

交通部拟禁止私家车当专车，限制拼车顺风车 专车平台恐沦为出租车公司



10月10日，备受关注的出租车改革方案和专车管理意见揭开庐山真面目。当天下午3点，交通部发布了《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）》（下文简称《意见》）和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法（征求意见稿）》（下文简称《办法》），并公开征求意见一个月。

本报记者 刘飞跃

并未超出原有的政策框架

10月10日下午，交通部召开新闻发布会，出台了出租车改革意见征求意见稿，虽然仅仅是征求意见稿，但是引起了业内的极大反响。

征求意见稿主要内容包括：禁止非营运车辆接入网络约租车，专车纳入出租车管理，对网络预约出租汽车经营者、车辆和驾驶员实施许可管理，

网络预约车侧重市场调节价，巡游出租车以政府定价为主。新出租车经营权将无偿使用等。

征求意见稿不多见的亮点就是，对巡游出租汽车和网络预约出租汽车实行分类管理，巡游出租车可在道路上巡游揽客，也可通过网络预约提供服务，网络约租车不得在道路上

巡游揽客，只能通过网络预约提供服务。

“除了把出租车分为巡游和网约车以外，深化出租车意见并没有超出交通运输部原有的政策框架，可能是指导性的意见，全国各地情况不一样，不可能规范得如此细致。”济南一出租车公司管理人员称。

中国政法大学副教授王军

认为，“如果按照这个意见实施，那不过是在原有出租车基础上，扩大了出租车的种类和数量，跟专车体现的共享经济思维无关，因为它没有让非营运车辆分享式的使用，还是依照了以前的出租车管理体制，这是比较保守的一种处理，用老办法管理新生事物对网约车的发展是比较大的束缚。”

延伸阅读

与会代表曾建议 不能随意发红包

本报济南10月10日讯（记者

刘飞跃）10月10日，交通部发布出租车和专车改革意见称，今年1月以来，该意见的出台调研邀请了行业主管部门、人大代表、出租汽车驾驶员等代表参加。济南一位赴交通部的与会人士称，相比于6月份，新发布的征求意见变化不大，而专车不能随意发红包是他们当时提出的意见。

今年6月3日，两位济南出租车行业代表赶赴北京参加由交通部组织的深化出租汽车改革初步思路会议。参会代表回忆，深化出租汽车改革初步思路中提到将构建多样化服务体系，出租车将分为巡游出租汽车和网络预约出租汽车，车辆手续必须齐全，车辆都要有营运证，禁止私家车加入等初步内容。

10日下午，记者再次致电该参会代表。该代表称，本次正式公布的征求意见稿和6月份的内容差别不大，只是上次出租车改革初步思路中有偿使用费没有提及，而奖励、促销计划要提前向社会公告当时也没有提及，是与会代表提的意见。

“专车发红包把老百姓都吸引过去了，正规出租车根本挣不着钱，毕竟老百姓都想省钱。”该与会代表称。

绝大多数私家车被挡在外面，还不如上海新政宽松

按照《办法》，车辆和驾驶员也有了更加严格的准入条件，想做专车的私家车主需要想想了。《办法》中特别要求网络预约出租汽车使用性质登记为出租客运。网络预约出租汽车驾驶员按有关规定经考核合格后，取得相应的从业资格。

这就造成了两个后果：一是车辆最多八年报废；二是要缴纳更高的运营车辆保险，无形中提

高了专车的运营成本，把绝大多数私家车主挡在了外面。

“如果私家车要变更性质才能当专车用，谁又会把自己的车当出租车使用呢？如果管理办法不作任何修改，那么济南专车将会少九成。”济南一汽租车租赁公司负责人称。

就在意见稿出台的前两天，10月8日上海市交通委正式宣布向滴滴快的专车平台颁发

网络约租车经营许可。

《暂行办法》与之前表现较为开放的上海新政有较大出入。王军说，“现在上海专车的监管思路主要就是把责任交给平台，这和交通部的意见稿思路是不一样的。如果要按照交通部的思路做，那上海试点怎么办？现在给出的框架太单一，没有给地方灵活的空间去尝试。”

“上海是从共享角度进行专车改革的，而交通部可能要考虑到整个国家的情况。但我认为，在传统出租车和私家车中间应该有一个类似于专车的过渡，专车的使用强度是不是真的等同于出租车？现在要求改变私家车的性质，其实跟国家提倡的简政放权不协调。”东南大学交通法治与发展研究中心执行副主任顾大松认为。

未出台拼车指导意见，顺风车或成历史

《办法》27条规定，不得以私人小客车合乘或拼车、顺风车等名义提供运营服务。对此，不少媒体解读为禁止私家车做顺风车、拼车、顺风车以及合乘将不会存在。

据记者目前的体验，同样是从济南火车站到泺源大街，通过拼车软件搭乘顺风车仅仅需要9元，而打正规出租车则需要至少18元，专车则更贵一些。

虽然拼车赢得了市民青睐，但是小客车合乘（拼车）在发展中也暴露出运输安全难以

得到有效保障，私家车以共享合乘名义从事非法运营等突出问题，侵害了乘客和合法运营车辆的权益，扰乱了运输市场秩序，亟须进行规范。

因为拼车存在不少问题，不少业内人士就呼吁政府出台拼车指导意见。交通部称，交通部鼓励不以盈利为目的的汽车共享，鼓励市民合乘（拼车）出行。但是小客车合乘（拼车）属于新生事物，各方认识尚未一致，涉及的管理部门也较多，待条件成熟后再制定出台相关法

律法规和管理制度。

据了解，对于拼车收费问题，目前只有北京出台的《北京市小客车合乘出行的意见》肯定了拼车收费问题。就济南而言，《济南市城市客运出租汽车管理条例》明确禁止拼车收费的问题，这也给拼车收费提出了难题。

“其实，拼车代表了共享经济的本质，拼车出行会省很多钱，同时也反映了民众出行个性化、差异化需求。”济南社科院经济研究所所长王征说，拼车软件是一种新事物，值得民众去尝试。

“顺风车是友好互助行为，可以收费也可以不收费，执法部门不能搞一刀切。”东南大学交通法治与发展研究中心执行副主任顾大松认为。

顾大松称，随着新技术的出现，拼车收费难题也可以解决。“比如拼车软件记录民众每天出发时间和地点、乘坐次数、花费金额等，执法部门也能看得到这些信息。还可以通过第三方公益组织进行认证，这样就能区分哪些是营运车辆和非营运车辆。”

各地专车新政 或将陆续出台

有滴滴快的的投资人告诉记者，“目前的政策和我们预期的没有特别大出入，短时间内政策依然会倾向于保护出租车行业，出租车行业的利益在地方政府，这个是必须要平衡的。交通部说的话在地方还要再妥协，各地都要考虑自己的情况，所以最后定价权这些就会交给地方。”

针对上海新政“先走一步”的局势，滴滴快的的投资人认为，“走得快，滴滴之所以能拿到牌照，那是因为有出租车的利益在里边，政策风险低。上海的做法，是交通部政策‘真空期’的一个临时的做法”。

有专车业内人士分析指出，交通部的意见稿到终稿肯定还会有调整。一方面，交通部的意见最终在各地的落实情况可能不一样。比如，交通部的政策没有价格规定，但不排除有地方在实施过程中对价格做出规定，有地方还有可能规定要求专车比出租车高50%的定价。该人士表示，“专车差异化不能用价格杠杆，服务和定位的差异化应该由市场来做，地方行政不要干预太多。”

据记者了解，深圳、广州、武汉、杭州等地方政府的专车新政或将陆续出台。上述业内人士表示，“他们的牌照近期也会出来，各家都一直在和他们沟通，但是深圳当地的出租车、专车都引发过罢工，还出过专车司机被谋杀的恶性事件。在深圳和广州，可能会倾向于把牌照发给没有引起过恶性事件的公司。”

据记者了解，就在滴滴快的在上海拿到牌照后的第二天，易到用车已向上海交管委提交申请；而滴滴快的也正在和深圳客运管理局沟通，希望能够获得深圳的专车牌照。

据财新

四大专车公司回应



滴滴快的
青山遮不住
毕竟东流去



神州专车
此前诉求
已得到很好体现



优步
会认真领会
管理办法的精神



易到用车
将积极配合
主管部门的管理

滴滴快的新闻发言人陶然表示，网约车管理办法目前还在征求意见期间，我们对此表示关注，也会继续和相关主管部门沟通和反馈。“青山遮不住，毕竟东流去。”

10月8日，上海市交通委正式向滴滴快的的专车平台颁发“网络约租车平台经营资格许可”。这是国内首张专车平台的资质许可，滴滴快的也是第一家获得网络约租车平台资质的公司。

对比今天交通运输部公开的《暂行办法》，上海此前公布的办法要宽松许多。

神州专车方面表示，交通运输部发布的《暂行办法》，前期已通过座谈交流等形式，充分听取了包括神州专车在内的各有关方面的意见建议和发展诉求，并在具体内容中已经得到了很好的体现。《暂行办法》对于促进行业发展有着积极的意义，神州对此表示欢迎。

神州专车方面表示，“神州专车自成立以来，所有车辆均来源于租赁公司，全部司机都经过细致筛选、认真培训和严格管理。将按照《暂行办法》的有关要求，尽快主动与各地管理部门做好对接。”

优步方面则回应称，《暂行办法》体现了政府对网络约租车这种“互联网+”新业态的支持和认可。作为行业的主要参与者，优步中国会认真领会管理办法的精神，并积极参与整个办法制定过程。

优步方面还表示，“事实上，优步中国独立运营实体的建立、服务器的完全境内运营、有关互联网资质的取得和报备，作为本土化进程重要的部分，都已经完成。我们已经和地方政府在积极沟通交流中，会在地方实施细则颁布后，第一时间申请网络约租车所需要的资质和证照。”

易到用车方面回应称，目前，易到用车已具备互联网业务资质和电信业务经营许可证，注册服务器设置在中国大陆境内，建立了严格的车辆与司机准入标准、司机培训制度、用户评价机制，设置了乘客投诉渠道，具备相应的服务与管理能力。

对于《暂行办法》的即将来临，易到用车表示，将积极配合交通部与地方交通主管部门在网络约租车方面的管理，倡导依法合规经营，营造公开、公平竞争的市场氛围，第一时间申请相关营运许可。

据财新