

驾龄不够P图来凑 10家租赁公司被查

上海整治网约车行业乱象,多方博弈亟待破解难题

□ 记者 陈颖婷

“只要 200 元,驾龄不够也能开网约车。”今年 9 月,网约车司机黄某因驾龄未满 3 年无法通过平台审核时,一张经过 PS 修改的驾驶证照片,让他顺利“通关”成为网约车驾驶员。这并非个例——上海警方近期在“砺剑 2025”专项行动中,一举查获 80 余张变造的驾驶证、行驶证,4 名涉嫌变造国家机关证件的犯罪嫌疑人被采取刑事强制措施,45 名违规驾驶员、10 家问题租赁公司被查。

这场涉及司乘、平台、监管部门的多方博弈中,如何通过立法修订、常态化监管重塑行业秩序,成为亟待破解的难题。



▲ 警方抓捕犯罪嫌疑人
▲ 交通执法部门对不符合资质的网约车驾驶员进行处罚



► 民警展示修改过车辆租赁性质的行驶证

证件造假链条浮出水面 多部门联合整治雷霆出击

“把驾驶证照片发来,改个初次申领日期,200 元帮你过审。”这是犯罪嫌疑人杜某对外招揽“生意”时的常用话术。今年 9 月,警方在侦办一起网约车租赁公司诈骗案时发现,部分驾驶员备案的证件信息与交管部门数据存在明显出入——驾龄仅 2 年多的黄某,平台备案信息却显示其驾龄满 3 年。这一异常情况揭开了证件造假链条的冰山一角。

经调查,黄某并非主动造假,而是通过朋友介绍认识了“中介”杜某。“当时觉得开网约车自由,没想到驾龄不够卡了壳,杜某说能搞定,我就信了。”黄某在接受警方询问时坦言,他从未想过伪造证件的法律后果,更不清楚一旦发生交通事故,保险公司会拒赔。而

另一家少虎网约车租赁公司的操作则更为“批量”——负责人陈某为了提高车辆租赁率、赚取平台“人头费”,直接用修图软件将非营运车辆的行驶证改成营运性质,再将这些“合规车辆”租给司机,每单收取 100—200 元的“服务费”。

“这些造假行为不仅违反法律,更把司乘安全抛在脑后。”上海刑侦总队办案民警表示,截至案发,4 名犯罪嫌疑人已非法牟利 1.5 万余元,查获的 80 余张变造证件中,既有修改驾龄的驾驶证,也有篡改车辆性质的行驶证,“部分司机甚至不知道自己驾驶的是非营运车辆,一旦出现交通事故,所有风险都由司乘承担。”

针对此类乱象,上海交通

执法部门与警方展开联动打击。在近期的专项整治中,执法人员对闵行、青浦、宝山、松江四区的 10 家车辆租赁公司进行上户检查,8 家未按规定备案的公司被依法立案,罚款总额达 4.8 万元;45 名关联驾驶员中,1 人因未取得《网络预约出租汽车驾驶员证》被立案,2 人因使用无营运证车辆从事客运,面临驾驶证暂扣 3—6 个月的处罚,其余驾驶员还在进一步处理中。

“我们不仅要打击前端的驾驶员违规,更要揪出背后的中介和租赁公司。”上海市交通执法部门相关负责人表示。记者从市交通委了解到,2024 年全年,上海已查获网约车非法客运案件 3927 件、平台违法案件 1570 件。

立法滞后致监管缺位 行业矛盾凸显

“一周内三次被多收费,投诉后平台和车队互相推诿,这让乘客怎么放心?”市人大代表陈岚的亲身经历,道出了许多市民的无奈。她在网约车平台勾选出租车服务时,多次遇到司机通过计价器舞弊、自行增加平台调度费的情况。“平台说归车队管,车队说是司机和平台商定的,最后我只能认栽。”更让她担忧的是,两次乘坐快车时,车辆因无营运证被执法部门查处,“乘客的安全根本没有保障。”陈岚的遭遇并非个例。

数据显示,上海 16 家网约车平台日均订单已超 100 万单,加上原有出租车,总量远超“十四五”末 8.8 万辆的规划规模。数量激增带来的不仅是市场竞争的混乱,更让服务品质直线下滑——市民抱怨“臭车”“不规范”“打车难”,司机反映“接单难”“派单不合理”“成本太高”,“没人愿意开出租了”成为行业常态。

“问题的根源在于立法滞后,监管主体不明确。”陈岚指出,现行《上海市出租汽车

管理条例》最近一次修订是在 2011 年,距今已超过 10 年。“这 10 年里,网约车从无到有,市场主体、供需关系都发生了翻天覆地的变化,原条例根本覆盖不了现在的情况。”陈岚通过调研发现,早在 2021 年,《条例》修订就被列入市人大常委会立法计划预备项目,2022 年转为正式项目,2023 年、2024 年又两次被列入预备项目,却始终未能出台,“主管部门多次调研、形成多版征求意见稿,但因为各种原因搁置,导致行业监管‘无法可依’。”

除了立法滞后,平台垄断和合规率低也是重要原因。陈岚指出,部分网约车平台通过“二选一”“大数据杀熟”等方式垄断市场,同时对司机资质审核流于形式,“证件造假能通过审核,说明平台根本没尽到审核义务,反而为了抢占市场纵容违规行为。”而市交通委的数据显示,尽管 2024 年网约车车辆合规率提升了 43 个百分点,但仍有大量车辆处于“非法营运”状态,“既损害了合法司机的利益,也让乘客安全面临风险。”

立法先行先试破局 平台落实主体责任

“今年我们将梳理 7 项先行先试工作,成熟一项、推进一项,加快《条例》修订落地。”针对陈岚等代表的建议,上海市交通委近期给出明确回应。据介绍,市交通委已在 2024 年成立修法工作专班,组织多轮专题调研,广泛听取企业和社会意见,“我们会结合行业实际,把网约车、出租车的管理标准、监管尺度统一起来,让行业竞争更公平。”

在网约车合规化方面,市交通委已采取多项措施:2023 年起要求平台制定年度合规目标,对合规率低的平台进行约谈、下达监管建议书;推动网约车区块链“上链”,将平台数据全量接入不可篡改的链端,避免瞒报漏报;通过“打击不合规运力、补入合规运力”的疏堵结合方式,逐步提升合规率。“我们会把监管重心从准入规范转向维护市场秩序、强化安全监管,保障司乘合法权益。”市交通委相关负责人表示。

多部门协同监管机制也在

不断完善。目前,上海交通、公安、发改、市场监管、通信管理等部门已建立联合约谈、联合检查机制,市公共信用平台归集了网约车平台的行政处罚、严重失信名单等信息,实现“跨部门、跨区域”信用惩戒。“以前是各管一段,现在是拧成一股绳。”市交通执法部门负责人举例说,在近期的专项整治中,警方负责查处证件造假,交通执法部门负责处罚违规车辆和租赁公司,市场监管部门监督平台合规,“多部门联动让监管更高效,也让违法成本更高。”

不过,要彻底解决行业乱象,还需要平台落实主体责任。上海警方在近期的案件通报中特别提醒:“网约车平台要加强司机资质审核,完善风险提示机制,不能为了追求订单量放松审核。”而陈岚也建议,应将平台违法违规行为纳入企业征信,对不推进合规化的平台果断采取处置措施,“只有让平台、司机、租赁公司都不敢违规、不能违规,才能重塑上海出租车的品牌形象,让市民出行更安心。”