

统一买年票,八成读者都反对

律师称涉嫌强制消费,相关部门表示会重视民意并召开听证会

南京市准备推行交通“年票制”成了眼下市民的热议话题,昨天,数百人参与了快报网站及热线的讨论,结果显示八成以上受访者不赞成定额收费,理由是“自己开车不多,更不会经常出城,凭什么要多付钱”。对此,相关部门表示,这个情况早在预料中,任何制度都不会十全十美,年票制也一样,他们会根据民意作出相应的调整,而且800元/年的年费也只是根据其它城市经验结合南京的一个初步估算,真正实施哪个方案?年费多少?还要经过多重步骤,比如举行专家论证、召开物价听证会等,经过这些程序后才会作出最终决定。

■热线实录

八成受访者反对统一买年票

过路过桥费“打包”实行年票制,南京市民并不是很感冒,对于征收方案一即南京市可以任选年票或次票,大家反对声不多,但对于方案二即定额收费800元/年,大家却相当抵触。统计显示,来电或在论坛上参与讨论的八成读者反对统一买年票。

在这种心态,“我就上下班,又不过桥,高架、隧道都难得上,我为什么要交这年费。”江宁的小陈算了笔账:“我平时不怎么开车过江,一年所有过收费站的费用也不过百把元,如果实施年票制,800元/年可不是小数目,相当于多花了2个月的汽油费!”

■市民原声

反对者

郁先生:我认为这是变相乱收费,私家车已交了养路费,就不应该收年费,如每年交800元/辆,那就是很大的一个数字,我不赞成这种做法。

网民fanduzhe:统一买年票800元/年的方案于法、于理、于情都说不上,国家没有任何一部法律规定私家车不过桥、不过洞都必须收费;于理,方案剥夺了私家车行驶时选择路径的权利;于情,南京的发展,虽说应该承认有外地人民的贡献,但主要依靠的还是南京人民自己(包括长期在南京工作的外地人),因此,南京本地车辆享受一点过桥、过洞的优待是完全应该的,不值得大惊小怪。

吴先生:最起码应该让我们有个选择权,不能强制消费。

汪女士:统一买年票不科学,目前油价上涨,市区房价又贵,还要交年费,很是不合理。而且如果我们一年不出去,这年

费不就白交了吗?

网民jbook:作为一个私家车主来说,我一年也走不到江北2次,隧道对我来说,根本没我什么事,根本走不到,最多也就是走走高架桥,就城西干道高架这个堵塞程度,也好意思打包收费,也不知道我们的养路费都去干什么了?对于南京的车主来说,应该有个自由选择的权利,如果有必要,来回江北比较多,可以选择打包收费,如果一年也过不了几次江北或隧道的话,可以选择计次收费,我觉得,现在的时代已经不是愚民的时代,政府要切实关心老百姓的生活,我个人选择1号方案。

李自林:方案1比较好,对于不经常出城的市民,如果实施一刀切就很不公平。应该是经常出去玩的买年票,不经常出去的就买次票,哪怕把现有的收费金额提高。南京控制车辆的保有量可以借鉴上海,通过拍卖牌照来控制车辆保有量。

赞成者

车小姐:我赞成年票制。我经常开车到南师大,从绕城公路走很方便,而且大桥很堵,从二桥、三桥走比较好,这样算很划算。

张先生:上海的模式很好,上海对当地发展起到很关键的作用。现在由于长江大桥不收费,每天晚上上大桥的车辆非常多,对长江大桥的使用年限和损坏是相当严重的。实行年票之后,车辆就可以从二桥、三桥走,缓解大桥的压力。对大桥起绝对性的保护作用,尤其是

南钢附近过来的钢材车辆,很重。

姜保:我住在江北,我强烈希望收年费,我是做生意的,经常从大桥通过,每次过大桥时都很受罪,如收了年费,我就可以从二桥或三桥通过,对时间和经济方面都有很大的帮助。

东南大学徐吉谦教授:“年次票制”的推行对加大南北全方位对接具有重要作用。平均了长江上各桥的车流量,减轻了大桥的负担,江南江北的市民,交流也更方便。



■视点

不能光借鉴有利收费的经验

80%反对,20%支持,统一买年票的民意基础如何,快报展开的民意调查已经给出了清晰的答案。但愿如相关部门所说,市民的意见能得到充分的尊重和重视,并在随后的听证会上得以充分体现。

年票制最后能否在充分尊重市民选择权的基础上推行,现在还是个未知数。但相关部门念念不忘的“外地收费经验”,却让我隐隐感到不安——只见外地收费经验,无视外地不收费经验,这种选择性借鉴让我无法不怀疑相关部门听取民声的诚意。

从年票制概念的提出到方案的出台,相关部门提得最多的一点就是借鉴外地经验。借鉴什么经验呢?无论是上海还是广州模式,无一例外都是强制统一购买年票。再来看看已提交南京市人大常委会审议的养犬条例,同样也是“巧妙”地借鉴了北京、杭州、

武汉等地的收费经验。从年票制到养犬条例,相关部门之所以热衷于“借鉴”外地经验,显然是为了替也许不合理的收费制造看起来更动听的理由,其潜台词显然是:外地收得,南京就收得。

外地收得,南京就收得。表面上看来的确如此,学习外地经验嘛。但问题是,这些外地经验真的就如此正当吗?无论是年票制还是养犬条例,外地经验真的就只有相关部门提到的那些收费经验吗?答案显然是否定的,比如说,除了广州、上海之外的其他很多城市,跟南京一样存在交通瓶颈问题,也存在巨大的道路建设还贷压力,但他们就没有推行年票制,这样的经验,南京为什么不学?至于养犬问题,当然有一些城市已经开始收费,但据我所知,更多的城市选择的却是不收费,我们又为什么不能学学?

相关部门之所以成天把那些收费城市的经验挂在嘴上,而对不收费城市的经验却视而不见,显而易见是一种“巧妙”的利益选择——那些收费城市的经验,可以为南京的收费提供动听的借口,所以要大说特说;至于那些不收费城市的做法,说出来只会给推行收费政策造成阻力,所以不提也罢。这种“聪明”的选择性借鉴,与一些垄断企业涨价时选择性借鉴国际惯例实在有异曲同工之“妙”。

年票制或养犬条例如何推行应该是政府部门和市民充分协商的过程,而不是政府部门强行要求人们乖乖掏钱。我们所期待的是,在政策出台的每一个环节,相关部门都能保持中立,既不能只选择收费城市的经验,更不能片面选择对统一收费政策有利的听证代表。如此,才能说是真正尊重了民意。 本报评论员 赵勇

■律师看法

统一买年票涉嫌强制消费

“收费公路打包收年票,这无疑是一种强制性消费。”昨日,南京金正达律师事务所律师丁立群对年票制的合法性提出质疑。

丁立群表示,道路本来是用于公共产品,政府应该用公共税收的方式来埋单,这也是政府不容推脱的责任。现在姑且认同收费公路是一种特殊商品,那么车主在使用收费公路时无疑是一种消费行为,各车主和收费公路投资公司之间是一种平等主体的民事关系,现在交通部门主动介入,要“捆绑”销售,消费者在消费某一条收费公路时,不得不为其他若干条收费道路埋单,这显然是不合理的,违反了市场经济所必须遵循的公平交易的原则。

丁立群律师认为,即便地方政府履行了听证等法律手续,仍有可能违背国家大法,属于违规。无论从哪个角度,强行打包收取过江费用找不到法律依据,除非让市民自行选择年票或次票。

■相关新闻

专家建议采用其他模式

东南大学的仇向洋教授告诉记者,其实交通部提出的两套方案都有缺陷,要么是本地人得益的同时相应的规费收入减少,要么是大批不需过桥的本地人感到不公平。他建议采取第三套方案。据他所知,南京三宝科技公司已经研制了一套电子车牌系统。南京的车辆都装上这种电子身份证,每过一次收费站都自动记录一次,通过银行系统自动收费,外地来宁车辆可以发放一张临时电子车牌。采用这种办法不仅可以解决收费问题,还可以对不同车辆分别制定不同的优惠模式,如公交车可以免费、过江次数多的车辆可以有优惠过桥费等等。

出租公交反对统一买年票

的哥陈立新听说要搞年票制,摇头坚决反对,他的理由很简单,年票制将给的哥增加一笔不小的负担:“原来我们带客,过路过桥费全部由乘客埋单,如果实施年票制,乘客不需要掏过路过桥费了,而每年800元年票费用全要由的哥承担。”大件出租公司韩的哥也表示,年票制对的哥没有任何好处,对出租、公交等公共客运车辆不妨实行免费制。

公交部门的态度也很明确:反对年票制,尽量对公交过江费用进行减免、优惠。现在每辆公交车二桥过江是400元/月,这部分车实施年票制比较划算,但二桥过江公交线路只有4条,车辆总数只是公交车总数的零头,如果都实行年票制,公交企业可就亏大了。

快报记者 鲍铭东 毛丽萍

更漂亮 减肥茶

积分大赢家

一重奖:累积积分奖更多
4月1日-8月31日,上网积分翻倍送,更靓丽积分兑换,新品登陆,5级心动好礼任您选!

二重奖:动感香港五日游
4月1日-8月31日,每月积分前三名,将获得动感香港五日游,快乐更翻倍。(限网上积分)

科学配方,效果显著
饮用35天平均减脂6.4斤,可使体内脂肪总量、体脂百分率、皮下脂肪厚度明显降低,腰腹臀围明显减小。

优良品质,信心保证
严格管控,质量第一,史娟丽于2003年通过国家保健品生产企业规范(保健品GMP粤卫GMP-0022)认证。

专业服务,诚信保证
三十年专业生产减肥茶,并通全国免费咨询电话,成立会员俱乐部,建立更靓丽网站,优质服务更轻松。

免费咨询:800-820-3729
太平洋健康网站:www.kancura.com