

出租车改革方案出台明确网约车合法地位

新华社北京电(记者 赵文君)备受关注的出租车改革方案7月28日正式出台,除对传统出租车管理运营进行改革之外,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。

7月28日对外公布的国务院办公厅《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》,从明确出租汽车行业定位、深化巡游车改革、规范发展网约车和私人小客车合乘、营造良好市场环境等方面,全面提出了深化出租汽车行业改革的目标任务和重大举措。交通运输部发布的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》则专门就网约车的管理和运营作了规定。

在深化巡游车改革方面,新增出租汽车经营权一律实行期限限制和无偿使用,现有未明确具体经营期限或已实行经营权有偿使用的,由城市人民政府制定方案,逐步过渡。构建企业和驾驶员运营风险共担、利益合理分配的经营模式,合理确定并动态调整出租汽车承包费标准等,降低过高的承包费和抵押金。

“此次出台的两个文件适应网约车等新业态特点,创新制度设计,科学设定许可条件,优化许可程序。”交通运输部副部长刘小明在国务院新闻办举行的发布会上说。

根据改革方案,网约车经营者应当承担承运人责任,保证所提供的服务车辆和驾驶员具备合法资质,以及线上线下一致,不得违规采集、利用和泄露乘客个人信息等。为适应网约车司机专兼职从业的要求,网约车平台企业可根据工作时长、服务频次等特点,与驾驶员签订多种形式的劳动合同或协议。

关于网约车报废标准问题,改革方案规定,网约车行驶里程达到60万公里时强制报废,行驶里程未达到60万公里但使用年限达到8年时,退出网约车经营。

在优化许可程序方面,对平台公司经营许可实行“两级工作、一级许可”,实行对线上服务能力由注册地省级相关部门一次认定,全国有效。这既满足了网约车本地化服务的要求,也适应了互联网跨区域服务的特点。



交通运输部等六部门联合约谈四家网约车企业

新华社北京电(记者 赵文君)交通运输部与中央网信办、工业和信息化部、公安部、工商总局、国家信访局等六部门7月28日联合约谈滴滴、优步、神州、易到四家网约车平台企业,要求其按照新出台的深化出租汽车行业改革两个文件的要求,切实履行企业主体责任、

担当社会责任。这是记者7月29日从交通运输部获悉的。约谈中要求网约车平台企业加快清理不符合要求的车辆和驾驶员,规范市场经营行为,依法诚信经营,谋求长远发展。对平台公司不落实相关要求,违反法律法规,煽动扰乱社会秩序的行为,将依

法处理,严肃追究相关企业及其负责人的责任;情节严重的,取缔相关资质。交通运输部副部长刘小明表示,在文件出台过渡期后,相关职能部门将联合执法,加大对非法营运等各种违法行为的打击力度,维护出租汽车行业良好市场秩序。

平台利用资本优势,给乘客高额奖励和优惠、向驾驶员发放超额补贴等手段,抢占市场份额,打破了原有的运输市场秩序,对传统出租汽车行业造成较大冲击。

据交通运输部统计,截至2015年底,全国出租汽车年客运量约400亿人次,折合每天有超过1亿人在使用出租汽车服务。作为城市重要的窗口服务行业,出租车行业长期积累的深层次矛盾没有解决,网约车新业态的无序发展又带来了新旧矛盾叠加。

记者从北京一些出租车公司了解到,从去年专车大量补贴开始,到后来快车、顺风车的推出,出租车司机们的共同感受就是:活越来越难拉了。

中国道路运输协会副会长王丽梅说,由于缺乏规范管理,网约车在价格机

焦点三: “专车”安全问题如何管?

近期,一些“专车”“快车”服务过程中发生的安全事故、服务纠纷甚至刑事案件,引起了社会高度关注。对此,出租车改革有哪些针对性的规定?

北京交通发展研究中心主任郭继孚表示,保障乘客出行安全是交通运输服务的最基本要求,也是此次出租车改革考虑的核心问题。

文件明确,网约车平台公司要承担承运人责任,厘清运输服务过程中各方权责,一旦发生事故时有明确的责任主体,保障乘客和驾驶员等各方的合法权益,减少纠纷。

“网约车在全世界都是新业态,安全监管的核心就是界定平台承担的责任。平台是无车承运人,不同于传统出租车,也不是私家车。未来一定要构筑政府、平台、司机、乘客共同合作治理的结构,调动社会各方面作用实现有效治理,消除各种司机的不良行为。”中国社会科学院法学研究所研究员周汉华说。

专家表示,无论是传统出租车还是网约车,安全监管都有三大关。一是加强事前准入把关。通过对企业、车辆、驾驶员的资质认定,对安全服务基本条件和能力进行事前把关,把住入口,守住安全底线。二是加强事中事后运营监管。要求公司落实主体责任,加强对企业经营行为和日常运营全过程的监管。三是加强社会信用评价。网约车平台可以充分发挥大数据作用,实时进行在线监控。此外,乘客和司机的互评机制很重要,维护信誉评价机制作用,促使整个服务质量的改变,通过黑名单制度,杜绝违法犯罪行为。



7月28日公布的《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》全面提出深化出租车行业改革的目标任务和重大举措。与去年公开征求意见稿相比,此次出台的两个文件作了哪些修改?对此前社会关注的焦点问题如何厘清?改革能否设定公平“起跑线”、打破出租车行业旧有的垄断利益格局,实现健康持续发展?

焦点一: 网约车合法身份如何给?

在征求意见稿阶段,社会对于网约车报废年限、网约车平台企业经营许可程序等方面的问题持有疑虑。有人担心,网约车会不会“一管就死”?

此次出台的文件明确将网约车车辆登记为“预约出租客运”,通过量身定制监管模式,给予网约车合法身份,支持其规范健康发展。

交通运输部副部长刘小明说,针对互联网线上服务“一点接入、全网服务”的特点,同时考虑到出租车线下提供属地化、区域化服务,地方属地管理的要求。在网约车经营许可程序和条件上,文件体现了便利化和适应互联网新业态的特点。

相比社会营运车辆的8年强制报废

使用期限,文件规定网约车行驶里程达到60万公里时强制报废,行驶里程未达到60万公里但使用年限达到8年时退出网约车经营。

网约车的经营许可变成“两级工作、一级许可”的许可程序。“两级工作”是指对网约车平台公司的线上和线下服务能力认定由省和市(县)两级分别完成,“一级许可”是指由服务所在地市级或者县级出租汽车行政主管部门结合两级能力认定结果一次许可。

文件第一次在全国层面对顺风车,即私人小客车合乘作了界定,鼓励不以营利为目的的小客车合乘。交通运输部运输服务司出租汽车管理处处长王绣春说,顺风车有利于缓解交通拥堵和环境压力,但同时要让乘客明确其权利义务与经营性质的网约车不同,今后将由地方政府结合实际制定配套规定。

焦点二: 经营权、份子钱,传统出租车怎么改?

随着网约车服务的流行,一些网约车

厘清三大焦点 设定起跑线

新华社记者 赵文君、齐中熙、丁静

制、保险制度、税费缴纳等方面与传统出租汽车存在较大差异,形成不公平竞争。

广州市客运交通管理处处长苏奎表示,对传统出租车经营权管理制度改革是本次出租车改革的重点内容。“出租车经营权被炒作成为投资品,无法建立退出机制,导致行业封闭。”他说。

文件明确提出,对于新增出租汽车经营权一律实行期限限制和无偿使用,并不得变更经营主体。对于现有经营权未明确具体经营期限或已实行经营权有偿使用的,也给予了各地政府改革的空间和时间,可以采取政府回购、经济补偿、经营权转换等各项措施,实现平稳过渡。

“份子钱并非万恶之源。”苏奎表示,份子钱实际是承包制的成本体现,包括制度成本和车辆保险费用等刚性成本两大部分,网约车平台的司机也同样要付出制度成本。“份子钱没有绝对的好坏之分,关键在于分配方式多样化,企业和司机之间要实现风险共担,要鼓励出租车司机实现职业的自由流动。”

今日关注

聚焦出租车改革

