

北京认定“专车”属非法,成为继沈阳、南京、淄博、上海后第五个表态的城市 新华社发文质疑查处“黑专车”: 别让权力沦为垄断的保护伞

近日,北京市交通执法总队表示,目前执法人员查到的所有使用滴滴打车、易到以及快的打车软件来提供专车服务,全部属于“黑车”运营。这是继沈阳、南京、淄博、上海等地叫停专车业务后,北京首次公开认定私家车通过打车软件接活属于非法运营。

现代快报记者了解到,目前南京对黑专车的监督已经进入常态化。那么问题来了,各地加大对专车查处力度,未来专车会消失吗?

现代快报记者 刘伟伟
综合新华社



网络漫画 请作者来领稿费

新华社发文:

出租车业改革,向垄断还是向“专车”下刀?

对待专车服务等新兴运输服务业态,不能一棒子打死。有关部门一定要认清市场规律,决策要慎之又慎,不能让手中权力沦为庇护垄断的“保护伞”。

面对出租车司机“生存难”和乘客“打车难”的呼声,是该对行业垄断的根基动刀,还是该对专车“一刀切”?

“共享经济”是否“一刀切”

北京江佳律师事务所律师邱宝昌说,现行法规下,查处黑车无可厚非。但政府如果无视既得利益的暴利垄断,单方面遏制满足消费需求的创新模式,这种管理思路需要反思。天津社科院社会研究所所长张宝义认为,在这种共享经济体系中,过去只能作为消费者的私家车主,可以将闲置车辆作为专车投入服务领域,体现了共享经济的互助性特点。有业内人士认为,来势难挡的“专车服务”的确需要规范引导,但不能简单地“一刀切”执法。

是否还在维护垄断利益

一位北京出租车司机对记者表示,自己并非对“滴滴”“快的”有意见,这些软件给自己带来了更多生意。“我们最不满的就是长年被公司收取严重不合理的‘份子钱’。”

根据这位司机师傅介绍,自己和另一位司机一辆车双班倒,和公司协议一签就是6年。除去所交数万元押金,两人每月还要交给公司“份子钱”9600元,这样高的“份子钱”半年便可买回一辆伊兰特(北京市区出租车主流车型),而剩下5年半全是公司收走的暴利。

一家大型汽车租赁公司副总裁对记者表示,出租车司机平时连个上厕所时间都没有,胃下垂、颈椎腰椎劳损、风湿关节炎已经成职业病,每天80%的工作时间都在给公司挣“份子钱”。

邱宝昌认为,出租车是公共交通的重要补充,与居民生活密切相关,出租车公司的既得利益必须破除。

期盼尽快改革终结垄断

国家发改委综合运输研究所城市交通研究室主任程世东表示,从目前情况看,不仅高端个性化的出行需求没能满足,基本需求也属于供不应求状态。对于互联网专车项目,应考虑采取比较宽容的态度,不应“一刀切”,只要明确相关运营资格即可。

东南大学法学院副教授顾大松表示,移动互联网开启的城市交通变革新时代已来临,鲶鱼效应或可成为撬动传统出租车管理体制改革的杠杆,改变“份子钱”等不合理的旧模式,倒逼传统出租车行业改革。

北京德润律师事务所合伙人刘家辉表示,垄断产生暴利是必然的结果,当前管理部门一方面应放开专营市场,对共享经济模式加强引导和规范;另一方面要坚决破除行政审批垄断造成的封闭和低效。

五市表态

严查非法运营的“专车”

近日,北京市交通执法总队开始严查机场、火车站和繁华商业街区利用互联网和手机软件从事非法运营的车辆,一旦被核实从事非法运营,提供服务的主体将收到2万元以内的罚单。执法人员依据订单短信,对车辆进行了暂扣,上交罚款之后,车辆才会被退回。这也是北京交通部门首次针对专车进行表态。据悉,北京去年全年共查处借助网络平台和手机软件从事非法运营的黑车47起。

实际上,从去年以来,就不断有城市交通部门针对专车发声。沈阳是第一个叫停专车的城市。去年10月底,沈阳市交通局明确表示,在未取得出租汽车经营许可的情况下,以提供“专车”或“商务租车”服务为名的运营行为,属非法运营行为。

去年11月18日,南京市客管处发表声明,“严禁私家车、挂靠车等非租赁企业车辆用于汽车租赁经营”。

去年12月24日,山东省淄博市交通运输局针对滴滴专车欲登陆淄博的消息明确表态称,任何私家车、社会车辆等非正规出租车通过任何打车软件从事出租客运,均属非法行为,将对其进行严肃查处,最高可处3万元罚款。

去年底,上海市交通委向媒体通报,已查扣12辆专车,其中5辆车驾驶员被行政处罚各1万元,剩余7辆车尚在调查取证。下一步,还将对未遵守客运出租汽车调度服务规范、未提供相关驾驶员和车辆信息或者不具备营运资格的驾驶员或者车辆提供召车信息的服务商,处以3万元以上10万元以下的罚款。

记者调查

南京对“黑专车”查处已进入常态化

去年11月18日,南京市客管处发表声明,“严禁私家车、挂靠车等非租赁企业车辆用于汽车租赁经营”,并强调要等汽车租赁监管办法出台后,再进一步进行规范。

之后的11月23日和28日,客管部门稽查人员在执法中查处到两辆参与“专车”营运的出租车,经过调查,这两辆车均未办理任何营运手续,执法人员对涉案

车辆均依法作了暂扣处理。

南京客管部门表示,根据规定,挂靠在租赁公司的私家车不得从事专车服务。依据《江苏省道路运输条例》,未经许可从事出租汽车经营的,处2-10倍的违法所得或3万以下罚款。12月15日,市客管处投诉处理中心对两辆涉案车辆作出了罚款8000元的行政处罚,这也是南京客管部门首次针对非法营运“专车”开

出的罚单。

昨天,南京客管部门负责人表示,这段时间以来,对专车的监督处罚已经进入常态化,但由于“私家车加盟‘专车’的隐蔽性比较强”,所以监督处罚有一定难度。管理部门并未透露具体的查处车辆数。

现代快报记者了解到,目前江苏省交通厅正对汽车租赁市场进行调研,下一步将出台相应规范管理办法。

乘客声音

因为资质问题“一棒子打死”,太可惜

越来越多城市管理部门发声监管专车,这是不是意味着,未来专车将消失?有业内人士向现代快报记者表示,尽管争议声不断,但专车的发展并未真正受到影响。“虽然不少城市开始明确叫停专车,而且专车来自租赁公司的说法也不断被质疑,但由于处罚难度大,加上国家层面也未出台明确指导意见,所以大部分城市的专车仍在发展。”相反,随着打车软件公司的促销以及代金券的发放,市场逐渐扩大。

“汽车共享是未来的一个方向,专车的出现,恰恰说明了现有的出租车发展模式,已无法满足市民出行需求。”但同时,管理部门对专车市场的规范要跟上。

一位专车驾驶员告诉记者,这段时间以来,软件公司对驾驶员的要求不断提高,“听说以前考试比较轻松就过了,现在越来越难了。”另一方面,在专车发展中,由于专车比出租车更容易打上,服务周到,坐得舒服,所以也获得了不少“粉丝”。但有不少专车软件的

“尝鲜者”坦言,虽然专车可以让自己享受私家车的感觉,但仍然担心万一发生事故,究竟应该向谁追责、如何索赔,都是问题。

市民秦女士告诉记者,有一次下夜班回家,因为担心安全问题,尽管有专车券可用,但她还是选择了出租车,“还是对专车有些不放心的。”但她同时表示,如果仅仅因为没有资质而一棒子打死专车,有些可惜了,更好的办法是将专车纳入监管或者管理部门出台相应措施保障乘客权益。

专家观点

应积极填补法律空白,以“疏”代“堵”

近段时间以来,关于滴滴专车和快的“一号专车”是否是“黑车”的讨论不绝于耳,P2P租车是否合法的话题也引起了公众的注意。

“PP租车”等在网络上就合法性问题表示,P2P租车模式下的私家车租赁合同是平等主体之间的民事合

同,属私益范围内的权利义务关系,不属于旅客运输经营行为,认为个人汽车租赁(如共享租车模式)的服务合同效力认定不应该适用《中华人民共和国道路运输条例》的规定。

“P2P租车主要涉及物权法,而非道路运输条例。”

凹凸共享租车CEO陈韦予表示,尚无明确的法律禁止P2P租车,这方面的法律目前仍是空白。有专家认为,P2P租车管理须平衡效率、安全、秩序等因素,在市场需求越来越大的情况下,应积极完善法律法规,填补空白,以“疏”代“堵”。