

研究简报

(2015 年 第 8 期 总第 8 期)

清华大学国家金融研究院

2015 年 7 月 13 日

关于推动我国互联网专车有序发展的政策建议(摘要)

清华大学国家金融研究院互联网专车课题组

随着城市居民机动化出行率的持续上升，我国城市出租车整体运力明显不足，市民出行常年存在打车难的问题。在移动互联网技术与传统行业融合发展的背景下，我国出现了一种以平台化和共享经济为特征的交通新业态，并在 2014 年实现爆发式增长。但随着互联网汽车共享模式的快速发展，这种新兴业态与传统出租车行业矛盾频发。本报告从汽车共享模式的特点及发展现状入手，分析此模式对解决交通出行问题带来的机遇及其发展中面临的挑战，最后提出政策建议。

互联网汽车共享模式分为互联网专车、互联网拼车和 P2P 在线租车三种业务形态。其中，互联网专车服务分为“租赁车+代驾”和“社会车辆加盟”两种模式。

互联网汽车共享模式能够通过技术优势提供全新管理手段，促进社会闲置资源利用，补充交通运输运力，优化城市交通结构，减少私家车拥有量，为各类城市交通问题的解决带来新机遇。同时，

该模式还能够实现降低碳排放量，保护自然环境，并创造全新的商业模式，实现大众创业。

但由于互联网专车是基于技术变革形成的新兴业态，现行体制机制存在诸多不适应其发展之处，其发展面临诸多困难。一是国家法律较现实经济和商业形态存在一定程度的滞后，实际上形成了城市私人出行市场的行政垄断，互联网专车没有明确的法律地位；二是**一方面**传统出租车行业专营模式面临巨大的市场压力、行政管理成本压力，难以缓解出租车行业长期存在的供需矛盾；**另一方面**在互联网专车冲击下包括各类消费者、出租车司机、出租车公司、出租牌照拥有者等在内的相关利益方需在博弈中重新调整利益格局，互联网专车面临既得利益的一定阻力；三是我国对国内互联网专车发展的限制，给了美国 Uber 打车软件公司强势进入中国市场的机会，这可能影响社会稳定和公共信息数据安全；四是互联网汽车共享平台可能冲击汽车运营资质管理制度，产生偷税漏税行为。

为了充分发挥互联网专车的优势，建议采取以下措施：**一是**给予互联网专车以合法地位，推动“互联网+交通”等新兴业态发展。**二是**尽快制定互联网专车运营规范及服务标准，审批经营性资质实现统一监管；做好安全防护保障信息数据安全；在车辆准入、驾驶员准入、平台监管责任等方面做出明确规定确保行驶安全；明确互联网专车平台的代报税、代扣税义务；制定司机服务标准。**三是**妥善协调好各方利益的平衡，引导传统出租车行业优化结构、转型升级，其中义乌市出租汽车行业改革工作方案和上海市的积极探索值得借鉴。**四是**规范专车经营管理，维护市场竞争环境。要设置对于传统与新兴、国内与国外市场主体公平、一视同仁的市场准入标准，及时处理经营中出现的违规行为。**五是在**发展中规范互联网拼车和

P2P 租车业务。

(2015 年 7 月 13 日)

报 送：中财办四局，国务院研究室办公厅、国务院参事室办公厅、国研中心金融研究所，人行金融研究所、银监会研究局、证监会研究中心、保监会研究局，社科院金融研究所

校内发送：文科处、国家金融研究院学术委员会

联系人：吴 桐 电 话：66194191、13910169821
