2016 全国两会

民主激荡智慧 团结汇聚力量

全国政协十二届四次会议闭幕

据新华社 中国人民政治协商会议第十二届全国委员会第四次会议圆满完成各项议程，14日下午在人民大会堂闭幕。

全国政协主席俞正声主持闭幕会。习近平、李克强、张德江、刘云山、王岐山、张高丽等在主席台就座。

下午3时，闭幕会开始。俞正声宣布，中国人民政治协商会议第十二届全国委员会第四次会议应出席委员2214人，今天实到2101人，符合规定人数。

会议通过了政协第十二届全国委员会第四次会议关于常务委员会工作报告的决议、政协第十二届全国委员会提案委员会关于政协十二届四次会议提案审查情况的报告、政协第十二届全国委员会第四次会议政治决议。

俞正声在讲话时说，会议期间，中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平等党和国家领导同志，出席大会开幕会和闭幕会，深入界别小组听取意见和建议，与委员共商国是。广大政协委员认真贯彻中共中央治国理政新理念新思想新战略，紧紧围绕“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局，深入讨论政府工作报告、“十三五”规划纲要草案和全国政协常委会工作报告等重要文件，议大事谋良策，取得重要成果。会议坚持民主、团结、求实、奋进，充分发挥人民政协作为协商民主重要渠道和专门协商机构作用，是中国特色社会主义民主政治的生动实践，是全面建成小康社会的广泛动员。

俞正声指出，紧紧围绕全面建成小康社会献计出力，是人民政协义不容辞的责任。广大政协委员要积极投身全面建成小康社会实践，进一步增强政治意识、大局意识、责任意识，充分发挥委员主体作用，做到懂政协、会协商、善议政，坚持建真言、谋良策、出实招，客观理性、拒绝极端主张，脚踏实地、力戒虚浮作风，在政协工作中履职尽责，在本职岗位上建功立业，在界别群众中示范引领，为推动党和国家事业发展作出新贡献。

对网约车不搞“一禁了之”

——交通运输部部长杨传堂等答记者问

交通部长杨传堂等就“深化出租汽车改革与发展”答记者问。 **新华社发**

十二届全国人大四次会议14日在北京梅地亚中心举行记者会，交通运输部部长杨传堂、交通运输部运输服务司司长刘小明和北京交通发展研究中心主任郭继孚就“深化出租汽车改革与发展”相关问题回答了中外记者提问。

坚定推动出租车改革

谈到交通运输部去年向社会公开征求意见的《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》，杨传堂表示，出租车改革主要有两个导向。

“一是要提升传统出租汽车服务水平，更好满足人民群众出行需求。二是鼓励网约车新业态的创新和规范发展。”杨传堂表示，交通运输部正在会同相关部门进一步研究论证，完善相关政策，推动两个文件尽快出台和实施。

他同时表示，在改革中，出租车行业要明确定位，要建立运力规模动态调整机制，改革经营权管理，构建包括巡游出租汽车和预约出租汽车的多样化服务体系，改革“份子钱”制度，完善价格形成机制。

在回答“出租车改革会不会难产”的问题时，杨传堂说，出租汽车行业管理在全世界都是一个难题。我国出租汽车行业既有观念体制束缚之阻，亦有利益固化藩篱之绊，“改革难度之大更是前所未有。”

他表示，当前，规范互联网新业态和促进传统行业健康发展的任务十分紧迫。“不管有多大困难，我们都要坚定地推动这项工作。”

对网约车不搞“一禁了之”

在回答“加强网约车管理会不会让它发展不下去”的问题时，杨传堂说，世界各国对如何监管网约车一直争议不断，许多发达国家对网约车持完全禁止的态度，美国各个州也是有禁有放。

“我们在制定暂行办法时并没有一禁了之，而是通过立法让专车获得合法身份。”杨传堂表示，通过设计可操作、可执行的具体政策，鼓励新业态规范发展，提供差异化、多样化的服务，更好满足人民群众高品质、多层次的出行需求。

针对“私家车做专车算不算‘黑车’”的问题，杨传堂表示，从现有法律法规来看，没有取得营运许可的人员和车辆对外提供客运服务，是不合法的。

“但是，对待新生事物，绝不能止步不前，墨守成规。网约车作为新生事物，给乘客带来良好体验，要给这种服务方式一个合法的出路。”他说，私家车想要转化为网约车，可以按照目前起草的办法，通过一定程序转化为合规营运车辆。要按照其特点“量体裁衣”，设计新的管理制度，使其健康发展。

出租车经营权坚持“无偿、有期限”

谈到出租车经营权的问题，刘小明说，对出租车经营权总量必须要有所调控，通过数量控制形成合理的交通结构。

“我们的改革有一个非常明确的指向，就是出租汽车的经营权要无偿、有期限。”他说，“目的是为了使出租车服务能够进入良性循环，用优质的服务来取得经营权。”

“至于是不是要取消经营权，完全放开数量，这要取决于各个城市的情况。”他进一步说，大城市要考虑城市的道路容量和公共交通发展水平，中小城市可以适当放开一些数量管控。“因城而异，因时而异，由各个城市自身进行研究和决策。”

据新华社

还能继续愉快地约车吗？

——聚焦网约车四大关切

社会对网约车有哪些关切？出席两会的代表委员怎么看？

乘客关心：网约车还好约吗？

“有了网约车，再不用担心寒冬酷暑还要站在户外，眼巴巴地等出租、抢出租了。”北京30多岁的杨女士几乎每天出行都用网约车，有良好的体验。她关心的是，加强管理后，老百姓网约车会不会受影响？有没有现在这样方便？

全国人大代表、北京市怀柔区北沟村委会主任王全认为，网约车很大程度上方便了群众出行，尤其是在一些交通不便的地方，点点手机，车就来了。这个市场不应该让出租车垄断。

“网约车出行已成为一个涉及百姓出行的重要民生问题，它有效盘活社会闲置运力，给百姓出行带来巨大便利，受到百姓欢迎。但在行驶安全、保险保障、公平交易等方面要切实加强管理。”全国人大代表、北京市天达共和律师事务所主任李大进说。

出租车司机吐槽：拉不到活儿怎么办？

“有了网约车之后，‘的哥’竞争压力更大，收入每月少很多，长期这样下去就没法干了。”山东济南出租车司机刘先生向记者吐槽，网约车平台吸引社会资本给乘客及司机补贴，存在不公平市场竞争。他希望有关部门能够站在统筹的角度，平衡新老业态。

全国人大代表、人社部原副部长王晓初建议，应深化改革，保障出租车服务提供者的权益，调动他们的劳动积极性。要平衡出租车公司和出租车司机之间的利益关系，如“份子钱”需要利益平衡等。

平台、司机担忧：门槛会不会抬高？

“网约车必须到县市级交通运输主管部门提出申请才能获得相应许可。”上海的刘先生原来是出租车司机，去年加盟了某约车平台成为专车司机，对于网约车的许可管理有些担忧。

交通运输部运输服务司司长刘小明表示，假设河北审批了一批车跑到北京来运营，北京的车辆管控措施还有效吗？网约车的管理既要考虑到互联网企业的服务特点，也要考虑到出租汽车区域管理的特征，实现两者的有机结合。全国人大代表、清华大学教授蔡继明则建议，各地方人大发挥作用，通过制定地方性网约车管理办法，推动行政管理体制创新，逐步推动出租汽车行业改革。

私家车主疑惑：我的车能不能做专车？

“至少分摊了油钱。”家住北京西南三环的张先生，每天开车去东北五环上班，他加入网约车平台成为兼职专车司机，每天顺路捎带几个上班族。

“私家车要变成专车，必须改变原有私家车的性质，变成运营车，这就涉及相关运营车的管理，比如报废年限要求等，会制约一部分私家车进入。对网约车司机的资格审查和要求，应该照顾到灵活的就业方式。”蔡继明说。

据新华社