专车冲击波·争议新规

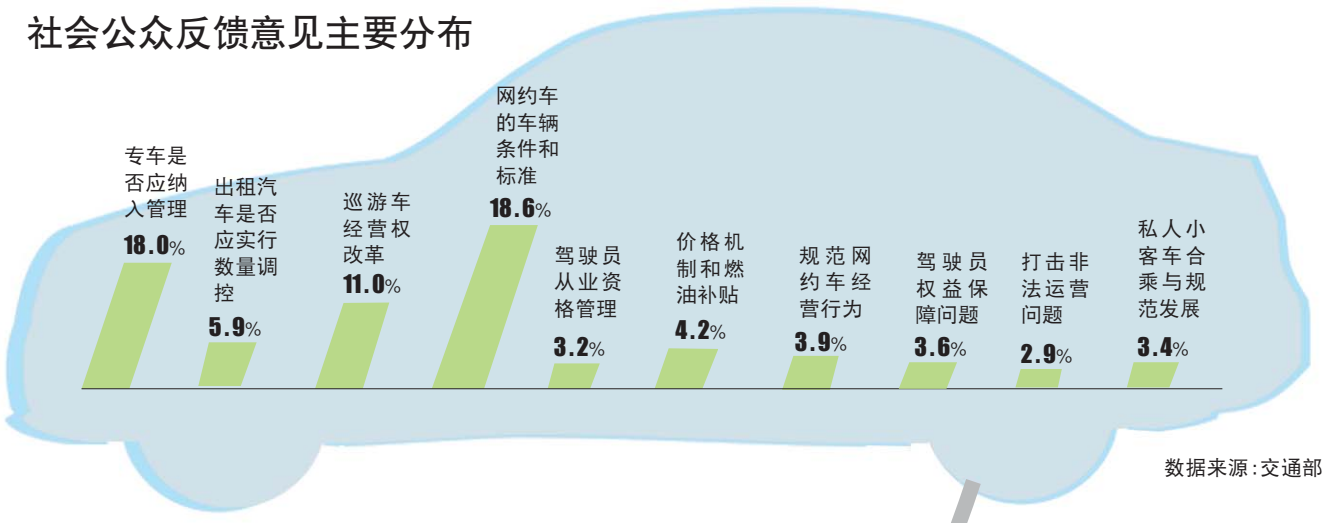
各地政府或将组建能网上叫车的新出租车公司,分配网约车指标

出租车公司“触网”,会比专车好吗

本月10日,交通部公布了规范出租车、专车运营文件的征求意见稿。至今,过去已有半月。近日,一地方交通主管部门有关人士分析,从交通部征求意见稿来看,出租车公司网络化将成地方改革思路,而传统出租车公司将会跟网络平台进行竞争。专家认为,通过行政力量控制分配专车指标,意图搭建本地专车平台,并不能真正解决市民打车难问题。

本报记者 刘飞跃

社会公众反馈意见主要分布



数据来源:交通部

传统出租车将和网约车竞争

“征求意见稿并不是一个互联网+的方案,而是互联网-的方案。”

10月10日,交通部公布了《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见(征求意见稿)》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法(征求意见稿)》两份文件。其中网约车管理办法要求网约车经营者(平台)应该办理道路运输经营许可,平台车辆应登记为出租客运,驾驶员要持有道路运输从业人员从业资格证,而且驾驶员要与平台签订劳动合同。

可以说,上述对平台、车辆和驾驶员的要求,与对传统出租车公司的要求并无根本差别。不少专家认为,其思路,就是把现有的出租车公司网络化,并成立新出租车公司。“征求意见稿并不是一个互联网+的方案,而是互联网-的方案,或者说是一个互联网杀的方案,或者一个互联网灭的方案。”北大国家发展研究院教授、北大法律经济学研究中心主任薛兆丰认为。

新成立的网络预约出租车公司,只是把传统出租车公司硬生生地搬到网上,但是仍然是传统的政府管理模式,换汤不换药,并不是真正的互联网思维。“交通部征求意见稿其实就是变相鼓励地方成立新的出租车公司,只是名字改了改,可能叫网络预约出租车公司。从目前来看,如果征求意见稿不进行大的修改,那么地方政府也会遵从交通部的规定,也就是说,出租车公司网络化将成为地方交通主管部门的改革思路。”某地交通部门相关人士认为。

该交通部门人士分析,交通部出租车改革的总体思路是求稳,在传统出租车之外单列网络约租车公司,让两种不同形式的出租车模式进行竞争,以保持整个出租车行业的稳定。“行业虽然能稳定下来,但是老百姓的出行权益未必能得到保障。”

“济南将会增加网约车指标”

“到底是直接成立一个预约出租车公司还是把新的预约车名额分配给各大公司,现在还不好说。”

长期以来,我国对出租车行业就是实行政府管控,主要针对出租车的数量、价格以及服务,而其中矛盾最为集中也最受批评的就是数量管控。在出租车数量被政府牢牢管控的当下,像北京、天津等城市,一张出租车牌照可以被炒至五六十万,甚至上百万,远远高于一辆出租车的价值。

从目前来看,出租车特许经营带来的问题十分突出,出现了乘客、司机、业主、政府四方都不满意的情况。

不过,不少地方交通主管部门认识到出租车未进行市场化改革带来的弊端。在专车的冲击下,义乌、杭州、上海、广州等地方进行出租车改革。其中,义乌率先提出取消出租车数量管控的口号,而上海则为滴滴快的发放专车牌照。

拿省城济南来说,根据住建部的标准,城市出租车总量应按照每万人拥有20辆且上座率不低于70%的标准确定。实际上,济南每万人仅拥有15辆,缺口2000辆。

“2014年济南新增500个指标,各个出租车公司为抢指标打得‘头破血流’,现在济南尚有1500个出租车指标,但是交通主管部门根本不敢放。一旦放出去,谁能保证不产生新的利益寻租?”省城一位不愿意具名的交通人士透露。

10月26日,记者从省城一家出租车公司处了解到,如果交通部征求意见稿最后能够落地,那么济南势必会增加网络预约出租车名额和指标。“到底是直接成立一个预约出租车公司还是把新的预约车名额分配给各大公司,现在还不好说。但是可以肯定的一点是,到时济南出租车市场又将迎来新一轮剧变!”

另外值得注意的是,网约车指标的发放,会不会跟出租车数量管控一样,成为权力寻租的温床?

专家:不搞竞争走老路子定失败

“既不敢放开市场进行竞争,又要按照老路子来管理,这注定是一个失败的市场。”

《网络预约出租汽车经营管理暂行办法(征求意见稿)》第十三条明确说明,城市人民政府对网络预约出租汽车配置数量有规定和要求的,道路运输管理机构依据其规定和要求,对车辆发放《道路运输证》。

日前,济南交通运输局客管中心有关负责人对此解读为,网络预约出租车发展必须符合其在当地城市综合交通体系中的定位,与城市整体交通发展战略相适应。“根据实际,确定对网络预约出租汽车数量的管控措施。”

照此看来,离政府给网约车数量下指标的日子为期不远。

有人士认为,现在市民打车难主要集中在高峰期,民间车辆加入网约车行列,可缓解市民高峰期打车难。但是政府对专车进行数量管控沿用的依旧是传统出租车管理体制。

“政府下达网约车指标,虽然市民可打的车增多了,但是数量却被政府管控。既不敢放开市场进行竞争,又要按照老路子来管理,这注定是一个失败的市场。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为。

“政府要做的,不是硬性规定,而是要通过政策调节、税费改革等宏观手段达到优胜劣汰,最终达到出租车需求方和供给方的动态平衡。”张汝华称。

政府亲自搭平台没能力也没必要

“政府再搭建平台,直接管理车辆和驾驶员,谁能管得过来?”某地交通主管部门人士认为。

10月8日,上海为滴滴快的发放牌照,允许符合条件的车辆接入网络约租车平台。薛兆丰认为,上海模式是“政府管平台,平台管车辆”,而专车平台则代表网约车向公众和政府负责。

“其实上海模式是对的,政府只要把平台管好了就行,只是上海对车辆和驾驶员管理没有细化。专车改革总的原则就是政府管企业,企业管理车辆。但是征求意见稿甚至规定了车辆条件、驾驶员准入等问题,就相当于要求政府再搭建平台,直接管理车辆和驾驶员,谁能管得过来?”某地交通主管部门人士认为。

可以说,不存在一个全国性的出租车市场,但是却存在不止一个全国性的专车平台。而济南在搭建叫车平台上起步并不晚于滴滴、快的,2013年济南叫车平台爱召车推出,因为收费高昂、用户体验差等,爱召车败下阵来。

济南的哥王师傅说,“当时推出爱召车,我们还是比较欢迎的,毕竟是济南本地的打车软件。但是,推出后不仅没有补贴,反而需要多交钱,乘客和司机都不愿意用,爱召车推出一两个月后,基本就没人用了。”

上海金融与法律研究院研究员傅蔚冈称,在互联网时代,济南市推出由政府主导的爱召车软件,可能违背市场经济的规律,假如市民经常出差,他怎么可能来到济南后再下载爱召车?

济南社科院经济研究所王征认为,政府的主要职责就是管理与服务,而不是直接参与市场运营。而且政府不能奉行“父爱主义”,要把精力放在恰当的服务、规范以及监督上,把市场能解决的事情交给市场。

征求意见半月 交通部收3220条反馈

专车新政征求意见半月,截至25日,交通部收到3220条反馈。

1.“专车”是否应纳入管理

有的认为“专车”是市场自发形成,市场可以管好的,政府就不应当管;有的认为不能由其任性发展,应当加快纳入监管;有的还指出,应当立即关闭平台。

2.是否应实行数量调控

88条意见认为,出租汽车作为城市公共交通的补充,应当实施必要的总量控制。有的认为,应建立更加灵活的运力调节方式,如“可探索发放一定数量附期限出租汽车运营临时牌照”等。有77条意见反对出租汽车包括网约车,实行运力规模调控,取消数量管制。

3.巡游车经营权

一些意见提出,希望在具体确定经营权期限时,能够给予较长的时间。有的建议“新人新办法、老人老办法”。

4.网约车车辆条件和标准

赞同征求意见稿规定的人认为,营运车辆与私家车在车辆保险、检测、驾驶技能等各方面都存在巨大差异,应严格禁止私家车从事网约车经营。反对意见认为,应允许私家车不改变车辆性质从事经营。

5.驾驶员从业资格管理

70%以上的意见认为,从保障运营安全和新老业态公平竞争考虑,应当规定网约车驾驶员满足有关条件并取得从业资格证,门槛应高于传统行业,如无犯罪、无酒驾、无吸毒、无参加邪教组织记录等。

6.价格机制和燃油补贴

有的意见认为应实施政府指导价,限定高于巡游车的最低价格。也有意见认为,网约车同属于出租汽车,也应实行政府定价,体现公平性。也有的意见提出,出租汽车价格特别是网约车价格应该市场化,尽量减少行政干预。

7.规范网约车经营行为

大多数意见认为,应当落实好平台主体责任和安全保障机制,目前“专车”公司利用“四方协议”规避法律责任,侵害乘客权益,危害客运市场稳定,应督促平台落实交通安全事故责任、服务质量保障责任以及诚信体系违约责任等。

8.驾驶员权益保障问题

大多数意见支持巡游车经营者与驾驶员依法签订劳动合同,购买社会保险,享受法定休息休假权,切实保障驾驶员权益。

9.加强打击非法运营问题

有的建议打击非法运营应当部门联动、明确职责,严厉追究责任,维护市场公平秩序。

10.私人小客车合乘与规范

大多数意见认为,顺风车方便了出行。有的建议,要在《管理办法》中进一步明确顺风车合法地位,细化相关规则,如“每天限定次数、限定每公里价格或者顺风车服务区域”等。 本报记者 刘飞跃 整理