

南京明天起暂停给网约车发证 专家解读四大焦点

2018年04月23日 09:44

来源：扬子晚报

南京明天起暂停给网约车发证

4月19日，南京市交通运输局、市公安局交通管理局联合发布通告：从4月21日零时起，市交通运输局暂停受理出租汽车(含网络预约出租汽车)新增运力许可事项，市公安局交通管理局暂停受理从事出租汽车客运服务新增车辆注册登记为营运性质的许可事项。也就是说，今天之后，南京相关部门将暂停办理新增网约车的许可事项，南京也成为全国首个对网约车进行数量管控的城市。扬子晚报记者特邀交通部专家、南京交通部门相关人士等对此进行解读。 扬子晚报全媒体记者 徐媛园

◎记者探访

南京暂停给出租车网约车发证

市场存在运能过剩和平台违规经营

昨天，南京市交通局发布消息称，从2018年4月21日零时起，南京市交通运输局暂停受理出租汽车新增运力许可事项。符合许可条件且《机动车销售统一发票》开票日期在2018年4月20日24时前的车辆除外；从2018年4月21日零时起，南京市公安局交通管理局暂停受理从事出租汽车客运服务新增车辆注册登记为营运性质的许可事项(持有交通运输局核发的网约车《预审合格通知书》的车辆及更新的巡游车车辆除外)。

解读：如果有市民最近新买了网约车，正准备跑营运，突然不能办证了，那车不就白买了吗？南京交通部门相关人士表示，如果您现在新购置了车辆准备营运，那么首先车辆要符合网约车的开行条件，另外购车发票要在7月20日(含)之前，最后将发票等信息传到交通部门的平台上，只要三项符合标准，那么还是可以办理营运许可的。

南京市交通局在昨天发布的内容中，提到了对出租车和网约车进行数量管控的原因：南京市政府在2017年1月发布了《关于深化出租汽车行业改革的实施意见》(宁政发〔2017〕13号)、《关于印发南京市网络预约出租汽车管理暂行办法的通知》(宁政规字〔2017〕1号)。自文件实施后，网络预约出租车快速增长，目前已拥有7家平台公司，近2万辆网络预约出租车，加上原巡游出租车，总运力规模已达3万余辆。

近期，部分网约车平台公司为抢占市场份额，使用无资质车辆及人员，采用高额双向补贴低于成本价等违规经营行为，破坏了出租汽车市场环境，也给城市交通秩序带来巨大的压力。

《市政府关于深化出租汽车行业改革的实施意见》(宁政发〔2017〕13号)规定，“按照错位发展和差异化经营原则，网约车运力发挥市场配置资源作用，满足社会公众多样化、个性化出行服务需求。交通运输部门通过发布监测报告、警报加以引导，必要时政府采取调控措施。”为了保障城市交通有序运行，稳妥推进我市出租汽车行业改革，净化出租汽车市场环境，结合全市出租汽车行业实际，南京市将采取措施。而除了数量管控外，南京还建立了由交通、公安、物价、工商等多部门联合执法机制，集中开展出租汽车市场集中整治行动。

解读：交通部门相关人士告诉记者，此举为“暂时性”措施，待市场整顿结束后，还会恢复办理。

◎记者探访

南京各车企车市狂扫万余辆

出租车司机支持，网约车司机有担心

昨天上午，记者走访多家租车企业，全是一番忙碌景象。相关企业负责人介绍，从昨天一大早开始，“原先一天只有几个、十几个的咨询量，突然暴增好几倍，忙疯了”，一家企业负责人说。

记者在现场看到，前来咨询的，大部分是自己有车，但车辆还达不到网约车排放等要求标准的车主。所以，从前天开始，南京各家租车企业便开始在南京车市大规模“扫货”。截止到前天中午11点，网约车市场上性价比较高的奔腾b50、荣威i6、尼桑轩逸及传奇部分车型已被“扫空”。车价也是疯狂到“以小时递增”。而到昨天晚上记者发稿时止，据不完全统计，南京各车企已经囤牌过万。

记者了解到，目前有7家网约车平台在南京营运，其中美团3200辆、滴滴8000多辆、首约600多辆、神州550辆、易道8辆、曹操335辆、叮叮40辆。南京合法办理“车证”的网约车约13000余辆，还有几千辆符合标准的等待上牌，而巡游出租车也有约12000辆，目前有8000多辆上路运营。业内人士指出，这个数量已经接近“饱和”。

昨天，记者采访了部分出租车司机和网约车司机。记者采访的5位出租车司机都是支持管控的。“现在出租车越来越难干，要不是还有2万元的服务保证金在公司押

着，车子还有一年到期才能返还，我估计也不开了。”一位华立发出租汽车公司的司机说。

不过网约车驾驶员看法则不一，有支持也有反对的。不少滴滴的驾驶员是比较支持对网约车进行管控的，司机们觉得滴滴已经形成一定规模了，在美团等网约车企业跃跃欲试来争抢市场的时候，实行这个管控，对滴滴来说，无形中形成了“保护”。同样的，部分美团驾驶员认为这个政策会对美团打车形成一些冲击，运力无法进行拓展。而一旦美团无法拓展市场，那么“炒车牌”的现象将不可避免。

四大焦点

为什么要对出租车和网约车进行数量管控？都交给市场、让乘客用脚投票不行吗？……记者昨天特邀交通运输部首席专家徐康明对读者关心的焦点问题进行解读。

1 为何要对网约车出租车进行数量管控？

徐康明：由于前一阶段网约车平台企业间的恶性竞争，大量补贴乘客和司机，以及某些平台企业长期鼓励没有许可的人员和车辆从事非法运营，让巡游出租汽车从事非法网约车运营，南京整个出租汽车行业失控了，市场公平竞争的环境失控了，对从业人员和乘客权益保护的措施失控了，因此当前暂缓新增巡游出租汽车和网约车许可申请有利于补救行业的失控状态。南京目前的问题，是运能过剩，解决这个问题有三个选项，一是提高准入，二是数量管控，三是价格上涨。”三种方式可任选其一或任意组合。但目前提高准入已不可行，因为进入市场的运能已经过剩。价格上涨又会损害市民的利益，那么数量管控便是目前比较合理的做法。

其实南京目前的情况和上世纪70年代末的东京像。供给过剩，造成行业恶性循环，当时东京采取的是提价的方式。

2 出租车网约车之争是否该由市场决定？

徐康明：这涉及到三个问题。首先，为什么要保护巡游出租车。因为这个业态第一是有效率的，比如在车站、机场及核心区的运送效率很高，调度也方便。第二在交易中，乘客始终是处于弱势。网约车平台形成垄断后，实行动态调价，有可能2-3倍的增长。而出租车的定价机制决定它最终会给普通出行者带来好处。

其次是南京少数出租车驾驶员服务态度差的问题。目前南京出租车市场正处在“恶性循环”之中，优秀的从业者大量离开，企业运营困难，为了保住现有的驾驶员，对于市民的投诉，企业也不再像之前一样积极应对。但越是在这个时候，企业越是要

加快健全制度、改善服务，建立让服务不好的驾驶员的退出机制，淘汰“害群之马”。比如像广东就设立“黑名单”。

最后，在营运市场，应该首先保证合法合规营运，如果运力不足，由合法合规的出租车或者网约车企业用合法合规的方式扩大运力，而不是任由非法营运冲击市场，而现在的状况是合法合规的企业被捆绑住了，它们的运能不能够有任何的扩张，同时非法营运的企业却采取不合规的车辆、不合规的人员，来扩充其营运规模，长期冲击市场。

3 “保护乘客的利益”应该如何来理解？

徐康明：运力过剩一个主要的表现，就是行业驾驶员的收入偏低。现在南京很多出租车驾驶员就是如此。而目前很多关于网约车的讨论，都没有弄清楚网约车、整个出租车行业以及城市出行服务行业的特性。

从乘客角度看，出租汽车行业很容易产生时间和空间上的供需不匹配，乘客很难在马路上较为充分地讨价还价。试想，你决定去某地，几乎无法在马路上货比三家，在面对即时需求的时候，消费者由于无法承受时间成本，议价能力很弱，黑车因此可以坐地起价。也就是说，乘客天然处于较为不利的地位。网约车目前的“便宜”，是补贴造成的，即便现在网约车宣布停止补贴，但在暗中，还是在补，资本雄厚的平台补贴的目的是排挤其他平台企业以及抢夺巡游出租汽车市场份额，而一旦垄断形成，就有可能出现像“动态调价”这种“趁火打劫”的情况，乘客权益无法保护。

4 会不会出现“炒车证”的现象？

徐康明：当初交通部在制定出租车和网约车《管理办法》的时候，已经明确规定不能炒卖，而且车辆八年必须退出经营，许可证是有期限的，此外车辆报废后即便再新买车辆，也未必能再办新证。

◎阶段性影响

优惠券以后可能越来越少

“美团第一个进的城市就是南京，相当于给南京政府出了一道难题，跟滴滴干了这么一架，给南京决策部门出了一道难题，作为全国唯一的考生，南京的答案，或许就是全国的标准答案。”业内人士分析，南京此举有可能引发全国效仿。

对于租赁公司来说，普遍比较乐观，手握“金车证”，“心态还是比较稳的”。而对于政策本身，专家分析，几家网约平台车数量管控后，价格战目前也“没有打的必要了”。一位业内人士也告诉记者，现在的打车券，大家“且用且珍惜”。

◎业内声音

应尽快细化落实 处罚的裁量基准

不过，东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松认为，近期网约车未按规定进入市场确实引发了一些问题，尽管南京市根据地方性法规的相关条款是可以对网约车数量进行管控，但这对出租汽车市场的发展并无好处。

“管控数量带来的最大问题，是会造成网约车牌照价格飙升，继而造成无法有序退出和进入，以及权力寻租等问题。”顾大松建议，“政府应尽快细化和落实行政处罚的裁量基准，有错必究、有违法必受罚，让市场的竞争环境明朗化、公平化。同时，对整个出租汽车市场的人车数量、运能等进行动态监测评估和及时公示，防止出现过度涌入的情况。”