出租车改革征求意见

三成以上聚焦网约车平台及车辆管理

“网约车平台是否应纳入管理及管理方式”、“网约车车辆条件及准入问题”，在交通运输部出租车行业改革征求意见中，这两方面成社会关注焦点，在 12 个主要方面的意见建议中占比 34.4%。

据交通运输部统计，截至 11 月 9 日 24 时，共收到社会公众反馈意见 6457 件，共梳理出针对两个文件条款内容的具体意见建议 5929 条。

统筹发展

新华社发 徐骏 作

1 网约车平台是否应纳入管理及管理方式

关于网约车平台是否应纳入管理，《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》提出，“预约出租汽车包括网络预约出租汽车和电话预约出租汽车等形式。”“网络预约出租汽车经营者作为运输服务的提供者，承担承运人责任。”《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》提出，“本办法所称网络预约出租汽车经营服务，是指以互联网技术为依托构建服务平台，接入符合条件的车辆和驾驶员，通过整合供需信息，提供非巡游的预约出租汽车服务的经营活动。”

在 823 条意见中，认为应将网约车平台纳入管理的意见有 497 条，认为不应该纳入管理的有 326 条。

关于网约车平台管理方式，《管理办法》提出，“申请从事网络预约出租汽车经营的，应当根据经营区域向相应的设区的市级或者县级道路运输管理机构提出申请。”

在 199 条意见中，主张对网约车和巡游车实行分类管理的意见有 148 条；有 40 条意见认为网约车许可方式的强制性地域分割不符合网络服务特点，加重了平台负担；还有 11 条意见认为，网约车平台不能打着任何创新或者共享经济的幌子搞特殊，应当与巡游车政策一致，彼此公平竞争。

关于平台主体责任，《管理办法》提出，“网络预约出租汽车经营者承担承运人责任，保证运营安全，保障乘客合法权益。”

在收集到的 42 条意见中，有 29 条意见认为平台应承担承运人责任，有 8 条意见认为不应承担，还有 5 条意见认为，《管理办法》仅简单约定运营者为责任主体过于笼统，不便于责任认定及纠纷调解。

2 网约车车辆条件及准入问题

关于网约车车辆性质，《管理办法》提出，“拟从事网络预约出租汽车经营的车辆，由车辆所有人向服务所在地道路运输管理机构提出申请，并应当符合以下条件：(一)7 座及以下乘用车；(二)车辆使用性质登记为出租客运；(三)安装具有行驶记录功能的车辆卫星定位装置、应急报警装置。具体车辆标准、营运年限和车辆标识，由设区的市级或者县级交通运输主管部门，按照高品质服务、差异化经营的发展原则，结合本地实际情况确定。”

在 846 条意见中，认为网约车车辆性质应登记为“出租客运”的有 440 条、持相反的意见有 379 条。此外，还有 27 条意见认为，应创设新的一类“网络预约车辆”。面对“互联网+”的发展形势，应以互联网思维设立“网络预约车辆”一种新的车辆性质，介于“营运车辆”与“私家车”之间，并制定符合网约车特点的报废标准。

关于网约车驾驶员条件及准入问题，在 205 条意见中，有 126 条认为，网约车驾驶员应满足有关条件并取得从业资格证，认为不需要取得从业资格证的意见有 66 条。

3 方便群众出行与行业规范发展

关于出租汽车定位与方便群众出行问题，《指导意见》提出，“出租汽车是城市综合交通运输体系的组成部分，是城市公共交通的补充，为社会公众提供个性化运输服务。”

在 97 条意见中，有 81 条意见认为出租汽车应定位为公共交通的补充；有 10 条意见认为，出租汽车应定位为公共交通的组成部分；还有 6 条意见认为，出租汽车服务是服务业的一部分，属于市场正常的行业，不能将其强行规定是某某的补充或者是附庸等。

关于私人小客车合乘与规范发展问题，《管理办法》提出，“私人小客车合乘，是不以盈利为目的，在通勤或节假日出行时，由合乘服务提供者事先发布出行计划，出行线路相同的人选择乘坐合乘服务提供者的小客车，并分摊部分出行成本(仅限燃料成本及通行费)或免费互助的出行方式。”“不得以私人小客车合乘或拼车名义提供运营服务。”

在 205 条意见中，有 167 条意见认为应当支持发展私人小客车合乘、理由是有利于缓解城市交通拥堵、促进节能减排，符合绿色出行理念。有 38 条意见认为应该禁止，理由是合乘双方身份信息无从考证，存在纠纷和安全隐患。

关于出租汽车新老业态是否应当实行数量调控问题，共征集到意见 362 条，其中认为应当实行数量调控的意见有 239 条，认为不应实行数量调控的意见有 123 条。

交通运输部相关负责人表示，对网约车平台管理方式、车辆条件、规范网约车经营行为、驾驶员权益保障、私人小客车合乘规范发展等方面的问题，还要进一步深入研究论证，对于合理部分充分吸纳，寻求出租汽车行业改革的最大“公约数”，切实让人民群众有更多获得感。 **(据新华社电)**