



漢坤律師事務所

汉坤法律评述



融贯中西·务实创新

2015年10月10日

专车管理新政终于来了

李朝应 | 许莹 | 王晨

2015年10月10日下午，讨论并酝酿已久的、备受社会各界关注的出租车改革方案和专车管理办法终于出台——交通运输部正式对外公布了《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（征求意见稿）》（以下简称“《指导意见》”）和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法（征求意见稿）》（以下简称“《暂行办法》”），公开向社会征求意见。

《指导意见》提出了在互联网技术及新型专车模式的冲击下对于传统出租汽车行业的优化升级方案。而对于发展迅速但却在市场准入及监管方面始终缺乏明确规定的网络预约出租汽车行业（以下简称“网约车”），《暂行办法》则首次明确了监管要求。

《暂行办法》的主要内容可以概括如下：

一、明确网约车经营者的合法地位

网约车业务在近几年的时间内迅速发展，但却始终未有明确的监管法规出台。各地政府多根据原有的针对传统出租车运营的法规对网约车行业进行监管。去年年初以来，北京、上海等地交通委相继颁布有关通知，以明确其坚持非运营车辆不得从事客运经营的立场。但是，随着网约车业务的迅速发展及广泛应用，如何规范、管理和引导网约车行业的发展而非简单的叫停现有业务模式，成为了各界关注的焦点。千呼万唤始出来的《暂行办法》首次明确了允许合法运营网约车的通路。

二、运营要求

虽然《暂行办法》明确了网约车运营的合法性，但其同时从平台自身资质、车辆要求、网约车驾驶员资质及经营行为规范等方面对于网约车行业提出了诸多要求：

1. 网约车平台的资质要求

《暂行办法》要求网约车经营者需要符合下述基本条件，并应取得道路运输主管机关颁发的经营范围为预约出租汽车的《道路运输经营许可证》：

- 具有企业法人资格，并在其各服务所在地设立分支机构；
- 在服务所在地具有固定的营业场所和相应服务机构及服务能力；

- 具备开展网络预约出租汽车经营的互联网平台和与拟开展业务相适应的信息数据交互及处理能力；
- 服务器设置在中国大陆；
- 网络服务平台数据库应当接入服务所在地道路运输管理机构出租汽车监管平台；
- 使用电子支付的，应与银行、非银行支付机构签订提供支付结算服务的协议；
- 有健全的经营管理制度、安全生产管理制度和服务质量保障制度。

2. 车辆资质

《暂行办法》要求网约车经营车辆具备下述基本条件，并应取得道路运输主管机关颁发的类型为预约出租汽车的《道路运输证》：

- 7 座及以下乘用车；
- 车辆使用性质登记为出租客运；
- 安装具有行驶记录功能的车辆卫星定位装置、应急报警装置。

3. 车辆驾驶员资质

《暂行办法》要求网约车驾驶员具备下述基本条件，并应取得道路运输主管机关颁发的类型为预约出租汽车的《道路运输从业人员从业资格证》：

- 取得相应准驾车型机动车驾驶证并具有 3 年以上驾驶经历，最近 3 个记分周期内没有被记满分记录；
- 无致人死亡的交通事故责任记录，无醉酒后驾驶机动车、追逐竞驶等违法犯罪记录；
- 取得公安部门出具的无危险驾驶违法犯罪记录的证明。

4. 经营行为规范

针对网约车的运营，《暂行办法》明确了下述要求：

- 网约车经营者应当保证接入车辆具备合法营运资质，不得接入其他营运车辆或非营运车辆；
- 网约车经营者应当保证接入平台的驾驶员具有合法从业资格，并与接入的驾驶员签订劳动合同；
- 网约车经营者应当建立服务评价体系和乘客投诉处理制度，使用符合规定的出租汽车计价器并向乘客出具相应的出租汽车发票；
- 网约车经营者实行市场奖励、促销等行为应当符合相关法规规定并提前 10 日将奖励、促销方案向社会公告；
- 网约车不得同时接入两个或两个以上的网络服务平台提供运营服务，不得巡游揽客；

- 网约车经营者应当依法纳税并为乘客购买相关保险；
- 网约车经营者在服务所在地不应具有市场支配地位，不得妨碍市场公平竞争。

三、 几点问题

1. 网约车平台运营资质的申请

《暂行办法》明确网约车经营者应根据其经营区域向“相应的设区的市级或者县级道路运输管理机构提出申请”，取得《道路运输经营许可证》。据此，目前在全国范围内开展业务的网约车平台公司，未来将需要在各个县级城市分别办理《道路运输经营许可证》。有鉴于各地执行层面可能存在的不同要求或程序，其申请程序的繁复程度将大大增加。

2. 对于私人车辆使用的限制

目前网约车经营模式的核心价值在于利用现有私家车资源，实现资源利用及共享。而此次《暂行办法》除了上述第二点中提出的对于车辆及驾驶员“持运营证照”上岗的总体要求外，还进一步对于私家车辆的使用进行了严格限制，包括：

- 城市政府可设定网约车数额限制，各地道路运输主管机关应在上述限额内发放《道路运输证》；这将有可能实质上限制目前网约车行业的发展及规模。
- 网约车经营者应与车辆驾驶员签署劳动合同。基于此，现有以私家车通过非劳动雇佣形式提供全职服务的网约车驾驶员将不能再继续以上述模式从事网约车服务。

上述两项要求若执行，将有可能对于现有网约车模式造成极大冲击。

3. 互联网业务经营资质

《暂行办法》规定，网约车经营者应向省级通信管理部门申请互联网信息服务备案，涉及经营电信业务的，还应当符合电信管理的相关规定和取得电信业务经营许可证。从法规本身解读，单就网约车业务而言，网约车经营者将仅需要取得互联网信息服务备案而无需取得电信业务经营许可证。鉴于《暂行办法》系由交通部颁发，对于上述有关网约车经营者应取得的网络信息运营资质的规定，尚待工信部门进一步确认。

4. 限制竞争

《暂行办法》明确禁止网约车经营者通过以低于成本价经营的方式进行不正当竞争。《暂行办法》还规定，网约车经营者在服务所在地不应具有市场支配地位。对于上述市场支配地位如何界定及相关数据如何统计和认定，目前尚未可知。除此以外，我们也注意到《暂行办法》中对于网约车的定价机制使用了“政府指导价或市场调节价”的表述，未来网约车的定价是否会像传统出租车行业一样受到政府指导定价的约束亦未可知。

总而言之，《指导意见》和《暂行办法》虽然为网约车“合法化”提供了清晰的路径，但是同时应当看到其在网约车经营参与方的资质及网约车业务的经营规范等方面的要求，将对现有网约车业务造成极大的冲击。我们将持续关注并及时与您分享。

● 特别声明

汉坤律师事务所编写《汉坤法律评述》的目的仅为帮助客户及时了解中国法律及实务的最新动态和发展，上述有关信息不应被看作是特定事务的法律意见或法律依据，上述内容仅供参考。

如您对上述内容有任何问题或建议，请与**黄蓉律师**（+8610-8525 4613; nancy.huang@hankunlaw.com）联系。