

我区出租车行业改革凸显民生亮点

文/本报记者 刘晓君 郑慧英



进入市场。

新增出租车经营权无偿使用8年

《意见》中要求,新增出租汽车经营权一律无偿使用、实行期限制度并不得变更经营主体,具体期限由各盟市根据实际情况确定,一般情况不超过8年。各盟市、各有关部门应引导出租汽车提升车型档次,鼓励、支持更新和新增出租汽车使用新能源车辆,并将新能源出租汽车的补贴纳入财政预算。

各盟市对现有的有偿取得的出租汽车经营权,可采取优先配置经营权、延长经营期限或货币退还等方式,尽早实现经营权无偿使用;未明确经营期限的,要科学制定过渡方案,综合运用经济、法律、行政手段,与出租汽车经营者充分协商后确定出租汽车经营权期限。实行经营权无偿使用后,出租汽车经营者应降低承包费标准或定额任务,切实减轻驾驶员负担。对既有出租汽车经营权的转让要严格按照相关程序规定办理,不得炒卖和擅自转让。

要逐步实行出租汽车经营权政府平台交易,建立经营权交易信息告知和公开制度,规范经营权交易行为。出租汽车经营权转让交易进入产权交易所(平台)后,产权交易所(平台)应对车辆经营期限等相关风险进行提示,交易双方应符合出租汽车经营权经营主体条件。

服务质量与经营权挂钩

出租车行业从业人员素质参差不齐已经是由来已久的问题,如果说以前出租汽车服务质量仅仅停留在道德层面,那么今后将与经营权挂钩了。记者采访中了解到,根据最新实施的《意见》,出租汽车行业要加快研究制定自治区个体出租汽车经营服务质量信誉考核办法,加强行业信用评价体系建设,按照“客观、真实、公正、详细”的原则,以出租汽车服务质量信誉考核为基础,构建包含考核评价制度、

奖惩制度以及不良信用“黑名单”制度的多指标行业信用体系,并以此为基础,依法建立和完善行业退出制度。当出租汽车车辆经营权到期后,经营者若想继续从事经营,必须通过服务质量信誉考核,达不到信誉考核等级的,车辆经营权将被收回。不仅如此,在经营的过程中,如果出现重大服务质量问题、重大安全生产责任事故、严重违法经营行为等情形,经营权同样会被收回。

收回的经营权要综合考虑出租汽车服务质量信誉考核结果、经营者信用记录、出租汽车数量、公共交通发展水平、城市人口数量、城市道路拥堵状况等情况重新进行配置。应优先配置给服务质量信誉考核优良、信用记录良好的经营者。

停靠点纳入城市规划

出租汽车给市民们带来便利的同时,一些出租汽车乱停乱靠现象也普遍存在。《意见》要求,各盟市、各有关部门要出台政策,落实配套资金,将出租汽车综合服务区、候客泊位(停靠点)等服务设施纳入城市基础设施建设规划,合理布局,加快建设出租汽车综合服务区、专用候客泊位(停靠点)、加气站、充(换)电站等配套服务设施,增加公共卫生间、饮水点。在大型交通枢纽、公共场所和居民住宅区应划定出租汽车候客区域。引导、鼓励社会力量从事出租汽车综合服务区运营管理。

各盟市要结合本地区实际情况,研究制定出租汽车管理和经营服务的标准规范;设区的市应根据国家有关法律和政策

规定,尽快出台或完善出租汽车管理和经营服务的法规、规章,确保出租汽车经营权管理制度改革、建立和完善出租汽车行业退出机制及规范劳动关系等重点工作合法合规。

可协商降低抵押金

《意见》明确规范了上岗运营行为。采取承包经营方式的承包人和取得出租汽车经营权的个体经营者,应按照国家有关规定取得出租汽车驾驶员从业资格,按规定注册上岗并直接从事运营活动,承包人不得再转包。

此外,要建立巡游车动态调整承包费标准或定额的机制,组织巡游车经营者、驾驶员通过平等协商,合理确定承包费标准或定额任务以及抵押金。现有抵押金过高的,应通过平等协商方式降低,抵押金降低后双方达成返还意向的,要明确返还形式并限期返还。巡游车经营者应本着抵押金专款专用原则,不得擅自挪用、截留。鼓励、引导巡游车公司积极探索、研究利用互联网技术,构建公司和驾驶员运营风险共担、利益合理分配的经营模式,切实保障驾驶员合法权益。

推动网约车发展

《意见》要求各盟市、各有关部门要按照“高品质服务、差异化经营”原则,科学制定网约车的车辆具体标准、营运要求和驾驶员要求等,并向社会公布;要加强对网约车平台公司的监管,保证提供网约车服务的驾驶员和车辆符合经营条件,对网约车平台公司不正当竞争行为应及时处理。网约车平

台公司是运输服务提供者,对进入平台的车辆、驾驶员、服务质量和运营安全等承担主体责任,承担承运人责任和相应的社会责任,按照国家相关规定和标准提供运营服务,合理确定计程计价方式,保障驾驶员、乘客的合法权益;建立健全数据安全管理制度,依法依规采集、使用和保护个人信息,不得泄露涉及国家安全的敏感信息。支持巡游车转型提供网约车服务,具体办法由各盟行政公署、市人民政府结合实际研究确定。

定价市场说了算

为了给市民提供良好乘车环境,《意见》鼓励出租汽车公司通过兼并重组、吸收入股等方式做大做强。支持出租汽车个体经营者通过个体联合或其他方式组建出租汽车公司。鼓励、引导出租汽车公司按照现代企业制度开展服务创新、管理创新、市场创新和商业模式创新,探索实行员工制,打造具有先进管理理念、管理经验和专业技能出租汽车行业龙头公司,着力培养AAA级出租汽车公司。

对于市民普遍关心的出租汽车运价问题,《意见》中明确,要理顺价格形成机制,巡游车运价由政府定价改为政府指导价。建立以市场为导向的巡游车运价形成机制,各盟市价格主管部门应当制定巡游车基准运价,并确定浮动幅度,可授权出租汽车行业协会在规定的浮动幅度内制定巡游车运价。出租汽车行业协会可根据当地巡游车运营成本、居民和驾驶员收入水平、交通状况等因素制定和动态调整巡游车运价,并报当地价格主管部门备案,调整频率应不低于1年以上。同时,全面放开网约车运价,对网约车实行市场调节价,盟行政公署、市人民政府认为有必要的可实行政府指导价。逐步建立网约车和巡游车相互竞争的市场价格形成机制。

为了缓解交通拥堵和降低出行成本,拼车或者搭车成为当前很多市民的

出行方式,不过,价格却在很多争议。记者采访中了解到,此次实施的《意见》,特别规范了私人小客车合乘(也称拼车或者顺风车)管理。对私人小客车合乘,各盟市应本着“私人小客车不以盈利为目的,仅分摊部分出行成本或免费互助共享出行”的原则,制定具体规定,明确合乘服务提供者、合乘者及合乘信息服务平台等三方的权利义务。

大嘴巴

并行发展 让市场更健康

文/伊彦

作为分享经济理念下的新生事物,网约车在近几年成了市场瞩目的焦点之一:论方便快捷,出行方式中恐怕除了私家车无出其右者,在某些情况下甚至比私家车还要便利。但由于相关法律法规还不完善,网约车的多种安全隐患也让不少人表示忧虑。

《意见》的出台,不仅是对此前缺乏管束、野蛮生长的网约车的一次规范整顿,更是对传统巡游车服务标准的一次革新。由政府主导,结合城市规模 and 实际交通、环境情况,合理制定网约车和巡游车规模比例,实现错位发展和差异化经营,将网约车与巡游车纳入同一体系下进行管理,并遵循“优先发展公共交通、适度发展出租汽车”的思路统筹发展,无疑是最利于市民出行便捷以及市内交通顺畅的;加强行业信用管理体系建设,建立“黑名单”制度,设立看得见的准入“门槛”,将诚信经营与个人信用挂钩,也能让市民不管搭乘网约车或是巡游车,都能有服务质量和出行安全的保障。

再宽敞的大路,不遵守交通规则也很容易拥堵,对于出租汽车市场这条“大路”而言,管理规范出台好比有了交规,网约车和巡游车在大路上依规并行,市场发展的道路必然会更加通畅。