

身份未确定“专车”被异化

编者按

6月2日,北京市交通委运输管理局等三部门约谈滴滴,明确指出该公司的“滴滴专车”及“滴滴快车”业务,使用私家车和租赁车配备驾驶员,从事客运服务,违反了现行法律法规的规定。

数据显示,今年以来,市交通执法总队查处非法运营车辆963起,涉及滴滴专车平台从事非法运营车辆207起。

对于被约谈一事,滴滴相关负责人表示,将按照相关部门的要求进行自查整改,开展合法业务。记者当日上午体验发现,滴滴专车业务仍正常提供服务。而由于担心被交管部门查处,部分快车司机减少了接单量,并且只挑短途的活

儿拉。

相关部门表示,北京鼓励创新出租车服务模式,一方面,出租车企业应适应市场需要,提供多层次服务;另一方面,网络平台也应依法规范开展合法业务,共同构建依法合规的良好运输市场秩序。北京对非法经营活动将依法严厉打击,进一步净化市场环境,维护正常运输市场秩序。

对于被约谈一事,滴滴专车相关负责人表示,将按照相关部门的要求进行自查整改,开展合法业务,同时进一步加强与政府部门合作,建立数据监测平台并与政府部门对接,开放平台人员、车辆及订单相关数据信息。



重拳“打击”专车: 压死骆驼的最后稻草?

■ 赵占领 / 文

去年下半年以来,各地对网络专车的监管动作就一直不断,喊打喊杀之声不绝于耳。经过统计,我们发现,各地执法的矛头指向的基本都是私家车,但是醉翁之意不在酒,卡住车源这一咽喉,最终重创的还是专车平台。为何还要琵琶遮面呢?根源在于打击私家车名正言顺,而监管专车平台缺少直接法律依据。

从车辆性质而言,专车平台上的车辆包括两类:一是汽车租赁公司的车辆,二是私家车。由于大多数地方对汽车租赁行业都实行数量调控制度,所以汽车租赁公司的合规车辆(产权属于公司,且申请指标并经过备案)非常有限,远远不能满足商务出行的市场需求。所以,各个专车平台才会默许或是纵容私家车加入,为规避风险,私家车先挂靠汽车租赁公司名下,然后通过专车平台接单,司机还是车主。把这种车辆定性为黑车不过为,打击这种以专车之名行黑车之实的私家车也于法有据。只是,监管部门需要反思,这种做法能从根本上解决问题吗?严打之下,私家车重回线下,或者转到拼车平台,风头一过再卷土重来,猫鼠游戏没有尽头。

不管怎样,对私家车的监管仍在法律框架之内,只不过所依据的“法”需要与时俱进。相比之下,对专车平台的直接监管则欠缺明确法律依据,因为专车平台的性质不是提供汽车租赁业务,也不是提供客运服务,而是信息发布平台,交易发生在用户与汽车租赁公司(或私家车车主)、第三方劳动派遣公司之间,除了ICP许可证之外,现有法律并未对此互联网信息服务业务设置专项许可,而且,对于互联网信息服务的监管,也不是交管部门的职责范围。所以,之前各地交管部门并未直接针对专车平台,即使广州查处Uber,也只是从未办营业执照的角度进行。

但是,北京此次针对专车平台的监管可谓重拳出击,堪称“史上最严厉的监管”:一是从专车平台违规,虽然只是“约谈”,尚未处罚,而是明确给专车平台定性;二是认为专车平台允许用户从租赁公司租赁车辆并配备驾驶员也属于违规。

对于前者,笔者关注专车行业已久,但实在找不到具体、明确的依据。对于后者,如果是汽车租赁公司在向用户租赁车辆的同时提供司机驾驶服务,就不属于汽车租赁业务的范畴,而是客运服务,明显违反《北京市汽车租赁管理办法》。但是现在各家专车平台上的汽车租赁公司都只提供车辆租赁服务,不提供司机,用户通过专车平台从第三方劳务派遣公司找代驾司机。原来的汽车租赁公司提供客运服务已经演变成汽车租赁和劳务代驾两个独立的服务。

这一做法虽有规避监管的成分,但并不违反有任何法律规定。在民事领域,法无禁止即可为。因此,之前各地监管部门对此做法虽心知肚明,但从未明确否定,而是持默许态度。这也是网络专车业务合法生存的底线。也就是说,即使各地严厉打击私家车挂靠租赁公司、通过专车平台运营,甚至直接禁止专车平台允许私家车接入,专车平台至少还有与汽车租赁公司的合规车辆合作这一途径,虽不能满足市场需求,但还不至于被彻底扼杀,没有任何生存空间。现在,以鼓励创新之名进行的监管之下,专车平台究竟还有什么可创新以求得生存的空间?

近期各地对于网络专车业务的监管正在如火如荼地进行,网络专车行业也面临着日益加大的政策风险。如果各地效仿北京,定性专车平台违法以及禁止汽车租赁和劳务代驾相分离的做法,这必将成为压死网络专车这匹骆驼最后的一根稻草。这恐怕不是公众所乐见的。希望监管部门真正秉持鼓励创新、规范发展的原则,摆脱利益羁绊,抛弃成见偏见,给网络专车合理合法的生存空间。

滴滴专车快车业务被指违法 快车司机挑单避检查

■ 张鑫 谢璐 报道

6月2日,滴滴被市交通委运输管理局、市交通执法总队和市公安局公安保卫总队三部门约谈,明确指出该公司推出的“滴滴专车”及“滴滴快车”业务,使用私家车和租赁车配备驾驶员,从事按照乘客意愿提供运输服务并按里程和时间收费的出租服务,违反了现行法律法规的规定。

市交通委运输管理局表示,按照国务院颁布的《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》和《北京市出租汽车管理条例》的相关规定,从事按照乘客意愿提供运输服务并按里程和时间收费的出租汽车经营须取得资质许可。目前,有关专车平台接入私家车和驾驶员未经许可擅自开展客运服务的行为,均属违法行为。

根据《北京市汽车租赁管理办法》的相关规定,租赁车不允许给承租人配备驾驶员,且承租人不得转租车辆。目前,有关专车平台通过从租赁公司租赁车辆并配备驾驶员从事客运服务也违反了《北京市汽车租赁管理办法》及相关规定。

担心被查快车司机“短线出击”

6月2日,滴滴被约谈的消息一出,记者随即登录滴滴平台体验,发现快车、专车、顺

风车均可正常呼叫。今天上午,记者尝试呼叫滴滴专车和顺风车时,也比较容易叫到车。

不过在呼叫滴滴快车时,记者连续数次呼叫,均没有司机应答。随后,记者采访了10余名滴滴用户,他们均表示自今天早上开始,快车“根本叫不到”。而滴滴客户端显示,在记者所在位置附近,至少有10辆以上的滴滴快车。

约1小时后,记者通过加价方式叫到了一辆滴滴快车。司机孙师傅表示,当日看到新闻后,他一直担心执法部门会大举查车。“此前交管部门就在查非法运营,您这活儿要不是在附近,我根本不会接。”据孙师傅介绍,截至目前,滴滴方面并未就约谈一事给司机们一个交代。

“我的车现在挂靠在某一家汽车租赁公司名下。我也清楚,车一旦被查,很有可能被定性为非法运营。”孙师傅告诉记者,最近他仅在早晚高峰时出来接几个活儿,“高峰期补贴比较高。其余时间我都不出来,尤其是晚上,从来不接单”。

据孙师傅透露,此前他是滴滴专车司机,在快车推出后,专车收入大幅减少,因此他选择在滴滴补贴力度大或者有奖活动时出门拉活儿,“现在背上了‘非法运营’的名声,收入又不如以前,我这儿正想着还要不要继续干下去呢,风险太大了”。

专车再没名分,“我也不想干了”

■ 刘飞跃 报道

干了六年出租车生意的何云(化名)转行干专车司机已经六七个月了,从最初的月入两万到现在的三四千,随着济南专车市场的发展,何云的收入坐上了过山车,起伏不定。而跟他同时成为专车司机的50个人,现在剩下也不到10人。

“现在国家政策不明确,我不可能开一辈子专车,如果有更加合适的工作,我可能马上走!”何云说,给专车一个名分。

专车来了,六年工龄“的哥”转了行

“现在是很多肉少,我每天也就干七八单,一天工作十三个小时,月收入三千多元,比刚开始干专车的时候还难。”何云告诉记者,随着各大公司在专车市场的竞争加大,还有不少私家车混迹其中,自己的收入还不如刚开始干的哥时。

2008年10月份,中专刚刚毕业的何云(化名)来到了济南,跟哥哥做起了出租车生意。“扣除了份子钱及其他各种费用,每天收入二三百元上下,每个月的收入在六七千元。”何云说,他来自济南一个并不太富裕的县,二十岁出头的他比较满意当时的收入。

六年来,何云早起晚归,虽然辛苦,但月收入还算稳定。2014年8月19日,滴滴打车宣布推出提供中高端服务的专车业务。9月下旬,滴滴专车在济南上线。由于价格太高,当时滴滴专车在济南并没有迅速打开市场。

2014年11月底,何云的出租车六年营运的期限已到,对于出租车行业失去热情的他毅然退了车,登陆济南市场仅两个月的滴滴专车进入了何云的视野,“虽然当时出租车生意还可以,但是因为开出租对腰椎、颈椎都不是很好。”说起当时的决定,这个从农村出来的小伙子语气坚定,对专车未来发展虽然不是很清楚,何云就是干够了出租车,想尝试一份新的职业。

曾经的月入两万现在只能想想了

滴滴专车刚进入济南时,不少市民把其视作黑车,何云每天的业务只有三四单,大多数时间在空跑。“当时我只交了一万元保证金,因为生意并不是很好,为了鼓励专车司机,滴滴公司开出的底薪就是五千元,一开始好多市民仅仅是出于好奇去体验一番专车,并不把其作为主要出行方式,司机收入并不高。”何云告诉记者。

转折发生在2014年12月。在稳固了出租车用户之后,为争夺专车市场,滴滴打车和



快的打车从12月开始又展开了烧钱大战。两大巨头通过多个渠道,对乘客发放四五十元的大额红包,司机每人每天奖励可达百元。

“整个12月份真是疯了,我挣了两万三四。早上七点多起来,干到晚上十一点,虽然辛苦,但是干起来非常起劲。”何云说。专车软件发放大量补贴的方式让用户最终让出租车司机明白了过来,为专车软件培育了客户的出租车司机不过是为他人作嫁衣。2015年首个工作日,沈阳数千台出租车不高兴了,原因就是“滴滴”专车、“快的”专车抢了他们的生意。

随后,北京、上海、济南、青岛、淄博、沈阳、南京、重庆、天津、杭州等10个城市叫停了专车服务。“那时我们的收入下降了至少三分之一,滴滴打车也调整了补贴策略,专车司机月薪两三万的时代过去了。”何云说。

条条框框愈发多

“当时跟我一起面试专车司机的有200多个人,滴滴公司最终录取了50个人。”何云说,自己面试成功得益于出租车司机的工作经验。

竞聘成功的这50人正好赶上了专车发展的黄金时期,他们像拧紧了的发条,奔驰在济南的大街小巷。刚开始时,何云驾驶着租赁公司的车,并不需要缴纳份子钱,这部分钱滴滴公司替他们出了,但随着市场逐渐成熟,滴滴公司也开始改变策略,把份子钱转嫁到专车司机身上。

今年1月下旬,滴滴专车开始向司机按月收取4000-5000元的“份子钱”。何云发现,滴滴专车从那时起开始每天从他的账户里扣除140元。等于说,一觉醒来,已经欠了滴滴家140元。滴滴出台的新政策让很多专车司机不适应,那些挂靠的私家车并不交份子钱,由此,在经济利益的驱使下,不少私家车通过租赁公司挂靠的形式做起了专车。

“而且现在滴滴公司设置了流水额度,4月份每周账单流水为2800元,因为大多数专车司机难以完成,降低到了现在的1700元。纵然如此,在专车盲目扩充的当下,想完成任

务也非常难。”

滴滴专车越来越多的条条框框,让不少专车司机选择退出这个具有不确定性的行业。据何云了解,当时与他一起应聘成功的50位司机如今还在干专车的不到10个人。那些退出专车行业的司机,有的又重新开起了出租车,有的则做起了小生意。

期待专车洗白,与出租车分享市场

“现在的工作节奏和状态越来越像出租车,但是相对于出租车那种传统的管理方式,专车公司用互联网管理司机,相对而言比较人性化。”何云说。今年1月8日,交通运输部对“专车”的肯定为何云吃下一颗定心丸,他开的专车隶属于租赁公司,不同于挂靠的私家车,不用担心被检查扣,但因为专车平台上依然有大量的私家车混迹其中,也导致现在的专车处于半黑半白的尴尬境地。

不少业内人士认为,行业监管者也需要针对各类专车建立核准、准入机制,规范市场上已有的合规专车,放手让正规专车去夺取黑车所占有的市场份额。今年3月份,记者与何云交流的时候,他对专车非常有信心,认为开专车是一个可以长期从事的职业,短促的两个月之后,因为收入和工作状态不断下降,何云已经没有了当时的心态。因为5月19日,“滴滴快车”登陆济南市场,价格甚至低过了出租车,更别说专车了,原先进入滴滴平台的专车价格不能低于15万元,现在其门槛越来越低,10万8万的车辆都可加入,滴滴也对快车不收平台使用费,平台内混迹了大量私家车。

可以说,专车的出现在改变民众出行方式的同时,冲击了传统出租车固化的利益关系,肯定会遭到利益集团的反扑,何云这半年起起伏伏的遭遇也是必然。

就像厌倦了当时出租车行业一样,何云说,因为现在专车司机收入无法稳定,越来越多的专车司机离开了专车行业。“现在专车不黑不白,如果有更加合适的工作,我可能马上走!”何云说,希望国家能够尽快出台政策,给专车一个名分。

滴滴快的总裁: 和出租车行业 还没沟通到位

■ 王贇 报道

6月1日,滴滴快的总裁柳青接受记者采访时坦言,公司成立之初就有做拼车业务的心,但平台上没有足够的匹配是无法做的,目前,滴滴快的平台经过这两年的运营,有了出租车和专车积累的运营经验,滴滴顺风车会更为精确地为用户匹配最合适的合乘对象。据了解,未来一段时间内,滴滴快的将动作频频。

严格审核驾驶员,买保险

记者:在目前现实中,拼车背后是安全,如何控制?

柳青:为了解决共乘的安全问题,滴滴顺风车对乘客开展了微信授权登录和微信支付验证,对车主有驾驶证行驶证证的严格审核流程,同时为每一单购买了50万元的保险。在行程结束后,每一位乘客和车主都可以在APP中互相为对方贴一个个性“标签”,而滴滴顺风车未来或也会根据车主和乘客的标签,进一步为用户匹配相似的同路人,用户将有机会结识更多志同道合的朋友。

记者:的哥辛苦,挣的钱基本交公司了,但目前这种情况对滴滴快的来说也是尴尬的,你怎么看这个事情?

柳青:滴滴快的的想法就是做一个出行平台,原始的动机到今天也没有变过,就是希望能够解决中国人出行难的问题。中国之前交通领域的法规,可想而知是大概十年前建立的,那时候不要说移动互联网,可能连互联网都不是很发达,所以那个时候的指导、指引和规范也未必想得到今天中国人出行是这么痛苦的一件事情,所以这是法律上的大背景,各地的领导,中央的领导也了解这个情况就是滞后。

与各地市政府积极寻求合作

记者:那滴滴快的下一步如何与出租车和谐相处?

柳青:滴滴快的起家是从出租车开始的,我们全公司3000多人中有一大部分的人员还是服务这个行业中的人员的,不管是出租车司机还是出租车公司,还是和各地的交委进行联络,这个行业里人们的感受对我们来讲非常重要。比如怎样用科技手段降低出租车司机空驶率和接到更多的人,拼车的概念,在出租车也是可以做的,怎样使他的收入有真正的提升。但现在缺的一个环节是我们企业长得太快了,在这方面确实在沟通没有做到位,这是我们要自省的。

记者:上海交委和滴滴快的正式有一个平台接入数据共享的举动,这种合作未来会在全国推开吗?

柳青:我们也会陆续在全国寻找战略合作伙伴,在各地推行“科技改造出行现状”的做法,可能和各地的市政府我们都会积极寻求合作。

出租车也将承载更大的蛋糕

记者:“顺风车”是拼车概念,监管部门什么意见?你对当下拼车市场有什么感知?

柳青:在顺风车这件事情上,据我们了解,交通部的领导也是非常鼓励顺风车的。具体在一些收费标准和司机的准入标准上可能有一些特别的要求,各地也有所不同。今天全中国每天的机动车出行大概是4.5亿次到5亿次的规模,其中2点多亿次是私家车的自驾出行,我们要做的尽量帮助政府一起解决减少私家车出行,相比其他公司,我们不需要冷启动,这是一个最大的优势,我们的车主和乘客实际上在滴滴快的原有平台上能够非常低成本地迁移过来,同时我们有车主和乘客作为一个唯一用户在滴滴上的很多行为数据,对于我们做匹配这件事情来讲是有天然优势的。

记者:当下坊间有一种认识,就觉得你们抢了出租车的生意?

柳青:一辆出租车一天能够跑20次、30次,一辆私家车一天其实只跑两次的,上班一次,下班一次,其实它对停车场的资源都是重大的浪费,不要说其他的资源了。我们相信未来出租车会承载更大的蛋糕,尤其是加上出租车的拼车以后,专车也是这样的,慢慢会缩减自驾车的出行。