

百万元牌照贬值近半:出租车行业内外交困迎变革

■ 本报记者 江丞华

5月17日,天津市数千辆出租车司机以停运、拉横幅等各种方式抗议专车扰乱市场。这是继沈阳、青岛、南京、长春、济南、成都、南昌等多地发生出租车停运事件后的又一新发生地。国内多个省市频发出租车停运事件的背后,是一个行业被现实倒逼变革的开始。

面临有望来临的改革,各地监管部门态度泾渭分明。多数遭遇停运的城市选择效仿上海市交通委的严厉:2014年12月查封12辆滴滴专车,其中5辆车驾驶员被行政处罚款各1万元,借以平息出租车群体的怨怒。少数者如义乌政府,则顺势出台出租车改革方案:除了新增出租车投放量,还会逐步取消原来由政府收取的营运权有偿使用费。

作为主要负责拟定公路、水路交通行业的发展战略、方针政策,并监督执行的交通部,肯定了义乌做法。5月21日,在交通部举办的专题新闻发布会上,交通部运输服务司副司长王水平回应:支持义乌市积极稳妥推进出租车行业改革,先行先试探索适合中小城市出租汽车改革和发展的具体措施,为全国出租汽车行业改革提供借鉴和示范。

专车冲击,出租车牌照骤降50万元

天津出租车停运事件的导火索是,罢工前一天,有出租车在一地趴活时,一辆专车恰好到那里下客,专车乘客向司机索要发票无果后,双方争执起来。随后,旁边趴活的出租车司机也开始指责专车,随后,越来越多过往出租车和专车看到并加入争执。

当时聚集的大量出租车、非法专车、乘车人与警察一起前往位于天津南开华苑客管办,把专车非法营运的事转交客管办处理,大批出租车司机在外等候处理结果。一直到傍晚,消息传来专车被扣,出租车司机们也逐渐散去。

“去年年底还值115万元钱的出租车牌照费,如今因为受到专车的冲击,一下子蒸发了近50万元,现在只能卖70万元左右。”买完出



王利博制图

租车牌照不足一年的陈师傅告诉《中国企业报》记者。

据陈师傅介绍,天津市出租车起步价11年来从未有过调整,仍然维持在8元。“物价不断上涨,运营成本也在提高,出租车现在的日子苦不堪言。”

一位参与和天津市领导、客管办领导商讨的出租车代表告诉记者,有领导在出租车主面前表示,禁止非法专车运营,天津市会在本月约谈几大专车公司,商讨关闭打车软件的事情,并在25日向大家公布结果。

实际上,此次天津政府公布结果的速度比承诺的要快。

5月20日,天津市客运交通管理办公室向社会公开发布禁止利用第三方手机软件组织非法运营“专车”的通告。

记者了解到,目前天津市客管部门已查获8辆涉嫌非法运营的“专车”。经客运稽查执法人员调查核实,依据《天津市客运出租汽车管理条例》的有关规定,已对其中6辆依法进行了处罚,其余2辆正在调查核实处理中。

在“禁专”方阵中,天津的同行者有北京、上海、沈阳、大连等城市,他们的监管部门接连发声认定“专车”预约为非法营运。

不死的专车

面对监管部门的围剿,专车仍在灰色地带游离,支撑他们的是消费者的实际订单和舆论声援。

从多名接受采访的消费者态度来看,专车的出现确实满足了他们的日常需求。在出租车拒载、随意加价的情况下,专车优势在消费者心中突飞猛进。

以一款刚进入天津的“美国籍”打车软件为例,“0元起步、每公里1.5元、候时每分钟0.2元”是它对外界的公开宣称。这一点,也成为吸引天津消费者律小姐经常使用这款软件的原因。

“从我家到公司差不多28公里,原来打车需要60多元,现在在不用任何优惠券的前提下,总共也才花40多元,一下子节约了三分之一的出行成本。”律小姐说。

除价格优势外,“从不拒载”更是帮专车迅速累积了众多拥护者。

为了体验很多天津消费者口中的“最难打车”的晚高峰,5月20日下午5点,《中国企业报》记者来到位于天津市河西区体北消防队附近的十字路口,在不到15分钟的情况下,分别有4辆出租车看到记者招手后停下询问“去哪”。

“平安大厦。”记者说。“去不了,我得去交车”、“不走,那太堵”,四辆出租车不约而同的给了记者类似的拒载理由。

5点15分,记者通过滴滴打车软件预约专车服务,从上述出发地到平安大厦,2分钟后,一位师傅应客接单。5点25分,一辆银灰色大众牌轿车抵达。等记者坐定后,驾驶员拿出手机打开打车软件,开始计费。这段路程约10公里,打出租车价格在25元左右。但“专车”起步价为17元,每公里3.7元,最终实际车费为41元,比出租车高出不少。

虽然车费高,但安静的车厢内部,礼貌周到的服务还是让记者的乘坐体验很好。

行驶过程中,专车司机告诉记者说,他是自己带车加入滴滴公司。“先要通过公司的考试才能开始接活。”虽然每天的生意并不多,但是,“不用交份子钱,也没什么其他费用,挺不错的。”

除此之外,专车的优势也迎合了部分企业的需求。

北京一家房地产相关企业的宋姓工作人员告诉记者,专车中不乏宝马、奔驰等豪车,接送客户面子过得去、也很合适,站在公司的成本立场,有需求的时候叫专车会比公司自身养车队实惠得多。

“昂贵”的出租车

上述陈姓出租车司机告诉《中国企业报》记者,他们之所以对专车不满,并非是因市场份额被抢,而是专车进入运营市场的低成本让他们感觉不公平。“我花小100万元买了出租车牌照,才能运营,而专车的前期投入就是参加公司的培训。”

目前,国内的出租车存在两种模式,一种是公司的出租车,司机每月固定上缴一笔高额的“份子钱”,以北京为例,出租车司机每月需要上缴5000元左右的份子钱;一种是个人的购买了运营牌照的出租车,司机花高额费用购买出租车牌照,以天津市为例,一个出租车牌照最高时能卖到100万元以上。

不论哪种模式,出租车的进入门槛都是需要花费一笔高额费用,而专车则不同,“专车”的车辆大多属于自家车或者租赁公司,司机通

过考核后就可以上路营运。除去接单成功后交给公司的2成抽佣,专车司机几乎不需缴纳其他费用。

以滴滴打车为例,记者在其官网直接申请注册,经过上传驾驶员信息—上传车辆信息—网上考核—通过审核四个步骤后,便拥有了滴滴账号可以开始接单。

为此,近一年时间,国内陆续有不同城市的出租车群体抗议专车,维权声此起彼伏。

迟来的改革

1月10日,新华社曾发文称,破除出租车行业垄断各方已经呼吁多年,却迟迟不见进展。如今的矛盾,是多年顽疾的爆发,但也是行业改革的契机。

公开资料显示,现行的出租车的最高法规是建设部和公安部在1998年发布的《城市出租汽车管理办法》。《办法》中对经营主体的限制、总量控制和租价管制都有相应的规定,即只允许公司经营,而不允许个体经营。

“垄断”成为公众对此条款的普遍解读。多位受访者认为,正是因为行业实际处于垄断状态,因此才引发打车难等诸多问题。“专车”即使被取缔,但不可避免会有新的游走在政策边缘地带的新挑战出现。

一位不愿具名的政府工作人员告诉《中国企业报》记者,这些管制最初的提出都有着积极意义,但随着十几年发展,中国城市人口已经出现数倍的增长,出租车数量却几乎不增加的现象,成为该行业市场化步伐滞后的主要原因。互联网金融和基于移动互联网的打车软件事实上都起到了推动改革的作用。

记者采访多位受访者发现,近些年来,出租车行业内的不满情绪高涨:一是消费者不满意,抱怨出租车服务不好;二是出租车司机不满意,感觉劳动强度偏大且收入偏低。

这种情况下,改变消费者的出行习惯的专车横空出世触动改革是必然的趋势。

改革已箭在弦上,然而,怎么改才是难题。进一步增加出租车牌照,容易引发出租车司机不满,影响社会稳定;不增加出租车牌照,“僧多粥少”的难题很难解决。

任性的红头文件:双汇加盟店广西上林遇阻调查

■ 本报记者 石岩

广西南宁上林县的徐德明最近“摊上事儿了”,眼看自己的食品店不能拿到合法的“身份”,不得已,他一纸诉状把上林县工商局告上了法庭。

今年年初,在食品行业摸爬滚打大半辈子的苏德明想开一家名叫“上林二哥食品经营部”的肉食店,主营业务是“双汇”牌生猪肉以及猪肉类加工成品。让他万万想不到的是,原本年初就能开业迎客的食品经营部,竟然在上林县工商局发放个体工商户营业执照这个环节上“掉了链子”。

蹊跷“县通告”引发民告官

“我是在今年元月16日申请办理‘上林二哥食品经营部’的,所有的流程和要求也都是按着工商局提供的表格和规定进行申请。因为相关手续齐全,当天上林县工商局明亮工商所就给我下发了个体工商户名称预先核准通知书。但到领取个体工商户营业执照环节上,明亮工商所又以上林县政府通告(下称‘县通告’)不准办理肉类营业执照为由拒绝了我。”苏德明对《中国企业报》记者说起事情的缘由时一脸不解。

在采访中,苏德明向记者出示了申请营业执照的所有文件,包括办证申请书、场所证明、身份证以及名称核准通知书等。

到了五月中旬,苏德明还是没有等到食品经营店部的合法“身份证”。

“营业执照一天不发,我就多承担了一天的房租损失。”只做小本生意的苏德明“奢望”并不高——跟工商局对峙法庭,他要“讨个说法”。5月11日,宾阳县人民法院公开开庭审理了苏德明诉上林工商局拒办个体工商户营业执照一案。

苏德明要求法院依法判决被告限期为原告办理个体工商户工商登记,颁发“散装食品包括经营肉类”的个体工商户营业执照。

上林县工商局也有自己的“合法”理由。

工商局代理人在答辩称,根据《上林县人民政府关于加强县城肉品管理的通告》的规定,苏德明申请的经营部不在本县市场划行归市的范围内,“上林县工商局作为上林县人民政府行政管理部门,不给原告苏德明颁发营业执照,是依据‘通告’的规定履行职责。”

法无禁止应可为

苏德明的代理人、双汇集团法律事务中心食品安全法律专员唐全成认为,上林县工商局向苏德明下发个体经营营业执照是部门职权之事,是我国法律赋予其的职责。“不履行国法而以‘县通告’论履职,这本身就是严重的违法行为。同时也严

重违背《个体工商户条例》第四条“国家对个体工商户实行市场平等准入、公平待遇的原则”。

因此,唐全成根据《行政诉讼法》申请法院判决工商局在一定的期限内履行职责,下发苏德明的个体营业执照。

“苏德明申请登记的经营范围不属于法律、行政法规禁止进入的行业,登记机关应当依法予以登记。”唐全成说,按着相关法律规定,登记机关对申请材料依法审查后,申请材料齐全、符合法定形式的,应当场作出书面的行政许可决定;申请符合法定条件、标准的,行政机关应当依法作出准予行政许可的书面决定;行政机关作出准予行政许可的决定,需要颁发行政许可证件的,应当向申请人颁发许可证、执照或者其他许可证书等。

在一些地方,滥发红头文件的乱象已屡见不鲜。国务院总理李克强今年3月份在主持召开国务院常务会议中就强调,严防“红头文件”越权代法。

法律所赋、职责所规的上林县工商局应按照相关法规行事,以“县通告”为由拒办营业执照的背后有怎样的“故事”?上林县工商局“头上”悬着的“县通告”到底是何文件?

被指违反《反垄断法》

根据上林县工商局提供的公开

资料,《中国企业报》记者见到了《上林县人民政府关于加强县城肉品管理的通告》原版复印件。

该通告指出:从2014年7月起,除已经许可经营的大型超市外,(上林县内)所有的肉品一律进入批准已做好划行归市的;对不在市场划行归市范围内经营的肉品经营者,县工商局不予办理工商登记,已办理营业执照但不符合划行归市规定的,依法注销,变更直至吊销营业执照;县相关部门加强定点屠宰和市场内经营肉品的监管和执法,确保群众吃上放心肉。

记者手记

莫把“红头”当国法

■ 石岩

近日,最高人民法院针对新修订的《行政诉讼法》的具体适用出台了20多条司法解释,其中第21条是关于法院可认定政府“红头文件”是否合法的问题:“规范性文件不合法的,人民法院不作为认定行政行为合法的依据,并在裁判理由中予以阐明。”这一表述暗示:“红头文件”天然合理的传统理念被一举颠覆。

因此,本案原告一方要求法庭对被告拒绝办证依据的规范性文件——2014年7月18日《上林县人民政府关于加强县城肉品管理的通告》的合法性进行审查,依法认定该规范性文件不合法,不作为被告拒绝给原告办理营业执照合法的依据。

“事实上,在没有‘正式制度’即法律规定的情形下,政府‘红头文件’在一定程度上也能起到调整社会关系的作用,但充其量仅是‘非正

式制度’。反观现实,有违常识、有悖民意的‘规范管理’自然引来怨声载道。而且涉及面非常广、持续的效力非常久。本案中的县通告就是个活生生的例子。”唐全成对记者说。

在实践中,老百姓也对一些机关制定的“红头文件”多有诟病。现如今,告别了以往“红头文件”治国的套路,上林县工商局还能不能继续任性,实则也是对约束政府权力、维护公民权利两点契合度高低的一次考验。