

积分兑换藏猫儿腻

谁“绑架”了你的微信？



前不久,家住南京的吴先生遇到一件烦心事。他在南京鼓楼区一超市门口遇到穿着某通信公司蓝色马甲的工作人员,其表示可以用手机积分免费兑换礼品。该人员告诉吴先生,关注微信公众号后就可以领取礼品,并接过吴先生的手机操作起来,还给他的微信好友们转发了广告短信:“麻烦帮我关注一下,还差15个关注就完成了……”等吴先生阻止时,他的手机已经被用来发了数十条“广告”。

记者在调查中发现,此类积分兑换业务背后暗藏猫儿腻。

手机被陌生人操作转发微信朋友圈

日前,记者来到吴先生所述南京鼓楼区的这家超市进行暗访时看到,超市门前摊点上有两张桌子,上面摆放着水杯、数据线、本子、玩具、食用油等物品,旁边立着一块“积分兑换礼品”的牌子……

工作人员不断招揽着进出超市的顾客,让用户扫描桌上二维码发送短信查询积分情况。如果积分多,他们就会向用户介绍可以兑换的礼品。用户选定礼品后,再由他们操作兑换。

乍一看没有问题,可里面却大有乾坤。

登陆他们的积分兑换后台记者发现,有530、1050、1580、2100、3150、5250共5个不同的兑换级别。

如果用户有1730积分,他们会操

作兑换1580积分,后台到账收入显示13.166元,而用户实际拿到的礼品是一个水杯和一根数据线,加起来成本不超过4元。

积分越多,收入越多。5250积分的到账收入达43.75元,用户可以兑换到的一般是价值10元左右的食用油、小风扇、小音响等礼品。一天时间后台显示积分兑换收入达503.72元。

用低廉礼品向用户兑换积分,再拿用户积分跟商家兑换,赚取其中差价,成了他们的“买卖”。

上述通信公司的一位工作人员告诉记者,对于积分兑换业务,顾客可以选择在网上或者营业厅进行,目前没有对外承包积分兑换的业务,但也不排除部分小营业厅会有这样的业务承包。

积分兑换背后的灰色利益链

记者调查发现,还有灰色利益链潜伏在积分兑换之下。“积分兑换我们都不爱做,不赚钱。”这个摊点的负责人刘强(化名)透露。

实际上,如果用户表示手机上的积分不足,他们就让用户通过关注微信公众号并群发给微信好友,这样才能领取礼品。

顾客点开“南京本地通”的微信公众号发来的链接,内容是打着色情擦边球的低俗连载小说。免费看完前七章还想往下看就要关注另一个微信公众号,关注后可以再免费看十

兼职大学生被骗

南京的这些摊点在網上招募了不少兼职大学生。“说好的提成和补贴,最后加起来一天还不到20元。如果不是做满3天才退押金,我第一天就不做了。”来报名的钱同学说。

据钱同学介绍,这些摊点多设在居民区密集、人流量大的超市门口或者菜市场里。在超市门口,就会多做积分兑换和保洁产品的推广,顺带让大家关注微信公众号;如果是在菜市场里,直接扫码送礼品是他们的惯用套路。

江苏诺法律师事务所樊国民律师表示,如今各类骗局层出不穷,令老百姓尤其是老年人防不胜防。为了保障自己

章,之后的每章需收取40书币。记者在付费界面看到,50元可购买5000书币+3000书券,100章节的小说约82章节需收费,完整看完需3280书币,约33元。

记者了解到,南京市此类摊点众多,他们内部有着完善的商业流程。吴先生所述摊点属于一家成立于2017年的南京某文化传媒公司,他们在南京栖霞区、鼓楼区有近10个摊位,所做的大多都是微信公众号群发、辅助和积分兑换。在全国各城市都有类似公司,彼此之间互相交换业务。

和家人的人身及财产安全,手机操作应由本人进行,或者在本人的监督下进行,不要交给陌生人操作。参加积分兑换活动的,应通过营业厅或者公司官网等正规渠道。发现不法活动,应第一时间报警,避免给更多不明真相的用户造成损失。

樊国民说,涉案单位和个人,除应承担相应的民事、行政责任外,情节严重的,或将承担刑事责任。各通信公司应通过短信、微信公众号等途径广而告之,并积极联合公安机关,共同打击此类违法犯罪行为。

据新华网

老年代步车乱象频发

如何破解老年人出行难题？



近年来,老年代步车因为驾驶灵活、售价低廉、易于购买等优势,备受老年人等消费群体的喜爱,成了马路上的“常客”。然而,数量不断增长的老年代步车,仍存在安全隐患突出、交通乱象频发、无证照管理等问题。有关人士呼吁,从源头加强对老年代步车的管理。

老年人的出行需求日益增长。如何在保证安全的前提下,便利老年人的日常出行？

老年代步车成市场宠儿

日前,记者走访了位于北京西直门外大街的一家电动车销售店,尽管天气寒冷,但店里看车、试驾的消费者不在少数。

根据工信部《对十三届全国人大三次会议第7609号建议的答复》,“老年电动代步车”泛指行驶速度较低、不符合相应类别机动车标准、未纳入机动车管理的四轮低速电动车,市面上也称之为“老年代步车”“残疾人助力车”等。

据销售人员介绍,四轮低速电动

车价格一般在3万元到5万元之间,最高时速可达50公里,多是电力驱动,有两种电池可供消费者选择:锂电池和铅酸电池,消费者可以根据需要选择电池数量。

“四轮的低速电动车销量很好,有时候一天能卖出去六七辆,大多是老年人买。”销售人员表示,除了使用方便、购买便捷,这种老年代步车的另一个卖点就是无需上牌,驾驶者也不需要考驾照便可上路行驶。

发生事故按照机动车认定责任

不上牌、不限行、没驾照、乱闯红灯、乱停放……老年代步车的“任性”令不少机动车驾驶人和交警头疼。

小巧的体积,使老年代步车拥有在城市里“随意穿梭”的优势,不论是机动车道还是非机动车道,都可以看到老年代步车的身影。

记者走访时发现,北京很多小区都没有专设老年代步车停车位,部分老年代步车挤占了机动车停车位。

老年代步车之所以如此“任性”,“身份”尴尬是因素之一。按照《道

路交通安全法》相关规定,低速电动车应归为道路机动车辆,但老年代步车没有按照国家对机动车管理的要求办理市场准入,驾驶人和车辆也没有实行证照管理。

东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松向记者表示,“老年代步车在司法鉴定时往往被鉴定为机动车,只不过是非法的机动车。也就是说,发生交通事故时是按照机动车来认定责任的。”

综合施策加强管理

记者了解到,很多低速电动车生产企业不具备机动车生产资质,产品不符合国家标准要求,以“老年代步车”等名目违法违规生产、销售和上路使用,带来极大的安全隐患。

为规范低速电动车市场,2018年11月,工信部等六部门联合发布《关于加强低速电动车管理的通知》,要求各省、自治区、直辖市地方政府组织开展低速电动车清理整顿工作,严禁新增低速电动车产能,加速低速电动车规范管理。《通知》发布以来,已有山东、江苏等多地组织开展清理整顿工作,规范低速电动车行业发展。

顾大松认为,老年代步车显然属于机动车,如果没有被纳入国家《道

路机动车辆生产企业及产品公告》,是应该禁止的。对老年代步车的管理要综合施策,“供需两头都要发力,交通安全是一个平衡点。”他表示,由于低速电动车涉及生产、销售、驾驶许可、报废回收等多个环节,还需要各部门根据职责分工协作、齐抓共管、共同推进。

关于四轮低速电动车标准,工信部在上述答复中表示,《四轮低速电动车技术条件》标准草案已经形成,目前正在加快标准编制工作。下一步,工信部将会同有关部门继续扎实推进低速电动车治理工作,进一步健全低速电动车生产、销售、税费、保险和使用管理、售后服务等环节具体管理措施,完善低速电动车管理体系。

据新华网