

信息参考

聚焦《网约车》

专题信息

01

2017



广西北海市图书馆主办

2016年12月25日

尊敬的读者：

本产品为内部资料，属于非卖品；所有文章均摘自公开媒体，仅供参考。

主办单位：广西北海市图书馆

编辑出版：广西北海市图书馆文献信息部

主 编：李道海

副主编：陈宗雁

编 委：莫 雯 温焕鑫

地 址：北海市北海大道4号

邮 编：536000

电 话：0779-2022796

传 真：0779-2038155

电子邮箱：bhlib@163.com



北海市图书馆二维码



超星移动图书馆二维码



微书房二维码

目录

CONTENTS

热点聚集

网约车的认知.....1

“铁路+网约车”方便出行每一公里.....6

12306 客户端接入网约车.....8

网约车每年至少年检一次 需购买营运车保险.....9

北上广网约车管理政策出炉.....11

滴滴易到们迅速回应 但真相其实如此.....15

延伸阅读

我们惧怕网约车 如同百年前我们惧怕汽车.....21

网约车平台备战新一轮洗牌.....23

铁总或与滴滴合作 12306 将接入网约车服务.....24

京沪企业合力打造网约车平台.....25

解读南宁版网约车新政.....25

珠海网约车不限户籍限驾照.....32

重庆出租车格局生变.....33

网约车与出租车如何融合？.....34

受网约车冲击 的哥叹运营困难.....38

网约车出事故谁应担责？.....40

如何解决网约车事故保险“理赔难”？.....45

国外政府如何对待网约车.....52

热点聚焦

网约车是网络预约出租汽车的简称。在构建多样化服务体系方面，出租车将分为巡游出租汽车和网络预约出租汽车。^[1]

2016年5月31日，教育部、国家语委在京发布《中国语言生活状况报告（2016）》，“网约车”入选十大新词。^[2]

2016年7月28日，为更好地满足社会公众多样化出行需求，促进出租汽车行业和互联网融合发展，规范网络预约出租汽车经营服务行为，保障运营安全和乘客合法权益，交通运输部联合公安部等七部门公布《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》。^[3]

2016年11月2日，首汽约车宣布60辆多功能车正式上线运营，乘坐轮椅的客户可以利用网约车APP预约这些多功能车，这批车辆也成为北京首批无障碍网约车。^[4]

网约车的认知

词语来源

2015年6月3日，济南永昌出租车公司爱民车队的队长的姐刘铭娥与另一位出租车公司老总一起坐高铁去北京，参加由交通部组织的深化出租汽车改革初步思路会议。来自全国6个地方的出租车司机和出租车管理人员到会。据济南参会出租车司机代表回忆，深化出租汽车改革初步思路中，提到将构建多样化服务体系，建立互联网叫车按车型定价，车辆手续必须齐全，车辆都要有营运证等初步内容。

北京、上海、义乌、西安等5个城市的出租车行业代表，每个地方都是2名，1名是出租车司机代表，另外1名是出租车公司老总。”

[1] 出租车将分“巡游”与“预约”两大类. 北京日报 2016-07-29

[2] 年度十大网络用语公布 "为国护盘"等入选. 网易新闻 2016-05-31

[3] 合法了！符合这些条件的私家车可转为网约车. 凤凰网 2016-07-28

[4] 北京首批无障碍网约车上线运营 是否会“昙花一现”. 北京青年报 2016-11-05

刘铭娥说，开会时，出租车司机代表是一组、出租车公司老总是另一组，分开开会，会议有交通部部长参加。^[1]

在构建多样化服务体系方面，出租车将分为巡游出租汽车和网络预约出租汽车，专车简称网约车，巡游出租汽车喷涂安装专门的出租汽车标识。促进移动互联网与出租汽车融合发展，引导巡游出租车提供电召预约服务。建立互联网叫车，互联网叫车按车型定价。车辆必须手续齐全，车辆要有营运证，司机也要有上岗资格，但不允许巡游，禁止私家车加入。^[2]

作弊现象

2016年9月23日，经初步核实，全国已有3万余名司机购买、使用该作弊软件，造成该约车公司600余万元的经济损失。不少车主是通过网络QQ群购买了一种名为“升级网约车软件”或“触屏精灵”的作弊器软件，使用这种软件对该网约车公司的计算机系统进行干扰，从而对派发的行车请求进行“拒单”和“挑单”。

此类作弊软件是一个APP，使用起来非常方便，就是在司机手机上同时打开网约车的APP以及作弊的APP，一旦两个软件对接，司机就可以更改各种数据，包括里程、计费等等。

2015年网约车平台给司机的补贴在高峰期高达双倍，其余时间的补贴也达到1.5倍。为了能拿到这些高额的补贴，一位网约车司机花费数万元购买了众多的设备，注册了几十个网约车账号，并开通多个信用卡账号，利用作弊软件，虚构行程里程，把自己虚拟的乘客端的账户钱支付到自己注册的司机端的账号里面，加上网约车平台的高额补贴，在不到6个月时间里，竟然获得了高达上百万元的收益。^[3]

管理办法

2016年7月28日下午3点，国务院新闻办公室将举行发布会，交通部、公安部、国家质检总局等部门有关负责人将介绍《关于深化

[1] 济南的姐赴交通部提改革建议 出租车将分巡游车和网约车. 大众网 2015-06-04

[2] 济南的姐赴交通部提改革建议 出租车将分巡游车和网约车. 山东新闻网 2016-06-01

[3] 网约车司机作弊半年赚百万. 新浪网 2016-10-07

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管理暂行办法》（以下简称《暂行办法》）的相关情况，并将公布修改后的正式实施内容。

新规解读

先后酝酿两年之久的出租汽车改革及网约车新政方案已揭开面纱。最令人关注的是，网约车合法地位获得明确。网约车合法化后，满足条件的私家车可按一定程序转为网约车，从事专车运营。此外，鼓励私人小客车合乘。新政于 11 月 1 日起实施。

一图读懂网约车新政^[1]

[1] 人民日报、腾讯视频 2016-08-22



私家车能不能作网约车?

可以, 但要满足一些条件

- 1 7座及以下乘用车
- 2 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 车辆技术性能符合运营安全相关标准要求

符合上述条件的车登记为预约出租客运, 取得《预约出租汽车运营证》。



私家车登记为网约车, 8年强制报废?

情况1

网约车行驶里程达到**60万千米**时强制报废



改啦

情况2

行驶里程**未达到60万千米**, 但使用年限达到**8年时**, 退出网约车经营, 不强制报废。



当网约车司机有啥要求？

- 1 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**
- 2 
交通事故犯罪 危险驾驶犯罪 吸毒 饮酒后驾驶
最近连续**3个记分周期内没有记满12分记录**
- 3 无暴力犯罪记录 
- 4 所在城市人民政府的其他规定

满足上述条件才能取得《网络预约出租汽车驾驶员证》

网约车出了事故，平台要负责吗？



明确规定
网约车平台公司承担承运人责任，应当保证运营安全，保障乘客合法权益。

网约车价格战还会重现吗？





“铁路+网约车”方便出行每一公里^[1]

铁路与网约车人们都很熟悉，虽然说都是服务于人民群众们出行，但是两者服务范围不同，因而在人们观念中它俩联姻还是不可思议。随着互联网快速发展和广泛应用，铁路部门不断探索服务好旅客出行每一公里，开发相应软件，让铁路 12306APP 功能更全，使铁路与网约车走到一起，共同打造旅客出行“一站式”服务，让旅客出行更加便捷。

12月1日起，首汽约车宣布成为中铁 12306 客户端开放接口后的首个出行服务合作方，即用户使用 12306 客户端购买火车票时可以直接预约首汽约车车辆。目前首汽业务范围已经覆盖国内 33 个一二

[1] 人民网·内蒙古频道 2016-12-16

线主流城市，服务着数百万中高端出行用户。铁路是人民群众出行首选交通工具，尤其是高铁动车组及城际列车公交化开行，更是让人们在城际间、地区间出行越来越方便，但是当旅客在到站出站后，如何快速到达目的地就是一个问题，尤其是乘坐高铁动车组商务旅客，时间对于他们来说非常可贵，可是在客流量比较大车站，出站后打车就是一个问题，因而人们都希望出站后就能够顺利打到车，在提高效率情况下，实现效益增长。当铁路部门与像首汽这样网约车联手后，就会发挥各自优势，取长补短，使旅客出行最后一公里问题迎刃而解。

每个人出行，都希望出行的路非常便捷，尤其是到了陌生地方不再茫然。“互联网+”广泛应用，将铁路、公路及网约车能够有机结合起来，共同接力快速完成旅客出行全过程。12月1日，当我们打开铁路12306APP客户端并更新后，在网页上方增加了“正晚点”“温馨服务”“起售时间”“约车”四个功能按钮，既新颖又感到温馨。这新增的四个功能按钮，每一个都与旅客出行息息相关。就拿“约车”功能按钮来说，就是铁路部门通过12306平台为旅客和首汽约车公司牵线搭桥，让旅客在购买火车票时，就能够与首汽约车平台约好你下火车后需要乘坐的汽车，这样就为旅客出行节约时间，提高了效率。

虽然说现在铁路为旅客牵线搭桥网约车平台只有首汽约车，首汽约车覆盖面也有限，但是随着铁路12306APP进一步完善和优化，会与更多网约车平台牵线搭桥，实现运输资源合理配置，消除旅客出行最后一公里困扰。

随着市场经济快速发展，随着人民群众生活水平不断提高，随着铁路网不断完善，踏上旅程的人会越来越多。同时随着互联网快速发展及渗透到生活方方面面，单一交通运输方式是不能够满足旅客出行个性化、多样化需求，因而各种交通运输方式需要实时融合，共同承担起畅通旅客出行渠道职责。我们应该相信，在不久将来，“互联网+”会让更多运输方式融合在一起，接力完成旅客出行全程。

12306 客户端接入网约车^[1]

近日，中国铁路官方手机购票软件——12306 客户端再度优化升级。新版 12306 客户端不仅开通了“选座功能”，还在首页加入了“正晚点”“温馨服务”“起售时间”“约车”四个功能按钮。其中“约车”功能颇受业内人士和市场的关注。从 12 月 8 日起，广大乘客可通过“约车”功能用滴滴出行呼叫出租车、快车和专车。

据悉，此前国家民航局曾发布《民用机场总体规划规范（征求意见稿）》明确提出，考虑将网约车纳入机场交通规划。此次 12306 客户端接入网约车服务，是 12306 拥抱“互联网+交通”创新意识的体现。业内人士评价，随着网约车身份的合法化，民航、铁路等交通部门纷纷抛出“橄榄枝”，而 12306 显然已经走在了创新开放的最前端。

作为领先的一站式多元化移动出行平台，在全国各地，为乘客提供多样、便捷的服务是滴滴独有的优势。截至目前，滴滴出行已经覆盖了全国超过 400 个城市。无论在哪里，乘客只需打开滴滴出行 App 便可轻松地叫到一辆车。

火车站、机场等大型交通枢纽一直是滴滴关注的出行场景。此次接入 12306 客户端后，乘客在购票时，便可通过“约车”功能叫车，操作更便捷。滴滴也因此能够更好地为前往和离开火车站的乘客服务，进而提高火车站周围的出行效率，有效缓解春运期间火车站附近的交通压力。去年春运期间，曾有 190 万人次使用滴滴顺风车合乘出行。

[1] 中国信息产业网·人民邮电报 2016-12-16

网约车每年至少年检一次 需购买营运车保险^[1]

2016年11月9日，交通运输部发布了《网络预约出租汽车车辆准入和退出有关工作流程的通知》，明确了网约车准入和退出的具体事宜。网约车审核通过后，需将车辆变更为“预约出租客运”。相对的，网约车的年检制度和保险事宜也和私家车不同，具体为五年内网约车每年年检一次，同时需购买交强险、第三者责任险等相关保险。

五年内网约车每年年检一次

交通运输部昨天发布《网络预约出租汽车车辆准入和退出有关工作流程的通知》，根据通知，服务所在地出租汽车行政主管部门依车辆所有人或网约车平台公司申请，对拟从事网约车经营的车辆进行审核。经审核符合条件的车辆，车辆所有人到公安机关办理车辆登记或变更，在受理申请5日内，对已通过出租汽车行政主管部门审核的车辆，登记或变更为“预约出租客运”。

预约出租客运代表了和私家车不同的属性，通知明确了网约车和私家车不同的年检标准和保险情况，具体为：网约车车辆的安全技术检验和环保检验，自注册登记之日起，5年内每年检验1次，超过5年的，每6个月检验1次。网约车车辆投保交强险、第三者责任险等相关保险时，适用于营运客车类保险费率。

网约车辆按规定应退出网约车经营时，服务所在地出租汽车行政主管部门应依法注销《网络预约出租汽车运输证》，并通过信息交换将相关车辆信息向公安机关反馈，供公安机关在车辆所有人申请变更时核验。

网约车公司需上报全套运营信息

近日，交通运输部、工业和信息化部、公安部、中国人民银行、税务总局、国家网信办等六部门联合公布了《关于网络预约出租汽车经营者申请线上服务能力认定工作流程的通知》，申请从事网约车经

[1] 中国新闻网 2016-11-10

营的，应向企业注册地相应出租汽车行政主管部门提交线上服务能力材料。同时，网约车平台需要向主管部门上报全套运营信息。

根据通知，申请从事网约车经营的，应向企业注册地相应出租汽车行政主管部门提交线上服务能力材料。具体包括，具备互联网平台和信息数据交互处理能力的证明材料；具备供相关监管部门依法调取查询相关网络数据信息条件的证明材料；提供由国务院交通运输主管部门出具的数据库具备接入交通运输部网约车监管信息交互平台条件的情况说明等内容。

建立全国网约车监管信息交互平台

同时，通知明确将建设全国网约车监管信息交互平台，统一接入网约车经营者的数据，方便网约车经营者与各城市监管平台的信息交换，并实现相关部门间和各部门内部信息共享，提高服务效率，优化营商环境。

网约车平台需要向主管部门报备车辆基础信息、驾驶员基础信息、运价信息、注册乘客信息等全套运营信息。

此外，交通运输部还发布了《关于明确网络预约出租汽车服务许可证件式样的通知》，明确同网约车相关的证件式样。《网络预约出租汽车驾驶员证》要求，“网络预约出租汽车经营者记录”栏应填写相应网约车平台公司，对于接入多家平台公司提供服务的，须分别注明，并由网约车平台公司盖章确认。

北上广网约车管理政策出炉^[1]

21日，北上广正式发布网约车管理细则，北京、上海要求“京车京人”、“沪人沪牌”……

今年7月28日，交通运输部等七部委发布《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》（以下简称《办法》），随后各地进入了细则征求意见、实施的阶段。12月21日，北上广正式发布网约车管理细则，北京、上海要求“京车京人”、“沪人沪牌”，但在车辆标准上进行了放宽；广州则要求本地车牌，但不一定非要求本地户籍。

焦点一：京沪要求网约车司机需本地户籍

21日，北京发布的《北京市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则》要求，网约车司机需本市户籍；身体健康；取得本市核发的驾驶证；从事过巡游车服务的，未被列入出租汽车严重违法信息库；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。

同日，上海发布的《上海市网络预约出租汽车经营服务管理若干规定》要求，网约车司机应具有本市户籍；自申请之日前1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，无被吊销出租汽车从业资格证的记录；截至申请之日，无5起以上道路交通违法行为逾期尚未接受处理的情形。

广州发布的《广州市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》规定，网约车司机需具有本市户籍或者已在本市办理居住证；具有本市核发的驾驶证；具有初中毕业以上文化程度；身体健康。

《办法》中规定，网约车司机需具有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，无暴力犯罪记录等，最近连续3个记分周期内没有记满12分记录。北上广网约车实施细则对此也均作了相关要求。

[1] 中国新闻网 2016-12-22

焦点二：三地要求网约车挂本地车牌，京沪放宽车辆标准

从北京、上海、广州发布的网约车管理细则看，与此前发布的征求意见稿一样，三地均要求网约车是本地车牌。北京和上海的细则放宽了车辆标准，广州对车辆标准更加细化。

具体来看，相比征求意见稿，北京降低了车辆排量、轴距、车长等方面要求，将网约车辆原标准“车辆排量不小于 2.0L 或 1.8T”调整为“车辆排量不小于 1.8 升”、“车辆轴距不小于 2700 毫米”调整为“车辆轴距不小于 2650 毫米”；“7 座乘用车排气量不小于 2.0 升、轴距不小于 3000 毫米、车长大于 5100 毫米”一条中取消了“车长大于 5100 毫米”的限制性条件。

上海也降低了车辆标准，将“燃油车辆轴距在 2700 毫米以上，新能源车辆轴距在 2650 毫米以上”修改为“网约车车辆轴距不低于 2600 毫米”，且不再区分燃油车辆和新能源车辆。

广州实施细则和此前发布的征求意见稿相比，要求更具体、细化。规定网约车车身长度不小于 4600 毫米，车身宽度不小于 1700 毫米，车身高度不小于 1420 毫米，配置防抱死制动系统 (ABS)、前排座位安全气囊和前、后座安全带，排量不小于 1750 毫升。新能源车辆，车身长度不小于 4600 毫米或者车辆轴距不小于 2650 毫米，车身宽度不小于 1700 毫米，车身高度不小于 1420 毫米，配置防抱死制动系统 (ABS)、前排座位安全气囊和前、后座安全带，配置电子制动力分配系统 (EBD)。其中，插电式 (含增程式) 混合动力车辆，还应当满足纯电动续驶里程不低于 100 公里的条件。

根据《办法》，网约车车辆需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；行驶里程达到 60 万千米时强制报废，行驶里程未达到 60 万千米但使用年限达到 8 年时，退出网约车经营。北上广此次实施的细则对此也作了相关要求。

焦点三：网约车不能“扫马路”，这些地方不可去揽客

中新网梳理发现，同《办法》相比，此次北上广实施的细则对网约车服务范围规范更细化。如北京规定，网约车应该在允许停车的地点等候订单或乘客，不得巡游揽客和在巡游车调度站排队揽客；通过网约车平台提供电召服务的巡游车，遵守巡游车管理的相关规定。

上海规定，网约车平台不得发布机场、火车站巡游车营业站区域内的召车信息；网约车司机不得巡游揽客，不得在机场、火车站巡游车营业站区域内揽客。

广州规定，网约车不得巡游揽客；不得进入巡游车专用候客通道、站点轮排候客、揽客。

《办法》中给网约车经营服务定义时就指出，网约车服务是指以互联网技术为依托构建服务平台，整合供需信息，使用符合条件的车辆和驾驶员，提供非巡游的预约出租汽车服务的经营活动。

多地“酝酿”网约车管理细则多数要求本地车牌

《办法》中指出，各地可根据《办法》结合本地实际制定具体实施细则。9月底开始，多地陆续发布了网约车管理细则征求意见稿，向社会征求意见。

中新网梳理发现，在省会和首府城市、直辖市中，广州、天津、重庆、南京、合肥、成都、武汉、兰州、长沙、呼和浩特、石家庄、沈阳、西安、贵阳、南昌、济南、郑州、南宁、昆明、长春、哈尔滨、海口、西宁等地已出台征求意见稿向社会征求意见。

杭州、福州网约车管理细则已经开始实施，部分地级市也出台并开始实施，如福建泉州、莆田等。

具体看，各地要求差异较大，部分城市对网约车车辆轴距、排量等方面做了要求；对非本地户籍司机、非本地牌照车辆也做了限制。一个共性是，多地省会城市管理细则征求意见稿中都要求网约车需挂本地牌照。

也有部分城市政策较温和。比如贵阳在网约车征求意见稿中对网

约车车辆没有任何轴距、排量的要求，只限定贵阳本地牌照，车龄不超过3年，车辆购置价格不低于贵阳市中心城区巡游出租车价格。

以后坐网约车需要知道这些

《办法》规定，网约车平台需保障乘客合法权益；为乘客购买承运人责任险等相关保险；合理确定网约车运价，实行明码标价，并向乘客提供相应的出租汽车发票。还规定，网约车平台应该保障乘客的个人信息安全，相关数据不得外流，如发生信息泄露，需采取及时有效的补救措施。

在北上广实施的网约车管理细则中，对乘客的保障更加具体。如北京规定，网约车应严格按照网约车平台生成的订单提供运营服务，不得拒载或中途甩客；网约车司机应主动提示乘客使用车内服务设施。

上海规定，对驾驶员造成重大安全事故，发生侵害乘客利益、扰乱营运秩序等行为，网约车平台公司应当按照市交通管理部门的要求，依据相关管理制度，采取暂停承接业务、注销平台注册等措施。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。

广州规定，网约车需为乘客购买保险金额不低于100万元的承运人责任险，保证车辆具有营业性机动车交通事故责任强制保险，鼓励车辆购买营业性第三者责任险和乘客意外伤害险等保险。

滴滴易到们迅速回应 但真相其实如此^[1]

11月1日，由交通运输部、工信部等七部委联合发布的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》（以下简称《办法》）正式实施，而这也是首部实施的网约车管理办法。

从更宏观的角度看，这应该是新商业模式推动出的网约车首次获得了政府认可的合法地位，也有一些人将其称为新出租车 2.0 时代。但一纸公文是否直接决定了网约车的未来，目前还有很多的变数。

《办法》先行，细则自定

从目前来看，最受瞩目的一线城市如北上广深仍然处在 10 月份那次征求意见稿的进度中，截至今日没有任何更新的消息。根据滴滴方面反馈的消息，目前具有代表性的正式执行细则仅有杭州、宁波两地。

大体上他们放宽了网约车的准入门槛，并给出了过渡期。

而其他城市所公布的细则中，均包括了 7 月 28 日所公布的《办法》对各地网约车细则的基础要求：

比如说《办法》明确了：驾驶网约车的司机需具有 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，无暴力犯罪记录、最近连续 3 个记分周期内没有记满 12 分记录等。

而网约车车辆则需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；行驶里程达到 60 万千米时强制报废，行驶里程未达到 60 万千米但使用年限达到 8 年时，退出网约车经营。

而针对网约车平台，如果经营则需要先向经营区域向相应的出租汽车行政主管部门提出申请，需要递交《网络预约出租汽车经营申请表》、企业法人营业执照、投资人等相关信息。网约车平台还需承担承运人责任，应保证运营安全，保障乘客合法权益。还应记录驾驶员、

[1] 新浪科技 2016-11-02

约车人在其服务平台发布的信息内容、用户注册信息、身份认证信息、订单日志、上网日志、网上交易日志、行驶轨迹日志等数据并备份。

在这个《办法》的基础规则上，各地网约车征集意见细则因城自定，我们可以简单理解为在这个基础上增加一些限定细节，如北上津等地网约车司机需要当地户籍，四川乐山、自贡以及湖北襄阳等地网约车司机也需要当地户籍。

虽然在全国已公布了征求意见细则的 58 个城市中，是否需要当地车牌也算作一个要求，但如果当地细则中没有限制网约车司机必须为当地户口，其都可以通过租车来解决当地车牌的问题。

除此外，在这些出台细则的城市中，汽车价格、轴距、排量以及车长也会成为限制汽车成为网约车的几个因素。比如北京出台的征求意见细则最为严厉——需要 2700mm 轴距、排量必须为 2.0L 或 1.8T 以上。在此前政府和汽车主机厂号召汽车节能减排的前提下，这差不多将大部分 A 级别汽车挡在政策之外。

而广东中山汽车价格方面的规定最为严厉，需要网约车车辆价值大于 18 万；广州江门以及山东青岛则规定车长大于 4.8 米，而广州规定车长大于 4.6 米。

截至目前，各地网约车细则已经进入了征求意见的收尾阶段，『京户京车』等类似要求引发了行业诸多热议，但从目前来看，业内人士认为最后公布实施的正式细则应该也不会有太大调整。

新政实施第一天，各家公司如何回应？

《暂行办法》实施第一天，各家出行公司也在第一时间进行了公开回应。我们能看到大体上主要回应可以概括为两点『积极配合有关部门』、『但因各地正式管理办法还未公布，将会进一步与各级部门主管部门沟通』。

滴滴：

交通部等七部委联合发布的《网络预约出租汽车经营服务管理暂

行办法》将于 2016 年 11 月 1 日起施行。

在过去三周各地网约车实施细则征求意见期间，我们积极与各地主管部门沟通汇报，梳理了具体意见。我们会进一步与各级主管部门沟通交流，争取使民众出行得到最大满足。

目前，各地陆续颁布了正式实施细则，不少地方的细则在广纳民意的基础上做了很多修改和完善。在新的政策环境下，我们将积极配合有关部门，加强规范管理，提升安全和体验，用科技持续推动行业变革，为城市智慧交通贡献力量。

神州专车：

《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》将于 2016 年 11 月 1 日起施行，意味着网约车获得合法地位，同时明确由各地方主管部门负责具体实施。

部分城市已出台网约车细则征求意见稿，但正式管理办法尚未公布。待各地细则公布后，我们将按照具体要求做调整和改进。

目前，神州专车的车辆均是本地牌照、B 级以上的车辆，大部分都是新车，基本符合各地网约车对车辆的要求。

神州专车从成立之初起，始终严格按照交通运输部的监管精神开展高品质、差异化的网约车服务，所有车辆全部符合要求，全部司机都经过细致筛选、认真培训和严格管理。

易到用车：

交通部等七部委联合发布的网约车《管理办法》于 11 月 1 日起正式实施。之前，部分城市也公布了地方政策的征求意见稿，但正式文件和具体的实施细则尚未公布。

易到自 2010 年成立，始终坚持中高端商务定位，与《管理办法》“高品质定位、差异化经营”的发展定位高度契合，也注重在车辆车型、用户群体、服务品质、客单价格等方面与传统出租车形成差异互补关系。网约车新政给予了行业合法身份地位，也对行业提出了更高

的要求。易到始终积极倡导依法合规经营，易到正按照新政的要求积极开展资质申请，并对现有业务进行科学优化，采取了全国线下验车、开展司机背景核查、组织线上线下教育培训等一系列措施，注重提升用户体验，为用户提供更加安全、便捷、优质的出行服务。

执行、过渡期的变数

从目前来看，尽管《办法》规定的一些要求已经开始实行，但正式确认的网约车细则仍处于尚未正式出台的状态。

从优步中国（现滴滴出行）公关部给出的回复来看，『目前也只是是一些城市正式发文，比如杭州、宁波。其他城市的细则还未正式下文。』

在这个回复之前我的问题是『京户京车这种规定之外的汽车，它们是否被强制下线了？』，所以他更想表达的是执行方面还不是特别清晰，目前可能还处于试探的阶段。

不过细则一事这倒是实情。比如目前正式确认出台细则的有杭州、宁波两地。值得关注的是杭州、宁波两地都算是降低了网约车驾驶员的准入门槛，比如说『在本市取得浙江省居住证 6 个月以上，或在本市取得浙江省临时居住证 12 个月以上。』

宁波方面也召开了新闻发布会，提出了 4 个月的过渡期——而过渡期内将加快清理不符合条件的车辆和驾驶员。

从虎嗅统计的一份当日平台出车情况来看，平台方并没有强制下线征求意见规定之外的汽车和司机：

1、今天，各个平台还和此前一样运营，没有出现对外地牌照等不符合新规的车辆进行下线的举措，优步甚至在今天提高了对司机的奖励，鼓励出车。

2、神州专车开始要求北京司机办理居住证，与滴滴合作的租赁公司在最新招聘中要求具有北京户口。

我们从滴滴内部得到的消息同样是，『在这方面还没有特别强调

执行，交通（部门）也没有特别强调（新规）会在今天强制执行。』

舆论反制？

做着出行生意的公司和政府的一纸公文正在博弈。

根据之前网络上的一些数据，出行市场最大公司滴滴在京营运车辆中符合新规要求的仅为 1/5；在上海运营的 41 万司机中，拥有上海户籍不到 1 万人。

如果滴滴按照网约车新规要求，这一纸公文大概将直接裁掉滴滴在一线城市的 1/10 的汽车保有量。

反而在今日杭州新规下达之后，这一公布竟引来了不少公司以及用户的呼声，他们希望放宽一线城市这些地区关于『京户京车』『沪籍沪车』的类似规定。

而 10 月份北京公布相关征求意见细则后，滴滴也发布了一份官方回应，表示『大量的网约车司机将面对失业打击，成为社会闲散人员，重新寻找工作，或将造成群体性危机和社会不稳定因素。』

不过这份声明又迅速被删除。而从滴滴今天的回应来看，他们表示出『进一步与各级主管部门沟通交流，争取使民众出行得到最大满足。』

关于征求意见细则的舆论能不能左右政府的一纸公文还不能确定，但这可能是滴滴们更想看到的结果。

未来可能存在的地下江湖

从司机出逃到网约车数量减少，最后是用车价格飙升。开网约车的人越来越少，用网约车软件的人只会更少。对于出行公司而言，这听起来基本全是坏消息。

从企鹅生态发表的一篇评论来看：

滴滴有可能会重回地下状态，大部分专车和快车将在不合规情况下运营。

滴滴自成立以来，大多数时间段其实都是在不合规情况下运营的，

现在只是回归过去常态。对于程维这些原始高管来说，这是个“回山上打游击”的事。

不过出行市场已不同于往——不论是规模、市场成熟度还是市场玩家数量，从这方面看一些分析认为新规很有可能会坚决落地。

分析认为，在发达城市网约车的渗透率已经很高，大众已经形成网约车出行的习惯，而新规一旦从严，网约车市场会发生巨大变化，同样会加快促进网约车服务走向高端差异化竞争。

滴滴们可能选择重回监管之外？那么市场将会再度复杂。

黑车、快车、网约车及出租车行当，新旧利益集团的竞争还会一直持续。

延伸阅读

我们惧怕网约车 如同百年前我们惧怕汽车^[1]

在 19 世纪末的伦敦街头，会看到这样一个奇怪的场景：一辆设计难看且“爬行”缓慢的铁家伙在街道上，被一辆辆轻巧的马车轻松超过。就在铁家伙正前方不远处，还会站着一个手持红旗的男子，为这铁家伙确认前方可以继续通行。

没错，我们刚刚提到的铁家伙就是汽车刚刚问世的样子。那时候，在伦敦和纽约这样的大城市里，马车是交通出行的最大服务产业，伦敦全城 200 万人口里有近 10 万人口都依靠马车行业维持生活。更何况刚刚问世的汽车从设计和使用上都还比较原始，尽管速度比较快，但噪声大和外形“恐怖”的缺点，常常导致拉车的马受到惊吓，进而引发交通事故。

因此，坐惯了马车的市民视汽车为洪水猛兽。为迎合民众的心理，当时的媒体报社也跟着起哄，他们把汽车称为“魔鬼的车”，他们描述汽车爆炸的惊险场面，坐车的人血肉横飞，借此来恫吓人们不要乘坐汽车。

后面的事情，大家都知道了，汽车成为了这个世界上最重要交通工具。

今天，无论是政府的网约车细则，还是各大网站对网约车日常纠纷的报道，都来源于与之类似的心理，这样的历史故事似乎每隔一段时期就会重蹈覆辙——新的东西总是会被歧视和误解的。

当然故事的结尾，大家又都知道了，那就是新的产业取代了老的产业，原因很简单：因为新的产业还在一直进化，而老产品由于缺乏竞争力，已经无法满足日益发展的生产需求。

随着滴滴吞并优步，逐渐统一国内网约车平台市场，然后开始面

[1] 腾讯大楚网 2016-12-15

临高压政策，从始至终我都相信网约车将会成为主导城市主流交通出行的重要组成部分，同时我也很清楚市场化逻辑的网约车平台，一直以用户体验为先，保持了充满竞争力的水平。

网约车不安全吗？似乎看惯了网上关于网约车司乘纠纷的报道，大家仍然习惯于用老眼光来看待这类问题。包括网约车新政上对车辆的要求，似乎都在渲染一种“网约车需要更安全”的氛围，然而根据北京市海淀区人民法院所提供的数据来看：网约车出行平台上的订单事故比例比例中，网约车的安全性不低于出租车。

然而，关于传统出租车、黑车的安全问题方面，很少受到关注与报道，这样说，“网约车不安全”的不靠谱说法被更大量的传播出去。

在外部监督上，网约车已经走在了传统出租车的前面；在内部上，滴滴平台系统制度的逐渐完善使其成为移动出行的主流。

就在几天前滴滴为完善安全保证，将在武汉落地“猎鹰计划”，即在司机中招募专业调查员，一旦在行驶中有发生事故或司乘纠纷的情况，司机与乘客均可通过城市专线求助，这些专业调查员将在第一时间赶赴现场，迅速帮助处理突发情况。

滴滴出行表示，安全永远是滴滴最为注重与关注的议题，乘客与司机的信任是滴滴最宝贵的财富。

不仅如此，滴滴在武汉也开始正式推行 DP 计划（发展合伙人计划），即帮助本地的大型汽车租赁企业培养优秀的滴滴司机，选拔出具有能力的管理人才，帮助他们提升服务质量和每月收入。据悉，出任管理位置的滴滴司机不仅每个月能拿到近万元的收入，还能每月额外获得一部分津贴予以奖励。作为新兴职业，滴滴司机的岗位已经受到上百万人的关注和支持。部分城市的人社保部门，通过购车优惠等帮扶措施，对有意从事移动出行行业的人员进行登记，帮助去产能失业人员和长期停产停工企业职工实现就业、增加收入。

网约车平台备战新一轮洗牌^[1]

首届互联网共享用车生态链峰会近日举行，互联网专车巨头齐聚北京，共同探讨专车新政下如何发掘共享用车商机。经历了烧钱、合并等风波后，网约车市场格局已定的说法被网约车新政打破，各大平台将备战新一轮的洗牌期。

本次峰会由北京商报和北京娱乐信报联合主办，以“共享用车智慧出行”为主题，将网约车、共享单车、分时租赁、P2P租车等行业巨头“一网打尽”。首汽约车副总裁侯科伟认为，网约车目前还处于一个刚刚起步的阶段，最核心的资源是道路资源，公众出行需求主要得靠公共交通，网约车只是出行领域里差异化的补充。滴滴出行副总裁王欣也表示，滴滴每天的订单量超过 2000 万，但这个数字在中国整个出行领域里只占 1%左右，未来的前景依旧巨大。易到运营副总裁葛琳分析，若把网约车看成 30 年的比赛，那现在只是刚刚开始，市场会继续分化，车厂、出租车公司和其他的 O2O 服务提供者在某种程度上都可以进入这个市场。

角力个性化服务成为共享用车平台的共识。AA 租车副总裁庄智强分析，随着网约车新政细则在各地出台，市场会被更明确地分为两个细分领域：一是中高端专车市场，强调服务体验；另一个是低端专车，强调快速响应。网约车不再是一个没有天花板、拥有无限想象空间的市场，谁能真正提升运营效率，谁才能率先实现盈利。

[1] 北京日报 2016-11-30

铁总或与滴滴合作 12306 将接入网约车服务^[1]

记者从铁路总公司获悉，2017 年铁路春运从 1 月 13 日起至 2 月 21 日止，共 40 天，全国铁路预计发送旅客 3.56 亿人次，同比增加 3156 万人次，增长 9.7%。

2017 年春运，全国铁路安排开行 3570.5 对图定旅客列车。在此基础上，节前增开 566 对旅客列车，其中增开动车组列车 236 对；节后增开 698 对旅客列车，其中增开动车组列车 308 对。为此，2017 年铁路春运客运能力大幅增长，节前、节后日均运能分别增长 7.5%、7.1%。春运图定旅客列车和增开旅客列车的车票均于 2016 年 12 月 15 日开始发售。

据铁路总公司有关部门负责人介绍，为进一步方便旅客购票，全国铁路共设车站人工售票窗口 10267 个（其中取票窗口 2897 个），自动售票机 11233 台，代售点 15443 个（其中乡镇代售点 6127 个），电话订票 119000 线，增加乡镇代售点 769 个，增加自动售票机 2397 台。对 12306 网站进行了扩容改造，推出在购票环节减少使用验证码的措施，近六成车票发售时旅客不再需要使用验证码，旅客购票体验大为改善。

从 2017 年 1 月 1 日起进一步完善实名制火车票挂失补办办法，增加了旅客在列车上和到站检票前丢失火车票的补办服务。

据了解，铁总将于与首汽约车、滴滴出行等具备网约车服务资质的公司合作，在 12306 网站上接入网约车服务功能，为旅客出行提供更多综合服务。

[1] 中国网 2016-12-15

京沪企业合力打造网约车平台^[1]

日前，两家传统出租车企业北京首汽集团与上海大众交通集团旗下的网约车平台——首汽约车与大众出行在京签署合作协议。未来，双方将以“平台联盟”的方式在技术、运营、市场方面深度合作，共同打造以京沪为中心、辐射全国的智慧出行圈。今后，用户不需切换软件，就可同时享有两个平台的资源和服务。据了解，首汽约车于2015年9月上线运营，致力于提供即时、预约、日租等出行产品，目前已覆盖30多个城市；大众出行平台于2016年3月上线运营，首先在上海推出，今年底起将向国内多个城市拓展。

解读南宁版网约车新政^[2]

部门解读南宁版网约车细则征求意见稿，称将实行总量调控，并定位为高于出租车的中高端服务

人人都能开网约车已成“过去时”

南宁版网约车细则征求意见稿发布后，引发网约车司机、平台公司、市民等各方热议。其中，关于车型的要求被指过于严苛，将迫使绝大多数网约车退出市场，同时，“打车贵、打车难”的忧虑再次席卷而来。征求意见稿对车型、司机等方面的要求有何依据？南宁的网约车未来将走向何方？11月3日，南宁市城市客运交通管理处有关负责人对此进行了解读

1、网约车拟实行总量调控

南宁市城市客运交通管理处副主任楼国华说，此次出台网约车新规是为了构建包括出租车和网约车的多样化、差异化、品质化出行服务体系，促进传统业态转型升级、提升服务。因此，出租车和网约车

[1] 人民日报 2016-11-16

[2] 广西新闻网 2016-11-04

在服务方式、车辆标准和价格机制等方面存在明显区别，可以实现两者的差异化发展。

楼国华介绍，出租车主要通过“扫马路”的方式巡游揽客，在机场、车站等地段候客，也可以通过电话、互联网等方式提供预约服务；网约车则只能通过预约方式提供服务。网约车采用市场调节价，但为了避免恶性竞争，损害驾驶员利益，不得采取非法补贴、恶意降价等违法方式低于成本运营。

“以后，不是每辆车都能做网约车，规模将有一定程度的控制。”楼国华说，网约车的运力投放以“优先发展公共交通，适度发展出租汽车”为基本原则，综合考虑南宁市常住人口数量、经济发展水平、城市交通拥堵情况等因素，实行总量调控。交通运输主管部门会加强对出租汽车的动态监测，及时掌握市场需求情况，适时调整网约车数量，以满足市民的出行需求。

2、部分网约车将退出市场

本地车牌、轴距不小于 2700 毫米；3 年以内新车、价格不低于 13 万元……征求意见稿对于车型的规定，让不少网约车司机叫苦不迭，直呼“饭碗不保”。

“我们对市场进行了考察，参照了其他城市的条款，也召开了多次座谈会，最终制定了细则。”楼国华说，根据出租车和网约车不同特征和差异化发展的要求，南宁交通部门决定将网约车定位于“高于出租车的中高端服务”，对车型的相关标准主要参照了目前运营中的专车。因此，毫无疑问的是，对网约车的数量和规模进行控制时，绝大多数目前正在运营的网约车将告别乘客。

“想做网约车就一心一意地做，兼职司机将会被逐步淘汰。”南宁市城市客运交通管理处出租车管理科有关负责人说，人人都能做网约车司机的时代目前已基本划上句号。不过，网约车被纳入管理后，在安全、维权、追责等方面将更有保障，对乘客来说是一件好事。

11月3日下午，记者用网约车软件对快车和专车的价格做了一个对比，设置起始点为民主古城路口到青秀万达广场，软件显示快车预估价格为11.8元，舒适性专车则为30元（优惠券可抵扣15元）。这意味着，如果南宁版网约车细则落地，网约车的费用可能会涨一倍以上。

3、新规实施前有过渡期

针对“网约车入行门槛提高，肯定会出现大量车辆退出，市民出行需求将难以满足”的声音，楼国华表示，出租汽车是按照城市人口比例进行科学投放的。网约车进入市场后，出租车受到影响，日均营运次数下降，已造成运力严重浪费。

此外，现在南宁市大力发展公交、地铁、公共自行车等，在网约车新规出台后的调整期，市民可选择不同的方式出行。据介绍，南宁正在积极创建国家“公交都市”，力争最终形成以轨道交通和快速公交为骨干、常规公交为主体，出租车、公共自行车为补充，各种交通方式无缝衔接，高效、便捷、智能、绿色的公共交通服务体系，为市民出行发挥更大作用。

“地铁1号线全线开通后，肯定会对网约车带来比较大的冲击。”网约车司机梁先生说，在他接的单中，超过1/3的乘客是从广西大学方向到埌东客运站方向。可以预见，今年年底，地铁贯通南宁东西方向后，一部分网约车订单将流向地铁。不远的将来，南宁构建起四通八达的交通网络后，网约车市场可能被进一步压缩。

南宁市城市客运交通管理处出租车管理科有关负责人说，目前网约车新规还在征求意见阶段，市民或平台公司有意见都可以提，交通部门将采纳好的建议，待修订完成后上报南宁市政府颁布实行。

“至于什么时候开始实行，还没有一个具体日期。在新政出台前，对网约车会有一个过渡期。”该负责人说，按照程序，网约车司机要先取得预约出租客运的行驶证，才能申请网络预约出租汽车运输证等

从业资格证。目前，公安部门尚未公布行驶证的办理方式和时间。

4、的士“份子钱”或下调

11月2日公布的新规中，“既有已收取有偿使用费的巡游车经营权，逐步取消有偿使用费，至经营指标期限结束；新增和延续经营的巡游车经营权全部实行无偿使用”的条款也备受关注。不少市民说，这是否意味着要取消出租车的“份子钱”？

“经营权使用费并不等于‘份子钱’。”楼国华介绍，“份子钱”相当于出租车公司与司机之间的承包费，经营权使用费只是其中一部分。除了经营权使用费的分摊，“份子钱”还包含车辆的折旧、保险、维修费以及企业管理的成本、税金等。南宁此前对于出租车的经营权使用费收费标准为：12年收费1.5万元，月均104.2元。取消出租车经营权使用费，将一定程度促使出租企业下调“份子钱”。

另据了解，针对目前出租车整体营收偏低，以及纯汽油出租车经营成本高于双燃料车的问题，南宁市出租车行业从今年10月至12月，由各企业对所属纯汽油出租车给予每车500元/月的补贴，下一步还计划对出租车承包金进行重新测算，寻找企业、驾驶员的利益平衡点，争取进一步降低承包费。

经历了“价格大战”、行业并购、国家出台新政等一系列变化后，南宁的网约车将告别任性、迎来政府部门监管的时代。11月2日，南宁发布网约车细则征求意见稿，网约车和出租车市场的反应迥然不同：网约车“压力山大”，出租车似乎“苦尽甘来”。尽管新规还未正式出台，车主和乘客的心态却已发生不小的变化

1、网约车司机：有人打算卖车转行

今年6月，听说开网约车赚钱很快，南宁市民朱先生以零首付贷款买了一辆福特福睿斯，开始专职跑滴滴快车。刚加入时，他一天可以接三四十单，月收入近万元。南宁网约车细则征求意见稿公布后，他所在的网约车QQ群炸开了锅：“群里有100多名司机，大家一聊，

100多辆车中仅有三四辆车达标。”

朱先生说，他所在的群里，8万元~12万元的车是主流，不少司机都像他一样，近一两年才贷款买新车来做这一行。“不是说细则对车的要求有多高，而是目前专职来跑网约车的，绝大多数都不会用那么好的车，不划算。”朱先生说，因为每一单都要给平台公司抽成，网约车司机也要考虑成本，节约投入。

朱先生介绍，随着越来越多的车涌入网约车行业，他的收入大减，现在网约车已远远供大于求，生意越来越不好做。11月3日，他从凌晨2时出来跑车，截至下午4时只接了5单，而且都是短途的，收入31元，“之前还打算观望一下，看看新规到底怎么样，现在一看没戏了，打算早点卖车，不然连车的月供都供不起”。

2、出租车司机：看到了一线希望

“已经被网约车压得快透不过气了，新规让大家看到了一线希望。”温师傅在南宁开出租车多年，用他的话说，出租车司机现在的日子特别难熬。以他开白班为例，每天从上午7时到下午5时跑10个小时，过去一天的营业额在300元~350元，现在基本在200元~250元。刨去“份子钱”、油钱、车辆维修保养费用等，真正进入自己口袋的所剩无几。

此次南宁公布征求意见稿，温师傅最关注的是价格问题。他注意到，征求意见稿要求网约车平台不得有扰乱正常市场秩序的价格违法行为，包括为排挤竞争对手或者独占市场以低于成本的价格运营等，“这意味着，以前凭优惠券只花两三元甚至零元，就可以打网约车的情况将不复存在”。

采访中，的哥的姐们还聊到出租车驾驶员流失的问题。白班司机基本是车辆承包者，已被“套牢”，夜班司机则相对自由，觉得不挣钱就直接不干了。“夜班司机走的多，现在要找人开夜班很难。实在找不到人，晚上车只能歇着。”一出租车驾驶员说，目前南宁有两三

成的出租车没有夜班司机，他们期待新政能营造更好的市场秩序，使传统出租车和网约车实现差异化竞争。

3、出租车企业：不排除进军网约车

“为什么网约车短时间能抢走那么多市场，我们的差距在哪里，传统出租车怎样能做得更好？”南宁一出租车企业负责人说，之前，网约车给传统出租车行业带来巨大冲击，促使出租车企业思考如何提升竞争力。该负责人认为，传统出租车应该提升服务品质，拥抱互联网，通过互联网叫车、电子支付等，为市民提供更便捷优质的服务。今后，网约车将合法化，并被规范管理起来，这对整个行业而言是好事，他期待网约车和传统出租车良性竞争，共同为市民打造更好的出行环境。

征求意见稿中，“符合条件的巡游车可按程序转化为网约车”的条款引起出租车行业关注。据了解，目前南宁市的传统出租车（即巡游车）价格均在10万元左右，达不到征求意见稿中网约车的条件。而在部分外地城市，已有出租车企业加盟网约车平台，出租车企业负责线下车辆、司机和运营资质，网约车平台负责线上订单派接、用户运营、支付，司机不需缴纳“份子钱”。

“我们会先深入了解市场，如果值得投入，不排除未来公司购买符合网约车新规的车辆，加入网约车行列。”一出租车企业负责人说。

4、业内人士：苛刻门槛会带来成本浪费

广西社会科学院区域发展研究所副所长吴坚认为，南宁的征求意见稿对安全管理方面进行了强化。此外，对于营运性质的网约车和参与合乘的私家车进行了明显的区分，对共享型的合乘出行予以规范和保护，“合乘可以提高社会资源的利用率，对于驾驶员和乘客而言，都是经济环保的选择”。

但有业内人士认为，南宁的征求意见稿没有体现交通运输部和国办文件精神以及分享经济的特点，又回到出租车的管控老路。

“一旦地方政府部门对网约车采取严格数量管控和运价管制，网约车就与传统出租车无异，只不过是移动互联网预约的出租车而已。”一业内人士说，网约车本来是利用互联网对私家车闲置资源的一种有效利用，但苛刻的规定会导致很多闲置资源无法利用，而且大排量的汽车也不利于环保。

某网约车平台一负责人认为，南宁征求意见稿一味地以提供差异化服务为借口，拔高网约车的门槛，会造成实际运营中的成本浪费。而对网约车数量、价格进行严格管控，是一种政府部门“越位”的行为，对网约车市场的发展不利。

市民唐先生说，他经常乘坐网约车去机场，与不少司机都建立了长期联系。南宁版的征求意见稿发布后，有的司机告诉他，以后需要用车时，不用通过网约车平台，可以直接约车，车费则比网约车和出租车便宜。他担心，一旦新规实施，大量司机又将回到跑“黑车”的老路。

[相关新闻] 车主注册网约车发现信息被盗用

3个月前，南宁市民韦先生打算在网上注册滴滴专车，但让他纳闷的是，自己的车牌竟被他人盗用注册。他已多次向滴滴公司反映，但至今事情仍未能解决。

11月2日，韦先生告诉记者，他是一家公司的职员，平时工作比较自由，就想利用自家小车做一名网约车司机，赚点钱补贴家用。今年8月初，他通过滴滴快车运营公司的网络平台申请时，发现自己的车牌已被他人注册。

韦先生的车子是奇瑞越野款瑞虎5，为南宁车牌，已购买两年。他说，除了车管所和保险公司，他从未把车辆信息透露给任何人。对此，他曾到交警部门查询，发现车辆状况正常，未发现有套牌现象造成的违章记录。

韦先生说，3个月来，他先后10多次联系滴滴公司，仅了解到

车牌被一辆奇瑞 A3 小轿车注册，车型与他的越野款瑞虎 5 不一样。11 月 2 日下午，滴滴公司的工作人员联系他，让他把车辆行驶证、身份证、个人相片等资料上传到该公司的网络平台，并称这次一定能帮他处理好。

11 月 3 日下午，记者致电滴滴公司客服电话，一工作人员查询后说，他们的网约车平台已找不到韦先生的车辆信息，所以无法答复相关问题。之后，韦先生再次在滴滴公司的网上注册平台申请成为专车司机，但结果还是他的车子已被注册。

珠海网约车不限户籍限驾照^[1]

11 月 30 日，珠海市交通运输局发布《珠海市网约车实施办法征求意见稿》。根据意见稿，珠海网约车司机必须持有珠海本地驾照和车牌，具有三年以上驾龄，但无户籍限制。对车辆要求轴距不小于 2700 毫米、排量不小于 2.0L 或 1.6T；采用纯电动乘用车的，车辆轴距不低于 2650 毫米、工况续航里程不低于 250 千米。同时，意见稿也对故意绕道、泄露乘客信息等行为作出相应处罚规定。

本地驾照三年以上驾龄

根据意见稿，珠海交通部门对网约司机无户籍限制，但是必须取得珠海市公安交通管理部门核发的相应准驾车型机动车驾驶证并具有 3 年以上驾驶经历；最近连续 3 个记分周期内没有记满 12 分记录；无交通肇事犯罪记录、无危险驾驶犯罪记录、无吸毒记录、无饮酒后驾驶记录；无暴力犯罪记录；未达到国家法定退休年龄等。

在珠海公安交通管理部门注册登记的 7 座及以下乘用车。采用燃油(气)乘用车的，车辆轴距不小于 2700 毫米、排量不小于 2.0L 或 1.6T；采用纯电动乘用车的，车辆轴距不低于 2650 毫米、工况续航里程不低于 250 千米；采用插电式(含增程式)混合动力乘用车的，车辆轴距不小于 2650 毫米、纯电驱动下工况续航里程不低于 50 千米；

[1] 大洋网 2016-12-01

具有营业性机动车交通事故责任强制保险、营业性第三者责任险和乘客意外伤害险，其中营业性第三者责任险保额在 100 万元以上。

故意绕道可罚 200 元

网约车驾驶员违反本规定，有下列情形之一的，由市交通运输主管部门责令改正，对每次违法行为处以 50 元以上 200 元以下罚款：未按照规定携带《网络预约出租汽车运输证》、《网络预约出租汽车驾驶员证》的；途中甩客或者故意绕道行驶的；对举报、投诉其服务质量或者对其服务作出满意评价的乘客实施报复行为的。网约车驾驶员违规收费的，由珠海市发展改革部门责令改正，对每次违规收费行为处以 50 元以上 200 元以下罚款。

此外，网约车平台公司及网约车驾驶员违法使用或者泄露约车人、乘客个人信息的，由公安、网信等部门按照各自职责处以 2000 元以上 10000 元以下罚款；给信息主体造成损失的，依法承担民事责任；构成犯罪的，依法追究刑事责任。2016 年 12 月 9 日意见征求期结束后，珠海网约车新政将正式落地。而在珠海网约车新政没有实施前，蓝牌车利用网约平台进行营运的行为，仍然属于非法营运。

重庆出租车格局生变^[1]

传统出租车与新兴的网约车之间的关系，正从过去的“水火不容”转变为“融合发展”。昨日，记者从重庆东赢恒康集团获悉，该集团已与滴滴出行正式签署战略合作协议，未来，该集团的传统出租车将借助滴滴出行平台实现“触网”，秒变网约车。

协议中最受关注的，是该集团的传统出租车业务与网约车之间实现融合。按照协议，东赢恒康集团下辖的东赢交通产业（集团）公司将把自有的出租车接入滴滴平台，预计数量为 2000 辆。同时，东赢集团也将与滴滴出行在网约车业务方面实现合作，未来将提供符合政

[1] 重庆晨报 2016-11-16

策要求的品质车辆接入滴滴出行平台。

同时该集团也将投入更多符合政策要求的网约车车辆资源，为重庆市民提供网约车服务。此外，双方也将在智慧停车、环保监测大数据、车主之家、新能源汽车等多个方面进行深入合作。

网约车与出租车如何融合？^[1]

发展因互联网而更强劲，生活因互联网而更精彩。我国经济发展进入新常态，新常态要有新动力，互联网在这方面可以大有作为。时下，“互联网+”的伟力正日益广泛地改变着中国经济，同时也日益深刻地改变着你我的衣食住行。

新事物的成长往往要经历一个由不完善到比较完善的过程。正在实施的“互联网+”行动计划在有力拓展网络经济空间、有效促进互联网和经济社会融合发展的同时，也不可避免地遭遇着一些成长的烦恼。

“互联网+”与传统实体经济如何更好融合发展？监管如何跟上“互联网+”创新的脚步？如何更好互联互通，让大数据变成大资源？这些问题需要我们冷静思考、理性面对、妥善解决。

今天起，本版将推出“‘互联网+’热的冷思考”系列报道，直面“互联网+”发展痛点、难点，分析探讨“互联网+”健康持续发展之道，以期更好地把握历史契机，开拓经济发展新空间。

新旧业态矛盾是融合的最大障碍

传统业态意识欠缺能力不足，新兴业态“不按套路出牌”

“最初觉得他们是好帮手，后来才发现，原来是要抢我们的生意。”对于网约车平台，北京出租车司机赵师傅坦言“感情很复杂”：2013年时，各大网约车平台的出现大大降低了车辆空驶率，每单还都能拿到红包、奖励，一个月多赚好几百元，可在2014年8月大量私家车

[1] 南方财富网 2016-11-15

进入平台之后，却分走了大量订单，每月减收近千元。

进入“互联网+”时代，互联网“+”到哪里，哪里就会冒出新业态。若新业态萌生于传统产业内部倒还好说，若新业态是由以互联网企业为代表的新市场力量扛旗推动，那么利益冲突便会更加凸显。

比如微信与传统电信运营商之间的冲突。这边，微信靠着基础业务免费吸引来大量用户；那边，传统的短信和语音业务却受到不小冲击。前几年，业务量不断下滑的电信运营商终于坐不住了，以微信运行需持续占用通信网络信令资源为由，提出微信应当收费。

类似的矛盾，在采用了全新 C2C 模式的分享经济与沿用 B2C 模式的传统服务业之间存在，在蓬勃发展的电子商务与日渐衰落的实体店之间存在，在“不按套路出牌”的互联网金融产品与习惯了“坐地收银”的一些银行之间存在，在小米、乐视等打出智能制造牌的互联网企业与海尔、海信等传统家电制造商之间也存在……

矛盾之所以产生，直接原因是新兴业态抢走了传统产业的蛋糕，而其背后，则与传统产业自身不足有关。

——思维定势、利益固化，创新意识欠缺。

“传统体制下，司机关注收入、企业关注成本、政府关注稳定，就是少有人真正去关注客户的需求。”北京祥龙出租公司总经理吴亦军直言，传统出租车行业之所以面临巨大冲击，就是因为服务意识、市场意识、竞争意识，特别是创新意识缺位。

国家信息中心信息化研究部主任张新红表示，新业态出现前，不少出租车企业早就推出过电话约车业务，却都没成功，“原因就是思维有定势，约车还要收费。网约车平台的规则就不一样，约车不但免费，还有优惠。”

“腾讯从未说过微信不收费，只是说平台或基础业务不收费，但可以通过广告、支付等增值业务收费。”中国社科院信息化研究中心秘书长姜奇平认为，新业态的重要特征就是基础业务和增值业务相分

离，“传统电信行业就很难想到这样的思路。”

——玩法不同、“敌暗我明”，竞争能力不足。

“创新企业或者新业态往往是瞄准了原来市场上的痛点或者盲点发展起来的，在技术上也领先一筹。”张新红表示，过去传统企业最擅长的东西，在新技术环境下可能“被清零”，加上背负的社会负担不一样，不少确实会在竞争中处于不利地位。

当然，作为融合先行者，新业态本身也不是尽善尽美，而是常出现质量、服务、安全等方面的问题。比如，由于信息审核不严，不具备资质的黑餐馆混入了互联网订餐平台；由于把关不严、培训管理不到位，大量网约车司机服务屡遭投诉。

在张新红看来，这些问题的出现与互联网新业态的基本特征有关。

——创新并非一步到位，而是迭代式的，需要不断试错。

“这些年，不少传统产业对新兴技术和力量采取了排斥态度，有时甚至会‘绑架’监管部门设置进入障碍。”姜奇平认为，新旧业态之间确实存在矛盾，而这也正是融合发展的最大难题。

解决冲突关键是共同做大蛋糕

融合就是融在一起、界限消失，可以多从增量上寻求突破

进入“互联网+”时代，融合发展的重要性不言自明。它是现实所需，既符合互联网新兴力量成长的需求，也符合传统产业转型升级的需要；它也是大势所趋，谁都阻拦不了。

融合的未来会是什么模样？

“融合就是融在一起、界限消失，你中有我，我中有你。”张新红举例说，“互联网+商业”产生了电子商务，“现在，我们将电子商务与实体店面相对立、作为两种业态，但今后一切商业都可能要依靠互联网、实现信息化，一切商业就都成了‘电子商务’。”

在张新红看来，届时新旧业态之间的界限不再清晰，技术、产品、数据、产业等都实现了全方位的融合。

通往理想的彼岸，得把此岸的棘手难题先解决掉，首当其冲要看矛盾能否化解。

“要实现融合，大家可以从增量改革上寻求突破。”姜奇平认为，如果新兴业态不把蛋糕做大、一上来就分蛋糕，当然就会造成“零和博弈”、加大新旧业态之间的摩擦，而如果新业态通过调整生产关系、解放生产力、把蛋糕做大，冲突就会减少，也就更有利于融合发展。

那么，蛋糕能否做大呢？

有观点认为，在市场需求总量和消费体量有限的情况下，“蛋糕就那么小”。对此，姜奇平感觉有失偏颇，“这些年来，我国居民收入一直在增加。当人均月收入水平进入 5000—10000 元的区间时，消费需求会发生结构性变化，高端的、差异化的、个性化的需求会越来越多。

比如在电子商务领域，一半以上就属于新技术创造出的新需求，消费者通过网络开始购买很多原来不会买也买不到的东西。”

融合还需多方努力

传统产业要拥抱互联网，新旧双方要加强合作，监管要创新方式方向已定，具体路径该如何铺就？接受采访的专家、企业家都表示，融合发展尚需多方努力、多措并举。

对传统企业而言，要敞开胸怀、从排斥走向拥抱。

“互联网来了，并不是说传统产业就不行了。”姜奇平认为，对于手里有资源的传统企业来说，只要转变思路，照样能赢得市场，“关键在于要用信息化来驱动和引领工业化。”

他以智能家电领域举例说，虽然小米、乐视等互联网企业在紧追，但海尔等传统企业的地位却难以撼动；又如沈阳机床集团通过自主研发，推出世界首套具有网络智能的数控系统，企业通过云制造平台获知每台智能机床的使用情况后，就能开展机床租赁等增值服务，打开新蓝海。

“传统企业完全可以拥抱新技术、做大新业态。”张新红感慨道，如果传统企业不愿拥抱新技术，结局不是被竞争对手打败了，而是会被市场淘汰、被新技术革命淘汰。

对新旧双方而言，要搁置冲突、从竞争走向合作。

“不管是淘宝和苏宁，还是微信和传统电信运营商，传统行业与互联网行业发挥各自特长、融合发展是必然趋势。”尽管被不少传统出租车企业视作“搅局者”，滴滴出行 CEO 程维还是在多个场合表示了“和解”的意愿：希望能够把流量、技术、线上服务等优势与出租车行业结合起来，以提高行业效率、司机收入和服务水平。

对监管而言，要变革方式、从限制走向鼓励。

“对于融合发展带来的新问题，有些监管确实没能跟上脚步：有些看不准形势，有些拿不定主意，有些则迈不开步子。”张新红认为监管创新势在必行，“如果用原来管理出租车的办法来管理网约车，网约车就难以生存；用原来管理银行的办法来管理 P2P 借贷，那 P2P 借贷就是违法的；用原来管理医院的办法来对待‘春雨医生’等优势医疗资源分享平台，这些平台也很难活下去。”

监管如何变革？“既要保障公平竞争，也得保护创新热情。新技术带来了生产方式的变革，我们的用工机制、社会保障、税收等方面政策也都需要开辟新路，为融合发展铺路。”姜奇平说。

受网约车冲击 的哥叹运营困难^[1]

市交通局：每月每车发放 500 元燃料补贴、10 月 1 日起每月每车降承包费 1000 元

2016 年 12 月 2 日，100 多名出租车司机来到了东莞市翔运出租车运输有限公司反映目前的运营困境。司机们反映，受网约车影响，目前，东莞的出租车经营遭遇困难。不少出租车司机希望出租车公司

[1] 大洋网·广州日报 2016-12-04

可以适当降租，帮助他们走出困境。

对此，市交通局昨日独家回复本报称，目前，东莞市网约车经营服务管理实施细则已报市法制局审查，审查通过并经市政府同意后方可出台施行。针对目前出租汽车行业面临的经营环境，该局积极引导出租汽车企业进行减负，出台相应扶持措施。

出租车司机：工作 12 小时赚 100 元

前天，记者来到东莞市翔运出租车运输有限公司，100 余名出租车司机聚集在会议室，与该公司的相关负责人反映目前的运营困境，希望公司推出相关帮助举措，助他们渡过难关。

司机李先生举例说，受网约车合法化以及乘客消费思维的转变，现在，一天工作 12 个小时净收入也只有 100 多元。

出租车司机黄先生介绍说，他自己从事出租车司机超过 8 年了，感受到今年经营压力最大。为此，他们期盼，东莞市网约车经营服务管理实施细则可以尽快出台，规范市场经营行为，让出租车与网约车有同等的竞争条件。

对此，东莞市翔运出租车运输有限公司经理曹先生在接受记者采访时坦言，目前，出租车经营困难主要的原因是乘客减少。该公司也采取了一些措施：如每月给每辆出租车发放燃料补贴、降低月租等。

交通局：10 月起降低出租车承包费

昨天下午，市交通局回应称，目前东莞市网约车经营服务管理实施细则已报至市法制局审查，审查通过并经市政府同意后方可出台施行。针对目前出租汽车行业面临的经营环境，该局积极引导出租汽车企业进行减负，出台相应扶持措施，具体如下：

一是发放燃料补贴。引导东莞市莞通、华悦、翔运 3 大出租汽车集团，今年一、三季度各发放了燃料补贴 500 元/月/车。

二是实施“双降”政策，引导东莞市莞通、华悦、翔运 3 大集团，自今年 10 月 1 日起降低出租车承包费 1000 元/月/车，降低出租

车合同保证金 30000 元/车。

三是要求部分企业对有困难的司机实施帮扶。

四是推出东莞市出租汽车预约 APP 软件“E 出行”。“E 出行”作为东莞市电召平台中的一种服务方式，能进一步拓展了客源，提升了出租车司机的营收。

网约车出事故谁应担责？^[1]

在从事网约车运营过程中发生交通事故致他人人身、财产损害的，应当由承保交强险的保险公司在交强险责任限额范围内先行承担赔偿责任；对超出交强险限额的损失，商业三者险的保险公司根据《保险法》及保险合同约定承担责任；仍有不足的，由网约车平台公司承担相应赔偿责任。

随着使用手机 APP 约车出行的普遍化，法院受理的涉互联网出行带来的相关交通事故侵权案件日益增多。近日，北京市海淀区法院对一起涉网约车案件进行了公开宣判，受到社会的关注。据记者了解，该案系北京市首起涉手机 APP 的网约车与网约车乘客共同侵权案件。

网约车乘客开门碰伤骑车人 伤者起诉向多方索赔

2016 年 6 月 17 日，在北京市海淀区小营西路毛纺路东向西，廖某驾驶小客车在由东向西行驶，因机动车道上因车辆拥堵停驶等待过程中，自行车行驶人秦某亦由东向西行驶过廖某车辆右侧时，廖某车内乘客颜某开启右后车门与秦某发生碰撞，造成秦某人身及财产损害。该事故经公安机关交通管理部门认定廖某负全部责任。秦某诉至法院，请求法院判令廖某、廖某车辆的保险公司及网约车平台公司、乘车人共同承担赔偿责任。

争议焦点：谁应该承担赔偿责任

法院结合查明的事实及双方的意见认为，赔偿的主体系本案争议

[1] 中国保险报·中保网 2016-12-15

的焦点，首先“网约车”作为以家庭自用车辆进行营运的形式，在交通事故中造成他人人身、财产损害的，交强险、三者商业险是否应当承担赔偿责任；其次，网约车驾驶人及网约车平台的营运人应如何承担责任；再次，乘客在乘坐车辆过程中，因过错造成他人人身、财产损害的是否应当承担赔偿责任。

法院判决：交强险保险公司、网约车平台公司、乘客承担赔偿责任

庭审中，廖某认可其驾驶的车辆的登记性质为非营运车辆，并以该性质在保险公司投保了交强险及 50 万元的商业三者险，2016 年 2 月，其通过“滴滴出行”APP 软件平台开始从事网约车的经营活动，事故发生时，其接受“滴滴出行”的指派将颜某运送至颜某指定地点。

交强险保险公司认为，事故车辆在该以非营运车辆投保了交强险，现改变车辆的使用性质，且在营运过程中造成的他人损害，投保人应先补缴保费差价，公司在交强险的范围内承担赔偿责任。

商业三者险保险公司认为，事故车辆系在该公司投保 50 万元商业三者险，事故亦发生在保险期限内，但该车辆已注册成为网约车，事发时系从事网约车运营活动，改变了车辆的使用性质，但未将该情况通知商业三者险保险公司，根据保险法的规定，车辆在保险期内改变了营运性质且没有在事故发生前告知保险人的，保险人不承担赔偿责任。

网约车平台公司认为，廖某系滴滴出行平台注册的滴滴司机，事故发生时系履行该公司指派的客运任务，车辆投保了交强险及商业三者险，保险公司应当在其承保范围内承担赔偿责任。

乘车人认为，其与滴滴出行平台成立客运合同关系，并由平台指定廖某及其车辆履行合同，开车门下车也是经过廖某同意的，故廖某作为驾驶人应当尽到安全注意义务并对其进行提示，且滴滴出行平台作为承运人应就客运合同履行期间发生的损害承担赔偿责任，乘车人

不同意承担赔偿责任。

法院经审理认为，机动车发生交通事故造成人身伤亡、财产损失的，由保险公司在交强险责任范围内予以赔偿。交强险的赔付不同于一般侵权责任和合同责任，为实现其制度功能和救济目的，其适用突破了一般的保险合同理论，更侧重于保护交通事故受害人(第三者)的利益，本案并未出现交强险免责的法定事由，故交强险保险公司应当在交强险范围内承担赔偿责任。

在商业三者险范围内，商业三者险则不同于交强险的设立目的和作用，商业三者险保险合同应当根据保险法及双方的合同约定履行各自的合同义务。廖某使用登记为非经营性质的车辆投保商业险，在保险期间内，改变车辆的使用性质且未通知商业险保险公司，商业险保险公司依据保险法及合同的约定不承担赔偿责任。

依据《中华人民共和国保险法》第五十二条规定，在合同有效期内，保险标的的危险程度显著增加的，被保险人应当按照合同约定及时通知保险人，保险人可以按照合同约定增加保险费或者解除合同，保险人解除合同的，应当将已收取的保险费，按照合同约定扣除自保险责任开始之日起至合同解除之日止应收的部分后，退还投保人，被保险人未履行前款规定的通知义务的，因保险标的的危险程度显著增加而发生的保险事故，保险人不承担赔偿保险金的责任。

对超出交强险范围的损害部分，应由侵权人予以赔偿，本案中，首先确定侵权人为交通事故认定书中认定的司机廖某，廖某作为驾驶人，其对车辆行驶过程中的不安全因素应有必要的认知和预判，故在颜某未在安全停靠地点开车门下车时，廖某应尽到有效制止和提示义务，以保证乘客和停靠地点周围其他交通参与者的安全。

颜某作为车辆乘客，在明知车辆未到安全停靠地点即开启车门下车，又未提高注意义务，其行为存在过错，亦应承担相应的侵权责任，故廖某和颜某应对各自的过错承担相应的责任。而廖某系在接受滴滴

出行平台指派，履行滴滴出行与颜某的客运合同，故在履行合同过程中，廖某属于提供劳务的一方，其因劳务造成他人损害的，滴滴出行平台作为接受廖某劳务的一方应承担相应的侵权责任。

综上，法院根据事故发生的原因力及避免危险发生的控制力等确定，颜某与滴滴出行公司对超出交强险部分各承担 50% 的赔偿责任。判决交强险保险公司在交强险范围内赔偿乘客秦某医疗费、营养费等 1.3 万余元；颜某与滴滴出行公司分别赔偿秦某 4000 余元。

法官说法

保险应与网约车运营协调发展

北京市海淀区法院民六庭审判员姚琳：车辆作为交通生活的主要的主体，其具有高风险的特征，因此随着网约车服务发展迅猛，车辆行驶的危险性亦会有所增加，故涉及车辆营运风险的分担即车辆保险问题，网约车驾驶人的监管及乘客的安全意识的提高等诸多问题仍亟待进一步明确。

2016 年 7 月 27 日，七部委联合公布《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》(自 2016 年 11 月 1 日起施行，以下简称暂行办法)，标志着我国对网约车的监管进入一个全新的阶段。暂行办法对这次判决起到了重要的指导意义。在本案审理过程中，尝试对涉及的相关问题及对策进行了初步总结：

一是如何构建网约车司机与网约车运营平台的关系，使“网约车”在交通生活中发挥其应有的作用。网约车司机在运营过程中造成他人损害，由网约车运营平台承担相应的赔偿责任。涉 APP 网约车新业态与传统的出租车类型的运营模式相比较，存在司机与网约车运营平台之间关系松散，人身依附性较弱，网约车平台仅对网约车的运营情况进行评估注册，而对网约车司机的驾驶技术等的要求系以取得驾驶资格的标准予以要求，故在承担客运责任这一公共服务的层面，司机是否能够做到保证乘客的安全，网约车平台并不能对司机进行更大的

监管，乘客基于对网约车平台的信任，成立客运合同并接受其指定的司机为其提供服务，势必存在一定的隐患，故在此情况下，由网约车运营平台来承担因网约车司机在运营过程中造成乘客及他人的损害，有利于督促网约车司机与网约车运营平台间权利和义务的进一步完善，促进网约车运营平台对其注册司机进行有效的管理及培训，促进网约车司机在驾驶车辆过程中能够更好更安全地为乘客提供服务，使网约车在使全社会共享经济的同时，安全有效地发挥其应有的作用。

二是明确保险的功能与作用，并与网约车这类新事物的发展中涉及的相关问题共同协调发展。交强险作为一种重要的风险转嫁方式，是现代处理风险的一种非常重要的手段，也是一种最重要、最有效的技术，是不可或缺的经济补偿制度，商业三者保险有其特殊的作用，但三者商业保险合同依然是以合同双方的意思表示一致的合意，故双方均应遵守法律、法规及合同约定的权利和义务，网约车运营模式具有不同于以往的新的特点，亦同时促进商业三者险合同的更新和发展，使大家在享受新式共享经济带来的经济利益的同时，分担风险，全面和谐发展。

三是交通生活的参与人都要建立基本的安全意识。无论是车辆的驾驶人，乘车人或者非机动车的驾驶人，作为交通生活的参与者，都应当确保自身的安全同时兼顾他人的安全，所以所有人都应当在享受私家车、公共交通工具、或者享受网约车服务时，对自身的安全及他人的安全应具备基本的安全意识，交通生活系建立在所有交通参与者共同构建的安全环境中为全社会提供服务与便利。

保险声音

网约车如何买保险

中国人寿某分公司法务部经理：网约车新政后，私家车在取得许可后可兼营网约车，其在现行险种内该买何种车险.可参考的险种有三类：营业性交强险、营业性第三者责任险、乘客意外伤害险。买非

运营车保险，运营时出险可能遭拒赔；买运营车保险保费贵一倍，而车辆有时可能处于非运营状态，保险人该否为兼营网约车度身定制新的车险。如何判断兼营车处在何种状态。《暂行办法》出台后，黑网约车便被重新确认为非法营运的行列，可以依照非法营运车辆的处理办法来处罚。但由于交强险的性质，故将其列为免赔事项是不可行的；而交强险的“垫付与追偿”情形也必须由法律来规定，不能通过修改条款来改变。

根据法律法规及保险条款，若被保险人投保的为营业性商业险且无其他拒赔事项，那么只要被保险人允许的合法驾驶人驾驶该机动车发生交通事故，保险公司均有赔偿责任，与被保险人和平台之间订立的协议无关。若投保的为非营运或家庭自用商业险或是驾驶员不具备《网络预约出租汽车驾驶员证》，保险公司在商业险范围内有权拒绝赔偿，交强险须赔偿。被保险人允许的合格驾驶人出险，保险人赔偿后能否向其追偿。当网约车司机为被保险人允许的驾驶人，且无其他相关拒赔事由时，保险人赔偿后不能向其追偿。

如何解决网约车事故保险“理赔难”？^[1]

网约车横空出世，出行方式添新族

曾几何时，市内出行方式仅限于公交车，然后出租车（上海三轮出租汽车，北京黄的等）逐渐进入百姓生活，改革开放后私家车开始流行，人们代步的工具随着经济发展的节奏，也逐渐升级换代，增容扩量。其结果，现代都市病骤至，交通拥堵，道路成为停车场，空气质量急剧下降，大中型城市无一例外。于是超级大都市实行限号出行，私家车限量发牌，以图缓解交通拥堵。因而人们的主流还是寄期望于每日在市内巡游的出租车上。

但是，每当上下班高峰时段，雨雪天，出租车便一车难求。即便

[1] 中国保险报·中保网 2016-12-15

上车后，也时常会遭遇短途拒载，更有甚者，司机故意兜圈子，高价宰客，如此种种，层出不穷。于是，黑车(无运营执照的车)暗中伺机而动，在机场、车站、码头频频扰民，百姓求对策的呼声高涨。

随着互联网时代的快速到来，网约车成为代步新贵。消费者可以通过手机等智能设备，登陆网约车平台，预约代步工具。其不仅可以网约出租车，连闲置在家的私家车都可以通过网约车平台(例：滴滴、优步)预约，作为专车来为消费者提供代步。

私家车从事网约服务，目前已经出现多种形式的网约用车。有的几人“拼车”，有的搭乘“顺风车”(车主在自己远行时，通过网约车平台寻找搭乘同方向的乘客)，这种方式既可节约能源，又可减少车辆尾气排放，为抑制雾霾做贡献。

尽管如此，网约车一入市，即遭遇了各路人马见仁见智、评说不一的窘境。直至七部局办一纸公文(《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》)问世，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)出台，网约车新政才尘埃落定。

网约车私车保险，营运事故谁买单？

网约车新政伊始，问题就接踵而来。只要是车在路上行驶，就存在可能发生碰撞、伤人、车损和物毁的风险，我不撞人，但可能人来撞我。那么，网约车在运营时如果发生交通事故，并引起了一定的损害，应当由谁来补偿当事人的损失？

我们先把网约车中的出租车排除在外，因为出租车加入的就是针对运营车辆的保险，一旦发生事故，保险能赔。只有在私家车从事网约车营运时，发生的交通事故且涉及人伤物损时，才会发生由谁来买单的疑问。

现实是：如果私家车加入的是为其量身定做的机动车保险(交强险、第三者责任险、车辆保险)，在事故发生后，虽然交强险给予赔付，但是保险公司对第三者责任险和车辆保险几乎是异口同声拒赔。

请看实例：

实例 1

7月，网约车新政后北京首例“网约车”交通事故责任案正在北京海淀法院开审，“网约车”与小轿车发生交通事故，交管部门认定“网约车”全责。保险公司对“网约车”的责任拒赔。小轿车司机把“网约车”司机、网约车平台运营商及保险公司诉至法院，目前一审已宣判。

实例 2

市民韩某将乘用车交给汽车租赁公司，成为网络专车。这辆车被租出后肇事，将兰某撞成十级伤残。保险公司拒赔。伤者兰某将韩某、租赁公司及保险公司告上了法庭。

保险公司的拒赔理由基本相同，而被保险人的反驳理由十分简单也很通情达理：

保险公司拒赔理由

第一，私家车从事网约车营运，其性质属于出租车业务，而其加入的是私家车保险，营运期间发生的事故，不属于私家车保险的责任范围。

第二，按照保险法规定，车辆风险程度显著增加的，应及时通知保险公司。保险公司接到通知后，要么解除保险合同，要么增加保费。如果未通知的，发生了保险事故，保险公司不承担责任。

保险公司一般都在保单上记载“风险增加时需要通知保险公司”的提示。私家车网约运营，风险程度显著增加，车主理应通知保险公司，保险公司则会按照上述法律规定处理。

被保险人反驳的理由

第一，投保时并无说明私家车运营网约车业务发生保险事故不属于保险范围，保险公司可以免责。

第二，在保险单上有关车辆风险增加的提示中，并无明确提示私

家车做网约车业务属于风险显著增加，需要通知保险公司。

第三，保险公司并无适合私家车运营网约车业务的保险，那么加入私家车保险后发生的保险事故理应赔偿。

双方博弈，公婆均占理，针锋对麦芒，至今无一锤定音的权威声音，网约车的理赔难已经受到了民众的普遍关注。

网约车身份特殊，如何应对理赔难？

网约车现在已经成了很多都市人的出行方式，其合法地位也通过网约车新政得以确立，但网约车一旦出了车祸，因其买的不是营运保险，却经营出租车业务，理赔难已经走向社会。

理赔难的问题，不仅有保险产品不对路问题，还受到其他要素的影响。在具体运作中，有三大难题摆在大家面前。

1. 交通事故率偏高，保险经营受挤压

我国交通事故发生率居高不下，从交通事故中死亡人数的统计中可见一斑。

我国 2002 年万辆死亡人数高达 53 人以上，远远高于美日；11 年后的 2012 年，中国万辆死亡率仍然居高不下，仍是美国的 4 倍，日本的 9 倍(参见右下表)。2015 年，我国机动车拥有数为 2.79 亿辆，交通事故死亡人数为 72387 人，万辆死亡人数为 2.59 人，该数字仍然高于发达国家，成为世界上死于交通事故人数较多的国家之一。

由于我国交通事故的发生率居高难下，不少保险公司经营遭遇滑铁卢，车险经营呈现赤字。有的外资保险公司，如美亚保险，面对巨大的中国车险市场，也只能望洋兴叹，选择退出车险经营。

私家车发生事故的风险率本来就比较，如果再加上经营网约车业务，在拥堵的车道上，更是增大事故发生率，保险经营利益将受到一定程度的挤压。

2. 营运前缺少培训，事故发生率高企

私家车驾驶员没有受过商业运营驾驶车辆的专业训练。

在国外，如要获得出租车司机的驾驶执照，除考普通驾驶执照的必修科目外，还必须增加出租车载客驾驶科目的训练和考试。如果没有接受过此类专业训练，对如何安全驾驶和保护乘客，仅限于感性认识，没有实践经验和理论支撑，那么当驾驶途中路况突发异常的情况下，就不知如何有效保护乘客的安全，容易发生载客受伤的事故。

因此，当加入私家车保险的网约车发生事故时，保险公司对因驾驶员没有受过专业训练而导致风险显著增加的运营车辆拒赔，于情于理都无可指摘。

3. 网约车确立新政，无适合保险产品

如前所述，私家车兼营网约车业务，私家车保险不能覆盖其风险，但是其又非正式营运车辆，也不适合加入营运车辆保险，按目前的保险费率计算，营运车辆保险的保费大约是私家车保险的一倍。那么，网约车到底应当加入何种车险？

答案是，目前暂无适合私家网约车加入的保险。因此，私家网约车主在投保时遭遇尴尬，不少保险公司直言，由于没有合适的保险产品，原则上不予接受投保。

详究其原因，是因为保险公司面对的是保险风险发生率完全不一的人群，私家网约车中有的将其作为职业每天十几小时载客，有的仅月载客数次，出车的频率因人而异，因时而异，因天气而异，因生活节奏而异。保险风险发生率随着载客次数的变化而变化，面对如此风险率不一的人群，无法采用统一的保险费率标准，保险公司暂时无适合险种出台。

为什么风险程度不同的对象，不能加入同样一种保险呢？这要从保险经营的原理讲起。保险经营是靠大数法则而建立起来的一种事业，世界上风险的发生看似没有规律的现象，如果增加观察的数量，达到大数时，其规律就出现了。最明显的大数事例就是人的性别，从小范围看，如看一个村落，男女人数可能不会各半，但是放到大数中，世

界上的男性和女性比例各占 50%，这就是大数法则。保险经营就是建筑在这样一个法则之上。地震，暴风雨等自然现象，人的患病，车祸的发生，看似毫无规律可循，但在大数法则中，可以找到其发生的规律和发生的频率。由于保险公司补偿给被保险人或受益人的保险金，是源于每位投保人缴纳的保险费。因此，保险经营要求是凡参加同一种保险的人，在风险发生率等条件上必须是基本相同的，在承担风险的比率上也要求是均等的，这样才能计算出该种被保险人群的风险发生率，参加人应缴纳的保险费，才能保证万一风险发生，保险公司能有足够的经济支付能力为投保方(含被保险人、受益人)补偿因事故而带来的损失。

因此，风险发生率大幅度高于标准者，不能使用同一个保险品种，如果使用同一保险品种时，则对其他参加该保险的投保方不公平。微小的风险差异，可以通过提高费率等方法来调整，但是，风险量过高的情况下，保险公司一般不会采取以提高费率的方式接受继续参保，而是采用拒保的方式来解决这种难题。

总之，由于网约车的出车频率随意性太强，其风险程度参差不齐，保险品种内的风险率无法进行测算，因此，无法根据大数法则下的风险发生率对保险费率进行厘定。换言之，风险发生率无法确定的话，如果按照现在私家车和营运车保险产品设计的思路，保险产品无法设计，专门为网约车设计的新产品难以登场。这就是为什么当网约车新政实施后，而与其相匹配的保险产品迟迟不能问世的主要原因。因此，保险公司在开发保险产品时，如何紧跟新形势，开发适合网约车的新产品已经成为保险行业的课题。创新产品的问世，尚需时日。

4. “从人”“从车”哪种好，保险设计遇难题

私家车主从事网约车业务，其主要表现为“车主利用业余时间兼职”，而并非是车辆从私家车的性质改变为“取得运营牌照正式的运营车辆”。

我国的商业车险采用的是“从车原则”，以“车”为中心设计保险产品并厘定费率。换言之，保险产品的设计，车险费率的厘定是根据投保车辆的以往发生事故的情况来判断，不考虑驾驶人员的因素。

其实，汽车的方向盘掌握在驾驶人员手中，目前尚未到全自动驾驶车辆的时代，人的因素在风险发生率中占据主要的地位。除了饮酒、醉酒、药物等法律禁止驾驶的事项外，年龄，交通事故的肇事前科和违反道交法记录，都将直接影响未来的风险发生率。特别是年龄，根据各国经验数据显示，18岁到20岁之间年龄段，交通事故的风险发生率最高；20岁到26岁年龄段，风险发生率相对26岁以上的年龄层较高；而65岁之后，人的反应相对迟钝，也容易违规和发生交通事故。由于各年龄段风险发生率各不相同，因此，理应将上述年龄段的人群予以区分，不同的年龄段适用不同的保险费率，费率的精准化有助于减少事故的发生。

到底是以网约车的兼职者为保险标的(从人原则)来设计产品和厘定保险费率，还是根据车辆为保险标的(从车原则)，根据其使用性质的改变来设计产品和厘定保险费率，目前尚无权威的论断。

打造网约车保险，开口保单解难题

2016年11月1日起，网约车新政正式亮相，公交车、出租车之外的第三领域——网约车以合法身份正式进入营运市场。既然新生事物已经被官方所认可，保险行业也应快速跟随，编织好维护社会安定的安全网。

首先，在政府监管条件成熟时，可要求网约车司机在正式开始获取运营资质前，接受驾驶出租车有关业务方面的专业训练，如此这般可大大减少事故的发生。

其次，目前的私家车保险和营运车辆保险都无法覆盖网约车的特殊性质，保险行业为了应对网约车的登场带来的各种风险，应在私家车保险和营运车辆保险之外，开辟第三领域——网约车保险来解开网

约车理赔难的社会性难题，已经迫在眉睫，刻不容缓。

但如前述开发新产品最大的难关在于，被保险人群和被保险车辆其风险发生率的差异偏大，网约车主营运频度不一，有的月数单业务，有的每天8小时以上，传统的机动车保险产品无法应对。

为了解决此难关，网约车保险可借用货物运输险中的开口保单方式，采取费率差别化措施来为网约车量身定做，新型保险的要点如下：

1. 网约车投保时可按照营运车辆的保险费率收取保费。
2. 保险合同期满时，根据网约车平台提供的出车记录，调整保费，多退少补。除特殊情况外一般是保险公司退还保费给投保人。
3. 根据驾驶人员(被保险人)的不同年龄段的风险发生的经验数据，设计出适合各种年龄段的保险费率。

如此这般，被保险标的风险程度不一的问题，将可迎刃而解，新的保险产品问世指日可待，理赔难亦可得到解决。

国外政府如何对待网约车^[1]

Uber 等网约车平台颠覆传统，引发法律争议。

互联网约租车（简称“网约车”）已风靡全球，但在颠覆传统的同时，也引发巨大的法律上的争议。很多国家政府都在探讨如何界定网约车的法律地位，如何将其纳入监管，从而确保公众使用网约车的效率、安全和公平。

日本：禁止无资质车辆提供出租服务

日本因为完善的公共交通网络和高昂的打车费用，成为网约车服务的一片乐土。

Uber 去年通过与东京出租车运营商合作，在当地开始提供叫车服务，提供服务的司机均持有商业运输许可证。

今年，Uber 开始在日本南部的福冈市进行拼车业务试点。用户

[1] 中国交通新闻网 2015-10-14

使用智能手机应用联系当地的普通司机，后者像出租车一般接送客人，但不向乘客收取费用。据日本共同社报道，Uber 会根据驾驶时间等向司机支付报酬，有些司机每周可收到数万日元的补贴。

此举引起日本国土交通省关注。在今年 3 月，日本国土交通省通知 Uber 停止在福冈市进行拼车业务试点。

与东京不同，在福冈提供服务的 Uber 司机没有申请商业运输许可证。日本国土交通省称 Uber 的做法违反了日本的《道路运送法》，该法条禁止无资质车辆提供出租车服务。此外，Uber 服务在汽车保险问题上不透明，可能会出现索赔纠纷。

Uber 日本发言人反驳称，在福冈市的试点只是一个研究性项目，并不是官方服务。Uber 向司机支付的报酬并不是出于拼车服务，而是司机向公司提供的数据费用。公司将继续开展试点服务，并向司机支付油钱和数据通信费用。

日本国土交通省官员表示并不满意 Uber 的回应，称“将继续要求其立即停止该服务”。

法国：Uber 涉嫌不正当竞争

2011 年 12 月，Uber 进驻巴黎，法国成为其在美国本土以外开拓的第一个海外市场。2013 年，廉价的专车服务——UberX 问世。2014 年 2 月，UberPOP 出现，个体即使不是职业司机也可以通过这个平台用私家车接揽客人。同年 11 月，UberPOOL 降临，通过智能定位追踪，网约车可搭载同一条路线上的多名乘客，以便平摊车费。

操作简单、价格低廉是 Uber 吸引法国乘客的不二法宝，由此对传统出租车行业的震荡不言而喻，两者之间的火药味愈来愈重，摩擦不断。

根据法国《世界报》报道，2015 年 6 月 12 日到 13 日晚，50 多名巴黎出租车司机联合行动，对抗拦截 UberPOP 车辆，要求乘客下车。出租车司机愤怒地表示：“UberPOP 就是黑车，就是地下劳工！”

面对激烈竞争，法国出租车公司向年轻乘客和夜间打车乘客推出了促销活动，为此 Uber 也降价予以回应，却招致约 50 名司机抗议。

Uber 对出租车的竞争是否合法？法国内政部给出的答案是否定的，Uber 因此被判 10 万欧元的罚款。Uber 公司对判决提出质疑，9 月初，法国最高法院维持了对 UberPOP 服务的禁令。Uber 法国的两名高管目前也正由于该服务面临诉讼。

在欧洲的其他国家，Uber 也遭到了出租车从业者的大规模抗议，政府不得不对 Uber 严格监管，判定 Uber 涉嫌不正当竞争。继法国之后，德国、西班牙相继禁止 Uber 运营。

面对如此严厉的监管，Uber 上诉到欧盟最高法院——欧洲法院，希望由欧洲最高法院裁定，欧盟各国运输法律法规是否适用于像它一样的在线服务公司。

此外，法国消费者协会（UFC Que Choisir）在今年 6 月 11 日也表态否定 Uber，认为其存在严重的侵权行为。

消费者在下载应用软件时，签署的知情协议完全倒向了企业一边。根据协议，如果违约，Uber 全责承担“最多不超过 500 欧元”违约金，而“由病毒、恶意攻击造成”的损失 Uber 不负责任。个人隐私保护方面的规定内容只有英语版，至于数据是谁在处理，措辞模棱两可。法国消协提醒消费者要警觉 Uber 的知情协议。

美国：首次定义“运输网络公司”

在美国，私家车接入 UberX、Lyft 和 SideCar 等网络平台后可以提供网约车服务。

2014 年 6 月，美国科罗拉多州针对手机软件召车立法，标志着手机软件召车作为新兴服务业态正式被政府部门接受并认可。

新立法第一次定义了“运输网络公司”（Transportation Network Company）：在科罗拉多州境内，通过数字网络手段在乘车人和驾驶员之间建立联系，从而提供运输服务的公司、合伙企业、独资企业或

其他组织。

新立法也定义了“运输网络公司驾驶员”（或称为“驾驶员”）：通过运输网络公司的数字网络获得乘车人预约信息，使用自己的车辆为乘客提供运输服务的人员，不必是运输网络公司的雇员。这意味着，运输网络公司在依程序申请并获得科罗拉多州公共事业管理委员会颁发的许可后，即可依法从事经营活动，并履行安全主体责任、照章纳税等义务。如此一来，就使得运输网络公司与传统的出租汽车承运人（公司）、公共交通承运人、契约承运人等共同成为该州交通运输市场主体的组成部分。

同时，立法对合规的私家车搭乘行为做出了严谨的界定：驾驶员必须通过运输网络公司的数字网络获取乘车人预约信息，运输网络公司负责保险，登记车辆注册信息，审查影响驾驶行为的疾病、犯罪记录等驾驶员背景，采取措施避免酒驾，定期检查驾驶员的运营车辆（至少每年一次），向驾驶员和乘车人公开运价基准费率和计算方法，向乘车人提供电子收据。此外，提供软件召车服务的车辆应显示“出租汽车”（VEHICLE FOR HIRE）标识等。

新立法在肯定运输网络公司合法身份的同时，也明确其应作为手机软件召车经营行为的责任主体。立法规定运输网络公司从事经营活动的前提条件之一是提交软件召车服务商业保险的证明文件（保险可以由运输网络公司或驾驶员购买，也可以由双方经书面协商共同分担）。

考虑到软件召车服务业态的特殊性，立法创造性地对商业保险适用的情形进行了划分，具体如下：一是驾驶员提供了“预约服务”，“预约服务”指从驾驶员接受乘车人通过数字网络的预订开始，到乘车人下车为止的整个过程，运输网络公司对该过程中一起事故的保险赔付额度应不低于100万美元；二是驾驶员登录运输网络公司的数字网络但未提供预约服务，这一情形下如发生交通事故，运输网络公司

对每起事故中的每个人至少承担 5 万美元的保险赔付责任，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；三是驾驶员未登录运输网络公司的数字网络，驾驶员未登录运输网络公司数字网络的时段内，运输网络公司不为其行为承担责任。

基于对手机软件召车业务的透彻研究和对法理精神的科学应用，新法关于责任的界定在驾驶员、乘客以及学术界均获得了认可。