本市鼓励合乘打车 费用各付60%

96103和96101两部叫车电话均可以提供“合乘订车”业务

本报讯 （记者汤旸）针对打车难的问题，北京鼓励乘客合乘出租车，特别是在早晚高峰时段，合乘者各付共同路段车费的60%，并可以打印多份发票。前日下午，北京市交通执法总队总队长姚阔做客首都之窗时表示，目前96103和96101两部叫车电话都可以提供“合乘订车”业务。同时，出租拒载将从重处罚。

合乘并不违法

目前，北京市有6万余辆出租车，每日为200余万人次提供服务。姚阔说，从目前情况看，早晚高峰时段依然是拒载的高峰，此时间段的出租车满载率较高，因此显得车少，个别司机也会趁机挑活，尤其是商业区、场站、地铁站周边等区域，拒载频发。

拒载高发区，其实也是打车人扎堆儿的区域。姚阔建议，市民不妨体验合乘。据他介绍，在北京，出租车合乘并不违法，反而将得到推广。

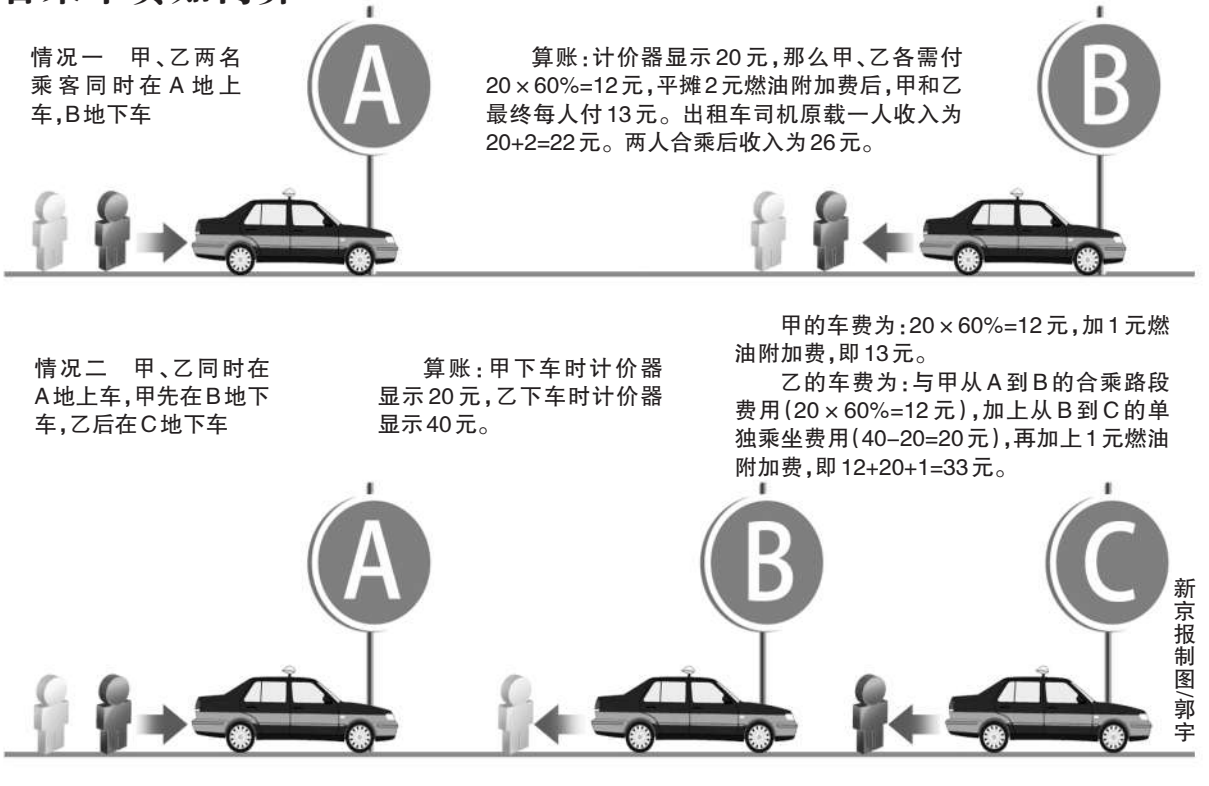
可打印多份发票

按交通部门和财政部门联合发布的条文规定，乘客合乘将各付共同路段车费的60%，也可以打印多份发票。如果是两人同时上车，但先后下车，那么先下车的乘客负担当时车费的60%，后下车的乘客负担合乘部分的60%车费以及单独乘坐路段车费。多人乘车付费方式以此类推。

针对合乘的对象，姚阔说，如果两三个人就住在同一个小区，每天上下班的时间也一样，单位相距不远，不妨可以合乘，既可以减少费用，又能够缓解打车难。合乘与否的决定权在乘客手中，像赶上下雪等极端天气，机场运力紧张，工作人员只能劝导乘客尽量合乘，如果乘客不愿意，也不能勉强。

“我们希望出租车企业都能尝试并推广这种运营服务。”姚阔说，目前96103和96101两部叫车电话基本都可以提供“合乘订车”业务。

合乘车费如何算？



新京报制图/郭宇

■ 释疑

“合乘”不同于“拼客”

业内人士称，从法律性质上讲，“合乘”和“拼客”是完全不同的法律行为。“拼客”是指出租车司机为追求更高的利益多载客人，这侵害了乘客的权益，是违规行为。“合乘”是指在客运高峰时段或路段，乘客经协商同意共同乘坐同一辆出租车的自愿行为，是一种合法行为。

■ 链接

福州：强行拼客罚款1000

去年7月，福州市道路运输管理处联合市出租汽车行业协会出台《福州市出租车驾驶员行为守则》。其中对“合乘”规定作出了清晰解释。

《行为守则》规定，乘客要求合乘时，司机应遵守以下规定：一是征求乘客意见，第一顺位乘客必须同意；二是“合乘”必须在出租车营运的起点，不允许在营运中途“合乘”；三是严格按照规定标准收费，即“合乘”部分向每户乘客各收取60%的费用；四是要保证第一顺位客人的权益，基本上要先送第一位客人抵达，若乘客双方协商一致，可按照乘客协商的结果执行。

未经乘客同意强行拼客，或不按规定收费，罚款1000元；收回服务监督卡，列入出租车驾驶员诚信“黑名单”，依据出租车行业自律公约，两年内不得聘用其为出租车驾驶员；两年后，须重新培训考核合格，方可从事出租车营运。

北京西站出租车等候处，乘客排起了长队。 本报记者 孙纯霞 摄

■ 调查

乘客“怕麻烦” 师傅“打票难”

出租合乘在现实操作中似乎困难重重。昨天大风，晚高峰来得早，刚到17时，大北窑汽车站外已经聚集了很多打车的人。每辆出租车停下接走一人，都引来羡慕的眼光。二十分钟，没出现“拼车”。司机说：“拼车太麻烦，没人乐意拼。”

【乘客】

原因一：“怕麻烦”

记者在国贸桥下采访10余名打车市民，无一人愿意合乘。拒绝理由主要是“怕麻烦”。

“合乘能便宜多少？哪那么巧找合乘的人？”外企职员孙果每天都要打车回十里河，他认为打车就是为了省时间，如果还要等别人合乘，或者在路上耽误时间，打车意义就打折了。另外，如何与合乘人分担车费，也是市民顾虑的问题，大部分被访者认为，在前往两个目的地时，可能出现绕路，如何分摊费用计算起来很麻烦。

原因二：“有风险”

等车的女性对于“合乘”更是避之不及，当记者向两名女孩表示，可以合乘往南走，对方警惕地打量一番说“你要干吗？”

在采访中，大部分女性认为，与不熟悉的人合乘，尤其是异性合乘，感觉危险。“也不自在，你说不认识的人坐车里，谁不跟谁说话，多尴尬。”孙女士说。

【司机】

原因一：“无法打票”

昨天下午4时，在百子湾路的一家小饭馆里，司机师傅对打车“合乘”规矩争论不休。

最难操作的就是为不同目的地的乘客打票。方松青师傅说，允许合乘这个规定早几年前就听说过，但怎么打票一直没解决。他举例，如果两人先由西单合乘至百子湾路，大概是28元到30元，其中一人下车，另一人继续走。这种情况，先下车的乘客就没法拿到发票，因为抬表才会启动计价器打票，如果抬表，另外一位乘客的里程就没法准确计价。

“如果两人同地点出发，同地点下车可以打两张票。”方松青说，但这种情况基本是乘客在打车前已经商量好了。

原因二：“同行抵触”

“你这么打，就等于把下辆车的买卖抢了，没你这么干的。”司机刘师傅说，“不能按照60%”合乘几乎是圈子里不成文的约定。

至于什么原因，刘师傅说，以国贸地铁站到通州北苑计算，不堵车的情况下车费是30元左右，如果合乘两人每人交18元车费，合计是36元。司机在这个过程中没有获得太多好处，反而在这些难打车区域得罪同行，以后不好再揽活。“这不值当，同行没有这么干的，除非黑车。”

原因三：“乘客投诉”

出租车司机刘建忠说，合乘放开还有一个问题就是司机容易被乘客投诉。

他说，如何界定乘客自愿“合乘”和司机主动“拼车”界限模糊。两人同时打车，司机表示“合乘”，如果有一方不愿意，就容易造成“拒载”投诉。“起码管理部门要把这点说清楚了，要么每天有乘客往公司打电话这受不了。”此外，不同目的地的合乘，容易出现路线上的变动，乘客往往会因为这点投诉“绕路”，他认为，如果因此招致公司严惩，就不划算了。

本报记者 郭超

■ 体验

电话预约遭遇乌龙

“96101”是媒体热线，准确号码应为“96106”

昨天下午3时，记者按照媒体报道的热线电话号码，预约“合乘”出租未果。

“96103”为银建公司出租车预约服务电话，当记者以市民身份提出预约合乘车辆后，对方接线员表示，该公司暂时不能提供“合乘”预约，只能提供单次个人预约。20分钟后，有该公司司机师傅与记者联系，表示可以提供服务，但也没有“合乘”可能。“我们没法给您找拼车的人，这也不允许。”司机表示。

按另一部预约电话“96101”拨打过去，语音提示该电话号码为某媒体热线，记者提出想预约出租，对方提供了另外一个号码“961001”，接通后，语音提示该号码是北京出租汽车调度中心，并已启用5位数新号“96106”。

接通“96106”以后，接线员表示，可以预约“合乘”出租，但提醒记者，预约成功可能性不大，建议记者保留个人预约。“我们可以帮您备注一下，优先提供同路线的合乘车辆。”大约30分钟后，有出租车司机与记者联系，但表示没有合乘的乘客。

本报记者 郭超

责编 颜颖颛 图编 杨杰 美编 李腾飞 责校 高山