

地方网约车新规解析

目录

引言	2
国家网约车规定小知识	2
地方新政	3
北京市网约车新规	3
上海市网约车新规	3
深圳网约车新规征求意见：未强制要求司机为本地户籍	4
广州网约车新规：限车籍不限户籍	4
青岛网约车细则：外地人持居住证可开 中高档以上车型	5
南京发布网约车细则：司机须有南京户籍或居住证	5
杭州网约车方案：司机户籍放宽 车辆门槛降低	6
成都网约车宽松新政：出租车公司恐司机难招	7
高层说法	7
李克强：网约车政策会要求有关城市进行研究	7
交通部副部长：正调研各地网约车方案 确保政策不变形	7
网约车监管交互平台启动 官方：尽快推进与省市对接	8
新政反应	8
京沪深广新政 网约车平台反应不一	8
专车平台看四城网约车新规：户籍车籍或致专车成小众市场	9
网约车，我还能开多久？	10
多地网约车细则拟设户籍门槛 学者担忧黑车市场回暖	11
观察视点	11
三问网约车细则：特大城市出行路在何方？	11
网约车司机或将“转战”二三线城市	12
限制条件：广州网约车“限车”不“限人”	12
网约车新政何以规定“京人京车”？ 解读	13
专家之言	14
交通部专家：新政策不会推高网约车价格	14
专家：北京网约车“限户籍”政策调整可能性不大	15
各地新政对网约车的保险要求	15
薛兆丰评网约车新政：除了说得漂亮还要干得漂亮	16
安全问题	17
全国社会治安综合治理创新工作会议要求强化网约车日常监管保障乘客安全	17
网络约车：便利背后隐患多	17
网约车安全：标准来约束技术再“加持”	18
网约车该如何保障乘客安全？	19
他山之石	19
国外如何管理规范网约车	19
美国网约车严准入重监管	21

引言

各地纷纷推出的针对“网约车”新规暂行稿或意见稿，面临着各地新规将从2016年11月1日起正式实施，很大程度上将影响数亿网约车用户和千万网约车司机，涉及百姓的出行打车问题，受到平台、司机、公众、专家的极大关注。

国家网约车规定小知识

网约车辆运营时间的规定

《暂行办法》提到从事网约车经营的车辆，使用性质应登记为出租客运。根目前我国法律规定，网约车遵从营运车辆报废年限不超过8年标准。

网约车司机的合同问题

《暂行办法》提到，从事网约车的驾驶员需与网约车经营者签订劳动合同。

由于网约车驾驶员不少为兼职，如果与网约车经营者签订劳动合同，大量兼职司机或将退出网约车市场。曾有专家表示，保障司机的合法权益并不一定采用固定劳动关系的模式，也可用临时协议方式约束

什么样的车辆能够成为“专车”？

要符合三大条件：即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。

专车经过主管部门的审核，发放预约出租汽车的《道路运输证》才可上岗；还要遵从当地政府部门对专车的数量有要求。“私家车不得接入专车平台”

从事网约车服务的驾驶员，应当符合以下条件：

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；无交通肇事犯罪、危险驾驶犯罪记录，无吸毒记录，无饮酒后驾驶记录，最近连续3个记分周期内没有记满12分记录；无暴力犯罪记录；城市人民政府规定的其他条件。还要取得虽在地市主管部门发放《网络预约出租汽车驾驶员证》

对网约车平台公司要求

承担承运人责任，应当保证运营安全，保障乘客合法权益。涉及车辆与平台司机信息、保险、服务、价格等（综合自百度、新浪等）

地方新政

北京市网约车新规

网约车须是本市车辆号牌的 5 座三厢小客车或 7 座乘用车，车身张贴网约车专用标识。

网约车驾驶员须为本市户籍、取得本市核发的驾驶证件。

车辆经营权期限自车辆注册登记之日起最长不超过 8 年（或行驶里程达到 60 万千米时），车辆经营权不得擅自转让。

年龄男 60 岁、女 55 岁以下，身体健康，申请之日前一年内无驾驶机动车发生 5 次以上道路交通安全违法行为，未被列入出租汽车严重违法信息库等。

网约车通过网络预约方式提供服务，不得巡游揽客。

网约车平台公司不得动态调价，不得垄断经营。实行市场调节价，必要时可实行政府指导价。

网约车要提供本市出租汽车专用发票。（2016-10-09 中国企业家 原题：五省市出台网约车新规 京沪要求本市车本市人惹争议）

上海市网约车新规

网约车应在本市注册登记，机动车需达到国五以上的排放标准。

驾驶员应具有本市户籍。同时，本市网约车驾驶员应持有本市公安机关核发的机动车驾驶证。

车辆应通过营业性车辆环保和安全性能检测，应投保营业性交强险、营业性第三者责任险、乘客意外伤害险，应安装符合标准的固定式车载卫星定位方式。并且数据信息接入行业监管平台，同时安装能向公安机关发送应急信息的应急报警装置等。

车辆的轴距应达到一定的标准，其中网约车为燃油车辆的，轴距应达到 2700 毫米以上；为新能源车辆的，轴距应达到 2650 毫米以上。

自申请之日前一年内无驾驶机动车发生 5 次以上道路交通安全违法行为，自

申请之日前 5 年内，无被吊销巡游出租汽车从业资格的记录。截至申请之日起，无 5 起以上道路违法行为逾期尚未接受处理的情况。（2016-10-09 中国企业家原题：五省市出台网约车新规 京沪要求本市车本市人惹争议）

深圳网约车新规征求意见：未强制要求司机为本地户籍

深圳市登记注册的 5 座以上 7 座以下乘用车；

车辆行驶证载明的初次注册日期至申请时未满两年；

燃油车辆轴距 2700 毫米以上、排量 1950 毫升以上或排量 1750 毫升以上且发动机功率 110 千瓦以上、达到深圳市机动车污染物排放标准；纯电动车辆轴距 2650 毫米以上、续航里程 250 公里以上；插电式(含增程式)混合动力车辆轴距 2650 毫米以上、纯电驱动状态下续航里程 50 公里以上；车辆排量达 1.75L

网约车驾驶员要具有本市户籍或者持有有效的《深圳经济特区居住证》；持有有效的相应准驾车型机动车驾驶证，且至申请时具有 3 年以上驾驶经历；无交通肇事犯罪、危险驾驶犯罪记录，无吸毒记录，无饮酒后驾驶记录，最近连续 3 个记分周期内没有记满 12 分记录；无暴力犯罪记录；参加网约车驾驶员从业资格考试合格；申请之日前 3 年内无被吊销出租汽车驾驶员从业资格证件的记录等。

（2016-10-09 中国网财经）

广州网约车新规：限车籍不限户籍

广州市对网约车驾驶员户籍未作禁止性规定。广州限制了外地车成为网约车，同时允许起止点一端不在广州。

车辆条件。车身长度大于 4.60 米，车身宽度大于 1.70 米，车身高度大于 1.42 米；配置 ABS 防抱死制动系统、前排座位安全气囊和前、后座安全带；采用自然吸气发动机的车辆，排量不小于 1950 毫升；采用增压发动机的车辆，排量不小于 1750 毫升且发动机功率不小于 110 千瓦。

驾驶员要求：要求驾驶员男性年龄在 60 周岁以下，女性年龄在 55 周岁以下，

初中毕业以上文化程度，身体健康的公民。申请《网络预约出租汽车驾驶员证》的，应当提交的材料包括初中以上或同等学历证书复印件；本市二级甲等以上医院出具的近 1 年内体检报告复印件；无交通肇事犯罪、危险驾驶犯罪记录、无吸毒记录、无饮酒后驾驶记录、最近连续 3 个记分周期内没有记满 12 分记录、无暴力犯罪记录的承诺材料原件。广州还对相关违法进行处罚。（2016-10-09 大洋网-广州日报）

青岛网约车细则：外地人持居住证可开 中高档以上车型

在驾驶员方面，《暂行办法》除了要求满足国家办法中对驾驶证、驾驶经历以及相关犯罪记录和无吸毒、相关违法驾驶记录等要求外，进一步明确了从业年龄和居住证明要求，即男性年龄在 60 周岁以下，女性年龄在 55 周岁以下，具有本市户籍或者持有本市居住证。

车辆方面，在满足国家办法中对车辆基本要求的前提下，还规定车辆为青岛市号牌车辆，车辆价格不低于礼宾出租汽车同期购置价格，并对车身尺寸、轴距、行李厢容积、发动机功率、发动机扭矩、油耗以及新能源车续航里程做出了具体规定。

合乘出行提供者通过合乘平台提供服务的，应当实名注册。《暂行办法》明确，将坚持传统出租汽车经营权有期限无偿使用，经营期限最长不超过 8 年。（2016-10-18 第一财经网）

南京发布网约车细则：司机须有南京户籍或居住证

【车辆条件】（一）在本市公安机关交通管理部门登记注册的七座及以下乘用车，且申请时距初次注册登记取得《机动车行驶证》之日起未满二年；（二）燃油汽车车辆轴距达到 2700 毫米以上，且发动机功率达到 108 千瓦以上。新能源汽车轴距 2650 毫米以上，纯电动汽车续航里程达到 150 公里以上，混合动力汽车纯电驱动状态下续航里程达到 50 公里以上；（三）车辆具备 ABS 制动防抱死系统、制动力分配系统、牵引力控制系统、刹车辅助系统和车身电子稳定控制系统等安全配置；（四）安装具有行驶记录功能的车辆卫星定位装置、具有车内影像

摄录功能的装置及应急报警装置；(五)车辆使用性质登记为预约出租客运。

【驾驶员条件】(一)有本市户籍或者取得本市居住证；(二)取得相应准驾车型机动车驾驶证并具有三年以上驾驶经历；(三)无交通肇事、危险驾驶犯罪记录，无吸毒、酒驾记录，最近连续三个记分周期内没有记满十二分记录；(四)无暴力犯罪记录；(五)法律、法规规定的其他条件。(2016-10-14 新浪科技)

杭州网约车方案：司机户籍放宽 车辆门槛降低

放宽户籍门槛 多数司机可上岗

申请参加网络预约出租汽车驾驶员从业资格考试应符合条件，杭州市户籍或者在杭州市取得《浙江省居住证》6个月以上。

外地车不准入 防止加剧城市拥堵

申请《网络预约出租汽车运输证》的车辆应符合条件，具有杭州市号牌，使用性质登记为“预约出租客运”的7座及以下乘用车。条款明确规定在杭州营运的网约车必须为浙A车牌。

车辆门槛二选一 提高准入可能性

杭州降低门槛，是燃油车和新能源车都有两条准入门槛。燃油车车辆轴距达到2700毫米以上或车辆购置的计税价格在12万元以上；新能源车车辆轴距达到2600毫米以上或者综合工况续航里程达到250千米以上。

接近年限里程车辆不准入 为确保乘客安全

使用年限不超过五年，行驶里程不超过60万公里。

车费价格透明公开 让乘客放心乘车付费

网约车运价实行的是市场化定价，实行明码标价，并向乘客提供相应的出租车发票。

网约车不进入出租车“地盘” 未来或设立共用候客区

网约车应当通过网络预约方式提供服务，不得巡游揽客，不得进入巡游出租车专用通道、站点候客(执行市道路运输管理机构应急疏运任务指令时除外)。

严格执行国家政策 违规平台、车辆处罚严厉

对违反规定的由行政执法部门依据相关法律法规予以处罚，构成犯罪的，依法追究刑事责任。(2016-10-10 中国新闻网)

成都网约车宽松新政：出租车公司恐司机难招

网约车“最宽容”城市

第一是不设户籍限制。成都未规定“网约车”司机的户籍所在地为成都，仅要求拥有“居住证”即可。而根据成都目前的户籍政策，在成都连续居住6个月以上即可获得居住证。

第二是“网约车”司机不需要持有本地驾照，仅网约车照需要成都牌照即可；

第三是车辆并不需要为本人持有；

第四是在排量方面，成都允许更小排量的汽车申请“网约车”；

第五是在轴距方面，成都未进行规定，意味着成都允许紧凑型汽车进入“网约车”市场。

不过针对成都的出租车公司都面临司机提前解除合同，或到期不再续约的情况，成都在制定政策时有所考虑：即出租车可以跨过其他程序，直接申请从事网约车服务。（2016-10-20 21世纪经济报道）

高层说法

李克强：网约车政策会要求有关城市进行研究

就马化腾在中外创客领袖座谈会上谈到法律监管问题，对刚出台的网约车政策，希望能慎重，给缓冲时间，进一步调研。李克强表示，这个问题听到了，基本原则是明确的，会要求有关城市进行研究。（2016-10-12 21世纪经济报道(广州)）

交通部副部长：正调研各地网约车方案 确保政策不变形

交通运输部党组成员、副部长刘小明表示，各地改革方案将落实城市人民政府主体责任，因地制宜，一城一策，稳慎推进。确保各地按照《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》、《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》两文件确定的改革方向和制度框架来制定政策。

交通运输部要求各地适应“互联网+”发展趋势，着眼于为群众提供品质化、多样化运输服务，给予网约车合法地位，通过新业态增量扩大高端服务供给能力。针对主体责任不清的问题，由各地明确并细化网约车平台、车辆和驾驶员资质。建设中央层面的网约车监管信息交互平台和各地网约车监管平台，通过信息化手段全面实时掌握驾驶员身份、车辆运行轨迹等情况，第一时间发现问题、消除隐患，保障乘客安全，有效防范风险。加强与发改、工信、公安、网信、银行、税务等部门的协助配合，通过事前准入把关、事中动态监管、事后服务评价和信用监管机制，实现对网约车全程监管。

交通部将指导各地进一步摸清市场底数，提出网约车新业态既有存量的解决方案，确保平稳过渡。（10-13 人民网）

网约车监管交互平台启动 官方：尽快推进与省市对接

网约车监管信息交互平台 23 日启动试运行，交通部党组书记杨传堂要求尽快推进该平台与省市、公司对接联调测试。杨传堂指出，网约车监管信息交互平台目前满足了管理部门依法履职的基本需求，具备与网约车平台公司、省市监管平台对接和数据交换共享的能力，为平台企业在各城市推广落地创造了条件，实现对新业态全过程监管、营造良好市场发展环境的技术保障。

杨部长表示通过网约车监管信息交互平台的建设，实现行业管理部门与网约车企业信息系统的互联互通和数据交换共享，在做好行业监管的同时，更好地为平台企业提供服务。尽快推进网约车监管信息交互平台与省市监管平台、网约车平台公司的对接和联调测试，实现决策科学化、监管精细化、服务精准化提供支持和保障。（2016-10-25 中国新闻网）

新政反应

京沪深广新政 网约车平台反应不一

滴滴 抬高了门槛准入标准

针对昨天京沪等地相继出台的网约车细则征求意见稿，滴滴表示，对网约车轴距（2700mm）、排量（1.8T 或 2.0L）以及网约车驾驶员必须有当地户籍的规

定，抬高了门槛准入标准，将导致只有远超巡游出租车的中高端车辆才能从事网约车，必然提高运营成本。此举将导致：车辆供给骤减、司机大幅减少、网约车车费翻倍。网约车定价之所以相对实惠，主要是因为社会共享车辆本身的平民性，要求用帕萨特、奥迪 A4L 等以上的车型提供网约车服务必然提高运营成本，或将抬高网约车费到当地出租车价格的两倍或以上、出行效率大幅降低。

滴滴也希望地方政府能够为新业态和分享经济发展创造一个良好环境。恳请各地政府在制定细则的过程中，能够听取行业和公众的意见，让群众有改革的获得感，享受到技术进步带来的福祉，让百姓拥有一个更便捷、高效、畅通的出行环境。

易到 将向有关部门反馈意见

征求意见稿发布后，易到用车表示予以关注，将积极贯彻落实网约车新政和各地实施细则，并根据各地征求意见稿的时间表，通过正常渠道向主管部门反馈有关政策意见建议，同时积极开展资质申请工作。“新经济、新动能”，新行业的健康发展既需要政策规范，也需要给予发展空间。

神州专车 总体认为没有影响

神州专车负责人对记者表示，1、京沪等地昨天出台的征求意见稿相对于交通部预约车管理暂行办法趋于严格；2、北京和上海的网约车新规草案要求本地人才能成为网约车司机，这个政策过于苛刻；3、此次有关网约车各地方的细化政策对神州专车并没有影响。（2016-10-09 网约车平台反应不一 北京晚报(北京)；2016-10-09 五省市出台网约车新规 京沪要求本市车本市人惹争议 中国企业家网）

专车平台看四城网约车新规：户籍车籍或致专车成小众市场

关于司机 户籍门槛算不算歧视？

有专家表示网约车的户口限制，是歧视；是与约车“共享经济”的初衷是背离的，是一种破坏市场经济的规定。

关于车辆 差异化竞争就是抬高标准？

各地新对车辆轴距、排量提出明确的标准，这些标准大大提高网约车的档次和价位（十二万甚至更高的车型），可能导致网约车价格较大涨幅，导致网约车变成高端小众市场。但亦有业内人士认为，专车本应是高品质网约车服务。

关于平台 平台“创新”或被扼杀？

地方新规对平台的要求反而显得“宽松，更多是明确平台的责任所在，保险责任，先行赔付等。同时，各地细则对个人拥有及企业拥有的网约车均分开规定，上海还要求单位所有的车辆必须是“出租汽车和客车租赁经营者”，这就要求专车平台如果要自营车辆，同样需要申请汽车租赁公司牌照。滴滴过去一年的许多模式，如“伙伴创业计划”，“出租车+专车”的融合方案，将面临被扼杀。

观点——国家发改委官员程世东：限户籍是因为“限牌”

国家发改委综合运输研究所城市交通室主任程世东表示，北上深要求网约车主为本地户籍，是因为这几个城市在对小汽车数量进行管制，并不会导致“打车难”的情况再次出现。外地牌照的车辆退出后，必然会有本地的新网约车进入市场作为补充。

他表示并不是每个地方的网约车司机都会要求本地户籍。网约车司机转入其他行业，这是一个正常的状态。收入上网约车司机的已不是市场形成初期的高收入状态，而是回归出租车行业的正常水平。

声音——出租车公司 支持提高专车门槛

广州一家国有大型出租车公司负责人表示他支持广州目前对于专车管理的细则，此举将确定专车和出租车差异化竞争的原则，形成高端服务的专车与为普通市民提供服务的出租车差异化，两者才能各自有序经营。广州地方细则出台之后有利于缓解因专车补贴问题受冲击的出租车行业的复苏。

声音——专车司机 门槛太高只能离开

专车司机表示对车辆车、排量、车况的要求使低端车型无法符合运营规定，将导致九成的专车都挡在市场外。兼职司机认为一天只能拼车两次的要求过于严苛，无法满足需要多出行地的车主，限制了他们对于车辆的共享，背离了共享出行的政策初衷。（2016年10月09日07:18 新浪综合）

网约车，我还能开多久？

“听天由命”型 不符合新政要求，大不了就改行

对各地陆续出台网约车新政细则一事，网约车司机表示很关注，但对一些细则要求可能使网约车司机事业的问题，有的网约车司机表示如果真的不符合要求，也没办法，只能自认倒霉，只能改行。

“焦虑不安”型 盼有关部门制定新政时“手下留情”

更多的网约车司机很“焦虑”。面临各地网约车细则的出台，面对户籍或车况的规定，感觉太严格了，完全符合要求的司机或车辆太少。记者采访的网约车司机就表示虽然出车挣得不多，但起码是一份收入，如果车不符合标准，就只能失业了。除了失业，还面临着“赔了夫人又折兵”的窘境。因为好多司机买车专门作网约车的，如不符合就工具变负担，而且卖二手车还卖不上价。所以希望有关部门在制定新政时能‘手下留情’。”（2016-10-26 海南特区报）

多地网约车细则拟设户籍门槛 学者担忧黑车市场回暖

参加北京大学国家发展研究院举办地方网约车发展与规制研讨会的学者认为，很多地方相继出台网约车经营服务管理实施细则意见稿，对户籍、车型、车龄等做出了严格限制，而且很多地方要求本地户籍本地车辆。对户籍车辆设限或将导致黑车市场的回暖。

北京大学国家发展研究院教授薛兆丰指出，实施细则设置各种没必要的限制将产生两大后果：一是强制网约车平台进行户籍歧视；一是可能导致“黑车”市场回暖。中国社会科学院经济研究所研究员朱恒鹏认为，蓬勃发展的网约车曾被视作满足市场需求、治理黑车市场的“良药”，但如果被各地提高准入门槛，网约车发展将受限。（2016-10-18 法制日报）

观察视点

三问网约车细则:特大城市出行路在何方?

人车限制违法？法律专家：依法合规

对于网约车司机户籍限制涉嫌违反《行政许可法》第15条规定。知名法律界人士张毅表示，网约车是由国家设定的行政许可，并非地方设定行政许可，因此《行政许可法》第15条不适用。网约车地方细则属于《行政许可法》第16条项下的“规定权”，即“地方性法规可以在法律、行政法规设定的行政许可事项

范围内，对实施该行政许可作出具体规定”。

京沪网约车细则户籍要求符合最新修订的《北京市出租汽车管理条例》和《上海市出租汽车管理条例》。

网约车缓解出行难？大数据：载客效率低、道路压力大

在微观层面网约车为乘客减少了未知的等待时间，也降低了出租车司机的空载率。但是到宏观层面，网约车以更多的车辆，运载了更少的人，这还是在补贴刺激之下的成绩。从而产生新的矛盾。

网约车旺盛的需求，不是因为市民出行需求增加了，而是因为网约车的价格被扭曲后脱离了市场规律。由于网约车的大量涌入，道路的供需矛盾日益突出。

特大城市出行路在何方？专家：公共交通！

上海这种大城市缓解城市出行难，小汽车的作用甚至是弊大于利。小客车和出租车客运效率远低于公交。随着公共交通的完善，上海的出行正在变得越发便捷，形成以轨道交通为骨干，公共汽电车为基础，客运交通枢纽为衔接，与国际大都市地位相匹配的国家公交都市。（2016-10-19 新华网）

网约车司机或将“转战”二三线城市

杭州公布的最新网约车政策，在杭州开出租车，并不一定要有杭州户籍，外地人取得《浙江省居住证》6个月以上就可以。此前重庆出台的新规指出，开网约车对外地人员在渝居住6个月以上，办居住证的条件没强制要求。所以相比京沪津直辖市的网约车户籍要求要松。但是对于网约车档次的要求，并不比京沪低。从目前各地公布的网约车要求看，趋势是让出租车针对中低端市场，网约车针对高端市场。现在各地对网约车的要求比出租车要求要高，比如从排量上看，是把网约车往高端上推。

对于“二线城市们”的这种“包容”举措，是否会导致大批网约车司机从一线城市转到二三线城市呢？想必年底这个答案就会揭晓。（2016-10-11 中关村在线）

限制条件：广州网约车“限车”不“限人”

广州网约车之所以“限外”，据了解一方面是考虑到外省市车辆对广州市道

路、人文等不熟悉，难以保证服务质量，且将加剧城市道路交通拥堵。其次，车辆检验和检测在外地，难以加强对车辆技术的管理。同时，从实际监管来看，对外地车辆的监管责任主体在车籍地监管部门，对于在本地发生的交通事故和其他事件较难监管，一旦发生纠纷，乘客将面临维权难的问题。第四方面的原因是，不同城市对车辆管理的要求存在差异，如允许外地车辆进入广州市场，与本地车辆存在准入条件等不公平问题。而这也是目前国内外绝大多数城市的通行做法。

不过，不允许外省市号牌在广州成为网约车，并非禁止外地网约车合理进出广州。广州允许外地网约车可提供起点或终点一端在广州的运营服务。

（2016-10-10 大洋网-广州日报 原标题：广州网约车限车籍不限户籍 司机需考试纳税）

网约车新政何以规定“京人京车”？ 解读

北京需要对出租汽车总量进行调控。

一方面，《国务院办公厅关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》明确要求，地方政府根据自身实际制定细则。

另一方面，北京市建立出租汽车总量动态调控机制，巡游车和网约车都要有合理的运力规模与结构。

对于网约车，北京交通委表示，必须“规范发展”。通过建立对网约车运营的事前准入与事中事后监管机制，强化平台的承运人责任，明确驾驶员和车辆准入条件，切实保障乘客安全，维护各方合法权益和良好的市场秩序。

北京交通委表示有关“为什么规定网约车驾驶员和网约车为本市户籍、本市车辆？”，主要考虑以下几个因素：

一是北京四个中心功能定位的发展要求。落实北京全国政治中心、文化中心、国际交往中心和科技创新中心的城市功能定位，优化提升首都核心功能，把北京建设成为国际一流的和谐宜居之都。

二是治理“城市病”、疏解非首都功能的要求。北京治理“城市病”首要的就是严控人口规模，解决人口无序过快增长问题。按照构建“高精尖”经济结构的要求，城市就业将主要以高端服务业和高新技术产业为发展方向。出租汽车既是首都窗口行业，也是劳动密集型行业，其未来发展必然涉及人口规模调控和产业发展及就业导向，这也是治理“城市病”、实现首都四个中心功能定位的客观

要求。

三是治理交通拥堵的要求。北京市机动车保有量大增长快，使用强度高、高密度聚集的趋势尚未得到根本缓解，交通拥堵由城市核心区向外蔓延，已远远超出道路资源和环境的承载力。（2016-10-09 第一财经网）

专家之言

交通部专家:新政策不会推高网约车价格

北京细则符合“一城一策”

市交通委运输局副局长马瑞认为北京的三个文件最核心的问题是明确了北京出租车的定位。北京出租车定位为公共交通的补充，为公众提供个性化的服务。作为超大城市，优先发展公共交通，适度发展出租车，统筹发展巡游车和网约车。

交通运输部深化出租汽车改革首席专家徐康明表示北京版的征求意见稿完全符合交通运输部“一城一策”的原则，并结合北京的城市特点做了比较恰当的安排。新政能有效保障巡游出租车相对低价的现状，差异化经营的策略会让网约车服务与高端人群，巡游车更好的服务普通民众。

网约车价不会被新政推高

徐康明认为，新政策并不会推高网约车价格，目前网约车的低价主要是平台企业大量的补贴和缺乏事前监管的成本形成的，不符合市场规律。网约车市场定价机制在推高网约车价格而非政策，平台企业可以对网约车的价格根据服务区域、气候等动态调价。

他继续解释，由于北京巡游车价格较低，新政不会推高网约车价格，由于政府控制价格和车辆规模。随着人口增加而规模没增加，会出现打车难的问题。北京获许可发展网约车，但为了行业稳定，需要网约车提供更加高端的服务。

北京巡游车数量有望增加

北京巡游出租车一直维持政府指导价，价格非常稳定，且相对低廉，可以适时增加数量，提供比较稳定且相对低价的出租车服务。巡游车周转率还是非常高的。北京的政策征求意见稿也明确出租车的数量会进行动态调控，从而为市民出行带来便利。传统出租车公司也会使用互联网的手段提升服务，降低空驶率，增强对现有道路资源的使用。（2016-10-10 北京青年报）

专家：北京网约车“限户籍”政策调整可能性不大

北京大学国家发展研究院主办的“地方网约车发展与规制研讨会”上，来自法律、经济等领域的专家学者对网约车各地落地细则进行了一次专题研讨。

近 20 个城市出台草案 多限本地牌照

从司机端来看，除了北京、上海、天津三地苛刻地要求本市户籍外，其他城市基本上表示“具有本市户籍或者取得本市居住证”即可，其中广州只要求有本地驾照。从车辆要求来看，基本每个城市出台的细则都对从事网约车运营的车辆提出本地车牌的限制。

北京户籍限制调整的可能性不大

大部分专家观点认为，北京、上海等城市对网约车从业者限制户籍并不能起到人口疏解的效果，也不能以此提升网约车安全性。

有专家分析认为，北京市的网约车落地细则体现了北京的实际情况，北京市人口调控、功能疏解不会动摇，所以作为地方的行业管理细则，不会与地方发展规划相悖。北京管理细则中有关从业人员户籍的限制调整可能性很小。

专家建议设立政策评估机制

网约车落地细则出台前应该在地方进行广泛讨论，多渠道向社会征求意见。专家还提出，北京的征求意见时间太短，希望可以设立一个政策实施评估机制。

(2016-10-18 新京报)

各地新政对网约车的保险要求

首先，从各地的情况看，保险均被纳入新规的内容。上海新规中就明确将保险监管部门列为“管理部门”，深圳新规则将“运营车辆未按照规定购买交强险、第三者责任险、乘客意外伤害险、承运人责任险等相关保险”纳入“法律责任”，而广州新规只是在报备资料中要求提供“车辆保险购买情况”。

其次，在运用保险手段进行“网约车”管理方面，各地的专业化程度也存在较大不同，如北京新规将“网约车”界定为“营运客车类”，并要求按照这一风险类别进行管理。上海新规也要求按照“营业性”投保相关保险。再如北京新规不仅要求办理相关保险，并提出了“赔付额度不低于 100 万元”的具体要求，确保了制度的专业性与可操作性。上海新规要求从事“网约车”平台业务的企业应

“投保承运人责任险”。

第三，从风险管理的角度看，各地新规也体现出不同的管理水平。北京新规明确将管理对象分为：平台、驾驶员和车三个不同主体的性质，确定了相应的风险管理规定。对旅客的人身伤亡和财产损失采用了差异化的归责原则。上海新规明确要求“网约车运营服务中发生安全事故，网约车平台公司应当对乘客的损失承担先行赔付责任”，强化了消费者利益保护；上海新规还要求“网约车”平台公司与驾驶员签订的劳动合同，应包含“营运期间驾驶员的意外伤害保障条款”。(2016-10-11 新浪财经金融 e 观察 原题：网约车新规下的保险观察 作者:王和 保险学者，中国人保财险执行副总裁)

薛兆丰评网约车新政：除了说得漂亮还要干得漂亮

司机需要本地户籍或者本地居住证的要求是公然强迫私营企业进行地域歧视。限制城市人口的问题不归网约车管理者操心；任何国际大都市，都是多样化异地人口高度集聚的结果。硬性限制人口的想法对城市繁荣发展百害而无一利。

认为网约车造成了拥堵的说法，也经不起推敲。一方面，网约车平台的有效调度，必然减少空驶，提高了车辆和道路的使用效率。另一方面，拥堵原因数之不尽。归根结底，拥堵的根本症结在于路权的短缺。

其次，多数城市都要求车轴距固定意味着网约车必须起码是中型车。这将导致大量网约车一部符合细则要求而被淘汰，但是各平台上提供的车辆类型，是市场调节的结果，充分满足了不同群体的个性化出行需求。如果政策上过多行政干预，将增加市民出行成本、司机失业，甚至黑车泛滥，危害社会秩序。

再有，对网约车的营运区域、营运次数、营运价格进行精细的控制，限制服务地点、距离、规定价格都是扼杀网约服务，为传统出租车留出垄断空间，还与解决长期存在的打车难使命严重背离。

最后，北京、上海等地在颁布网约车管理办法的同时，也颁布了私人小汽车合乘的规定，对拼车也加入了诸多限制，这明显违反了共享经济的理念。

几项建议，谨供参考：

一、彻底修正上述关于户籍、车型、营运区域和合乘车方面的限制。

二、**新规不咎既往存量，只约束未来增量。**假如新规只适用于增量而不适用于存量，那监管部门就既承认了网约车存量的贡献，又保留了对未来城市发展的

把控能力，做到了进退有度。

三、区别管理兼职与专职网约车司机。根据接单量来区分兼职与专职司机，把纯属共享经济的活动和纯属职业经济的活动区别对待，能实现比较精准的监管。

四、强化乘客选择权，避免政府越俎代庖。有人替关于轴距和排量的规定辩护，说那是为了保证乘客的舒适度。其实，这种事情由乘客而非政府自己选择好了。平台披露信息，乘客自主选择，才是差异化经营的本意。

五、鼓励传统出租车与网约车的融合。有些城市，整个出行市场总量扩大了。既然饼已经做得大，网约车平台完全可以将一部分网约车订单推给出租车，做到流量融合，乃至服务品质的融合。（2016-10-16 经济观察报 薛兆丰：北京大学国家发展研究院教授，北京大学法律经济学研究中心联席主任）

安全问题

全国社会治安综合治理创新工作会议要求强化网约车日常 监管保障乘客安全

中央政法委有关负责人日前在全国社会治安综合治理创新工作会议上表示，对网约车等产品共享领域存在的隐患，要在坚持改革方向前提下，健全身份资格、车辆状况、劳动协议等审核制度，落实安全防范措施，强化日常监管，促进市场公平竞争，保障乘客安全。

交通运输部副部长刘小明在这次会议上在介绍推动网约车规范发展时表示，要建设中央层面的网约车监管信息交互平台和各地网约车监管平台，通过信息化手段全面实时掌握驾驶员身份、车辆运行轨迹等情况，第一时间发现问题、消除隐患，保障乘客安全，有效防范风险。同时，加强与发改、工信、公安、网信、银行、税务等部门的协作配合，建立工作机制，通过事前准入把关、事中动态监管、事后服务评价和信用监管机制，实现对网约车的全过程监管。（2016-10-13 法制日报——法制网）

网约车：便利背后隐患多

网约车存在哪些隐患

一是既有的市场生态被打破，出租车行业颇有怨言。但随着电召平台的强势介入，目前出租车行业良好运行的状况正承受冲击，工作时间不减，收入却下降。

二是前期把关不严，隐藏安全隐患。网约车多为私家车，其车况、安全性能状况无法保证。

三是偷逃税费给国家税收带来损失，并造成不公平竞争。给国家造成经济损失，而且网约车平台也没有社保等负担，对合法经营的车辆形成不公平竞争。

此外，由于乘客与专车之间关系不明确，合法权益也难以保障。

引导网约车健康发展

建议相关部门尽快完善法规政策，建立联动机制，对网约车加强管控，引导其健康发展。

完善法规政策，实现有法可依。相关部门宜尽快出台规范网约车发展的指导意见，或在更高层面出台规范，以便各地尽快制定具体的实施办法，让执法部门有法可依。

建立联动机制，强化多方监管。网约车涉及部门众多，亟须构建部门联动机制，发挥交通、公安、工商、税务等部门在调查取证处罚等方面协调作用，将网约车置于有效监管之下。

网信部门对网络平台被查处后仍不整改的，应依照有关法律规定，予以屏蔽或取消网络注册。

设置准入门槛，规范合法运营。同时，可对专车设置统一外观标识，方便群众识别，接受社会监督。(2015-10-03 半月谈网)

网约车安全：标准来约束技术再“加持”

网约车作为公共交通服务的一部分，必须将公共安全放到首位，其次再谈体验感与便捷性。

提高司机、车辆准入门槛，加强实质审核是保证网约车乘客安全的第一步。

中国互联网协会分享经济工作委员会近日联合滴滴出行发布了**移动出行驾驶员人员禁入标准**，规定三大类的违法犯罪记录以及精神病人员都将被一票否决，禁止进入移动出行平台。平台注册司机和车主信息真实有效，政府监管要及时准确。

网约车安全的关键还在于构建政府、社会、企业、个人信息共享机制。政府应该把相关信息,如司机无犯罪、吸毒记录、车辆年检结果等提供给约车平台。相关部门应尽快制定出台完善的网约车监管条例,让网约车行业有法可依。

在建立标准之外,互联网技术实现的安全保护举措,带动移动出行行业逐步规范安全发展。各网约车平台采取了技术创新来为出行安全提供保障。如滴滴出行的采取的“行程分享”、“车型一致”等安全措施。易到建立人脸识别功能,“扫脸”签到;利用大数据为每位司机进行行为画像,刻画司机的信用状况。

网约车该如何保障乘客安全?

目前无论从对司机的进入门槛和日常监管看,还是从对车辆的管控看,B2C模式网约车服务的安全性,都要优于C2C模式网约车。

去年10月,交通部公布《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》并向社会征求意见,对网约车司机和车辆进入运营规定了比较严格的条件。要求司机应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,经考核合格取得预约出租车汽车驾驶员类别的从业资格证;车辆使用性质登记为出租客运,需要取得出租汽车类别的《道路运输证》,等等。按照上述规定,私家车加入网约车运营,一是司机需要获得网约车服务从业资格证,进入门槛明显提高;二是车辆需要变更登记性质,报废年限从“无期限”缩短至8年。

正式颁行的《暂行办法》将保留对网约车司机和车辆规定的严格条件,主要是为提高司机和车辆进入网约车服务的门槛,加强对司机和车辆进入运营的审核和监管,强化对乘客人身财产安全和出行安全的保障,最大限度避免司机侵害乘客之类恶性事件发生。(2016-07-28 北京青年报)

他山之石

国外如何管理规范网约车

英国伦敦

司机申请执照需经历严格审查

伦敦,私家车想要从事载客,司机本人已运营的车辆需要向交通局申请执照,

拥有执照的人和车才可以从事这一行业。

对于司机而言，申请者必须年满 21 周岁，拥有合法驾照且驾龄在 3 年以上，同时还必须“拥有在英国生活、工作的合法身份”；同时，交通局还要求申请者必须品行良好，为证明这一内容，申请者需要接受犯罪纪录查询，无纪录者方可申请，此外，申请者还需身体健康，并接受必要的体检。

只有符合上述条件的人员，才可以申请执照。申请执照时需要在交通局的官网上注册账户，之后填写一系列表格。同时，申请者还必须通过一项关于有关伦敦地形路况等信息的测试，只有导游以及此前通过过此类考试或出租车司机测试的人，才可以免于此项测试。申请者还需缴纳大约 300 英镑的申请费用，包括一些表格的工本费以及各项测试的费用等。交通局还规定，获得执照的司机，必须佩戴相应的徽章，且必须无偿搭载残疾人。

为了保证出租车市场的有序运作，在路段管理上，伦敦也有一些因地制宜的做法，像是公共汽车专用道，黑色出租车可以分享。另外在火车站或是机场，也有专门为黑色出租车（伦敦传统出租车，外观为黑色）停靠接客的路段。而这些地方，网约车都不能占用。同时，出租车可以招手即停，而网约车则只能通过事先预订。

美国纽约

新规定定义为“运输网络公司”

在纽约，私家车想要从事载客服务，同样需要向纽约交通部门申请执照。按照要求，执照的申请者必须年满 19 周岁，且从最新一次违章记录之后的 15 个月内，驾照扣分不得超过 5 分。

在申请时，需要向交通部门提供自己的驾照以及各项相关文件，包括驾驶技能证书等，同时还需完成药物测试，并前往相关部门录入指纹，申请者还需要接受一系列的培训课程，包括如何向残疾人提供服务、判断是否存在人口贩卖等内容，并完成一项共计 24 小时的课程。在申请者提交完表格后，交通部门将会对申请者的背景情况进行评估，包括其违章驾驶状况以及是否存在违法行为等。同时，司机还必须持有购买的合格保险以及有效登记的当地车辆。

在纽约从事网约车服务的司机，都必须拥有这一执照。纽约交通部门也在 2015 年 6 月出台了一项新的规定，将从事网络约车服务商定义为“运输网络公司”。按照规定，私家车辆加入网约车平台公司且在提供服务之前，必须依照规定完成包括 19 个车辆部件的全面安全检查。此后，平台公司有义务确保车辆每

年接受同样的检查，并保留检查记录以供审查。同时，禁止重度改装的车辆用于网约车运营。

美国很多个州目前已经认可了网约车的合法地位，对于从事该行业的司机也有相关的要求，但并没有特别要求司机必须是本地人或者类似的要求。

印度新德里

联邦政府可以制定最高限价

2015年10月，印度交通运输部发布了《网约车监管指导意见》。按照这份指导意见的要求，网约车平台的所有车辆不能巡游揽客，即将约租与巡游分类进行管理。同时，要求这些平台须具备足够的服务能力，如必须设置全天候的呼叫中心、必须建立司机培训项目(包括行业法规、交通安全、劳动法、服务技能等)。

此外，载客的私家车辆必须拥有在运营区域的营运许可、包括第三者责任险的商业保险、车辆定位设施、通用认证计量设施(交通运输部另行制定技术标准确保不同平台、不同地域间可以通用)。同时，车辆必须携带急救箱，地方有要求的应安装紧急安全按钮。定位设施要能记录司机的驾驶时间以确保安全驾驶，平台不得强制最低上线和驾驶时间，但最高工作时间不得违反法律规定。

按照意见要求，在新德里从事网约车行业的司机必须获得运营驾驶从业资格或其它法律规定的资质(如公共服务许可)，公安部门开具的司机核查报告、司机2名家庭成员的联系方式。

指导意见还规定，联邦政府或监管机构可以制定最高限价。

说法

美国专家：未来管理体制或合二为一

随着网约车服务在世界各地的陆续兴起，传统出租车行业正在面临极大挑战。虽然面临出租车行业的不满，但是大多数民众都已经感受到网约车服务的便捷，政府部门仍会因禁止网约车服务而面临来自民众的压力。

目前，不少地方都在陆续完善对网约车的管理，大多数情况下，政府部门都是将网约车与传统出租车分开，采用两种办法分别进行管理。不过，格里菲斯认为，目前还无法断言网约车的未来会怎样，或许随着管理办法越来越详尽，这两种不同的管理体系最终可能会重新合二为一。(2016-10-17 京华时报；2016-08-05 沂蒙晚报)

美国网约车严准入重监管

司机和车辆准入皆严格

到目前为止，美国至少有 23 个州承认网约车合法。

在网约车司机和车辆的准入方面，美国各地方立法机构有着相当严格的要求。虽然司机和车主无须向政府或监管机构提出申请，但是对加入平台公司的私家车及司机的安全核查却相当严格，立法还对车辆和司机的责任保险提出了具体要求。

首先，在司机准入方面，申请从事网约车的司机必须具备以下条件：年满 21 岁；接受过专门驾驶技术培训，拥有合格有效驾照并具有较为娴熟的驾驶技术；通过了全国刑事背景审查和驾驶记录核查；持有购买的合格保险以及有效登记的当地车辆。有些州要求司机必须具 3 年以上的驾龄。

其次，在车辆准入方面，法律规定私家车加入平台公司且在提供服务之前，必须依照规定完成包括 19 个车辆部件的全面安全检查。此后，平台公司有义务确保车辆每年接受同样的检查，并保留检查记录以供审查。禁止重度改装的车辆用于网约车运营。有些州的立法规定，运营车辆在开始服务前的 90 日内须通过权威认证机构的全面安全检验，以后每年都要接受检验；车辆应当是不超过 8 座（包括司机）的四门车辆。在开始服务前，车龄不超过 10 年；即便新车，服务时间也不能超过 12 年。

第三，保护乘客利益。美国各地方立法机构对网约车司机及车辆的准入要求及监管，本身就是对乘客安全及利益的保障举措。此外，各州的法律对车辆保险也有着不同规定。加州立法规定，加入平台公司的车辆在提供服务时就每件与车辆和司机有关的事故享有保险金额不低于 100 万美元的商业责任保险，并要在平台公司的手机和网站上公示。科罗拉多州的法案要求每名司机要为其车辆购买不低于法定限额的责任保险。在同意司机加入网络平台服务前，平台公司应对司机购买此项保险的证据加以审核。此外，在涉及网约车的《2014 年雇用车创新修订法》（以下简称“创新法”）中，对责任保险规定了详细的标准，力求消除任何保险空白地带。

政府与网络平台合作监管

根据美国各州的法律，网约车不设数量和运价管制。首先，在欧美大多数地方，传统的电话约租车都没有数量和运价管制。其次，在预约出租车服务市场上，乘客能够获取较充分的信息，能够对不同派车机构的车辆、服务和价位作出比较和鉴别。因此，信息不对称的问题小到可以忽略不计，对网约车就更加没有必要

实施数量和运价管制。但华盛顿特区立法机构推出的《创新法》规定，网约车服务在政府宣布进入紧急状态的情况下，其运价须依法接受管制。

按照立法，美国网约车的运营及安全监管基本由政府和网络平台合作实施。政府制定车辆、司机和保险的准入标准，网络平台承担落实标准的义务和责任。首先，政府根据本州法律，制定车辆、司机和保险的准入标准，同时对网络平台的运营予以适当规范；其次，网络平台在开始商业运营前，必须向监管机构申请政府许可；第三，在取得许可后，平台公司必须按照政府制定的车辆、司机和保险详细准入标准和运营要求等承担管理车辆和司机准入以及日常监管的运营管理责任。

另外，华盛顿特区的《创新法》对于弱势群体的保护有较为详细的规定，平台公司不得对残障人士乘坐网约车增加收费；网约车服务司机在车辆条件允许的情况下须装载残障人士的代步器械。法律还要求，所有平台公司应在 2016 年 1 月之前，确保在其网站和手机 App 上提供盲人、聋人、有严重听力障碍人士可用的软件设置等。

平台公司对事故负赔偿责任

在乘客信息保护方面，华盛顿特区的《创新法》不仅要求平台公司每年要向出租车委员会报告和证实运营人合规营运，出租车委员会有权调查和复制平台公司有关消费者保护的数据资料。一旦发现问题，出租车委员会有权对平台公司和运营人的违法行为查处和处罚。

对于事故后责任的承担，美国科罗拉多州的法律规定包括：平台公司对一起事故的保险赔付额度应不低于 100 万美元；二是司机如果登录了平台，但尚未提供预约服务，这一情形下如发生交通事故，平台公司对每起事故中的每个人至少承担 5 万美元保险赔付责任，对每起事故承担不低于 10 万美元的赔付责任，并对每起事故中因使用车辆而造成的财产损失，承担不低于 3 万美元的赔付责任；司机未登录平台或者司机登陆了，但是未在平台运营的时段内，平台公司不为司机的行为承担责任，相关责任则由司机来承担。（2016-08-15 经济日报）