

满足群众出行需求

鼓励新业态创新发展

——交通运输部部长杨传堂等答记者问

两会授权发布

十二届全国人大四次会议3月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。

1

出租车改革坚持“两个导向”

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。

2

坚定推动出租车改革

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。”

“我把它总结为三难。”杨传堂说,第一难在于要统筹兼顾不同群体的利益和新旧

业态发展,对利益格局进行深刻调整。第二难在于平衡公众当前利益和行业长远发展。第三难在于如何推进城市交通供给侧结构性改革和提升服务水平。

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。“不管有多困难,我们都要坚定地推动这项工作。”

3

优先发展新能源公交车

刘小明说,目前北京、上海、深圳、济南、郑州等城市已经有5万多辆新能源公交车。交通运输部将继续把优先发展公共交通作为一个国家战略,进一步优先发展新能源公交车。

刘小明表示,根据规划,2020年城市公

共交通领域新能源车要达到20万辆。

“还有一些清洁能源,比如燃气公交车、混合动力公交车,既满足老百姓出行需要,同时改善城市交通结构和空气质量,使汽车工业有更好发展。”他说,“这是一个一举多得的事情,我想各个城市都会努力去做。”

4

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。

将按程序积极推动出台出租车和网约车新规

《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》

于2015年10月
向社会公开征求意见

共收到意见
5008件和6823条

截至2015年底 全国共有

个体经营业户
约13万户

出租汽车经营企业
约8500户

从业人员
260多万人

出租汽车
约139万辆

年客运量
约400亿人次

5

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。”

6

网约车经营许可实行“两级工作 一级许可”

谈到网约车平台应当取得经营许可的问题,刘小明说,要通过尽可能减少许可环节为网约车平台企业提供最大便利,同时必须保证网约车能够满足公众基本服务要求。

“从事网约车服务的企业、车辆、驾驶员应当具备一定的条件。”

他说,结合互联网企业服务特点和出租汽车区域管理特征,初步的想法是实行“两级工作,一级许可”。

“出租车服务已经实现了线上和线下的结合。线上部分由平台所在地省一级交通运输主管部门来进行许可,这个许可全网通行,全国其他地方不需要再进行许可。线下实体服务,你在南京服务就在南京拿许可,你在杭州服务就在杭州拿许可。”他表示,这样的模式简化了工作程序,有利于网约车平台企业在一个省乃至全国范围内进行运营服务。

7

“份子钱”模式需优化 行动不便人群服务要跟上

在回答有关“份子钱”的问题时,刘小明表示,“份子钱”是一种管理模式,需要进一步改进和优化。

刘小明说,现在很多地方采取了不同方式来优化管理模式,有些城市采用了员工制方式,有的地方采取了改革明确提出的协商方式,组织行业协会、企业、驾驶员和工会组织进行协商。出租车改革强调和鼓励企业利用互联网新技术,结合实际运营情况来实现利益共享,风险共担。

谈到出租车行业如何更好服务老年人、残疾人等行动不便的人群,郭继孚表示,我国城市交通需求层次的多样性决定了各种交通方式都要各得其所,出租车必须要为服务各种特殊人群做好设计。

“例如北京奥运会时专门成立了无障碍出租车队,收到非常好的效果。”郭继孚说,如何更好利用无障碍出租车,也是未来出租汽车改革需要关注的重要方面。

(据新华社电)