

# 在投放数量、准入门槛、运营方式上限制严格 网约车会驶上出租车管理老路？

一些地方网约车管理细则征求意见稿引发争议

网约车管理暂行办法公布即将“满月”，但地方细则的制定却步伐缓慢。最近，有地方陆续公布网约车管理细则的征求意见稿，在准入门槛、运营方式上做出严格限制，引发争议。公众担忧，网约车管理会驶上出租车管理的老路。

地方网约车细则制定和出租车改革是牵动数亿百姓神经的民生领域重点改革，更是观察地方改革执行力、简政放权成效和百姓获得感的风向标。如何避免地方网约车管理“新瓶装旧酒”，甚至出现改革“落地偏差”，是摆在各级地方政府面前的新考题。

## 有地方要把网约车“管”成出租车？

交通部等部门联合出台的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》（以下简称暂行办法）和国务院办公厅印发的《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》（以下简称指导意见），出台后叫好声一片。但网约车准入标准、运营数量和价格细则，根据规定则由地方政府决定。

因此，网约车政策的落地细则成为关注焦点。目前兰州、济南等地相继向社会或出租车司机群体就网约车实施细则征询意见，从已经披露的地方征求意见稿看，虽各有特点，但对网约车数量、运营标准等均设有严格的门槛。

网约车的定位高于巡游车。兰州市城运处负责人表示，网约车无论是车型、质量、配置都要明显优于普通巡游出租车，价格也高于巡游车。根据济南运管中心和济南市出租汽车协会联合给出租车公司下发的《深化出租汽车改革热点问题11问答》，济南网约车和巡游车定位不同，“网约车车辆档次应明显高于当地主流巡游出租汽车，为市民提供高品质差异化出行服务。”

网约车实行数量限制。兰州市城运处负责人表示，兰州市将严格控制网约车发展规模，根据市场需求合理制定网约车投放数量，在准入端对网约车实行合理管控。根据估算，兰州市运营车辆饱和状态应该在1.5万辆左右，而目前兰州市出租车的保有量为1万辆，加上政府未来两年在出租车方面的投入，应该达到1.2万辆。照此计算，留给网约车的数量仅为3000辆左右。

网约车运营有更严格要求。根据济南征求意见的方案，网约车或被限定在B级车上，而且要喷上专有标识。根据暂行办法规定，网约车行驶里程达到60万公里时强制报废，行驶里程未达到60万公里但使用年限达到8年时，退出网约车经营。

中国政法大学副教授王军认为，一旦地方政府部门对网约车采取严格数量管控和运价管制，网约车就与传统出租车无异，只不过是移动互联网预约的出租车而已。



## 改革“自主权”会成利益“保护伞”？

网约车政策地方征求意见稿的披露令不少市民、司机和专家学者表示担忧，有人认为这些酝酿中的细则没有体现交通部和国办文件精神以及分享经济的特点，又要回到出租车的管控老路。

滴滴公司副总裁王欣表示，兰州、济南征求意见稿本细则的有些具体规定与暂行办法相违背。例如，要求网约车进行统一标识、提供出租车发票、与出租车一样6年退出等，在暂行办法中均找不到相关依据。而限制网约车数量、要求车型和价格必须高于出租车、由政府定价等，更是沿袭了出租车行业管制的思路，与以市场为主导、以人民群众利益为出发点的政策精神不符。

## 改革顶层设计落地如何不打折扣？

为何体现深化改革决心的网约车暂行办法出台后，赢得网民一致叫好，但地方征求意见稿细则却让不少网民大呼“改革精神落地变味”？

受访专家认为，关键是要通过地方细则的制定，使网约车和出租车通过技术和管理创新，在公平竞争中提升效率和服务，更好地满足群众的出行需求。如果地方采取行政手段强制实行“错位经营”，并不符合改革精神。

中国政法大学副教授王军说，在网约车出现之前，出租车行业也存在不和谐因素。一方面“份子钱”令出租车司机不满；另一方面，一些地方的出租车经营层转包或者转让之后，形成盘根错节的利益关系，政府发放新牌照或者收回旧牌照时会引发牌照持有人抵制。因此，限制网约车发展并不意味着就能解决出租车存在的种种问题。

最新出台的《中国互联网络发展状况统计报告》显

一些地方网约车主还担心网约车数量限制引发“炒牌”和寻租行为。南京一家专车公司负责人殷浩表示，最关心网约车地方细则中对车型、价格和数量等的限制。殷浩认为，目前披露的一些征求意见稿一味地以提供差异化服务为借口，抬高网约车运营的车型要求，会造成实际运营中的成本浪费。而地方部门想要对网约车数量、价格进行严格管控，是一种政府“越位”的行为，对网约车运营市场的促进发展不利。

“现在，兰州市的网约车已经超过1万辆，如果非要控制在3000辆的规模，一方面会端掉多数网约车司机的‘饭碗’，另一方面又会使网约车牌照变成炙手可

热的稀缺资源。这是否会为权力寻租、腐败创造条件？”兰州市民陈先生对记者说出了自己的担忧。

不少市民还对“打车难”会不会恶化提出担忧。济南一位网约车司机说，济南想将网约车档次设定为“应明显高于当地主流巡游出租汽车”。但从现状看，酝酿中的细则有可能让济南网约车“全军覆没”。

一直使用网约车出行的合肥市民陈梦阳说：“不管是对数量进行限制，还是车型档次要高于出租车，必然会导致可供市民选择的网约车数量减少。另外，一旦要求网约车的价格明显高于出租车，老百姓出行将付出更高成本。”

业者“减负”，逐步使出租车的运营监管方式向网约车靠拢。”王军认为，对网约车过度管控，不仅不能解决旧业态的老问题，而且还会束缚新业态的发展，地方政府对此必须慎重考虑。

“市场经济环境下，城市出行要创新，要有差异化服务。但如何实现差异化，这些不是政府能规定的。”国家发改委城市中心综合交通规划院院长张国华说，城市交通规划要遵循市场规律，什么样的定价最合理，谁能提供出行服务，多少辆车最合适，这些都不宜用行政命令规定，应让各方利益主体在市场中充分博弈，以此达成行业动态平衡。

兰州大学管理学院教授何文盛说，在“互联网+”时代，无论是对出租车，还是对网约车，都应该放开管制，为其发展“松绑”。地方制定网约车实施细则，应该鼓励公平竞争，平衡各方利益，不应为了“求稳”就限制新业态发展。

## ●声音

### 网约车政策落地不能“跑偏”

顺应民意、体现改革决心的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》公布后，赢得一片喝彩。然而，一些地方相继披露的实施细则征求意见稿，却引发社会对改革顶层设计“空转”甚至“跑偏”的担忧。

由于暂行办法规定，地方政府对网约车的准入条件、价格、数量、营运等拥有自主决定权，因此地方政府怎么使用改革赋予的自主权，是检验改革效果的“试金石”，直接关系到网约车管理效果和出租车改革的成败。

事实上，无论是网约车，还是出租车，都是要满足公众多样化出行要求。在改革过程中，只有坚持解放思想、大胆探索，才能以网约车管理落地为契机，促进出租车行业改革深化，才能让人民群众有获得感。

深化改革，难点是破除利益的藩篱。敢不敢动真格、愿不愿自我割肉，考验着地方政府的勇气和魄力。网约车改革落地之所以会出现“跑偏”的苗头，本质在于一些地方政府部门仍然习惯旧有的管理思维和模式，放不下部门利益。例如，严格限制网约车的数量，很可能让网约车再次走上出租车“炒牌照”的老路，使稀缺的牌照资源成为腐败和寻租的载体。

网约车细则落地和出租车改革推进，是牵涉面广、利益诉求复杂的民生改革，改革的顶层设计能否落地生根具有风向标意义。地方政府部门应吃透政策精神，充分听取市民、司机、平台、监管部门等各方面意见，用创新和智慧寻找“最大公约数”，用勇气和魄力面对“最难啃的硬骨头”，不能让网约车细则“跑偏”。

据新华社