

西安出台一汽车禁限行政策征求意见惹争议

有关部门表示，将认真对待市民建议，认真研究、认真梳理，不断改进工作，取得共识

本报记者 毛浓曦

近日，西安一项涉及广大市民切身利益的政策，从仓促推出征求意见稿，到市民强烈反弹，最终以该市副市长道歉告一段落，前后不过5天。

7月23日，西安市公安局、西安市环境监测局联合发出《关于禁限行高排放老旧汽车的通告（征求意见稿）》（以下简称意见稿）。意见稿称：“为改善我市环境空气质量，有效降低机动车污染物排放，经市政府同意，对高排放老旧汽车实施禁限行管控。”

意见稿明确，所称高排放老旧汽车包括：2006年8月1日前登记的汽油（天然气）汽车和2013年7月1日前登记的柴油汽车。管控主要内容包括：自公告发布之日起，全天禁止2013年7月1日前登记的柴油汽车进入三环路（含）以内通行；自2019年8月1日起，全天禁止高排放老旧汽车进入三环路（含）以内及远郊区县主城区内通行；自2020年8月1日起，全天禁止高排放

老旧汽车在该市行政区域内通行。

消息一出，舆论哗然。当地影响力最大的纸媒《华商报》7月25日的一项调查显示，对于意见稿的有关规定，4395票“不支持”，支持票仅为3678张，即支持票不足不支持票的十分之一。

20多万辆车可能成废铁

7月24日，西安市环保局举行政策解读会，对意见稿进行详细解读。西安市环保局副局长李博称，通告所称高排放老旧汽车其实是指国三及以下的柴油车和国二及以下的汽油车，只是因为国三标准是2008年7月1日正式执行，所以才用了“2008年8月1日前”这个时间界定。李博还表示，对于2008年8月1日前登记的国三及以上汽油车，则可特殊情况特殊对待。

据介绍，西安市2008年8月1日前登记的汽油（天然气）汽车约有16.2万辆，占全市机动车保有量的5.4%；2013年7月1日前登记的柴油汽车约有11.5万辆，占西安市机动车保有量的3.83%。这意味着，除了

排放标准较高的少数车辆可以特殊对待外，还有20多万辆汽车就成了一堆废铁。

有网友指出，尽管理论上还可以卖到西安以外的地区继续使用，但谁会买一辆进了省会城市、且被禁止在全省交通最核心的枢纽上通过的车子呢？

是否合法、合理、合情？

意见稿发出几天后，争议、反对、质疑的声音有增无减，已经成为当地百姓最重要的话题之一。记者注意到，坊间主要有这么几种声音：

是否合法？2013年5月1日起施行的，由商务部等四部委发布的《机动车强制报废标准规定》第七条明确规定，“国家对达到一定行驶里程的机动车引导报废”，并详细列出了各种车辆报废的里程标准，其中家用小汽车的报废标准是60万公里。该规定还特别废除了修订前的家用小汽车强制15年报废的条款。但是很显然，西安的这项政策与此对立，同时与《物权法》以及相关法规的精神冲突。不少律师明确表示：“该政策涉嫌下位法，违反上位法，因此应该是无效的。”

是否合理？“买车的时候，没有一项标准不符合规定，后来年年审验也没有任何问题，怎么就一句话，车子就没法用了？”家庭用车，一年也就1-2万公里，使用、保养又细心，10多年下来，普遍不超过20万公里，正好用呢，这说报废就报废，多大的浪费啊！”“虽说有补偿，但区区几千元，这怎么能弥补车的损失……”

是否合情？7月23日，意见的公告注明“征求意见的截止时间为2018年8月11日”，即留给公众反馈意见的时间是19天；7月24日，西安市环保局等解读政策，有记者问“有无科学计算能降低多少排放量？”副局长李博在简单给出“国二及以下标准汽油车一辆车排放的一氧化碳，占一辆国五机动车排放污染总量的55%以上”的数据之后，说：“其他数据今天没有带过来，能定这个政策，不要纠结在数据上。”然后以不容置疑的口气说：“这个政策肯定要做的，不会取消，征求的是条款。”如此种种，让市民从感情上就很抵触，人们怀疑这样匆匆忙忙、不容商量，是不是原本就是为了假装征求意见？

有关部门应反思

所幸的是，公众的质疑、反对，媒体的监督，最终引起了市委、市政府的重视，使得事情出现了转机。

7月26日，西安市环保局网站发布《关于对高排放老旧汽车禁限行征求意见的说明》。不到200字的说明称：“广大市民和媒体提出了很多很好的意见建议……我们将认真对待大家提出的每一条建议，每一个留言，认真研究、认真梳理、认真吸取，不断改进工作，取得共识。”

7月27日，西安市副市长强晓安就此在媒体上公开道歉。他说：“由于我们出台征求意见稿之前，考虑不周全不充分，操之过急，特别是以车辆注册年限（汽油车10年，柴油车5年）代替国家阶段性排放标准（汽油车国二标准，柴油车国三标准），再加之我们的工作人员在回答问题时，过于急躁，过于情绪化，解释沟通不到位，也引发了社会热议和质疑，同时，造成了公众的担忧。在此，我向大家道歉，并诚恳接受大家的批评。”

至此，该事件算是告一段落。

国资委印发《中央企业违规经营投资责任追究实施办法（试行）》

新华社北京7月30日电 为贯彻落实党中央国务院关于以管资本为主加强国有资产监管、有效防止国有资产流失的要求，加强和规范中央企业责任追究工作，国资委日前印发《中央企业违规经营投资责任追究实施办法（试行）》（以下简称《办法》）。《办法》中央企业资产损失责任追究暂行办法》同时废止。

《办法》指出，对中央企业经营管理有关人员违反国家法律法规、国有资产监管规章制度和企业内部管理规定等，未履行或未正确履行职责，在经营投资中造成国有资产损失或其他严重不良后果的，要依法依规严肃问责；责任追究工作要贯彻落实“三个区分开来”重要要求，既考虑量的标准也考虑质的不同，恰当地处理相关责任人。

《办法》明确，国资委和中央企业原则上按照国有资产出资关系和干部管理权限，对不同层级经营管理人员进行追究处理，坚持惩治教育和制度建设相结合，加大典型案例总结和通报力度，推动中央企业不断完善规章制度，提高经营管理水平。

《办法》进一步明确了中央企业违规经营投资责任追究的范围、标准、责任认定、追究处理、职责和工作程序等。

《办法》要求中央企业据此结合本企业实际情况，细化责任追究的范围、资产损失程度划分标准等，研究制定责任追究相关制度规定，并报国资委备案。各地区国有资产监督管理机构可以参照本办法，结合实际情况建立健全本地区责任追究相关制度规定。

十三部门发布治理骚扰电话行动方案

本报北京7月30日电（记者孙喜保）记者从工业和信息化部获悉，今日该部门联合公安部、最高人民法院等十三个部门，发布了在全国治理骚扰电话的行动方案。这意味着，如果方案得到很好的落实，在未来的一年多里，困扰消费者的骚扰电话问题将有望得到缓解。

此次行动将充分调动社会各方力量和有利因素，综合采用法律、行政、经济和技术等多种手段，重点对商业营销类、恶意骚扰类和违法犯罪类骚扰电话进行整治。

据了解，为加强此次整治的针对性，各相关部门都将在自己的领域加大监管力度。比如针对金融类电话营销行为，中国银行保险监督管理委员会、中国证券监督管理委员会将依职责分工，加强对金融机构和从业人员的监督管理，严格规范贷款、理财、信用卡、股票、基金、债券、保险等业务的电话营销行为，督促金融机构对其委托的第三方机构的电话营销行为加强管理。

这一专项治理活动目前已经启动，将于2019年12月底结束。



北京街头首个“爱心冰箱”近日现身东大桥地铁站外一家奶茶店旁，为环卫工人、快递员、外卖小哥和交警免费提供西瓜和冷饮。

“闷热天气，我们在室外作业的工人能

免费喝到冰镇饮料心里真高兴，感谢这些爱心人士！”一位环卫工人说。奶茶店负责人告诉记者，近日该店还将在世贸天阶再增设一个“爱心冰箱”。

本报通讯员 周世杰 本报记者 郭强 摄

7月28日，天津滨海新区大港，免费大食堂内志愿者在倾听老年人意见。

坐落在天津市大港迎新街上的康乐老年之家免费大食堂近日正式开业，附近所有老年人都可以到此享受免费的午餐。

李胜利 摄/中新社



免费大食堂为老年人提供免费午餐

中央文明办在长春发布7月“中国好人榜”

新华社长春7月30日电（记者赵丹丹）30日，中央文明办全国道德模范与身边好人现场交流活动在长春举行，现场发布了7月“中国好人榜”。

经网友推荐评议，退而不休、热心帮助200多位残疾朋友就业的社区书记周纪龙，退而

入火海勇救5人的“90后”快递小哥唐基木，40年无怨无悔守护青山的护林员倪文举，不怕脏不怕累、兢兢业业20年甘当社区公厕清掏“活地图”的张凤彪，30年不离不弃照顾瘫痪妻子的好丈夫刘炳高等108名身边好人光荣上榜。

在活动现场，李万升、孙德波、张殿芳、迟

前7月水上砂石运输事故死亡失踪89人 内河船非法从事海上砂石运输惩戒强度将加大

本报讯（记者杜鑫）1~7月，全国水上共发生砂石运输船造成人员死亡失踪事故36件，死亡失踪89人、沉船16艘，分别占同期一般等级及以上事故件数、死亡失踪人数及沉船艘数的34.3%、62.7%、33.3%，在导致人员死亡方面的占比最高。

据介绍，内河船舶非法从事海上运输已

成为影响当前水上交通安全形势稳定的重要因素，其中又以砂石运输船为突出代表。这些从事海上非法砂石运输船舶多为非法低标准船，运输人员素质相对较低，在气象海况恶劣时，很容易造成船舶倾覆，给船上人员安全和船舶带来较大损失。而相关监管部门面临方向把握难、跨区域协调难、部门协作难等问题。

为此，交通运输部海事局对海事系统深化内河船非法从事海上运输治理工作进行了部署，提出拓展政府部门协作的深度、加大源头治理的力度、突出依法惩戒的强度、扩展综合治理的广度等举措。

其中，有关部门将认真研究和评估相关海事执法程序标准，并进一步优化完善，研究建立对非法从事海上运输内河船舶的检查、处置、遣返和刑事移交的程序，形成系统的惩戒操作体系。此外，还将加强诚信管理，研究建立内河船非法从事海上砂石运输相关责任主体的黑名单，将违法船舶的船长、公司及其股东以及对抗执法和肇事逃逸的当事人的信用信息纳入各级政府的征信平台，构建联合惩戒机制。

新华社记者 颜之宏

暑期已经过半，不少“飞行达人”开始着手预订国庆出游的“早鸟票”（提前预定享受更多优惠折扣的机票）。新华社记者近日调查发现，部分用户在一些OTA平台（线上旅行社）上反复订票不成功，错过了优惠票价甚至贻误了行程。

订单提交多次不成功，强行生成订单

“订票19天，反复尝试提交订单近百次，眼看着机票从7300元涨到11000元！”深圳市民孔先生告诉记者，原计划今年国庆和朋友去法国和西班牙旅游，但在使用携程APP订票时遭遇了网上网下机票价格不一致的现象。

孔先生表示，在每次提交订单准备支付时系统都会提示“订单提交不成功，麻烦您返回查询页重新预订”。在随后的19天内，孔先生多次尝试预订价格最便宜的直飞或仅中转一次的航班，订单均无法成功提交。

无独有偶，宁波的胡女士也遭遇了类似经历。去年12月，胡女士原计划前往悉尼旅游，当时在去哪儿网上查询到的票价单张为1752元，但每次在准备付款时票价都会在燃油费和保险费之外多出540元。更为离奇的

预订低价机票屡屡失败，究竟是“运气太差”还是另有猫腻？

是，当胡女士点击“重新查询”按钮后，去哪儿网强行给胡女士生成一张4000余元的订单，并反复提醒胡女士支付。在胡女士随后18天的订票经历中，上述场景一直反复出现。

记者在携程APP上进行了订票尝试，预订9月22日至25日香港至马德里的往返航班，在随机挑选航班、选择价位最低的出票方案并填写旅客个人信息后，当记者点选下一步时，APP弹窗提示“很抱歉，您预订的价格舱位已经售完，请重新选择”。记者随即又选择了相同时间由上海往返悉尼的随机航班，在订单提交环节得到了相同的弹窗提示。

同样的问题也出现在去哪儿网APP端，在多次选择往返目的地间的低价航班，点击支付时会弹出“该价格余票已售罄，请重新搜索”的提示。

究竟是“运气太差”还是另有猫腻？

记者在社交平台搜索后发现，孔先生和

胡女士的订票遭遇并非孤例，类似情况的反映从2012年起就没有间断过。

在联系携程后孔先生得到客服答复——APP端展示价格比后台机票实际价格低600余元致使机票订单无法提交，如有需要，可通过后台实际价格帮助孔先生下单。“闹了半天携程给的低价是假的，在与携程纠缠的这段时间里眼看着机票价格往上涨。”孔先生生气地说，在向携程客服投诉该问题后，他甚至还被怀疑是有意“碰瓷”。

记者就自己在订票测试中的遭遇询问携程客服，对方回复称后台并未找到记者所提供的低价航班组合，并表示可通过电话端帮记者订票，但价格会高于APP端显示的价格。

业内专家表示，规模较大的OTA平台国际机票会有约5%的订单因“变价率”（机票价格实时变动的概率）造成支付失败，但类似“连订单都无法提交”且“连续多日无法购买同一往返地机票”的情况并不多见，其中不排

除有“独特”的产品设计逻辑。

各方都应勇于向涉嫌价格欺诈行为“亮剑”

根据第三方大数据分析公司易观数据显示，携程和去哪儿在2018年第一季度仍占据我国在线机票预订市场的前两位，市场份额分别高达37.5%和20.8%。

记者在采访中了解到，在机票预订过程中遭遇类似情况，大多数人认为只是“运气欠佳”所致，并未向有关部门投诉。专家认为，改善行业环境需各方努力，对涉嫌价格欺诈的行为要勇于“亮剑”。

福建瀛坤律师事务所张翼腾律师表示，根据价格法和消费者权益保护法的有关规定，平台不得使用虚假或者使人误解的价格手段诱导消费者进行交易。消费者在遭遇疑似价格欺诈行为时可向平台所在地的市场监管部门举报。由行政执法部门对涉事平台开展调查取证工作。

浙江大学光华法学院互联网法律研究中心主任高艳东表示，相较于互联网企业低廉的违法成本和消费者高昂的维权成本，不对等的博弈关系并不能促进消费者维权意识的养成，也不利于行业的健康发展。高艳东建议，有关部门可考虑在处理互联网企业与消费者的消费纠纷时采取举证责任倒置的思路，同时借鉴惩罚性赔偿做法，辅以信用评价体系，使失信企业在行业内寸步难行。

“用户会用脚投票的。”资深互联网观察人士尹生说，互联网行业的发展经验告诉我们，任何不诚信行为都会被放在放大镜下拷问，相关企业不应抱有任何侥幸心理。

携程方面在对记者采访函中表示，机票预订订单提交不成功是极少数情况，并非携程的主观故意行为，并且该情况在行业内普遍存在。目前，携程机票部门已将前述问题作为重点项目，在内部开展研究改进工作。

（新华社厦门7月30日电）