西站或公交枢纽,步行3分钟均可到达汽车西站售票大厅,中间无需换乘任何交通工具,非常方便、快捷。

购票窗口无需排队等待,可直接出票,我们购买9:10发往聊城的车票,通过安检、检票上车后,上午9:10整,客车准时驶离汽车西站,尽管目前经十路和齐鲁大道部分道路因轨道交通施工封闭,但客车还是在10分钟后驶入高速公路,中间几乎没有堵车现象发生,特别顺畅、快捷,经过一个半小时,于上午10:40准时到达聊城汽车总站。

司机刘师傅说,目前从汽车西站到聊城,比原来从市区的车站到聊城在时间上至少节约20-30分钟,因为汽车西站距离西高速入口比较近,而且正好避免了市区的拥堵路段,不论对于客车司机还是乘车旅客来说都节约了时间成本,非常方便。

济南长途汽车西站自2016年1月16日开通,已经运营近一年时间,目前,汽车西站已开通线路122条,日发车班次550班,旅客发送量约1500人次/日,客运班线已基本覆盖全省,并兼顾其他省份部分地区。为了更好满足旅客出行需求,汽车西站根据客流市场规律,逐步优化形成部分热点线路,其中济南西至聊城的线路比较热门。

据了解,目前济南西站至聊城的发车时间为早7:30—晚18:20,平均每40分钟一班,每日发送班次15班,实行一票直达,全额票价为43元,八折优惠后票价为34元,可节省9元。

临沂市多举措推进交通扶贫

本报临沂讯 近日,临沂市开展道路交通扶贫专项行动,据了解该项行动共涉及58个乡镇、568个扶贫村和库区村,分别占该市乡镇总数的40%和行政村总数的14%,点多面广,时间紧任务重,为保证交通扶贫按期保质完成,该市交通运输部门以新时期贫困地区群众的交通需求为导向,科学施策,多措并举,全力推进交通扶贫。

据了解,临沂市交通运输部门成立9个专业技术小组,深入各县区调研摸底,形成交通扶贫项目清单,建立攻坚台账,并将交通扶贫与新型社区、产业发展、旅游开发相结合,科学制定了《临沂市道路交通工程扶贫专项行动实施方案》和《临沂市“一点两区”道路建设规划方案》,明确到2017年底,建设农村公路958.6公里、开通镇村公交11条,实现全市所有贫困村通硬化路的目标,对具备条件的贫困村,将优先开通镇村公交。

坚持把工程质量摆在扶贫道路建设的首要位置,强化对施工单位和监理单位的监督管理,严把质量监督关,严格落实项目法人责任制、招投标制、合同管理制、工程监理制,确保工程质量合格率达到100%。在施工中,建立周调度、月通报的工作机制,实行排名末位约谈机制,定期对后进县区进行督促。同时,于8月中旬和10月下旬,先后召开两次交通工程扶贫现场推进会,交流经验,鞭策后进,确保全市同步完成交通扶贫任务。

此外,为切实解决资金筹集难的问题,积极采取向上争、对内筹、向外融等方式,多方筹集资金,放大扶贫资金总量。今年以来,该市交通扶贫累计投入资金5.3亿元,其中补助资金1.24亿元。为切实用好扶贫专项资金,根据上级要求,对省定贫困村按照“每村1公里、省级补助35万”标准进行补助,超出部分按15万元/公里的标准由市级资金给予补助;库区村扶贫道路按15万元/公里的标准给予补助,为实施精准扶贫提供有力保障。

遗失声明

临朐开来门窗厂侯法胜丢失个体工商户营业执照副本,注册号:370724610042666,声明作废。