

“黑三轮”满城乱跑 非法营运何时休

□晚报记者 彭慧 文/图

核心提示

乱停乱放，闯红灯，随意上下客，任意穿行，与出租车抢客……在周口市中心城区的大街小巷，到处都能见到这些“黑三轮”。这些“黑三轮”装备简陋，缺少安全防护，有的甚至是拼装车。它们严重影响了市容市貌，扰乱了交通秩序，且存在安全隐患。9月1日，市委书记徐光作出批示，要求针对市区“黑三轮”和“黑出租”泛滥，加剧交通混乱现状，要求市政府主要领导将此作为城市管理的一项重点内容，令有关部门尽快出台整治方案，抓出成效。

非法营运众生相

镜头1

9月22日下午，记者跟随市运管处稽查支队的执法人员，在中心城区随机挑选两处人流量和车流量都较大的地点进行观察。

下午3时40分许，七一路与大庆路交叉口，人流、车流川流不息。不一会儿，记者看到一辆红色三轮车沿七一路自东向西驶来，还没走近，眼尖的驾驶员便看到交警和运管稽查人员。驾驶员快速调头，沿着刚刚驶来的方向一溜烟地向东跑掉了。与此同时，另一辆载客的三轮车与执法人员走了个“面对面”。驾驶员不顾运管稽查人员的停车手势，加快油门，强行从执法人员眼皮子底下溜了过去。

两分钟后，又一辆三轮车从大庆路自南向北驶来。看到十字路口东北角有稽查人员，女驾驶员立即把车拐到七一路上，停在距离路口30米处。随后，车上下来一男一女两个年轻人。还没等稽

驶“黑三轮”的是些什么人？“黑三轮”为何屡禁不绝？近日，记者跟随运管稽查人员调查走访，一探究竟。

查人员上前，三轮车就迅速跑掉了。“还有一辆，赶快拦截。”顺着稽查人员的手势，记者看到路口驶来一辆红色三轮车，车内还坐着一人。女驾驶员看到稽查人员，有点慌乱。她企图闯红灯，但碰巧左转的信号灯亮起，机动车排成长龙，一辆接着一辆通过，堵得她无法拐弯。情急之下，女驾驶员将车调头，沿着刚刚驶来的大庆路跑掉了。

看到那么多涉嫌非法营运的三轮车从眼皮子底下溜走，稽查人员非常无奈。就在这时，又一辆红色三轮车迎面与稽查人员撞了个正着。稽查人员快速跑过去，将三轮车拦下。车上下来3名学生模样的男孩。其中一人称，他们是职业技术学院的学生，要去建设大道景秀北城小区，与车主谈好一人5元。看到生意做不成，三轮车驾驶员不停地向周围的人群发牢骚，称家里没地了，只能做这个营生。最终，这辆三轮车被暂扣。

镜头2

随后，记者跟随运管稽查人员来到位于工农南路的新火车站。下午5时许，距离发往北京的列车到站还有两个多小时，不少乘客陆续提前进站。

记者和几名身着便服的稽查人员刚到新火车站，就看到路边停靠着一辆商水某出租车管理公司的出租车，看似刚送完人等着碰运气，希望捎带几个乘客回去。一名稽查人员打电话询问跨区候车是否涉嫌违规时，该出租车驾驶员赶紧发动车辆跑掉了。

2000多辆“黑三轮”身份复杂

据了解，目前，周口市中心城区有各类三轮车近万辆，从事非法营运的有2000多辆。从事非法营运的三轮车主要有电动三轮车、装有动力装置的残疾人专用三轮车及少数机动三轮车。从事非法营运的三轮车主要聚集在广场、商场、医院、公交站点、城市出入口及老城

“黑三轮”危害大

采访中，不少市民表示，尽管“黑三轮”有时能提供便利，但就城市长久发展而言，“黑三轮”带来的影响肯定利大于弊。

市民张先生说，这些三轮车整天在路上跑，不遵守交通规则，极易引发交通事故。由于它们没有营运手续，没有牌照和保险，一旦发生事故，受害者很难得到赔偿，合法权益难以得到保障。

市民徐先生则表示，希望管理部门治理“黑三轮”时，不要只刮一阵风，松一阵紧一阵。要想彻底根治，就不能退缩，半途而废再治理起来只会难上加难。

采访中，一些职能部门和一些有想法的市民都认为，彻底治理三轮车揽客问题，不是一朝一夕就能解决的事，要堵疏结合。首先要加强对残疾人用车的管理；建立交警、城管、残联等多部门的联动长效机制；加快城市发展，依靠上产业项目、扩大社会就业面，拓宽从农村进城的新市民、下岗职工等群体的就业渠道，逐步引导和帮助他们另谋生路，实现良性就业；提高老年人特别是真正弱势群体的生活保障，从根本上解决三轮车非法营运问题。

“久治不愈”症结何在

据市运管处稽查支队支队长陈建立介绍，今年5月12日至9月22日，他们与川汇区运管所，整合市、区执法力量，组织了30人的执法队伍，开展为期3个月的专项整治工作。执法人员在一些城乡接合部、车站、医院、高速出口等重点部位蹲守，打击从事非法营运的三轮车和“黑出租”。7月1日，由市城管委牵头组织，公安、交通、城管三家单位再次开展联合执法专项整治活动，维护城区运输市场秩序。

尽管投入了大量精力，但专项治理行动收效甚微，从事非法营运的车辆有增无减。

三番五次地整治，为何效果不佳？陈建立总结有“三难”。一是非法营运车辆治理难。首先是给非法营运定性难。定性的依据是驾驶员是否以营利为目的，在提供运输服务过程中是否有取酬行为。而在实际执法中，很难抓到现场收取报酬的证据，这也是引起矛盾纠纷和暴力

抗法的主要原因。其次，依据《中华人民共和国道路运输条例》相关规定，“未取得道路运输经营许可，擅自从事道路运输经营的，由县级以上道路运输管理机构责令停止经营；没有违法所得或者违法所得不足2万元的，处3万元以上10万元以下的罚款”。但从事非法营运人员多是低收入群体，经济来源不稳定且生活困难，非法营运的收入是其家庭经济的主要支柱，即使认定是非法营运，处理时也很难处罚到位。另外，三轮车驾驶员大多是中老年人、残疾人、妇女等弱势群体，执法时容易引起围观和同情，执法工作往往无法正常进行。

此外，违法成本低、入市门槛低也是治理难的原因之一。此外，出租车仍停留在10年前的规模和数量，没有随着城市规模的扩大和人口的增长而有所增加；公交车运力不足，无法满足市民出行需求，这些都给非法营运提供了滋生的土壤。

记者感言

要持续发力切莫半途而废

毫不夸张地说，周口市中心城区的非法营运泛滥成灾已到了濒临失控的境地。造成这种结果的原因复杂多样，从交通管理者的执法层面来说，前期依靠突击整治、重拳出击等手段迅速打开工作局面是非常必要的，但管理部门绝不能寄望于短期突击整治，一次性快速解决所有难题。因为无论有多少家执法部门联手，上万辆三轮车，2000多辆非法营运三轮车，这一组庞大的数字，决定了城区道路的交通不可能在一朝一夕间发生根本性转变。

采访中，运管部门强调，他们面临最大的问题是“三大难”：查处难、取证

难、执行难。但该部门也坦言，多年前治理摩的时，在坚持重拳出击一段时间后，曾让街面上的摩的一度“销声匿迹”。回想起来，他们仍引以为豪。

事实证明，治理“黑三轮”就要像城市管理那样，不需要豪言壮语，要抱有打一场持久战的心理准备，一方面广泛宣传，在全社会形成强大的舆论氛围；另一方面要耐着性子、脚踏实地、循序渐进，发扬“蚂蚁啃骨头”的精神。希望管理部门能下定决心，不要半途而废，更不可应付了事。愿打击“黑三轮”的行动早见成效，还市场一个宽松舒畅的营运环境，还市民一个稳定、放心的生活环境。



严查“黑三轮”