



10月,交通部发布两大文件,对深化出租车行业改革征求意见,对网络预约出租车加强管理。交通部官员更明确表示:私家车禁止接入网络约车平台。这无疑将冲击Uber、滴滴等网络专车平台。而黑车治理,一直以来是湖南交通治理的发力重点之一。

近日,根据徐守盛书记指示,湖南省委督查室联合三湘都市报组织一次长沙市黑车现状暗访调研。三湘都市报记者希望通过本次调研中的观察与记录,巡查黑车之源,共探解决之道,寻找对“巡游车”、“网约车”等新问题下的新管理办法。

今年查了288台“网约车”,每台罚2万

网络约车该堵还是该疏?长沙黑车执法面临新困境

聚焦·困境 “网约车”

11月17日中午,长沙市交通行政执法局办公室,陈平累得快撑不住了。

临近春运,作为执法局副局长,各类潜行的黑车让他很难闲停。

“堵的方法有了,但怎么疏还没定。”陈平说,老黑车仍在查着,这几年网络约租车也兴起,新挑战又至。

在他看来,目前的网络约租车都应是“打击对象”,但他并不认为这类车要“一棍子打死”,“希望交通部关于网络约租车的新政能尽快出台,规范市场”。

■记者 雷昕 黄定都



11月20日,长沙市芙蓉区车辆施救站,被暂扣的“黑车”有一部分就停放在这里。

记者 李健 摄

【督查暗访】

“最严打黑区”“网约车”最热

湖南省高层一直在关注营运市场的治理,省委督查室亦在近期专题调研打击非法营运:黑车如何打、网络约租车怎么管、出租车市场是否要变,均纳入视角。

两天时间,两路调研组在长沙选取了火车站、汽车东站、汽车西站、火车南站等黑车扎堆的时段、路段、聚集点暗访调查。

11月10日下午,由省委督查室副主任赵爱平带队调研组,冒雨来到长沙火车站,兵分两路搭车去汽车东站。在火车站出站口、售票

厅附近的两处,调研组随手一招就搭上了“黑车”。

通过实地体验,调研组发现在火车站与汽车东站之间,同等距离的士与“黑车”价格差距4元。

四个调研点中,汽车西站黑车拉客最凶。当记者一行人走出汽车西站大厅门口时,立即被黑车“喊客仔”围住。十分钟内,至少五人在拉客。

长沙火车南站一直是黑车管制最严区域。调查发现,今年查处的黑车多是“网约车”,“网约车”已成监管之外的黑车新主流。

【全新挑战】

网络约租车:“法无禁止即可为”?

陈平介绍,截止到11月17日,长沙市交通行政执法局已经查处“非法营运车”1000余台,其中,网络约租车288台。

除了神州专车等租赁公司的专车,私家车网络约租车均已执行最高2万元的罚款。

神州专车湖南分公司经理罗卫介绍,公司今年已被执法局查处几十台。直至交通部出台征求意见稿后,公司的车才被“取保候审”。下了行政处罚通知书,暂未被罚款。

对于神州专车这样的车辆,罗卫说,其定义为网络约租车。神州专车,车辆全部为公司车,司机则全部为公司

雇佣的员工。“专车没有说不能搞,也没有说能搞。法无禁止即可为。”罗卫说。

滴滴出行是另一家常用的网络约租车平台。相比神州,滴滴的模式更多样,包含顺风车、快车、专车、出租车等多种模式,其中快车、专车允许私家车接入平台。

该公司湖南区相关负责人易杰透露,滴滴虽然允许私家车接入,不过无论快车还是专车均是通过挂靠租赁公司,再与平台签约。滴滴公司没有公司自有的车辆,司机也非员工,滴滴只是纯粹的平台。

【守望者】

新规若出,七成“网约车”司机要退出?

今年8月,交通部发起关于网络约租车意见征求活动以来,关于网络约租车的定性出现转折。目前,在长沙市交通执法局,神州专车已处于默许合法状态。

按交通部的意见稿,神州专车这种纯公司化的运营模式较为符合规定,这类车有望获得许可证。

滴滴公司的情况则复杂些。“我们希望能够全面放开,不限制私家车接入,更不能一棍子打死。”易杰介绍,根据他们的统计,有网络约租车需求的人群,大多数愿接受的是“比公交车贵而比出租车便宜”这个档次。而专车较高档,需求占少数。

此外,在具体监管上,是

新闻幕后

长沙“打非”25年

自1990年代迄今,长沙市打击非法营运已有25年。

扣车数量也正逐年递减。2013年扣车6001台,2014年扣车4000余台,2015年至今扣车3500多台。“这个数字逐年递减。”长沙市交通行政执法局局长何军介绍,“多年执法已形成震慑。”

作为长沙市车站的最严管理区,非法营运一直是火车站的重点整治工作。

火车站工作人员认为,对于“网约车”,只要不宰客、不乱收费、给国家交税,可允许存在。“堵是堵不住的,关键是如何规范,与的士公司平衡。”火车站综管办副主任张新卫说。

而今年以来,受网约车冲击影响,全国范围内有28个城市出现的士罢运现象,长沙至今未出现出租车群体性事件。据了解,目前,长沙市交通行政执法局和长沙市公安局治安支队已联合成立大数据综管办。通过大数据云对接,进行联合执法,探索执法新模式。

“公安监控到,排查出在全市目前有1600台车在某一个时间段频繁出入一个路口,由此认定为高度疑似黑车。再把2013年查扣的2万台非法车辆与1600台疑似车辆进行比对,可以得出哪些车辆是明确的非法营运车辆。再通过区交通运输局、街道反向查询核实司机情况,予以上门警告或纳入专车市场管理,化解一批、收缴一批。”陈平介绍。

雷毅华认为,长沙市交通运输局去年起增加了1000余台出租车,并于今年提高了起步价和拥堵费,这在一定程度上也稳定了出租车行业。

【执法困境】

三大瓶颈累倒“摔跤运动员”

陈平从国家摔跤运动员转业到交通系统,但黑车让他疲惫不堪。陈平说,这种艰辛,常人难味。

无法可依、法律边界不清、取证难,是陈平及同事执法面临的三大瓶颈。

长滞车就是摆在他们面前的一大棘手问题。部分黑车主被抓后,采取弃车方式躲避罚款。而对于这些车辆的处置,目前还没有相关法律法规可依。

至今,该局长滞车辆已累积到1677台,最长的有9年。单纯每台车每天20元的停车费,就给行政成本带来巨大负担。

暴力抗法也增加了执法风险。长沙市仅今年就有二十多名执法人员受伤。每天堵门、跳楼威胁、尾随执法的情况,执法局几乎天天都有,甚至不乏自残者。而一些执法人员的照片,还被发到黑车司机的微信群中“示众”。

“我也收到过威胁短信,我的照片也早就在黑车QQ群里公布了。”陈平介绍,今年1月,有一名黑车主的车被扣,罚款两万元后,他尾随执法二十余次,甚至拿着偷拍器暗录执法过程。

而网络约租车的出现也给执法带来新挑战。11月11日,调研组暗访火车南站时,该站一名黑车司机使用的就是网络打车软件。

“他们不在路边揽客,通过手机APP与乘客对接,取证更难。”网约车司机认为自己身份合法,被处罚后常不依不饶。”雨花区交通局武广科科长旷文国介绍,今年以来,火车南站稽查黑车260台,处罚百余台,黑车主多是使用网络打车软件的“网约车”。

黑车目前已现“帮派化”,民航酒店等酒店附近甚至已形成“的霸”,不允许正常的士靠近等客。