

# 10辆都没活干,再增200辆咋办

## 省城计划增官版专车,还打算提高高峰期出租车运价

本报济南4月23日讯(记者 李钢 实习生 来慧) 专车到底是不是“黑车”,该不该禁?随着“专车第一案”开庭,专车的去留越来越受到人们的关注。专车到底该怎么管?22日至23日,省政协召开提案办理协商座谈会,围绕“改进对出租车行业的服务和监管”,与承办单位协商办理意见和落实举措。记者了解到,为缓解打车难,济南计划在主城区新增200台预约出租车。

“自从有了专车,我们的收入是直线下降啊。”在23日的座谈会上,出席会议的出租车司机代表表示,“在专车出

现之前,一天两班可以赚300块,现在只能赚200块。”来自济南市恒通出租汽车公司的一位司机表示。

对于出租车司机的这种感觉,滴滴快的等平台公司却有着不同看法。“我们推出的专车服务,实际是个增量市场。”出席座谈会的快的打车有关负责人介绍,他们调研发现,全国每天有6000万人次的打车出行需求,但出租车只满足了3000万人次的需求,还有400万的需求由租赁公司提供,剩余2600万的需求得不到满足。因此,在他们看来,专车服务并没抢占出租车原有的

市场。

“其实,我们并不在意专车到底被禁还是不被禁,关键是能让我们老百姓想打车的时候能打上车,这就行。”经常打车的市民王曼玲表示。

近日,有机构评比出最拥堵的城市,济南居于前列。对如何缓解省城打车难,济南市交通运输局有关负责人表示,济南市将通过增加双班车比例,适度发展合乘;积极发展站点候客及电召;适度提高运价,特别是提高高峰运价;积极发展约租车;积极发展小公交及提倡市民健康绿色出行等方式来缓解打车难。

该负责人表示,为应对滴滴等网络专车冲击,济南将在电召服务、信息技术方面改造升级。近期“爱召车”系统已开始改造升级,力争年内正式投入使用,能够兼容手机“闪付”。其次,在退旧更新指标内试点投放预约出租汽车,满足市民多样化、差异化、个性化、高品质的出行需求,计划在主城区新增200台预约出租车。

此前,济南市曾推出10辆官版专车,不过受各种条件限制,这10辆预约车连停靠都成问题,别说拉活了。对于新增的200辆官版专车,一些业内人士表示了担忧。



执法队员被黑车顶行

## 一季度查处

## 122辆黑车

本报见习记者 刘飞跃

23日下午两点,针对济南市客管中心执法队员傅贤浩被黑车顶行两公里受重伤一事,济南交通局客管中心专门召开了新闻发布会。记者从发布会上获悉,涉事车主李某对犯罪事实供认不讳,而且其行为已构成妨害公务罪和故意伤害罪,派出所已对其进行了刑拘。同时,全市38家出租车公司也派出了代表,并现场向傅贤浩赠送了锦旗。

客管中心相关负责人表示,傅贤浩刚进医院时是在重症监护室,4月22日中午,傅贤浩病情稳定下来之后,从急救室移到普通病房,目前病情比较稳定。

除了担心傅贤浩的伤情,现场的38家出租车公司代表对黑车也是非常气愤。康达出租车公司代表称,傅贤浩被顶受伤事件发生后,他们感到非常痛心。我们出租车公司和驾驶员都非常支持客管中心打击黑车的活动。”

客管中心负责人表示,打击非法营运是客管中心的法定职责,他们将继续与非法营运作斗争。

23日下午,记者从客管中心得知,2014年客管中心共查处非法营运车辆402辆,2015年第一季度共查扣非法营运车辆122辆。而据记者了解,从事打击黑车营运一年半的傅贤浩已经是第三次被黑车顶行。

“当事人不配合是最常见的,还有一些暴力抗法的,有的甚至带着棍棒和修车工具下车,威胁我们执法人员。”执法队员称,因为当事人抗法导致执法人员受伤的事例已经发生了多次。“实际上,对于非法营运我们一直在管,但是有时候一些乘客反而帮着驾驶员去说话,我们最大的无奈就是不被民众理解,目前没有太好的办法去改变,我们只能干好我们分内的事情。”

官版专车困境

## 一天才拉两单 停靠都成问题



焦点一：  
专车该怎么定性

## 挂靠私家车多无合法手续

本报记者 李钢  
实习生 来慧

为更好地做好提案办理工作,4月22日至23日,省政协组织部分政协委员到滴滴公司济南办事处、济南恒通出租车公司进行调研,并与专车公司、出租车公司及市民代表等进行座谈。座谈会上,各方对专车该禁该留还存在不同意见,尤其是专车到底是不是黑车有待界定。

### 出行市民

“方便出行我就支持”

“我从家到单位打出租车要15块,打专车在22块左右,可用了专车券,有时候只要自己付几块钱,我肯定选专车啊!”在一家事业单位上班的王先生也经常打专车。

“只要是方便我出行,我就愿意掏钱。”同样常打专车的市民孙叶鹏说出了很多市民的想法。

“专车根本就是黑车,应该全部取缔。”对专车的态度,出租车司机非常明确。济南市恒通出租汽车公司有关负责人表示,与专车相比,原有出租车公司处在不公平的竞争地位。“首先,出租车只能营运6年,还要强制报废,可私家车不用,而且在保险上,营运车辆和私家车也不同。这些都使得出租车的成本高于专车的运行成本。”

### 租赁公司

“挂靠”多未改行驶证

“虽说车来自租赁公司,但主要都是挂靠在租赁公司的私家车。”自从“专车”推出后,蔡先生合伙注册了一个

汽车租赁公司,身边朋友同事的车不少挂靠在他公司名下,进行专车服务。

然而,真正的“挂靠”需要四证统一,也就是车辆的行驶证及道路运输证、驾驶证、营业性道路运输驾驶员从业资格证上的车主、业户、单位、服务单位等都统一为“被挂靠者”的名称,这样,挂靠车辆也就拥有了营运资质。这辆车也就存在名义的车主和实际车主。

“不过,这种专车的挂靠,大都没去改行驶证什么的,基本就是和租赁公司签个合同。”蔡先生介绍,由于将行驶证更名到被挂靠公司名下,可能会出现很多麻烦,私家车主和租赁公司很多都不愿意办理这些手续。

“即使真的办了挂靠手续,在客运领域应该也是不合法的。”一位法律专家表示,《山东省道路运输条例》规定,客运经营企业不得实行挂靠经营。此外,条例还规定,汽车租赁经营者要自有车辆不少于十辆,且不得向承租人提供驾驶劳务。

### 委员观点

专车方便也有风险

政协委员、民革省委副巡视员王鲁一表示,“专车”服务涉及的主体既多元化且各自权重不同,加之相应的法律法规滞后,各相关主体在事故后均会受到少担责乃至尽量不承担的利益驱动,那么相互间推诿扯皮恐将成为常态。如何保障乘客或司机的合法权益呢?

王鲁一建议尽快将专车纳入监管,做到有法可依。



焦点二：  
份子钱要不要改

## 各市将公开份子钱

本报记者 李钢  
实习生 来慧

“出租车司机的不满,表面上是针对专车,而实际针对的是当前僵化垄断的出租车管理制度。”调研和座谈中,政协委员建言献策。对于诟病最多的“份子钱”,有委员认为,现在出租车管理成本是本糊涂账,应该加强审计,公示成本。

### 委员调研

份子钱成糊涂账

“一睁眼就欠着公司一百多,休息也得交份钱。”一名出租车司机向记者算起了他每天的成本,“租车交押金4万元,为了能拿到车我还交了2万元的好处费,现在每个月要交4000元左右,这还不算修车的费用,一天跑十几个小时,剩不下几个钱。”

“奇怪的是,份子钱这么高,出租公司还说不赚钱。”省政协常委、民盟省委专职副主委董利忠说,在今年1月12日山东省政协召开的专车运营管理专项座谈会上,公司方认为利润少,每车每月份子钱仅约200元利润。为此,他建议审计核算出租公司运行实际成本以及利润,向社会公开,并据此对不恰当之处进行调整。让社会参与监督,倒逼出租车行业转型升级。

### 观点交锋

放开垄断行不行

在不少委员看来,出租车行业的垄断经营模式是造成现在出租车行业问题的根源。

宋传杰、邓相超、宋小霞三位政协委员在联名提案中建议,市场的问题由市场来解决,政府从直接管理中退出。出租车市场争取用一至两年的时间形成“驾驶员资质认证管理、车辆资质认证管理”,驾驶员具备营运资质,车辆具备要求的安全级别和保障措施,就可以自行带车申请,符合条件即可审批,通过联网移动终端管理和计费、缴税,形成“出租车有风险,投资进入要谨慎”的市场调控机制。

但也有委员存在不同意见,省政协委员、山东法策律师事务所主任张法水就认为,出租车行业也属于城市公共交通的一部分,应具有公益属性,完全市场化不是正确的改革方向。在城市日益拥堵和雾霾天气严重的情况下,更应遏制其过度追求营利的倾向。

### 部门回应

建正常数量增长机制

对委员提出的份子钱问题,省交通运输厅有关负责人表示,份子钱一般由物价部门统一核定。

该负责人表示,他们将指导各市交通运输主管部门积极配合物价、人力资源、社会保障部门等,推动依法集体协商,通过签订集体合同等方式合理确定并公开经营承包费用,妥善解决份子钱矛盾。

该负责人表示,以济南市为例,上世纪90年代曾放开市场,导致一度泛滥,之后不得不付出代价重新恢复管理。未来将指导各市建立正常的数量增长机制。

# 公 告

为改善道路交通条件,保障交通安全,我公司将于2015年5月4日至2015年11月20日对京台高速G3德济南(K351—K391)、德齐北(K299—K351)、济南北绕城高速G2001(K120—K80)、青银高速(K323—K330)、齐河收费站加宽项目时分段对部分路面、桥梁、护坡进行养护维修,施工路段根据情况将实行“一幅路面封闭施工、另一幅路面并道行驶”或“半幅路面封闭施工,半幅路面通行”的车辆通行方式。请过往车辆根据施工提示谨慎行驶或选择其他道路绕行。道路施工给您出行带来的不便,敬请谅解。

山东高速集团有限公司  
山东高速股份有限公司  
山东高速运营管理有限公司  
二〇一五年四月二十四日