

找零四舍五入 超市少找四分钱被诉

目前法院已经立案 律师称或违反公平交易法 涉事超市改为分币零头全部抹掉

近日,西安男子肖绵明因在超市购物被少找4分钱零钱,将超市告上法庭,目前法院已立案。

北京青年报记者从事发起超市了解到,目前超市已经取消分币四舍五入,消费者购物的分币零头将全部抹去。记者调查发现,由于市面分币流通较少,北京部分超市仍然存在分币四舍五入的情况。对此有律师认为,超市少找零的行为违反公平交易的法律规定,应当补足差价。

事件
少找4分钱 超市被消费者起诉

2月2日,西安市民肖绵明在永辉超市(纺渭路店)购买了54.76元的商品,肖绵明付给收银员55元现金,收到2角找零。肖绵明有保留购物小票的习惯,回家后他发现,永辉超市少给他找零4分钱。

肖绵明随后致电永辉超市客服,对方表示,“分分钱”四舍五入是商家规定,消费者可以保留小票,攒到整数后到超市兑换。肖绵明在肖绵明保存的购物小票上看到,小票下方写有“凭小票当月内到服务台积零换整”。

肖绵明不认可永辉的处理方式,他认为四舍五入是超市霸王条款,多收的4分钱所有权归消费者也就是他本人所有。至于商家提到的“积零换整”,肖绵明认为这是超市单方面的告示,不合理且违法,而且这一行为变相限制了消费者去

其他超市消费的自由。肖绵明说,哪怕是一分钱,也是消费者应得权利。随后,肖绵明一纸诉状,将陕西永辉超市有限公司告上法庭。

在起诉状中,肖绵明认为永辉超市非法获取自己的0.04元钱,要求永辉超市一次性归还,并承担本案诉讼费。2月28日,西安市灞桥区人民法院就肖绵明起诉陕西永辉超市有限公司买卖合同一案立案。这不是肖绵明第一次维权,这些年来,类似的维权官司他已经打了几十起,有赢有输,他也从一个法律的门外汉,到如今能够自己出庭应诉。在肖绵明看来,无论标的金额大小,都是消费者合法的权利,必须要捍卫,“权利是自己争取的,而不是靠别人施舍的。”

回应
接到投诉后 现已全部抹零

19日,北青报记者致电西安永辉超市(纺渭路店),工作人员表示,接到投诉后,他们已经取消了原先“四舍五入”的规定,消费者在陕西永辉超市购物的分币零头,目前已经全部抹去。

这位工作人员介绍,此前超市在分币找零时一直实行四舍五入原则,即不满5分抹掉零头,等于或超过5分按照1角计算。对于多收顾客的分币,顾客可以积攒小票,一个月内攒到整数时可以在超市柜台兑换,“也有一些顾客攒票



来兑换的,我们都有记录。”工作人员说,“市面上流通的分币很少,我们也没有分币找给顾客。”

这位工作人员介绍,超市也把分币零钱换整的通知贴在收银柜台,也有广播通知,方便顾客看到。

调查
分币兑换难 仍有超市四舍五入

19日下午,北青报记者以消费者身份咨询了北京几家超市,工作人员表示目前超市分币找零基本是四舍五入。客服建议消费者可以选择办理超市会员卡,购物零头会直接存进卡里,“办卡之后零头可以放到零钱包里下次使用,这样你不会亏也不会赚”,这位客服人员说。

不过记者走访发现,部分超市门店在找零时并非严格按照四舍五入原则。19日下午,北青报记者在一超市购买了6.26元商品,付给收银员10元现金,收到找零3.8元,这位收银员解释称,“因为一分两分的钱我们没有,所以这个就抹掉,直接给您一角。”

多个超市表示,并非不给顾客找零,而是目前市场分币流通少,兑换困难。北青报记者随机咨询了几家银行,有银行直接表示目前没有分币无法兑换,还有银行则表示可以兑换分币,但需要提前预约,兑换量也无法保证。

另一银行呼家楼支行的工作人员介

绍,现在来银行兑换整币的客户很少,如果确实客户有大额分币需要兑换,则需要提前一个工作日预约或者拨打银行客服电话查询,但对于最高能兑换多少分币,银行也不能保证。

律师
超市少找零 或违反公平交易法

针对部分超市四舍五入少找零一事,北青报记者咨询北京市炜衡律师事务所周浩律师。周浩介绍,根据《消费者权益保护法》第十条规定:“消费者享有公平交易的权利。消费者在购买商品或接受服务时,有权获得计量正确的公平交易条件。”超市少找零的行为已经违反公平交易的法律规定,应当补足差价。

针对超市回应称可以积零换整,并且以张贴告示形式告知消费者的行为,周浩表示,《消费者权益保护法》规定,经营者不得以格式条款、通知、声明、店堂告示等方式,作出排除或者限制消费者权利、减轻或者免除经营者责任、加重消费者责任等对消费者不公平、不合理的规定,不得利用格式条款并借助技术手段强制交易。所以,超市应当明确告知消费者不找零,否则,张贴告示或者通知的方式也是不符合法律规定的。

文/本报记者 李涛 张月藤
实习生 王京平

增值税下调 豪华车争相降价

车企借降价吸引更多关注提升销量 专家称未来车市终端价格变化不超3%

本报讯(记者 王荣辉)3月19日,一汽-大众奥迪宣布,即日起下调全系在售车型官方指导价,最大降幅达5.5万元。事实上,这已是积极响应国家增值税下调政策后第六家宣布下降全车车型售价的豪华品牌。

日前,国家发布了增值税下调的政策,从2019年4月1日起,我国增值税率下调政策将正式实施,生产制造业的增值税税率由16%降至13%。受此政策影响,各车企纷纷下调价格,豪华车又迎来一波降价潮。

为了响应政策,3月15日晚,梅赛德斯-奔驰宣布,从即日起购买全车系列产品提前享受价格优惠。此次厂商建议零售价调整后,梅赛德斯-AMG车型最高降幅达6.4万元,梅赛德斯-迈巴赫车型最高降幅为6万元,梅赛德斯-奔驰车型最高降幅4万元,smart车型最高降幅7000元。

继奔驰降价后,宝马也宣布下调在华销售的汽车价格。3月16日,宝马(中国)和华晨宝马联合宣布,即日起,下调在中国销售的汽车产品的厂家建议零售价,包括宝马在华生产的国产车型,BMW 3系、BMW 5系、BMW X3以及BMW X5、BMW 7系等进口车型。其中降幅最大的为BMW M760Li xDrive,降幅达6万元。

随后,捷豹路虎中国及奇瑞捷豹路虎联合市场销售与服务机构跟进宣布,提前下调在华销售的捷豹和路虎品牌全车车型厂家建议零售价,即日生效。捷豹品牌车型最高降幅4.2万元、路虎品牌



车型最高降幅8.5万元,涉及捷豹和路虎品牌旗下全车车型,包括在华生产的国产车型。

林肯中国也宣布下调全部在华销售车型的厂商建议零售价,并于3月17日起生效。其中新款林肯MKC售价下调至27.98万元起,降幅达到1.9万元;而全新林肯航海家 Nautilus 的售价下调至38.88万元起。

沃尔沃中国同样也在16日宣布下调

中国地区在售全部车型的厂商建议零售价。其中,旗舰级豪华SUV XC90最高降幅达到6万元。XC60则降价2.4万元。

3月19日,一汽-大众奥迪宣布,决定自3月19日起,下调全系在售车型官方指导价。一汽-大众奥迪方面表示,此次官方指导价调整涵盖奥迪品牌全车在售车型,最大降幅达5.5万元。根据国家相关法规规定,产品终端零售价格由各一汽-大众奥迪授权经销商制定。

Q 解析

吸引关注提升销量 继续大幅降价可能性小

本报讯(记者 王荣辉)此次下调增值税是近一年之内我国第二次对增值税做出调整。2018年5月,我国就将制造业等行业增值税率由17%下降至16%。今年,在车市遇冷的迹象下,我国对增值税再次下调,各豪华车企纷纷第一时间宣布调整

价格,除增值税率下降使得车企成本有所下降之外,车企更多的希望是借助价格下降来吸引更多消费者关注,提升销量。

有专家对此表示,由于汽车市场的持续低迷,激烈的“价格战”下,部分品牌的经销商终端零售价早已远低于厂商建议

价。因此,此次增值税率下调带来的官方指导价下降,恐怕不会对终端交易产生过大的影响。从全局来看,未来车市实际的终端价格变化不会达到3%的幅度,甚至部分终端车型价格在国六后还要涨价,消费者对价格下降不应有太高的预期。

美国运输部正在调查失事客机安全认证程序是否合规

波音737MAX
“安全认证”成疑

埃塞俄比亚政府17日说,埃塞俄比亚航空公司失事客机“黑匣子”所含信息显示,这起空难与不到5个月前印度尼西亚狮子航空公司空难呈现“明显相似之处”,且两款客机同为几近全新的波音737 MAX 8型客机。

美国媒体报道,美国运输部和联邦检察官正在调查联邦航空局对波音737 MAX 系列飞机安全性的检测和认证程序。

明显相似?

埃塞俄比亚交通部长达格玛维特·莫格斯说,送往法国民航安全调查分析局的失事客机“黑匣子”,即驾驶舱语音记录器和飞行数据记录器“修复状况良好,我们得以导出几乎所有信息”。

她说,所获信息显示,印尼狮航JT 610航班和埃塞航空 ET 302航班所涉空难呈现“明显相似之处”。莫格斯没有作具体描述,只是说埃塞政府准备在一个月内发布详细分析结果。空难后30天内发布初步调查报告是国际惯例。

美国联邦航空局承认,卫星监测数据显示两架客机坠毁前轨迹相似:客机起飞不久,飞行高度急剧变化,本应爬升却突然俯冲,飞行员报告操控困难、要求返航,却无法阻止飞机坠毁。狮航客机坠入大海,189人丧生;埃塞航空客机坠入田野,157人遇难。

狮航空难调查没有结束,现有证据显示失事可能关联迎角传感器故障和这一机型特有的“机动特性增强系统”(MCAS)。这一系统在探测到上方气流与机翼形成的迎角过大时自动触发,“旋转水平尾翼、使机头下压”,以避免飞机失速。狮航飞行员多次试图手动拉升机头,却没能阻止飞机俯冲。

MCAS防失速系统由美国波音公司开发,旨在适应MAX机型所用新型发动机设计、减少失速风险。狮航方面说,波音MAX系列机型操作手册没有对这一系统的特性和可能产生的风险作充分说明。

自产自验?

美国《华尔街日报》17日报道,美国运输部正在调查联邦航空局对波音737 MAX 系列客机设计的安全认证程序是否合规。报道说,运输部在去年10月29日狮航空难发生后启动调查,由运输部督察长主持,针对联邦航空局在检验MAX系列客机MCAS系统安全性时是否应用适当的设计标准和工程学分析。

另一方面,美国首都华盛顿一个大陪审团3月11日向“至少一名”参与开发MCAS系统人员发出传票,要求对方本月晚些时候提供资料。暂时不清楚传票是否关联运输部调查。

埃塞空难发生后,媒体披露多名美国民航飞行员曾经报告MAX机型MCAS系统导致操控困难。

波音公司客机制造厂设在华盛顿州

西雅图市附近。《西雅图时报》17日报道,多名联邦航空局飞行安全专家以匿名为条件披露,这一部门把MAX客机、包括MCAS系统的部分安全检验程序交由波音工程师操作。

为减少开支,联邦航空局2009年起把部分检验业务“指定授权”交由飞机制造商或第三方专业机构承担。

按照那些专家的说法,波音交给联邦航空局的MCAS系统安全性分析报告中有“几处关键瑕疵”,对MCAS系统的潜在风险“轻描淡写”。但后者没有要求波音作进一步说明,而是依据标准程序予以批准。

《西雅图时报》说,检验程序“匆忙”,缘由是波音急于让MAX系列面市,与老对手欧洲空中客车公司推出的中程单通道客机A320 NEO系列竞争。

波音没有立即回应这篇报道。联邦航空局在给多家媒体发送的电子邮件中声明,“737 MAX 系列客机验证过程遵循航空局的标准验证程序”,这套程序“经严格制定,持续保障出产安全机型设计”。

人机互搏?

埃塞空难发生后,全球130多个国家和地区下令停飞或禁飞波音737 MAX 系列飞机,等待对安全性的确认。

美国方面起初坚持MAX系列“适航”,后续发布停飞令。联邦航空局一向被视为全球航空监管领域权威,这次反应“迟钝”,备受质疑。

联邦航空局已向美国国会通报,波音公司将升级MCAS系统软件,使系统能同时参考MAX系列飞机所搭载两个迎角传感器的数据作出反应;限制系统触发后“水平尾翼的旋转幅度”;系统触发生效仅限“一轮”,而非重复多次。

据狮航空难初步调查,MCAS系统仅依据一个迎角传感器的错误数据即自动触发;飞行员每次手动操作拉升机头后,系统自动重置,导致重复“自动下压机头”,使飞行员陷入“人机互搏”循环。

联邦航空局说,最迟4月发布涉及强制MCAS软件升级的MAX系列客机适航性指导意见。

《西雅图时报》报道,空难遇难者家属可能提起诉讼,波音必须解释,这些修正为什么没有在原始设计中体现?联邦航空局同样需要为它“盖章”波音MCAS系统安全性的做法辩护。

737 MAX 是波音公司最畅销机型737系列的最新一代产品,2017年5月投入商业运营,迄今交付大约350架,仍有4000多架等待交付。

文/据新华社

山西甘肃等地将推广甲醇汽车应用

本报讯(记者 任笑元)工信部、发展改革委、科学技术部、公安部、生态环境部、交通运输部、国家卫生健康委员会、国家市场监督管理总局3月19日发布关于在部分地区开展甲醇汽车应用的指导意见。

《意见》提出,因地制宜,统筹协调。坚持从实际出发,立足资源禀赋,宜醇则醇,促进能源多元化。做好甲醇汽车应用与煤炭等传统工业转型升级的统筹协调,培育新动能。基本原则方面,将以企业主体,政府引导。充分发挥市场配置资源的决定性作用,调动企业积极性和创造性。加强政策引导,完善配套服务体系,促进甲醇汽车制造、销售与甲醇燃料生产、运输、加注协同发展。

在鼓励甲醇汽车应用方面,《意见》提出,按照因地制宜、积极稳妥、安全可控的原则,重点在山西、陕西、贵州、甘肃等资

源禀赋条件较好且具有甲醇汽车运行经验的地区,加快M100甲醇汽车的应用。

同时,鼓励在有条件地区的公务、出租、短途客运等领域使用甲醇汽车。鼓励在有条件地区的市政车辆、专线物流运输等领域使用甲醇商用车。

《意见》还要求,有关地区应积极为甲醇汽车应用创造条件,给予符合中国第六阶段机动车污染物排放标准和甲醇汽车排放限值要求的甲醇汽车购买、运行等应用优惠政策。甲醇汽车制造企业应提供完善的售后服务。

《意见》明确,严格执行甲醇汽车排放标准。新生产轻型甲醇汽车按《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》(GB18352.6-2016)中规定的方法和限值进行型式检验(包括燃油蒸发和加油排放),在相关排放标准出台前,甲醇、甲醛排放限值暂分别按不大于2.5mg/

km控制。自2019年7月1日起,所有生产、销售、进口的轻型甲醇汽车均应符合国六排放标准,甲醇、甲醛排放应分别达到上述限值要求。

据介绍,工业和信息化部、发展改革委、科技部、公安部、生态环境部、交通运输部、卫生健康委、市场监管总局等部门将加强统筹协调,形成工作合力,指导甲醇汽车应用。地方有关部门建立甲醇汽车应用工作机制,落实责任分工。

《意见》同时提出,充分发挥行业组织作用,通过多种形式和渠道,大力宣传普及甲醇燃料及汽车知识,增强公众对甲醇燃料安全性、环保性的认识,形成甲醇汽车可持续发展的良好社会氛围。鼓励科研院校、相关企业积极开展国际间合作。支持甲醇汽车制造企业加快国际化进程,推动甲醇汽车国际市场应用。



下载北京头条App
让现在告诉未来

编辑/张雅娟 苏良 美编/邓宁 袁校/熊伟