



2.1公斤快递也得按3公斤计价、2.7公斤左右的快递被标注为4公斤……近日,多家快递企业被曝“向上取整”,引发争议。

快递企业的“向上取整”,就如商店的“反向抹零”一般,并非新现象,只能说算盘打得够精。但显然,这个账算得让消费者很不舒服。

那么,这个账究竟该怎么算?近日,国家邮政局给出回应。

2.1公斤岂能按3公斤计价

国家邮政局回应快递计重“向上取整”收费

快递计重收费规则

京东

首重不足1kg的,按1kg计算;续重以0.5kg为计费单位,不足0.5kg的,按0.5kg计算。

德邦

续重以0.5kg为计量单位,不足0.5kg的,按0.5kg计,足0.5kg,向上进位至下一个1kg。

申通

使用秤、卷尺等计量用具测量快件的实际重量和体积,确定正确的计费重量。计费重量以千克(kg)为单位,保留小数点后至少1位。

韵达

不足1kg按1kg计算;超过1kg的部分,计算续重费,重量精确到小数点后2位且不进位。

圆通

首重不足1kg的,按1kg计算;续重以0.1kg为计费单位,不足0.1kg的,按0.1kg计算。

中通

使用秤、卷尺等计量用具测量快件的实际重量和体积,确定正确的计费重量。计费重量以千克(kg)为单位,保留小数点后至少1位。

极兔

首重1kg,不足1kg按1kg计费,续重以0.1kg为计量单位,即1.5kg按1.5kg计算运费。

据人民日报 近日,媒体反映部分快递企业向消费者提供服务时,存在揽收快件收费计重“向上取整”的情况。国家邮政局高度重视,迅速组织开展核查工作,指导相关寄递企业结合自身实际,参照《快递服务》国家标准,优化完善服务收费计重规则,并通过官方、微信小程序等渠道对外公示(公布),切实保护消费者的知情权。目前,相关寄递企业普遍参照《快递服务》国家标准优化了计重收费规则(具体情况附后),即计费重量以千克(kg)为单位,保留小数点后至少1位。下一步,国家邮政局将持续督导各企业按照已公示(公布)的收费规则开展经营活动,履行服务承诺。



观察

快递计重、停车计时等频现“向上取整”

据新华社电 2.1公斤快递按3公斤计价、停车不满1小时按1小时收费……近日,快递等行业“向上取整”的收费方式引发公众关注。

当“向上取整”成行业惯例,是否合规却值得讨论。几块钱、几毛钱的差价背后,消费者的权益保护不容忽视。

计重“向上取整”成行业惯例?

“2.7公斤的快递收3公斤的钱还相对可以接受,如果2.1公斤也按3公斤计价就不太合理了。”北京市民陈女士说。

记者查询不同快递公司的收费标准发现,多家快递公司在寄件下单选项中,仅能按1公斤、2公斤等整数单位进行选择。实际寄件过程中,记者也分别遇到了“不足1公斤按1公斤计算”和“不足0.5公斤按0.5公斤计算”的计价方式。

“‘向上取整’的计价方式已经成为行业惯例。”一家快递企业的负责人说,各家公司取整方式不同,有的是1公斤,有的是0.5公斤。

不过,记者发现,并非所有快递公司都“向上取整”。邮政EMS计重保留小数点后至少1位,也就是2.1公斤快递按2.1公斤收费;顺丰采取“10千克以下续重以0.1千克为计量单位,10至100千克续重以0.5千克为计量单位,100千克及以上四舍五入取整数”。

某快递企业负责人告诉记者,以商务件和个人件业务为主的顺丰、EMS等企业,或因客户反馈较多,其计价精准度相对更加细致完善。而一些以电商件为主的快递企业,由于电商包邮、退货运费险等普遍存在,消费者对费用感知不明显,企业缺乏对

散单用户精确计重的动力。

“精确计重需要快递企业进一步细化费用核算,提升快递按照单位重量计算成本的精准度。”一家快递企业的负责人表示,精确计重对公司整体运营流程及收益的影响暂无法测算,快递企业应不断优化自身管理能力,为客户提供更好的服务。

与快递费相似,停车、使用共享单车、使用共享充电宝……当前,不少领域都存在“向上取整”计量行为。

记者观察多地停车收费标价牌,其中不乏“不足1小时按1小时计费”“超时1分钟按10分钟计费”“超出30分钟按1小时收费”等计价要求。共享单车等服务也多以15分钟、30分钟等为“向上取整”标准。

“金额再小,背后承载的消费者权益并不小。”北京航空航天大学法学院副教授赵精武表示,消费者权益保护的力度和方式不会因为金额多少而有所区分。

“向上取整”侵犯消费者权益

在快递计重、停车计时等领域,不乏相应的行业标准与规定。

国家邮政局制定的《快递业务操作指导规范》提出,快递企业应当使用符合国家、行业标准的秤、卷尺等计量用具,确定正确的计费重量,并根据计费重量、服务种类等确定服务费用。快递企业应当在提供服务前告知寄件人收费依据、标准或服务费用。

国家市场监督管理总局和国家标准化管理委员会发布,2024年4月起实施的国家标准《快递服务 第3部分:服务环节》规定,计费重量以千克(kg)为单位,保留小数点后至少1位。其中,续重费用为计费重

量扣除首重后的实际值与续重计费标准的乘积。快递服务主体应在提供服务前告知用户计费依据、计费标准或服务费用。

各地关于停车计费的规定则不尽相同。例如,《北京市机动车停车场收费规定》等明确“计时收费的不足一个计时单位不收取费用”,有些城市要求“不足一个计费单位的按一个计费单位计费”,还有不少城市并未对此细节作出明确规定。

北京市华泰律师事务所高级合伙人邓佩律师表示,价格法要求经营者应明码标价且不得收取任何未予标明的费用,“向上取整”若未在收费公示中明确说明,属于变相加价;消费者权益保护法明确不得设定不公平、不合理的交易条件,快递续重等按整数计算,超出了实际服务成本,构成对消费者的强制交易,违反了公平交易原则。

“企业以行业惯例为借口推卸责任同样站不住脚。”浙江京衡律师事务所合伙人郑晶晶说,根据民法典第一百五十三条,违反法律、行政法规的强制性规定的民事法律行为无效。若行业惯例与法律规定冲突,法律效力显然高于行业惯例。

中国法学会消费者权益保护法研究会副秘书长陈音江表示,一些新模式新业态在创新发展初期,消费者容忍度可能较高,有关部门也可能采取相对“审慎包容”的监管态度。但当行业形成规模之后,企业应自觉走向规范化发展。

立足消费者自身维权,陈音江建议,若消费者发现收费不合理问题,可要求相关企业退还多收费用,如果协商不成,也可以向中国消费者协会或有关行政主管部门投诉,依法维护自己的合法权益。

路伤风险较高铁路将封闭改造

涉及焦柳、湘桂、益湛和醴茶等4条线路

本报综合 为切实有效保护铁路沿线人民群众生命财产安全,按照省委省政府和铁路沿线安全环境治理工作部署,湖南省现代综合交通运输体系建设领导小组办公室会同中国铁路广州局、南宁局集团公司研究编制了《湖南省普速铁路线路封闭和通道建设实施方案》,并于近日发布。

方案提出,从2025年至2027年底,利用三年时间主要对省域内设计时速120公里以下的1280公里非封闭路段实施专项封闭攻坚行动。

两年完成路伤高发路段全封闭。力争用2年时间完成省域内路伤风险较高的焦柳、湘桂、益湛和醴茶等4条线路,共计约848单侧公里铁路线路封闭网封闭(广州局集团约818公里、南宁局集团约30公里),封闭路段按需规划新增或改造铁路通道约120处(广州局集团约115处、南宁局集团约4处、益阳市人民政府1处),铁路巡行一体化便道约122公里,地方配套连接道路约120处。

三年实现普铁线路应封尽封。在2027年底前对省域内应封未封路段实施查漏补缺,全面完成湖南省普速铁路线路封闭和通道建设攻坚行动。

实现事故、亡人“双下降”。通过攻坚整治,切实遏制湖南省铁路路外相撞事故高发势头,实现“2025年全省铁路路伤事故件数较2024年同比下降30%、2026年较2024年再下降50%、2027年铁路路外亡人数大幅下降”的安全目标。

根据方案,将完成约848单侧公里铁路线路封闭网封闭,按线路分别为焦柳线约338公里、湘桂线约144公里、益湛线约341公里、醴茶线约25公里,以及其他应封未封线路封闭。将完成约120处跨铁路立交设施建设,按线路分别为焦柳线约58处、湘桂线约40处、益湛线约19处,以及其他应封未封线路约3处。将完成约122公里巡行一体化便道建设,按线路分别为焦柳线约99公里、湘桂线约11公里、益湛线约11公里、醴茶线约1公里,以及其他应封未封线路的巡行一体化便道建设。将完成约120处地方配套连接道路建设。按线路分别为:焦柳线约58处、湘桂线约40处、益湛线约19处,以及其他应封未封线路配套建设连接道路3处。

建筑架空层能否停小电驴

国家消防救援局:并未禁止

据央视 近期发布的《重大火灾隐患判定规则》,将住宅建筑架空层违规停放电动自行车纳入重大火灾隐患判定要素,请问是否意味着架空层不能停放电动自行车? 7月17日,国家消防救援局举行例行新闻发布会,对这一问题进行了解答。

国家消防救援局新闻发言人、政策法规司高级指挥长刘激扬表示,这一判定要素,并没有禁止在架空层停放电动自行车,而是引导在满足消防安全基本条件的前提下停放充电。

为何列为重大火灾隐患判定要素? 刘激扬介绍,制定和修订消防技术标准,必须坚持的一项重要原则,就是充分吸取火灾事故教训。在组织修订强制性国家标准《重大火灾隐患判定规则》的过程中,正是秉持这一原则,将近年来火灾事故暴露的突出问题,作为丰富和完善重大火灾隐患判定要素的关键来源。发生在2024年的南京市雨花台区某居民住宅楼“2.23”重大火灾事故,就是将事故教训转化为判定要素的典型案列。

此次火灾中,建筑架空层夜间停放的

电动自行车锂离子电池热失控起火,引燃周边的电动自行车蔓延扩大成灾,火灾产生的高温烟气从架空层涌入采光通风井,引燃了不同楼层住户在采光通风井内搭建并堆放的可燃物,导致火势在垂直和水平方向迅速蔓延,有毒烟气侵入居民户内,造成重大伤亡。此次火灾火势迅速蔓延并造成重大伤亡的关键原因,是住宅建筑架空层电动自行车停放区域,与建筑采光通风井之间相互连通,未采取防火分隔措施。

为深刻吸取此次事故教训,在修订《重大火灾隐患判定规则》时,将“设置在住宅建筑架空层的电动自行车集中停放或充电场所与建筑的采光通风井、公共门厅、疏散走道、楼梯间、安全出口未采取防火分隔措施”这一关键的致灾因素,列为重大火灾隐患判定要素。这样做的主要目的,是通过前移火灾防控关口,防止类似的火灾重复发生。

刘激扬指出,新增这一判定要素,既是基于对火灾隐患潜在后果的科学研判,也兼顾了住宅小区设置电动自行车停放充电场所的民生需求。

链接

严查店铺内部随意搭建夹层住人

从上半年消防安全形势看,经营性小场所火灾亡人数较为突出。对此,国家消防救援局办公室一级指挥长韩晓鹏在新闻发布会上介绍,今年上半年接报的较大以上火灾中,虽然经营性小场所的火灾起数下降,但造成的亡人上升了39.5%,显示这类场所亡人比较突出,应当引起高度重视。

据公开资料显示,截至今年5月底,全国登记在册的个体工商户已经达到1.27亿户,从业人员近3亿人,基数非常庞大。虽然经营性小场所普遍规模不大,但不少存在经营、储存、居住“三合一”现象,“下店上宅”“前店后宅”现象。上半年发生的9起经营性小场所大火中,7起火灾已查明原因,其中,5起是电线短路引起,1起是使用蚊香引起,1起是生产作业引起。这其中发生在夜间的有5起,均存在夜间住宿的情况。

针对经营性小场所火灾亡人突出问题,国家消防救援局将指导各地消防救援机构、发动基层力量,开展针对性排查整治。

具体包括经营、储存、居住“三合一”,以及“下店上宅”“前店后宅”这类场所,人员住宿区域和经营、仓储区域要完全分隔开,确保发生火灾后,烟气不蔓延至人员生活区域,特别是,不在场所内部随意搭建夹层用于住人。保障场所内安全出口、疏散通道的畅通,安装户外牌匾和防盗窗网时,要预留可从内部开启的逃生出口。规范用火用电安全管理,购买使用合格的电线插排、用电设备,不在室内违规充电和停放电动自行车,不私拉乱接电气线路,不违规进行电焊、气焊等动火作业,这里提醒广大群众,夏季蚊虫多,要注意蚊香的使用安全。员工要掌握基本消防安全常识,能够辨识安全风险,组织人员疏散、处置初期火灾,保障场所自身和顾客的安全。同时,鼓励增设简易喷淋、火灾探测、声光警报等设施设备,提升场所本质安全。

数据

户外火灾占上半年火灾的

53.6%

今年上半年共接报火灾55.2万起,从火灾类型看,户外火灾占比较大。共接报各类户外火灾29.6万起、占比53.6%;建筑物火灾21.1万起、占比38.3%;交通工具火灾4.5万起、占比8.1%。从城乡分布看,农村火灾及亡人占比均过半。

从查明起火原因的火灾看,引发火灾较多的有四类原因。一是电气故障,引发14万起,占25.4%;二是生活用火不慎,引发11.4万起,占20.7%;三是吸烟,引发的火灾占18.7%;四是遗留火种,引发的火灾占18.6%。

全国在用电动自行车总量约为

3.8亿辆

老旧电动自行车和蓄电池淘汰需要较长周期。全国在用电动自行车总量约为3.8亿辆,尽管国家推出电动自行车以旧换新政策(今年上半年已置换旧车846.5万辆),但不可能在短期内全部置换为符合新国标的安全水平较高的新车,老旧车辆和电池带来的火灾隐患将长期存在。

住宅小区电动自行车充电设施配建比约

20%

停放充电设施建设仍有缺口。现在全国住宅小区已建成投用充电端口有3900余万个,住宅小区总体配建比约为20%,这个数字距离各地确定30%左右的目标值还有一定差距。区域发展也不平衡,江西、宁夏建设较快,广东、广西、山东等地配建比较低,缺口较大。