

# 下月起,长沙取消出租车特许经营费

## 加上“营改增”优惠与补贴,5月可为的哥减负1923元 未来“份子钱”将协商确定

4月7日,长沙市交通运输局召开长沙市促进过渡期内出租车行业健康发展新闻通气会。从5月1日起,长沙市正式取消出租汽车特许经营使用费520元/月,对各企业已预交的进行清退;落实“营改增”优惠政策,每月减少税费403元。若加上今年3月-5月,企业对按时履行经营合同的出租车驾驶员每月1000元的阶段性补贴。在5月份,每车可减轻负担1923元。

近一年多来,“网约车”借助互联网兴起,受此冲击,出租车的乘客数量和收入下降,加上国家对“网约车”管理办法尚在调研中。在此背景下,长沙出台一系列优惠政策,来共渡改革过渡期。

■记者 丁鹏志 实习生 夏之潮 通讯员 陈东风



长沙取消出租车特许经营费后,加上之前的优惠和补贴,每车每月可减负1923元。

TAXI

### 新政

#### 取消特许经营使用费520元/月

“长沙出租车特许经营使用费是一次交8年,共5万元,这次取消该项费用后,可为出租车司机减负520元/月。”长沙市交通运输局局长刘明理介绍,近一年多来,受“网约车”冲击,“传统出租车平均每台日营业额下降20%左右。”

在改革过渡期,如何让传统的巡游出租车健康发展,同时也让网约车这个新的业态在长沙落户,成为政府部

门的考验。

为此,长沙政府部门、出租车协会、企业都在积极采取措施,如:从今年3月-5月,由企业连续3个月对按时履行经营合同的出租车驾驶员进行1000元/月的阶段性补贴;落实“营改增”优惠政策,每月减少税费403元等。

“这意味着,在5月份,长沙出租车每车可减负1923元。”刘明理说。

### 企业

#### 阶段补贴后企业基本无利

那么,取消经营权有偿使用费,是否意味着不用再交“份子钱”了?

“特许经营使用费并未包括在‘份子钱’内。”长沙市出租车协会相关负责人介绍,目前每台出租车每月上交规费(即“份子钱”)平均为5850元,包含两部分,一是车辆运营成本,二是企业的投资经营收益。

其中,车辆运营成本主要为:国家税费、行政性收费547元,车辆保险费1000元,驾驶员服装、座套、GPS维护服务费、计价器车辆检测费等车辆运营成本541元,企业管理成本1200元,车辆企业投入部分折旧1074元,其他成本300元等,总计每月单车运营成本为4662元。

“如果按照目前企业每月收取5850元规费标准测算,减去每月单车运营成本4662元,则企业投资经营每月每车的收益为1188元,在进行阶段性补贴1000元/月后,企业基本无利或微利。”该负责人表示,目前协会和企业政策过渡期积极努力地承担责任,同时在围绕提高驾驶员收入、降低企业成本、融合互联网、提高服务质量等方面研究下一步改革方案。

长沙市福利出租车公司副总经理姚志远说,公司现有400多辆出租车,连续3个月补贴要支出120多万元,加上公司各项支出成本都很大,单办公场地等租金就要花掉60万元,“连续3个月补贴,几乎是公司的最大限度了。”

### 变化

#### “份子钱”将协商确定

传统出租车行业和企业之间的这种劳资关系,也许在过去市场比较好的情况下,企业占了较大话语权,但目前市场情况发生很大变化,出租车的承包费(即“份子钱”),企业、协会都在采取与员工协商的方式来确定。

刘明理说,“这个不能用政府的行政手段去规定企业必须要多少承包费,也不能用行政手段规定从业人员只能交多少钱,要根据市场情况做调整。”今后,吸纳驾

员代表加入行业协会,指导行业成立驾驶员工会,建立企业与驾驶员沟通协商机制,通过协商确定份子钱额度等,都是政府努力的方向。

长沙市交通部门还将协调政府引导企业为出租车驾驶员购买工伤保险,协调交警部门计划在全市各主干道、医院等场所适当位置设置即停即走停靠点和专用泊车位,建议政府机关等非封闭式场所取消对出租车的限制。

### 趋势

#### 网络巡游车有望规范管理

未来,传统出租车与新兴“专车”融合发展将是趋势,刘明理表示:“老的业态需要改良,新的业态需要规范。长沙正着手制定网络预约出租车管理办法。”

可能出台的管理办法包括:网约车不能巡游,只能接受网络预约,线上交易;设立网约车及其从业人员进入市场的门槛,如车辆的车容车况必须达到什么标准,从业人员必须经过专业培训、取得资质;

网约车与传统出租车拉开档次,实行差异化经营,如专车车价要求达到18万元以上,并要求配备一定比例的纯电动汽车。

不允许低价倾销、恶性竞争,网约车的定价不能低于成本价,实行促销时应提前向相关部门申报、备案,并向乘客提供准确的计量工具和价格清单等。

### 执法

#### 查处654台非法营运车 一半是“网约车”

“没取得营运资质,便是执法对象。”在当天的新闻通气会上,长沙市行政执法局局长何军介绍,目前市面上的滴滴、优步等网络预约车,因没有取得合法营运资质,仍属于执法对象。

今年截至3月29日,长沙市共查扣非法营运车辆654台,其中一半属于网约车。何军表示,长沙市将持续保持打击非法营运力度,对违规的网络约租车进行整治,以维护市场正常的营运秩序。

### 现状

#### 日营业额平均下降20%

长沙市出租汽车行业始于20世纪70年代末,截至今年4月,城区有出租汽车经营单位19家,其中国有、集体企业2家,股份制企业3家,民营企业3家,有限责任公司10家,社会民间组织1家,共有出租汽车7780台(含暂未投放的100台纯电动出租车),其中

企业经营性质的6668台,个体经营性质的1112台,出租汽车从业人员约1.7万人。

截至去年,长沙市出租车运力达到每日运送旅客80万-100万人次,约占市民机动化出行13%。近一年多来,受“网约车”冲击,传统出租车平均每台日营业额下降20%左右。

### 账本

#### 白班的哥一个月赚三四千

福利出租车司机周恢铭今年42岁,从事出租车行业已有十多年。

周恢铭说,前几年没有网约车、城市道路不堵车时,白班司机一个月可以赚到八九千元,勤快的晚班司机最高可以突破万元。但现在白班、晚班司机每个月就只能赚三四千元。

周恢铭说,他每天6点开

始,工作到下午3点半,跑一个白班,营业收入只有300多元。“扣掉要交给车辆承包者的170元份子钱,再加上60元的加气费、中餐费等,每天到手的只有100多元,一个月下来,也只有3000多元。”

“能减免特许费、阶段性补贴,这当然是好事,但最主要还是客源问题。”周恢铭说,“光减免、补贴,治不了本啊。”

#### 夜班司机收入下滑更明显

福利出租车公司副总经理姚志远给记者算了一笔账,去年公司400多台出租车,有三成车辆收入超过3万元,“当然,这是白班和晚班两个人的总收入,再减去油气费和维修费约5000元,再扣掉5850元份子钱,最后白班司机到手可得6000元左右;夜班司机,也就是个体承包主,每月可得1万元左右。但当时特许经营使用费没有取消,这个费用需要个体承包主来承担,他们还要

承担车辆维修费等。”

“今年情况大为不同。受网约车冲击,白班司机一个月到手的纯收入只剩三四千元,晚班则更少。”姚志远说,晚班收入少是因为很多的网约车私家车主白天上班,等到傍晚下班后才上路载客,大大抢夺了晚班司机的客源。“基本上在晚上9点-12点,出租车是很少拉到活的。一些夜班司机为了跑够份额,往往要工作到凌晨三四点才能收工。”