

“专车第一案”引发了一系列讨论

专车成熟需相关规范和管理约束

临沂运输企业 可电话查询车辆违章信息

□通讯员 卢玉 贾晓菲 报道

本报临沂讯 为方便临沂市运输企业查询和处理车辆违章，近日，临沂市交通运输监察支队开通运输企业车辆违章信息电话和网络查询业务。全市运输企业只需拨打电话0539-8126303或登录市监察支队门户网站http://jc.lyjt.gov.cn即可一次性查询公司名下所有营运车辆违章信息。

据了解，由于营运车辆运营范围广，区域流动性大，运输企业往往不能及时掌握全部的违章信息。营运车辆未能及时处理违章导致企业不能正常年审的情况频频发生。针对这一情况，临沂市交通运输监察支队及时开通电话查询业务，同时对部分运输企业所属营运车辆的违章信息进行梳理，并每月在门户网站上进行通告。运输企业只需通过电话并提供车辆相关信息后，即可查询车辆的违章地点、违章原因以及处理流程，或者登录市监察支队网站在“通知公告”栏目内下载车辆违章信息。

山东海工 首座CJ50钻井平台开工

□邢雪莹 舒春卫 报道

本报青岛讯 4月16日，由山东海洋工程装备有限公司(下称“山东海工”)旗下蓝色海洋钻井有限公司(Blue Ocean Drilling Limited,下称“BOD”)投资建造的首座CJ50-X120-G平台——H1418船在上海外高桥造船厂举行开工仪式。

此次开工的CJ50平台船型为工作水深400英尺的高端自升式钻井平台，在钻井动力系统、生活居住区、钻井自动化装置等方面，都做了很大优化，预计2017年交付。同时，山东海工第2座CJ50平台建造工作正在准备阶段，预计今年在上海外高桥造船厂启动。

据了解，山东海工是由山东海洋投资有限公司、山东海运股份有限公司、美国SUN Marine & Offshore Solutions Inc共同组建的专业海洋工程装备公司。

高青断头公路接续成网

□刘元阁 李峰 吴荣欣 报道

本报高青讯 “以前车到堤外就没路了，棚里的菜要用小三轮往外倒。现在好了，断头路不断了，大货车直接停到大棚口，蔬菜出棚就装车。”近日，刚卖掉一车蔬菜的高青县黑里寨镇王村菜农王大龙说。

王村地处黄河滩区，以前堤外公路修到大堤脚下“断头”，村里60%的农户种大棚，交通不便成了制约农民增收的一大因素。将断头路接上头是高青县2013年起实施的“全省村级公路网络化示范县工程”。

高青县三面环河，西面、北面靠黄河，南依小清河，许多公路修到河边就断了。2013年以来，高青对县内所有断头公路逐一调查摸底、规划建设。2014年，该县修建公路300公里，将17条因河断头的公路成功连接。他们力争今年上半年消灭所有断头路，实现路与路、村与村之间无缝连接通达。

邹城构建村路安全网

□通讯员 苗科 王海燕 报道

本报邹城讯 近日从邹城市交通运输局了解到，邹城市2015年计划投入700余万元，完善30条县乡道路、117座桥梁的安保设施。

自2012年以来，邹城市累计投资30亿元，建设城乡主骨架干道330公里，农村道路硬化工程3300多公里，修建(改造)大中桥36座、下穿立交桥6座，城乡主骨架干道已互联互通，全市基本形成了四通八达、沟通城乡、布局合理的交通网络，有力地支持了城乡一体化建设。但农村公路安保附属设施建设相对滞后，成为影响交通安全的重大隐患。

为保障道路安全畅通，提高全市农村公路安全性能和服务功能，邹城市交通运输局大力实施农村公路安保附属工程建设，着力构建农村公路安全网，有效消除道路安全隐患，改善道路通行环境，提高群众安全出行指数。

今年初，该局会同设计单位对全市40条农村道路、117座桥梁逐一摸排，对重点路段、事故多发路段、急弯陡坡路段一一登记建档，根据道路安全隐患排查情况，制定了相应的实施方案和措施办法。此次道路安保附属工程包含横向震荡标线1106道、警示桩3139个、道口桩2708个、指路警示标志947块、减速带391道等多个项目，并通过公开招标的方式择优选择施工队伍，保障工程质量和工期。

冠县市场化运作 “刷新”路域环境

□刘琦 梁寒 报道

本报冠县讯 近日，在冠县班桑路旁，农村公路养护承包人马龙正在带领20余名工人清理道路两侧的边沟。冠县在乡乡公路养护工作中大胆尝试，趟出一个市场化运作的公路养护新模式，激发出公路养护工作中的各方潜能，实现多方共赢。

“我们成立了专业的冠县兴通路桥养护工程有限公司。公司购进了大型专业养护设备，并培训了一批专业养护人员，提高了公路管理养护机械化水平，提高了农村公路管理养护质量。”冠县交通运输局局长王洪忠说。同时，为了进一步激发市场化潜力，该县还实施承包养护模式，由个人或单位承包某路段的全部管理养护工程，并签订路域养护合同。目前，全县150公里县级公路全部完成路域环境整治，道路两侧的路肩顺直、边沟整洁卫生，群众出行环境得到极大改善。

权的济南市交通运输局，客管中心属于自收自支的处级事业单位，不具有行政处罚的主体资格。对非法运营的处罚权应属于交通局，客管中心并不属于交通局的行政机关。

其次，非法营运是指没有依法取得营运权而实施了营运行为，即未按规定领取有关主管部门核发的营运证件和超越核定范围进行经营。但专车的兴起在一定程度上改变了裁量惯例。因为专车运营是按照四方协议模式来进行，乘客、软件公司、汽车租赁公司、劳务公司之间达成四方协议，专车运营实际上是汽车租赁服务和劳务服务的结合，出租汽车管理的规定并不完全适用于专车运营模式。

专车作为近年来“互联网+”时代的产物，因为便捷性、人性化的服务特质，受到用户的好评，当然，新生事物的出现，在法律制度存在滞后性并不意外。在此案之前，技术进步带来生产生活方式的变革，法律到底应该如何约束?这个案件之所以受到各界广泛关注，在于审判结果可能给一直处于法律灰色地带的专车一个明确说法。

如何区分专车黑车

专车并不违法，只是私家车运营专车是违法的。目前，专车模式有两种，一种是向汽车租赁公司租赁运营车辆，并与劳务派遣机构合作寻求有资质和业务能力的司机，这种专车模式下的车辆及司机受到专车公司统一管理，由专车公司向消费公众负责。

第二种是因专车市场需求巨大，各大专车平台引入私家车车主带车加盟模式来迎合需求缺口，经营收入一般由车主与专车平台之间分成，车主拿80%，平台拿20%，车辆及人身损害等风险由车主自担。

就目前来看，第一种专车模式更加符合我国目前车辆运营市场的现有规定，专车运营是按照四方协议模式来进行，乘客、软件公司、汽车租赁公司、劳务公司之间达成四方协议，专车运营实际上是汽车租赁服务和劳务服务的结合，这种模式并不被法律禁止，符合民法法无禁止即可为的法律精神，这解决了车辆运营资质以及司机资质问题，在乘客的人身安全性上由专车公司负责和兜底，从而更好保障消费公众安全和道路运输安全。

而私家车车主带车加盟模式，并不能被定义成“专车”，但也不能与“黑车”画上等号。私家车为非运营车辆，非运营车辆的年检、强制报废要求很大程度上低于运营车辆，在车辆安全性、司机驾驶技能及私家车主的道德风险在没有企业、没有政府等第三方的统一约束和设置准入标准下，仅凭车主自身的自律显然不利于专车市场和消费公众的安全。目前各大城市交通管理部门打击的“专车黑车服务”正是这种私家车接入专车现象。

“共享经济”牌怎么打才会赢

专车模式是一个新生事物，打车软件提供的专车服务是当下最流行的“共享经济”的典型代表，对于面临资源和环境难题的如今社会来说，怎样打好“共享经济”牌在各个层面上被赋予了重要的创新意义。随着消费者定制化、个性化用车需求的浮现，专车服务迎合了市场需求，对专车“一禁了之”并不是最好的解决办法。

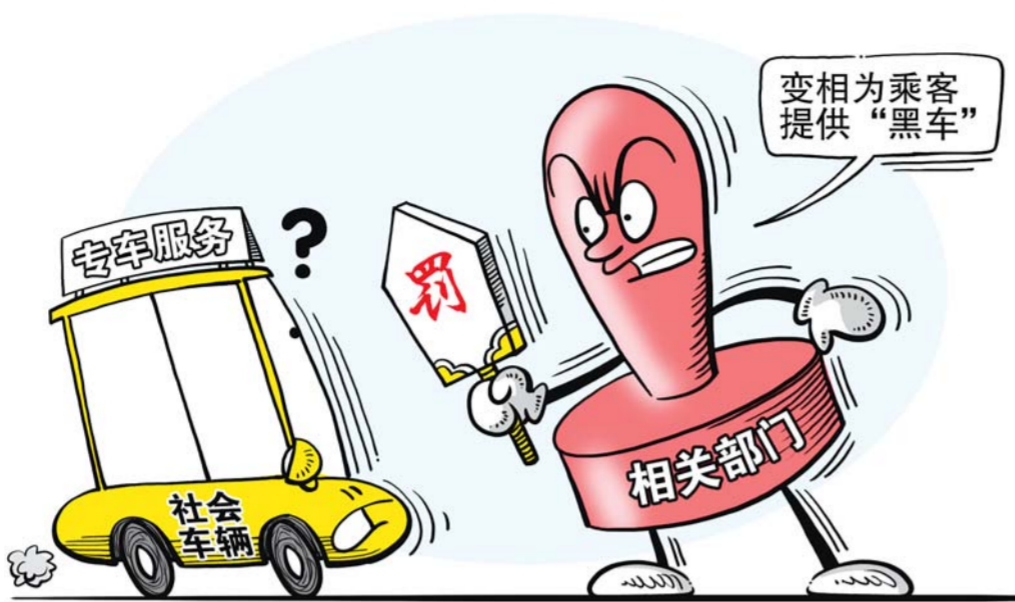
业内有关专家表示，国内专车需求已经是一种客观存在，专车模式若想在中国走向成熟，监管制度、自身模式都需进一步完善。商务租车在短时间里很难摆脱非法营运和黑车洗白的标签，专车处于起步阶段，有着各种各样的问题和隐患，也触动了其他方的利益，急需相关的规范和管理约束，才能开辟一片新天地。

关于专车的合法性问题，似乎成了这一电商模式发展面临的重大问题。电子商务以强势的方式介入传统行业，传统行业既得利益者奋起反抗，也可以理解。就像车辆挂靠运输公司，以运输公司名义和客人发生运输法律关系，并没有违反现有的法律规定，这一观点已经得到了运管部门的认可。在民事经营领域，没有明确禁止的规定即为允许。

但是，市场的需求是多种多样的，尤其是消费者显然可以在合法的体制下选择不同的服务模式，如果只是一味迎合运管部门和既得利益者的权益，那么消费者的权益怎么获得保障?而且电子商务进入传统行业已经势不可挡，即使存在一些障碍和瑕疵，也完全可以协调得到解决。专车，专业服务才能得到消费者的肯定，是市场选择了具有电子商务属性的“专车”。

是否会倒逼法律完善

“专车第一案”主要的矛盾和焦点在于政府是否掌握合理的执法依据和尺度。有少数法律从业者认为，首先根据《行政处罚法》相关规定，享有有关城市客运管理方面行政处罚



□新华社发



尽管相关规定和管理制度未出台，但专车市场越来越受欢迎，竞争也更激烈。图为“优步(Uber)”专车上的“移动图书馆”。

有例外，具有管理公共事务职能的组织经过法律、法规授权也可以。被告客管中心的性质确实是事业单位，原则上讲没有处罚权，关键看它有没有法律授权，被告提供了一些证据，其中一个就是济南市政府办公厅的文件，其中规定了把公共客运管理职责划归济南市交通运输局，并规定把客运管理办公室改名为客运管理服务中心，也就是被告现在的名字，并负责公共客运的监管。依据这个文件基本可以认定被告是有行政处罚权限的。

其次，出租汽车行业是管制行业，从事营运活动需要资质，得具备三证：出租汽车经营资格证、车辆运营者和驾驶员客运资格证，显然原告没有这些资质。但是，需要这三证的前提是认定原告从事了营运活动。被告提供的证据主要是现场录像、现场笔录，其中证明陌生人关系主要是乘客当时的口述，但乘客口述前后不一致，刚开始不承认，而费用方面，乘客当场承认，但是现场没有支付，事后被告也没有取得这个证据。所以被告据以处罚的证据还是存在瑕疵的，关键看法院能否采信。

专车，市场的选择

济南专车司机从业现状调查

招聘火热 考试简易 收入下降

□本报记者 戚加驹

直接招聘司机，必须通过与汽车租赁公司合作招聘。该工作人员说：“把你的姓名、车型、车牌号等信息用短信的形式发给我先报上名等通知就行。”记者随即按照要求报了名，但三天过后未收到任何后续通知。

专车司机“好考”

滴滴官方曾多次公开表示“我们只与正规的租赁公司合作”。但根据记者调查，市场上存在大量的私家车通过挂靠方式变身滴滴专车的现象，同时记者还了解到私家车主直接通过打车软件接入专车平台的也不在少数。专车司机张师傅告诉记者，只要车符合条件，通过网上的考试就可以直接成为专车司机，他就是这样成为专车司机的。

记者按照张师傅提供的号码拨通了滴滴专车服务的司机热线，按语音提示选择司机加盟后，系统自动推送了一条报名信息，上面写着“司机带车加盟链接网址，×××，请点击前往完善资料”。点开链接后，便进入了报名及考试界面。界面包含四部分内容：完善个人资料，需要上传驾照、车牌号、身份证等信息；在线学习，包括软件使用、注意事项等。完成了前两部分，即可参加在线考试，最后一项是软件下载链接。

“我就是网上培训然后考试的。”挂靠济南交运汽车租赁公司的一位专车司机告诉记者，目前规则很乱，不同的租赁公司规定也各不相同。记者通过微信咨询此前报名的山东赢世通汽车租赁有限公司，其介绍说，为了减轻

大家的负担，其实都可以在网上进行培训和考试了。

当记者问到考试难度如何时，工作人员说：“培训一会儿就完，好考！考试通过后，去专车公司拍个照录入一下信息就可以上岗了。”据已接了1300余单的专车带车司机李师傅回忆，培训考试场地在一个大停车场，培训完毕后立刻就进行考试，而考试的内容就是相关人员问了他几个地名，并且只回答个大概就行。“有个问题是红叶谷在哪儿，我说在济南南部山区，然后就通过了。”李师傅说。

四方协议 不能保证营运性质

“所谓的专车带车司机实际就是开私家车跑出租车的活儿，只不过是把私家车挂靠在了某个汽车租赁公司名下。虽然会签个协议，但行车证也不过户，私家车非营运的性质改不了，我们也明白这说到底就是黑车。”刚开了两个月滴滴专车的带车司机王师傅告诉记者，目前像他这类私家车加盟滴滴专车多采取“四方协议”形式，专车软件先要求私家车主挂靠在与之合作的汽车租赁公司名下，再通过第三方劳务派遣公司聘用车主，由软件公司、汽车租赁公司、劳务派遣公司、带车司机共同签订一份“四方协议”，从而明确带车司机的专车司机身份。“其实有些汽车租赁公司的车也是非营运性质，签不签那个协议也都是黑车。”王师傅说。

“抓住了只能罚，谁让私家车营运不合

◆事件回顾：

2015年1月7日，使用滴滴专车软件在济南西站送客的陈超，被济南市客运管理服务中心的执法人员认定为非法运营，罚款2万元。因不服处罚决定，陈超向济南市市中区人民法院递交了起诉状，要求济南市客管中心撤销处罚。2015年3月30日，济南市市中区人民法院根据《中华人民共和国民事诉讼法》第四十六条规定，依法组成合议庭，公开开庭审理此案，于4月15日开庭，因双方对相关事实和法律适用争议较大，不适合当庭宣判，审判长表示该案将择期宣判。

这是全国首例因提供专车服务受到行政处罚的案件，也被称为“专车第一案”。这起案件的核心问题是滴滴软件提供的专车服务是否合法，所有关注这起诉讼的人关心的都是滴滴专车的合法性问题。

□本报记者 戚加驹

庭审还原

有趣的是，在庭审过程中，陈超的代理律师一直努力地划清陈超和专车软件之间的关系。陈超的代理律师李文谦称，现场视频未能证明两名乘客与陈超之间存在交易关系。

律师将重点放在了“不存在交易”，而不是“专车的合法性”。李文谦说，陈超的确“没有营运证与出租汽车驾驶员资格证”，但他本来就没有存在“运输行为”，“非法营运”则无从谈起，更不需要营运证。

从根本上说，此案即使因为证据不足而判陈超败诉，也不能由此说专车运营就是合法的。滴滴专车软件有关人士表示，“专车第一案”由专车而起，案情简单却受到广泛关注，表面上看是个案，但本质上是关于创新事物的法律监管问题。旧法无法适应新情况，执法者则要坚守执法边界，这其中很多复杂问题，都有必要拿出来探讨。

旁听此案的公众普遍认为，这个案例不是典型案例。陈超如果赢了，是因为没有他收了钱的证据。陈超如果输了，也并不是判定所有专车都是违法的，只是在目前的法律体系下，私家车专车运营业务是违法的。

几点争议

据法律人士分析，此案主要有处罚主体资格、处罚程序、处罚事实证据、适用法律四点争议，而庭审过程中围绕这四点的争论也的确很激烈。关于行政处罚主体资格，按照行政处罚法，只有行政机关才有行政处罚权，当然也