



2016年7月28日,交通运输部、工信部等7部委联合发布《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》,自2016年11月1日起施行,我国随即成为世界上第一个承认网约车合法性的国家。如今这项网约车新政实施已满“周岁”,不过,相比破局之初,现在的点赞声却并不强烈,各种网约车问题也是层出不穷。

相关专家指出,新政明确了网约车的合法地位,使得网约车从野蛮生长进入到规范发展阶段,然而在政策落地过程中又产生了新的问题,相关部门执法监管需要建立新的机制,各地暂行的实施细则仍需不断修正完善。

网约车新政满一年 亟待修正

打车难现象仍然存在

2010年5月易道用车成立,拉开了网约车行业大幕,此后,滴滴打车、快的、优步等平台陆续进入市场,“烧钱补贴”以占领市场的战略使得网约车市场一度疯狂生长。2016年,网约车新政的出台首次提出将互联网专车纳入预约出租汽车管理,在平台网约车牌照、驾驶员资格认定、车辆准入等各方面都给出了具体要求。

交通运输部在今年7月28日公布的数据显示,网约车新政实施后,截至当时,已经有24个省(市、自治区)发布了实施意见,

133个城市公布落地实施细则,还有86个城市公开征求意见。

李强是河北省石家庄市某企业的司机,由于工作性质原因空闲时间较多。2015年,看到网约车市场的繁荣,他买了一辆比亚迪轿车,入驻了两个网约车平台,当起了网约车司机。“当时专门买个小排量的国产车,跑起来成本低能多挣点,可现在却受到限制。”李强说,他的这辆车轴距2600毫米,排气量1.5升,不满足石家庄市对网约车的要求。如今,李强已经退

出网约车行业。

今年7月21日,《石家庄市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》施行,规定申请从事网约车经营的车辆,应为本市号牌且登记注册的5座(含5座)以上、7座(含7座)以下乘用车,燃油车辆轴距不低于2675毫米,排量不低于1.8L或1.4T,从事网约车服务的驾驶员有服务所在地户籍或取得服务所在地居住证。

相较来说,石家庄市的规定还不算严苛,北京、上海、深圳等地网约车新政,除

了国家规定的各项标准外,还对驾驶人户籍、车牌、车型等作出要求,车辆轴距和排气量要求更高。越来越多的网约车司机和车辆因不符合标准而退出,随之全国多个城市再次出现打车难、打车贵的现象。

对于打车难,交通运输部新闻发言人吴春耕表示,通过互联网+网约车新业态规范管理和不断培育市场,最终构成多样化、差异化、品质化的出租汽车出行服务体系,逐步完善市场缓解群众出行需求,同时更呼吁各个地方加大公交优先战略实施。

新政后产生“灰色地带”

冯浩泽(化名)是石家庄市一名网约车司机,他驾驶的是一辆东南DX3型SUV,轴距2610毫米,排量1.5升。“肯定不满足条件,但我这样的都不满足,那能满足条件的就没几辆车了。”尽管石家庄网约车新政设置了3个月的过渡期,今年10月20日过渡期已过,新政正式施行,但冯浩泽却表示不担心:“已经和平台沟通过了,平台说没事儿,绝对不会查,他们怕我不跑了,一个劲儿给我宽心。”

说到跑网约车的相关资质证照,冯浩泽表示自己已经取得《网络预约出租汽车

驾驶员证》,说得再具体些却又说不清。“我该办的都办了,其他的应该都是平台给申请吧,反正也不耽误跑车。”冯浩泽认为,对于网约车,相关部门肯定不会认真查。

事实上,尽管各地网约车新政陆续度过过渡期,开始正式施行,但违规的车辆和驾驶人仍然存在,诸多平台、驾驶员、网约车都行走“灰色地带”,继续和监管者躲猫猫。

今年7月,有媒体公布相关数据,我国有300多个地级以上城市,已经公布改革细则、已经或正在征求意见的加起来只有210多个;滴滴、神州两大平台获得经营许

可的城市仅分别为22个、33个,全国获得网约车驾驶员证的仅有约10万名司机,全国已经获得合法身份的网约车司机,还不及滴滴一家平台高峰期司机总量的0.6%。

有专家表示,相对庞大的网约车市场,获得合法身份的网约车司机人数之少,既说明网约车新政的高门槛“吓走”了一批司机,也说明相关审批出现了一些问题。其中,最被诟病的就是一些城市网约车司机考试命题过难。

据报道,深圳市网约车司机考题题库共148页,3600多个题目,从交通法规到人文地

理、地名路线、车辆安全,再到英语、粤语、普通话、礼仪,被参加考试的网约车司机吐槽“想开网约车必须上知天文、下知地理”。而深圳首场网约车司机考试通过率只有7%。

吴春耕在今年7月表示,针对这种情况,交通运输部及时制定相关的培训教材,积极指导地方采取有针对性的措施,来为地方和考生创造良好的备考环境,目前全国各地考试进入正常轨道,考试通过率已达到65%。之后,9月8日,交通运输部印发了《关于改革出租汽车驾驶员从业资格考核有关工作的通知》,简化考试内容。

新政亟待再完善修正

“我们的政府是非常开放的,中国政府在全世界第一个让网约车合法化,这是非常了不起的一大步。”2017年6月,滴滴出行总裁柳青在大连夏季达沃斯的一场论坛上如是说。同时,他又坦言:“但是同时面临着,在网约车落地的时候,各地的执行上肯定还是会有或左或右的落差。”

在对无证运营网约车方面,交通部等7部委网约车暂行办法和其他众多城市只规定了对网约车平台罚款,而没有更严厉的处罚办法。

网约车新政的出台,本是为了让网约车市场有法可依、健康发展,其最终目的是给乘客提供安全、优质的服务,为市民出行多一种选择,让出租车行业更规范、高效。可是,一些地方的网约车管理仍然没法走出过去“一管就死、一放就乱”的魔咒。

有专家认为,目前一些城市对网约车在户籍、车型等方面的限制值得商榷,对网约车司机户籍的限制涉嫌限制劳动者的合法劳动权,对排量的限制也与绿色环保出行相违背。“一些地方网约车规定出台不光

是保证出行安全和舒适,是不是有可能给旧的产业一个妥协的空间?”中国政法大学传播法研究中心副主任朱巍说,目前网约车新政的很多内容值得深思和修正。

相关数据显示,过去13年里,北上广深四大一线城市出租车数量增幅极为有限,而人口规模及人均可支配收入增长明显,其中北京、上海2013年出租车数量仅分别增加9%、4%,人口规模增加53%、49%,人均GDP分别增加289%、276%。

这说明网约车市场体量巨大,未来发展

仍然不可限量。但事实上却是,网约车新政实施一年以来,综合相关数据,网约车平台中只有神州和首汽的用户量在持续增长。

吴春耕表示,交通运输部将进一步健全和完善相关配套的措施和政策,发挥社会信用体系的制衡监管作用,制定对严重违法失信网约车经营者和驾驶员的联合惩戒的备忘录,建立行业黑名单制度和市场退出机制,不断提升行业服务质量和水平,让乘客在改革中拥有实实在在的获得感。(法之宝)