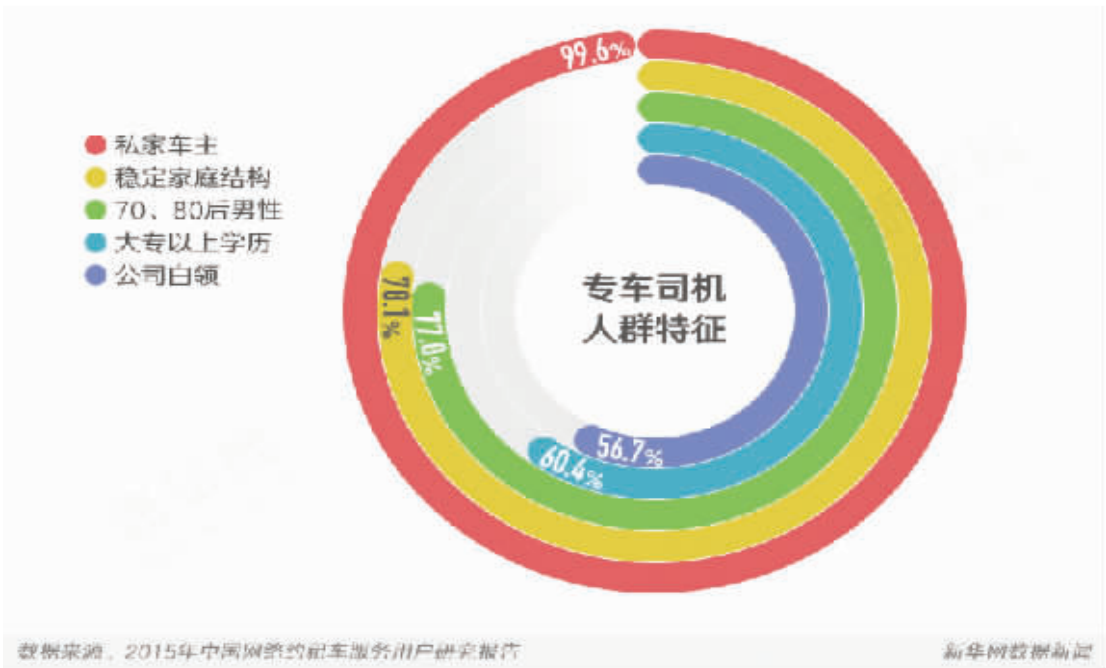
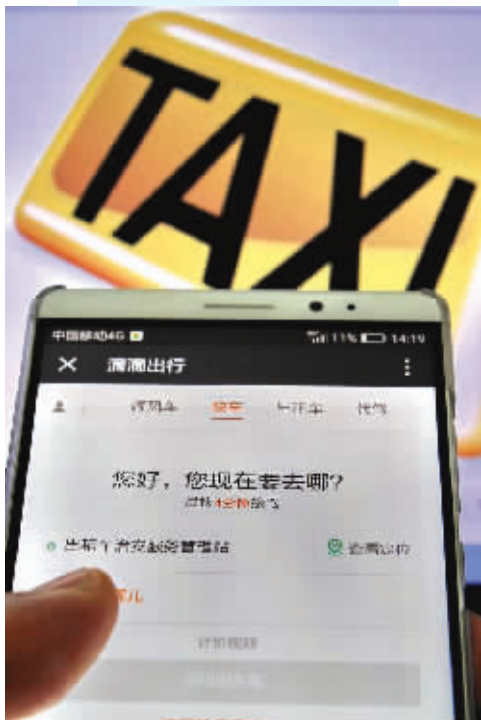


想兼职开专车看这里——

网约车细则透露出的改革信号

8日,北京、上海、广州、深圳四地网约车管理征求意见稿亮相;9日,重庆也公开了网约车管理征求意见稿。由于五地网约车规模庞大,因此五地政策细则既被视为网约车改革的风向标,也被看成是出租车改革推进的试金石。

五地网约车管理征求意见稿有何亮点?可能会引发怎样的出行变局?透露出的管理思维和改革信号有哪些值得深思的地方?记者采访了业内人士和专家。



1 各地怎么给网约车“上户口”

五地都在征求意见稿中不同程度对网约车驾驶员条件做了更严格细化的要求,并对乘客关心的乘车保险、车辆安全以及约车人信息安全等做出了明确的约束性规定。这些对网约车运营的安全性约束赢得点赞。

北京市民夏京蕾说,乘坐网约车最担心的就是安全问题。如果实施细则有了这些“硬杠杠”,今后乘车就放心多了。

细则征求意见稿相关内容也

受到出租车和租赁公司的欢迎。一嗨租车创始人章瑞平说,与私家车直接做网约车相比,合规专车的门槛提高了,成本也会相应提高。而此前,出租车和租赁公司一直抱怨不公平竞争。

各地网约车细则在强调出行安全保障这一前提时,也体现了“一城一策”的特点。

北京、上海这两个特大城市不仅拟对网约车型、车牌进行严格限制,而且还拟对驾驶人设置

本地户籍要求。

北京市交通委解释说,出租车属于小客车交通,占用大量道路资源,加剧交通拥堵。大多数特大城市都对出租汽车实行运力管控,采取公交优先战略,因此对出租车数量调控是有必要的。

许多人在表示理解的同时,也希望这些限制不要导致重现“打车难”“打车贵”的现象,应有破解问题的预案。

2 寻找网约车改革最大公约数

不少地方交通部门的人士坦言,网约车细则征求意见稿的制定过程受到地方政府部门高度重视,多次召开专题会议,并邀请专家、司机、乘客等各方代表进行讨论。

“按照交通运输部规定,网约车和巡游车都属于出租车范畴,必须对它们进行统筹管理,但它们应该错位发展。这是地方政府制定网约车实施细则要遵循的原则。”长沙市道路运输管理处相关负责人表示。

有专家和网约车企业人士担

心,几个城市的网约车细则征求意见稿没能充分体现分享经济的特色,这会影响到网约车的发展。

神州专车副总裁臧中堂表示,虽然地方细则会让企业增加一些成本,但总体影响不大。受冲击最大的是一些使用兼职私家车为主的平台。

滴滴平台的统计显示,在北京,滴滴专车快车司机收入中有超过六成是在每月2000元以下的和平均每天在线4小时以下的,体现出典型的以兼职为主的

分享经济特点。

滴滴方面建议能对网约车平台上的专职和兼职司机以及车辆进行分类管理,最大限度给予兼职司机发展空间,满足市民的出行需求。

中国政法大学传播法研究中心副主任朱巍认为,网约车的重点应该在体现分享经济的网约车特色上。事实上,网约车无论是在信用体系、支付方式还是商业保险、大数据分析等方面,都呈现与传统出租车截然不同的业态。

3 延展“互联网+”的市场红利

中国政法大学法治政府研究院教授王敬波认为,互联网具有虚拟性、广域性、即时性、互动性,对于传统监管提出了挑战。行政机关无法做到实时监督每个分享经济的参与者,需要多元主体共同参与的新治理思路。

王敬波表示:“一些地方的政府部门必须走出惯性的许可管制,根据分享经济的需要构建全新的规制模式,不断丰富治理手段。”

朱巍表示,值得欣慰的是,目前这些地方细则还在征求意见,属于“开门立法”,这给未来对政

策完善留下了余地。

朱巍说:“我们能理解地方政府的苦衷,出租车改革压力很大,新旧产业矛盾尖锐,以一定程度的压缩网约车空间,换取出租车改革时间的初衷难言不对,但网约车是分享经济的代表,是‘互联网+’的体现,更是解决就业、城镇化和城市出行难题的关键。”

国家发改委城市中心综合交通规划院院长张国华认为,一个好的制度,应该是多数人都能接受并执行的。网约车细则的制定要体现不同城市的特点,也要有

完善的协商对话机制,让利益相关方充分表达,达成共识。

专家认为,面对网约车这一新鲜事物,城市管理者应坚持问题导向,把问题抓实,措施定细,用包容开放的精神,将改革的大命题落实为实际工作的小篇章,让群众在改革大潮中有更多“获得感”。公众希望看到,地方政府部门既能用法律法规守住网约车的安全底线,也能充分发挥新业态的积极作用,鼓励网约车在市场机制下进行的合法、有序竞争,延展“互联网+”的市场红利,让群众享受更多出行便利。(据新华网)