网约车合法了，8年报废年限取消

出租车改革及网约车新政出台，11月起实施

■记者 杨田风 梁兴 丁鹏志
实习生 李佳晨 刘玮

网约车新政终于落地了！

7月28日下午3时，国务院新闻办公室召开新闻发布会，正式公布《关于深化改革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》。

记者注意到，相比去年10月两份方案的征求意见稿，最终版本有不少重大改动，如放宽网约车平台企业的限制，不要求自有车辆；8年报废年限取消改为60万公里等等。新政将从今年11月1日起实施。3个月内，各地政府将拿出本地细则。

从2015年10月，交通部公布出租车改革方案征集意见起，本报多次刊发相关报道关注网约车地位的合法化。如今，随着新政的出台，网约车也有了一个圆满结局。

对于公众来说，最关注的是新政出台后，私家车能不能作专车？专车司机能不能作为兼职？打车会更难还是更容易……针对这些改革焦点，记者一一进行了采访解读。

焦点一 身份合法

私家车可做专车，司机能兼职

专车新政放宽了对网约车平台企业的限制，不要求自有车辆，私家车可以通过一定条件转化为合法的网约车。但对车和人都必须满足一些条件，如对于车辆，要求安装卫星定位装置、应急报警装置，车辆技术性能需符合相关要求等。

对于驾驶员，要求必须取得相应驾照并具有3年以上驾驶经历，无交通肇事犯罪、危险驾驶犯罪记录等等。

相比征求意见稿中网约车经营者应与接入的驾驶员签订劳动合同的要求，新政最终表述更为宽松：允许平台根据工作时长、服务频次等特点，与驾驶员签订多种形式的劳动合同或协议。

对于这一修改，交通运输部表示，就是因为考虑到平台与驾驶员签订劳动合同可能影响一些兼职司机从事网约车运营。也就是可以明确地说，私家车可以作专车，司机也可以是兼职的。

【解读】

“网约车平台接入的车辆将第一次有法可依，各地出租车和网约车对立的状态或将不复存在。”一位网约车平台内部人士称，这是一个质的突破。对于“滴滴”、“易到”等无自由车辆的网约车平台企业显然是利好。

焦点二 专车管控

数量由地方定，中小城市可能不限量

此前征求意见稿明确提出，城市人民政府对网络预约出租汽车配置数量有规定和要求的，道路运输管理机构依据其规定和要求，对车辆发放《道路运输证》，但新方案删除了这一表述。不过，这并不意味着网约车数量管控就将被放开，新政提出，“城市人民政府另有规定的，从其规定”。也就是说，是不是给现存网约车都发证、总共发多少证、各家平台怎么分、对哪些车发证，将由各地政府决定。

【解读】

对此，业内人士分析，像北上广深等大城市，路面交通压力较大，且实行了小汽车限行限购的，需控制小汽车总体出行规模，也就很可能管控网约车数量。但在一些公共交通尚不发达、拥堵程度不高的中小城市，网约车上路对交通出行将形成一大补充，则可能不会实行数量管控。

焦点三 报废年限

“8年报废”取消，里程达60万公里强制报废

按照征求意见稿，私家车要从事网约车经营，需从非营运车辆变为营运车辆，使用性质登记为“出租客运”。如此一来，私家车只要跑网约车报废年限变为8年，这无疑让高档车辆司机望而却步。

新政对此做出调整：虽然私家车作专车，仍需变为营运车辆，但登记为“预约出租客运”。“预约出租客运”与“出租客运”两字之差，报废标准不相同：网约车行驶里程达到60万公里时报废；行驶里程未达到60万公里，但使用年限达到8年时，退出网约车经营。也就是说，私家车作专车用，若行驶里程未达到60万公里，即便使用年限到了8年，仍可不报废，只不过不能继续做专车。

【解读】

亿鸿租车负责人周乐意表示，60万公里的规定是比较合理的，他算了一笔账，目前的专职司机每个月的里程约为1万公里，一年下来约12万公里，也就是说专职司机达到60万公里需要跑5年，但对于兼职司机来说，不巡游揽客，使用强度会大大降低，通过里程规定，更科学。另外，按现行8年强制报废，也会造成高档车辆的资源浪费。

图解网约车新政。 ■据人民日报客户端

亮点

鼓励规范发展顺风车

私人小客车合乘，也称为“拼车”、“顺风车”，属于典型的分享经济，有利于缓解城市交通拥堵和环境压力。为此，出租车改革方案中对其明确鼓励。但受到鼓励的合乘需要满足：仅分摊出行成本或免费互助，分摊的部分出行成本仅限于燃料成本及通行费等直接费用，即不能以盈利为目的。目前，各大网约车平台中的顺风车定价规则基本符合这一条件。

建立评价系统和惩戒机制

新政虽然宽松，但“网约车”不是法外之地。新政提出，要建立经营者和驾驶员评价系统，将有关评价信息作为准入退出的重要依据。建立联合监督执法机制和联合惩戒退出机制。

降“份子钱”为的士减负

颇受诟病的“份子钱”再一次被推到浪尖。根据出租车改革方案，新增出租汽车经营权全部实行无偿使用，且一律实行期限制，并不得变更经营主体。但是，原本实行经营权有偿使用的城市还需要些时间，合理确定经营期限，逐步取消有偿使用费。

此外，改革方案也提出，鼓励、支持和引导出租汽车企业、行业协会与出租汽车驾驶员、工会组织平等协商，合理确定并动态调整出租汽车承包费标准或定额任务，现有承包费标准或定额任务过高的要降低。

关注

今后打专车难易如何？

对此，各方人士均没有明确表态、在他们看来，具体还要看地方如何来落实新政。周乐意表示，可以肯定的是，未来的专车司机将分为专职和兼职两类，尤其是在上下班高峰期，大量的兼职司机无疑会对缓解交通压力起到一个很好的调节作用。同时，打车作为一种个性化消费，发展目标不简单地在于难和易，而更在于服务质量的优与劣。

打专车“贵不贵”？市场说了算

网约车的价格，新政明确实行市场调节价，城市人民政府认为有必要实行政府指导价的除外。

业内人士认为，实行市场调节价是一个正确的选择。目前专车市场经营主体多元、竞争仍然激烈，运价仍主要取决于供需全局和促销等市场因素，只要有竞争在，就能有效预防网约车平台公司的垄断行为，还可以把目前的出租车市场服务提高到一个更高的水平。

本土连线

结合实际情况落实政策

新政出台后，记者第一时间联系了湖南省道路运输管理局，办公室主任夏坚表示，省运管局正在组织力量认真研究、领会新的政策，会坚决执行新的规定。

长沙市交通局相关负责人表示，去年国家交通部就《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》等广泛征求意见时，长沙市也一直在酝酿出租车改革方案。对于最新公布的新政，长沙还要根据省交通厅的要求，再结合长沙当地的实际情况来进行政策的落实。

各方声音

使用打车软件，载客更有效率，但也担心，新政会加剧传统出租车与专车之间的竞争，增加工作压力，希望政府进一步改革，并采取降份子钱等相应措施。

——出租车司机张师傅

新政出台是一剂强心针，运营的合法性得到了保障，也就意味着专车行业有着更广阔的发展空间。

——兼职专车司机王先生