

正规车没有计价器没有收据 非正规车“发国难财”开价野豁豁
俄政府整治出租车市场有点难

文 / 王萍

今年4月下旬，俄罗斯国家杜马(议会下院)通过交通法修正案，其中一系列新法规涉及俄出租车市场。根据新法规，出租车必须持有相关许可证，方可上路运营，并需满足一系列技术条件，对违规行为和“黑车”将处以重罚。此举旨在规范俄出租车市场。不过“散漫”已久，突遭束缚，难免引起抱怨和质疑。

新规出台 三步规范

俄罗斯内务部下属的道路交通安全局副局长弗拉基米尔·库金5月14日向媒体公布：“从今年9月1日开始，所有使用出租车从事载客或货运的法人或个体经营者都必须持有相关许可证。”

库金说，许可证仅在其发放地有效。如果不同地区间签有协议，则许可证也可在协议地区使用。如果没有许可证，出租车司机将面临5000卢布的行政处罚。

这是今年4月21日出台的交通运输部修正案中针对出租车的新规定实施方案第一步。

第二步，从2012年1月1日起，将追究违反载客法规行为的责任，这项规定主要针对出租车。违规行为包括车内缺少相关指定信息，不开小票或收据，车身没有“出租车”标识和不亮标识灯等。违规司机将处以1000至5000卢布(1美元约合28卢布)的罚款，而法人则将处以3万至20万卢布的罚款。

根据新法规，合法运营车辆必须装有橙色标识灯，印有出租车方格花纹，车内设有计价器，放有司机名片。车辆每半年至少需要做一次车检。司机需有5年以上驾龄或3年以上从业经验，每天早晨出车前需进行体检。许可证需随车携带，在乘客或交管局工作人员要求查看时出示。如无法出示，相关部门将记录在案，如果运营商未能在一个月内消除违规记录，则其许可证将被暂停使用一个月。如果在这一个月内还不能消除，许可证将被吊销。

从明年年初开始，还将追究“黑车”违法擅自贴“出租”标识或亮顶灯的责任。普通公民处以2500卢布的罚款，而法人则将面临高达50万卢布的罚款。现有的非法标识在正式注册前将被卸下，非法顶灯将被没收。违规车主还可能被暂扣或吊销驾照。

第三步，从2015年1月1日起，俄联邦主体可以立法形式，自行确定本地区运营的出租车数量，但其数量不得少于2014年7月1日前已发放许可证的数量。这项措施旨在缓解地方交通运输的压力。

“黑车”泛滥 漫天要价

新出台的许可证制度主要目的在于整治俄出租车市场上“黑车”泛滥的现象。

数量少、价格贵、管理混乱是正

在莫斯科街头招手“打的”，飞驰过来在你身边停下的十有八九是一辆“黑车”，乘客和司机商量好价钱便可上路。不过，即使有幸“碰上”正规出租车，对方也很可能不会按计价器收费；更有甚者，车上可能根本没安计价器。不过，这种状况有望在数月后开始逐步改善。



莫斯科正规出租车和黑车经常同地抢客，场面混乱



去年莫斯科地铁爆炸后，很多市民不敢坐地铁，出租车成了香饽饽

规出租车的硬伤。记者日前在莫斯科有过一次打车经历。基辅火车站广场上停有一些不同公司的出租车。记者随机问了一辆出租车，两公里以内的路程，司机要价1000卢布(约合230元人民币)，并表示不能讲价。另一辆出租司机主动过来招揽生意，但起步价也至少500卢布(约合115元人民币)。虽然这辆车从外观看有正规出租标识，但车内并没有安装计价器，乘车结束时也无法提供小票或发票。

去年莫斯科市中心地铁爆炸后，很多市民无法或不敢乘坐地铁，只能乘公交车或出租车出行。许多出租司机趁机提高收费，漫天要价，以至于连总理普京都站出来呼吁商人们不要在莫斯科地铁爆炸事件中发国难财。

大小公司 反应不一

新规大框架虽已出台，但很多细则仍待敲定。比如出租车运营许可证发放的具体部门以及办证手续，官方尚未明确。

俄边疆区交通部表示，许可证具体发放程序和相关操作规程还有待制定和通过。联邦法律只是规定了一个框架，甚至连由哪个部门发放许可证也不清楚，估计还得等一个半月后才能明确。

莫斯科一家出租车公司经理亚努什说：“我很愿意办理许可证，但

至今还没接到具体消息，该去哪个部门，如何申请许可证。”

不过，政府和社会活动家普遍认为，通过立法规范出租车许可证制度很有必要，个体运营行为早就需要被规范。

许多大型出租车公司都赞同新法案。他们回忆说，2005年前一直规定出租车必须持证运营，那时候的市场规范有序。而现在，只要自己有辆车，就能充当出租车载客，完全无法对车辆状况和司机经验进行有效监督。一些小公司则对新法案心存担忧。“新法实施后，进入市场必须得到官员的许可，这么一来，这些官员能够控制出租车市场。在莫斯科和圣彼得堡这样的大城市还不会有这样的问题，但在别的城市，特别是一些中小城市，某些地方官员可能会利用法律的新变化为自己牟利，”“出租车联盟”主席布拉特·卡里莫夫这么认为。

或将导致 变相涨价

5月16日，伊尔库茨克市的出租车司机举行抗议活动，反对新出台的法规。活动组织者称：“我们反对法律中的新变化，新法规禁止运营公司租赁个人车辆，要求装计价器，进行定期车检等，这些都会提高运营成本，而最后都会转嫁到乘客身上。”

“同时，安装计价器对乘客也没什么好处。人们都已经习惯在上车

前谈好价格，这种做法排除了欺骗乘客的可能性，司机‘兜圈’或在计价器上做手脚都没什么意义。而今年秋天开始，只能在行程结束后才能知道花了多少钱……”

尽管以前也出台过一些政策治理出租车市场，但收效并不显著。“根纳季出租服务”公司总裁根纳季·马卡林斯基认为，俄罗斯的法律法规经常得不到很好的执行，“黑车”数量不会因为新法规出台而减少，因为很多人都是迫于生计不得不载客。

有着3年驾驶经验的司机尼古拉无奈地说：“黑车就黑车吧，我照开我的，不怕被罚款。我的车没有顶灯没有花纹，可我得挣钱养家啊。”

一些专家认为，新法律不会使黑车的数量减少，却会造成正规出租车价格上涨。安装计价器、体检、车检等支出最终都将由消费者承担。据“出租车联盟”组织估计，若要完全满足新法规的要求，出租车公司需要承担相当大的一笔支出。乘坐出租车费用可能相应上涨至少30%。

米凯尔·布林金是国营运输公司的一位专家，他认为，新法规很难帮助持证司机和专业出租车公司在与“黑车”的持久竞争中拥有优势。“更多的罚款不会改变现状。首先应当给予合法出租车在机场和火车站(载客)的优先权。在这方面虽然政府有很多承诺，但兑现的很少。”

相关链接

莫斯科拟打击无证出租车

俄罗斯首都莫斯科市交通和通信部门去年11月25日说，打算明年取缔首都街头未获经营许可的出租车。俄新社援引莫斯科市交通和运输部门负责人维塔利·基钦季奇的话报道，“明年(交通)状况会转变，不少(没有经营许可的出租车)将退出市场”。这名官员没有说明市政府打算采取哪些具体措施。

经济政策、商业和所有权联邦委员会理事會副主席弗拉基米尔·费多索夫认为，取缔没有经营许可的出租车不足以解决问题，“我们的立法存在漏洞”。

莫斯科副市长尼古拉·拉莫夫先前的说，莫斯科现有大约3万辆出租车，其中大约2.6万辆未获经营许可。莫斯科市长索比亚宁今年年初说，据官方统计，莫斯科5万辆出租车中有9000辆属违法经营。但据专家估计，莫斯科非法运营的出租车数量远超过官方统计，大约有4万辆。非正规出租车市场营业收入达300亿卢布，偷逃税额达18亿卢布。

这些“黑车”通常达不到规定的技术标准，无法给乘客提供舒适的乘车环境，还存在许多安全隐患。但“黑车”的优势在于数量多、价格便宜，通常是上车前就根据路程谈好价格。走在莫斯科大街上，难得看见有标识有顶灯的正规出租车；倒是时常看到行人站在路边挥手，很快就有私家车停下，讲价一番后就上车走了。

专家认为，莫斯科当前还需要增加2到3万辆正规出租车。正是这个数量缺口给众多“黑车”以生存的空间和市场。



莫斯科黑车猖獗



热点锁定：

5月22日，第四次中国、日本、韩国领导人会议在日本东京举行。中国国务院总理温家宝、日本首相菅直人和韩国总统李明博出席会议。

导读

A35

广告结合剧情
电视节目新商机

A35

士兵自导自演
另类摇滚网上红

A36

美国私营监狱
争议声中发大财

本刊主编 汪一新
卫蔚

(本刊除“论坛”及本报记者署名文章外，均由新华社供稿)