

打车软件纳入统一管理平台;驾驶员行车中不得使用手机;统一使用车载终端接收召车信息……昨天,交通部起草的《关于促进手机软件召车等出租汽车电召服务有序发展的通知》(征求意见稿),向社会公开征求意见,这被称为是针对打车软件的“国标”。

江苏省交通厅厅长游庆仲昨天接受现代快报记者采访时表示,下一步,针对手机打车软件等电召服务市场,江苏将同步“国标”,完善电召管理办法,规范打车软件市场。

现代快报记者 刘伟伟

打车软件拟纳入统一电召平台 司机开车时不允许手机接单

出租车电召“国标”征求意见,江苏将完善相应管理办法

统一的管理

打车软件拟纳入统一电召服务平台

尽管社会打车软件占据打车市场的半壁江山,但包括南京在内的不少城市,社会打车软件与官方平台几乎没有联系,管理部门无法监管社会打车软件出现的黑车等问题。而今后,手机软件将被“收编”,不能“各自发挥”了。

意见稿明确,各地主管部门加强出租汽车电召服务的统一接入和管

理,逐步实现人工电话召车、手机软件召车、网络约车等各种方式提出的召车需求信息,通过统一的城市出租汽车电召服务平台运转,并推送至统一车载终端播报(统一车载终端可绑定驾驶员终端软件并实现信息同步),播报时应明确召车需求信息的来源渠道,预约召车信息可同时推送至驾驶员终端软件。

信息共享

建立数据交换协议,实现信息共享

在北京,社会打车软件与官方平台对接,共享驾驶员等信息,不存在竞争关系。但是在南京等城市,一定程度上双方还存在竞争关系,各自发展,双方信息不共享。

意见稿要求,各地交通运输主管部门要研究建立统一、开放的出租汽车服务管理信息系统数据交换与共享协议,实现信息共享和互

互通。意见稿明确,共享信息包括出租汽车车辆和驾驶员基本信息、地理位置信息、空重车信息、服务质量信誉考核信息,以及电召服务预约、派单、应答、服务和驾驶员服务质量评价等信息。通过信息同步等技术手段,实现对出租汽车电召服务的完整记录、及时跟踪和全过程监管。

安全防范

暂可允许手机推送,未来统一车载终端

尽管社会打车软件给乘客带来便利,但由驾驶员使用手机带来的安全隐患,也饱受诟病。此前,现代快报曾独家报道,南京道路上20%的碰擦事故,跟司机用手机有关。不仅如此,南京一名的哥因为看手机走神,不仅闯了红灯还撞了车。以后,这一问题将得到解决。

意见稿明确,出租汽车经营者要规范安装出租汽车专用车载设施设备,不得在车内悬挂或者放置影响行车安全的设施设备。出租汽车驾驶员行车过程中不得接打和使用手机。使

用手机查询或者应答召车业务的,应当在车辆停止、不影响行车安全的状态下进行。

此外,意见稿特别提出,“在此之前,暂可允许召车需求信息直接通过手机推送,但城市出租汽车电召服务平台应能够实现全过程记录和监管。”这也就是说,在电召服务平台和车载终端设备升级改造之前的这段时间,驾驶员还可以通过手机接收召车信息,但未来只能通过统一车载终端接收。对于使用手机软件打车的乘客来说,几乎不受影响。

服务规范

司机接单后没出车,视为拒载

打车软件出现之后,有乘客反映,出租车驾驶员使用手机频率增加。此外,不少乘客使用打车软件后,却被驾驶员“爽约”。这些问题,也将得到解决。

意见稿要求,出租汽车驾驶员在接单即时召车业务成功后,应当按照

规定开启电召服务标志或暂停运营标志,并准时到达约定地点。对接单后未按承诺提供出租汽车电召服务的,视为拒载行为。此外,进一步完善服务管理信息系统和手机召车软件功能设置,实现即时召车需求信息只能向空载出租汽车推送和播报。

严防黑车

违规发放软件的服务商,可责令退出市场

在滴滴打车和快的打车进行补贴大战时,南京一些乘客遇到了打到黑车的情况,有的还被黑车驾驶员索要超额打车费。

意见稿要求,各地交通运输主管部门要监督手机软件召车信息服务商加强驾驶员终端软件的发放与使用管理,完善管理制度,规范管理程序,防止利用手机召车软件进行非法营运。手机软件

召车信息服务商在发放驾驶员终端软件时,应当与城市出租汽车服务管理信息系统中相关信息进行比对,验证申请注册的驾驶员和车辆具备合法营运资格后方可予以发放。

意见稿要求,对于手机软件召车信息服务商不按要求接入城市出租汽车服务管理信息系统、不完整同步实现信息共享、不接

受统一接入管理、违规发放驾驶员终端软件、在软件上提供违规加价加价功能及其他扰乱市场秩序的行为,各地交通运输主管部门要督促手机软件召车信息服务商及时进行整改。

对整改不力的,可暂停该手机召车软件在出租汽车市场使用。拒不整改的,责令退出出租汽车市场。

商战监管

手机软件奖励计划必须提前5天公布

此前滴滴打车和快的打车的补贴大战,引爆了打车软件市场,双方你来我往,不时进行一些促销活动。但以后,这些促

销活动再也不能搞“突然袭击”了。

意见稿明确,手机软件召车信息服务商等电召服务企业实行

市场奖励计划的,应当提前10日与城市交通运输主管部门沟通,并提前5日向社会公布奖励计划实施标准和时限。

电召收费

电召服务费应符合运价管理规定

意见稿明确,出租汽车电召服务包括人工电话召车、手机软件召车、网络约车等多种服务方式。基于以上三种方式的出租汽车电召服务收费,应当符合当地的出租汽车运价管理规定,不得违反规定加价、议价。对违反

规定收取其他费用的,乘客有权拒付车费,并可向城市交通运输主管部门投诉,按有关规定处理。

按照计划,这个月底,南京官方电召平台将投入运营,乘客使用电话召车、手机软件召车等,将收取5-8元不等的费用。如果社

会打车软件纳入统一管理平台,意味着此前免费的打车软件,都将被收费。而此前曾被多次提及的“北京模式”中,乘客如果使用电话召车要收费,而手机打车软件尽管也被统一管理,但乘客使用打车软件打车并不会被收费。



今年以来,现代快报多次对打车软件影响、电召平台收费等问题进行报道 制图 沈明



省交通厅厅长游庆仲 江苏将同步“国标” 规范打车软件市场

现代快报记者了解到,为了规范打车软件市场,江苏省交通厅此前曾专门发文进行规范。此外,南京前段时间也公布了《南京市出租汽车电召服务管理办法》(征求意见稿),对电召服务进行规范,但其中并未对社会打车软件统一管理等进行明确。

那么,江苏是否会同步“国标”,收编打车软件进行统一管理呢?看过“国标”之后,江苏省交通厅厅长游庆仲告诉现代快报记者,此前江苏针对打车软件管理下发的通知,大体上与“国标”相一致,但“国标”更具可操作性。游庆仲表示,下一步江苏将同步“国标”,根据最新的规定完善相应的管理办法,更好地规范打车软件市场。

针对电召费的收取,游庆仲表示,在打车软件出现之前,就有电召费的存在,主要是针对电话叫车。后来,打车软件为开拓市场,采取现金奖励等措施,现在已基本结束了。他表示,包括电话叫车、手机软件叫车等电召方式,类似于一种出租车的“定制服务”,或者说特殊服务,在乘客接受范围内,收取一定的费用是合理的。