

■ 网约车转正·补贴没了

红包没了,运价还可能会涨

网约车不能低于成本价运行,价格或直逼出租车

28日,《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》正式公布,明确将网约车车辆登记为“预约出租客运”,网约车的合法身份得以确定,满足条件的私家车可按一定程序转为网约车,从事专车运营。三个月后,合法化的网约车会光明正大地提价吗?

本报记者 刘帅 刘飞跃

多地打专车已涨价30%

近日,有市民反映,不管是打滴滴、优步,还是神州、易到,跟以前相比,不光优惠补贴少了,价格还上涨了一些。据公开报道,从上个月开始,这几家网约车平台,在国内多个城市不约而同地涨价。如北京、上海,滴滴出行的价格涨了30%左右,每公里上涨0.3元到0.6元。

济南一位常用优步、滴滴的市民告诉齐鲁晚报记者,“从黑虎泉附近到山大北路东段,以前只要六七元,7月26日我用滴滴,28日我用优步,价格都是12元多,感觉明显涨钱了。”

另外一个常用打车软件的济南市民王丽丽说,今年3月到7月,她几乎每天都会带孩子去济南市妇幼保健院做推拿,“推拿之后,九点左右我就从妇幼保健院打车回棋盘小区,优步的价格从3月的三四块钱,涨到现在六七块,滴滴的价格也从五六元钱涨到现在十元左右。”

“打车软件的优惠活动是不少,五花八门的都有,但明显感觉力度小了,用户付的钱多了。”王丽丽表示,“不管网约车的政策怎么定,用户希望的只是更优惠、更安全、更便捷。”

不仅用户反映打车花费多了,部分网约车司机还证实,他们的补贴也被砍掉了同样的比例。对此,滴滴出行表示,滴滴在每个城市的价格都是根据供需等情况调节变化的,有上调也有下降,而且价格仅仅是出行服务的一方面。优步济南区域相关负责人则表示,价格由市场调节,动态调价机制是由大数据计算出来的,系统通过用户所在区域车辆和打车需求的供需关系自动计算,优步济南的运价仍维持1.3元/公里,0.3元/分钟。

合规成本高了 价格肯定要涨

这次出台的《暂行办法》,相较去年的征求意见稿做了许多修改和优化。比如删除了原先的数量限制条款,在价格上,则将网约车的定价机制由之前的政府调节或者市场调节改为了单纯实行市场调节价,不过地方人民政府可以根据本地区的实际情况实行政府指导价。

此外,《暂行办法》还要求网约车提供高品质服务,差异化经营,不能以低于成本价格提供服务。这势必意味着此前的烧钱补贴要离我们而去了。

济南市社科院经济研究所所长王征认为提价在情理之中,“补贴不可能持续下去,平台也需要赚钱。完全依靠补贴的专车市场其实是不健康的,持续的低价也是非常不现实的。”

“从交通发展规律来说,网约车和出租车一样,都是为了满足个性化的出行服务,他们的价格不可能越来越低,只会越来越高。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华分析,从发展公共交通的既定政策和规划来讲,也不可能让网约车运价越来越低。

未来网约车价格会赶上出租车吗?上海金融与法律研究院研究员、执行院长傅蔚冈告诉齐鲁晚报记者,随着新政出台,“网约车运营成本会上涨,在我看来,成本增加是合规成本上涨了,成本上涨运价也会上涨,毕竟羊毛出在羊身上。”

就在《暂行办法》公布的当天下午,滴滴、优步、易到等专车平台纷纷表态,将按规定从事网约车经营业务,并加大技术创新,改善出行体验,而对市民最关注的提价问题,均讳莫如深。

28日晚,滴滴出行公关部相关工作人员对记者表示,《暂行办法》给予了网约车经营者一定程度的服务定价权,滴滴将遵循市场规律,根据不

断变化的市场需求,对网约车服务进行合理定价。

网约车若肆意涨价 政府会介入

网约车平台能火就是因为其超低的价格和丰富的优惠补贴,用户习惯其实还未完全培养起来。一旦烧钱模式结束,如何才能让他们养“刁”的用户顺从地接受涨价,并不容易。而用户更担心的是,网约车未来形成垄断后,会不会垄断价格,任意涨价。

对此,国务院发展研究中心研究员程会强介绍,文件对网约车价格没有直接干预,定价首先是市场定价。“价格的优惠实际是起到了促进新旧两种出租车业态融合发展的作用。如果网约车的价格优惠,就会促使传统出租车的价格更加合理。”程会强表示,在价格方面,中央加强指导,起宏观调控的作用,地方政府则要从当地人口规模、出行需求来调节网约车数量和价格。

程会强认为,一方面,如果网约车定价不合理,会由市场供需来调节,另一方面,政府也会有相应的把关和调节。此外,如果遇到重大活动限制出行、城市限行限号这些对车辆经营有重大影响的情况,或者出现燃油上涨之类情况,政府也可以制定政策调节网约车的价格。

“无论是价格还是规模,政府都更体现出监管的性质。最终是要保证以乘客为本、以服务为本,满足公众的出行需要和多样化的出行需求。”程会强说。

专家表示,《暂行办法》提到了“有必要实行政府指导价”的情况,主要针对像雨雪恶劣天气时网约车平台的涨价行为,如设置一个涨价的“天花板”等,用户不必过分担心。

傅蔚冈也指出,“网约车平台提高价格没关系,但是不应该产生行业的暴利,如果任由他们涨价的话,国家税务、电信以及出租车行业主管部门应该会及时介入。”

一图看懂网约车新政

私家车如何转网约车?

- 1 7座及以下乘用车
- 2 安装具有行驶记录功能的车辆卫星定位装置、应急报警装置
- 3 车辆技术性能符合运营安全相关标准要求

符合上述条件的车辆,应在公安机关登记为预约出租客运,并取得服务所在地出租汽车行政主管部门发放的《网络预约出租汽车运输证》

当网约车司机有啥要求?

- 1 三年以上驾驶经验
- 2 三个记分周期没有扣满12分记录
- 3 无交通肇事犯罪、危险驾驶犯罪记录,无吸毒记录,无酒后驾驶记录,无暴力犯罪记录
- 4 所在城市人民政府的其他规定

满足上述条件,取得《网络预约出租汽车驾驶员证》

网约车8年强制报废?

情况1

网约车行驶里程达到60万千米时强制报废



情况2

行驶里程未达到60万千米但使用年限达到8年时,退出网约车经营,不强制报废



网约车载客出事故,谁负责?



延伸调查

开专车要考证,你还会干吗

业内人士:网约车司机上岗前得先培训

本报记者 刘飞跃

《暂行办法》对网约车驾驶员提出了要求,如3年驾龄,无暴力犯罪记录等,还强调驾驶员要符合“地方政府的其他规定”,这意味着普通人去开网约车,比以前要求严了。

“比如说要求驾驶员无文身,除驾龄外,还可能对驾驶员年龄提出要求,比如50岁以上不能干,地方政府有极大的自由裁量权。”省城某出租车公司负责

人分析,这样就能把一部分人剔除出去。

《暂行办法》同时要求,服务所在地设区的市级出租汽车行政主管部门依驾驶员或者网约车平台公司申请,核查并按规定考核合格后,发放《网络预约出租汽车驾驶员证》。

“如果参照目前出租车驾驶员上岗要求,车主需要去交通局出租车驾驶员岗前培训中心连续学习15天,并通过考试才能拿到出租车驾驶员从业资格证,这

笔费用目前为660元。”上述出租车公司负责人介绍。

按照新规的精神,网约车服务水平要高于出租车,行业要求也理应高于出租车,培训费可能更高。“如果地方政府对考证要求非常严格,那么九成以上的车主估计不会费时费力地去学证,然后兼职开专车。”省城某汽车租赁公司负责人预测。

《暂行办法》还规定,网约车行驶到60万公里时强制报废,不到60万公里但使用达8年,

退出网约车经营,省级政府有关部门可结合本地实际制定有关具体规定。

“我平均每月跑6000公里,一天200公里。”28日下午,全职优步司机郭师傅说,专跑专车的车辆行驶里程和出租车持平,而兼职司机一年跑一两万公里就不错了。

滴滴兼职车主孙师傅说,“买辆车干网约车,8年后变成社会车辆,对车损耗非常大,而8年后如何转为社会车辆,现在还没说法,这个问题不解决,谁也

不敢贸然去更改车辆性质。”

新规还要求,网约车的标准和营运要求,由出租汽车行政主管部门,按高品质服务、差异化经营原则,结合本地实际确定。“济南大多数出租车是志俊,考虑到高品质服务,你买奥拓能来开网约车吗?而且,地方政府会对车辆的长宽高、轴距和动力有标准,更关键的是,旧车能否来做专车?”省城一出租车公司负责人说,暂行办法对此语焉不详,地方政府自由裁量空间很大。