



专车冲击波

不为百姓撑腰的公权该收手了

的哥成“骆驼祥子”专车成“眼中钉”，一禁了之到底肥了谁

近期，上海、北京等城市的交通部门陆续开始对利用手机软件从事运营的社会车辆进行处罚，理由是“变相为乘客提供了‘黑车’”，这引发很大争议。

对待专车服务等新兴运输服务业态，决不能一棒子打死。有关部门一定要认清市场规律，决策要慎之又慎，不能让手中权力沦为庇护垄断的“保护伞”。

专车服务是一种创新的出行方式，源起于大城市交通服

务供需不平衡，是对现有社会资源的再分配，体现了共享经济的发展趋势，深受社会欢迎。放眼国外，这种共享经济模式在美国等发达国家“一路狂奔”，市场份额预计在1100亿美元以上。

这种符合共享经济发展趋势的专车模式，却成了有些部门的“眼中钉”“肉中刺”。究其根源，是因为专车服务撼动了出租车的封闭垄断地位，动了某些既

得利益集团的“奶酪”。

应当看到，出租车经营权的垄断，养肥了少数人，害苦了一批人。拥有出租车经营权，就可以不花一分钱，靠司机“融资”起家，用司机“份子钱”还贷款，可谓“空手套白狼”坐享其成。

而绝大多数出租车司机如同“骆驼祥子”，他们出了相当于车款一半的“风险抵押金”，每月要上交数千元“份子钱”，收入却不如单干的三分之一。这种利益

模式早已板结，针扎不进，水泼不入，成为百姓出行改革路上的“坚冰”。

党的十八届三中全会明确提出，让市场在资源配置中起决定性作用。保护垄断，打压创新，就是逆市场规律而动，就是阻挠改革。尤其是在“依法治国”的大背景下，“法无禁止即可为”。政府部门不能披着看似“合法”的外衣，将共享经济的创新萌芽“乱棒打死”，充当某些垄断利益

的“保护伞”。

近些年，一些地方出租车行业经营者和管理部门陆续爆出腐败案例。例如，有的地方客运管理部门插手出租车采购，强制司机高价购买简配的车辆被依法查处，“食物链”露出冰山一角。而出租车长期固化的准入门槛背后，到底隐藏着怎样的“食物链”？群众期待有关部门严查。

据新华社

四问出租车行业管理

该向垄断还是向专车下刀

不少出租车司机被称为“当代的骆驼祥子”。但最近“祥子”们愤怒了，原因之一是，依靠互联网技术兴起的类似滴滴专车、快的专车等租车服务，分割了他们的蛋糕。

交通部表态“不能一棍子打死”，但多地的交通执法部门都表示，专车就是“黑车”，要严厉打击。

看上去执法部门在严格执法，但在互联网已经改变了世界、改变了传统行业并让整体社会发展受益的今天，坚持出租车行业的垄断、排斥市场，真的就是正确的吗？是该对行业垄断的根基动刀，还是该对专车执法“一刀切”？



随着专在青岛市场推广，部分出租车司机表示不满。 本报记者 吕璐 摄

旧法规范新事物合适吗？

打击专车不符合市场经济

专车没有出租车安全吗？

网络约车有司机信息记录

出租车司机最痛恨专车吗？

出租车公司坐地赚份子钱

现在专车采用挂靠的方式规避交通部门的规范管理。即打车软件公司并不购买车辆，在与正规汽车租赁公司合作的同时，以私家车“挂靠”租赁公司的方式，招募私家车加入。

交管部门表示，“挂靠”模式不合规。据了解，当前市场上签订劳务派遣合同的私车微乎其微，大部分都没有运营资质。

多地执法部门都提到，查禁专车更有利于保护乘客的安全与利益。王军认为这一理由过于牵强。与传统出租车行业相比，互联网约车的安全性更高，因为司机信息和顾客信息都有记录，司机风险相应增大，乘客利益受损的几率降低。对于使用过程中的事故纠纷等，通过保险等市场手

一位北京出租车司机表示，自己并非对“滴滴”“快的”有意见，他们通过软件给自己带来了更多生意。“我们最不满的就是长年被公司收取严重不合理的‘份子钱’。”

根据这位司机师傅介绍，自己和另一位司机一辆车双班倒，和公司协议一签就是6年。除去所交数万元押金，两人每月还要交给公司“份子钱”9600元，这样高的“份子钱”半年便可买回一辆伊兰特（北京市区

移动互联网开启的城市交通变革新时代已来临，鲇鱼效应或可成为撬动传统出租车管理体制改革的杠杆，人们期待倒逼传统出租车行业改革。但此时各地拿专车祭旗，除了维护垄断利益，更重要的是，交通管理部门根深蒂固的维稳思路。一旦放开专车，出租车公司

另一方面，根据《无照经营查处取缔办法》的规定，借助手机软件预约租车的行为属于无照运营，应按照规定予以处罚。

北京汇佳律师事务所律师邱宝昌说，现行法规下，查处黑车无可厚非。但政府如果无视既得利益的暴利垄断，单方面遏制满足消费需求的创新模式，这种管理思路需要反思。

段就可解决。

“黑车”之所以难禁，很大原因是由于“黑车”信息不透明。手机打车软件通过技术手段，使消费者和司机的姓名、手机号、车牌号和乘车起终点位置等能够互相公开，且能够得到第三方实时监控。如果市场管理者能够对此有效利用，实

出租车主流车型)，而剩下5年半全是公司收走的暴利，即便如此，车辆维修、保养等日常费用还得自己掏钱。“公司就组织召开会，别的什么都不管。”

一家大型汽车租赁公司副总裁对记者表示，出租车司机平时连个上厕所时间都没有，胃下垂、颈椎腰椎劳损、风湿关节炎已经成职业病，每天80%的工作时间都在给公司挣“份子钱”。

消费者打车难、出租车司

等利益集团就会施压，出租车司机“罢运”，政府也要背负巨大压力。王军表示，“交通管理部门一直比较保守，稳定是主要目标。在各种利益中，无论司机还是出租车公司，都反对市场化，而在‘份子钱’方面，司机又与出租车公司对立，多方关系错综复杂。”

中国政法大学副教授王军也指出，打击专车的法律依据基本“站得住脚”，但从趋势看，不符合市场经济的发展。“《无照经营查处取缔办法》2003年实施，很难适应互联网时代的经济发展需求。当时电子商务发展很有限，如果按此规定，取缔一切无照经营，现在的电子商务基本就无法再维继，比如网店等。”

际上对于规范出租车市场管理、消除“黑车”造成的乘客安全隐患是很有用的。

况且，正规出租车也发生过侵犯乘客权益的事情，专车还能提供比正规出租车更好的服务，所以问题并不是出在“正规”还是“黑车”上，而是管理手段上。

机收入低，只有出租车公司“躺着就把钱挣了”。北京市人大代表沈梦培就曾把北京出租车行业描述为“富了公司，亏了国家，苦了司机，坑了百姓”。

全国社会保障基金理事会机关服务中心主任汪国镇表示，目前出租车整体行业结构不合理，其经营方式已使整个行业在司机、乘客的多方指责下坐在“火山口”上，不得不改。“司机压力太大，乘客难以享受到优质服务，必然催生新业态。”

如何协调各方利益？王军认为交通部门内部无力也无心解决这一问题，改革需要更高层比如国务院的推动和整体谋划。“一改革就会激起反弹，利益受损的部门或企业到交通部门去闹，出于维稳，谁也不敢动，现在改革越来越难。

综合新华社、一财等

相关新闻

专车纳入电召平台？ 专车公司不愿意

济南市客运中心称，如果要做出租汽车经营，必须并入电召服务平台。对此，有专车司机认为，这说白了，就是各方利益还没有划分清楚。自己使用专车平台时，上交给平台和租赁公司的约20%的费用中，完全可以提一部分上交为运营费用。

而滴滴专车相关人员表示，专车应用平台由公司900多位技术人员开发，很长时间调试后才完善，是公司的竞争力所在，从技术上讲不大可能并入电召平台。目前使用滴滴专车应用在全国很多城市都能打专车，地方的电召平台很难满足公司应用所需的跨区域和便捷性要求。

该工作人员说，目前还是希望能尽快有专门针对专车的许可政策或法律出台。“我们也很希望能得到政府方面的支持，比如在核查运营车辆方面，相关政府部门比单纯的公司更方便和权威。希望在2015年的两会时，能有约租车平台和服务相关新政策。”

本报记者 王皇

出租车公司称 重回个体经营不现实

有业内人士认为，专车模式挑战着传统向出租车公司交份子钱的模式，出租车行业有望重回个体经营时代。

不过，青岛一家出租车公司相关负责人告诉记者，青岛出租行业回到个体经营时代并不现实。近几年，运管部门将出租车公司统一管理统一规划，从原有的100多家公司合并成二十七家，最后合并成如今的24家公司，共一万余辆出租车。在众多公司中，海博公司是采用公司购买车辆，招聘出租车司机，公司为司机缴纳保险，驾驶员每月每班为公司缴纳3600元钱（白班夜班每月一共7200元钱），剩余为司机自己的收入。而其他大部分公司都采用挂靠性质，驾驶员自己带车加入出租车公司，办理合法的道路运输证，每月向公司缴纳一定的管理费，自己再缴纳保险，剩下所得全部为个人收入。

该负责人说，出租车司机都是经过专门的培训，驾驶技术普遍过硬，每辆出租车缴纳的保险中包含七八十万元的责任险，如果出现问题，除了保险，企业也要负连带责任，问责有门。

本报记者 吕璐