

《指导意见》落地 共享汽车将驶入发展快车道？

交通运输部、住房城乡建设部8日联合发布《关于促进小微型客车租赁健康发展的指导意见》。《指导意见》明确,鼓励分时租赁新业态发展,合理确定分时租赁在城市综合交通运输体系中的定位。新规出台后,共享汽车将面临哪些机遇和挑战?充电难、停车难等发展痛点能否解除?共享汽车如何驶入发展快车道?

注重“使用”而非“拥有”

共享汽车机遇与挑战并存

在共享经济的市场培育下,消费者对汽车的认知也会逐渐变成“使用”而非“拥有”。这一消费理念的变化也催化出了一个重要的出行领域——共享汽车。

相关数据显示,我国汽车保有量已突破3亿辆,每年仍以1400万辆的速度快速增长,随之而来的,就是各地城市遭遇交通拥堵、停车难、尾气污染等问题。买车容易但开车难、停车难,已成为很多人的头疼事;加之维护费、油费、保险费等也不是小数,亦令部分人望而却步。正如市民胡先生所言:“汽车共享的好处之一就是节省开支。养私家车虽然方便,但需要支付很多附加费用——月供、汽油费、更换机油的费用及维修费、停车费和保险费。最为主要的是,私家车每天可能只开一两个小时,剩下的时间都是在等待车辆贬值,而汽车共享则将这些费用和贬值分摊给好几个人。”

数据还显示,我国机动车驾驶人数量去年底已达3.6亿人,预计未来10年,仍将以每年2000多万人的速度快速增长。有证无车的人越来越多,其中很多人可能不会买车,但开车的需求却一直存在,租车服务亦是一个不错的选择。

可见,共享汽车有现实的市场空间,能够满足消费者分时租车的需求,无需再购买汽车,即用即租,用完就还,省钱又省心。

而《指导意见》也明确:“鼓励使用新能源汽车开展分时租赁”,并对“分时租赁”的内涵进行了定义,提出要在坚持公交优先发展战略的前提下,考虑分时租赁非集约化出行的特点,合理确定分时租赁在城市综合交通运输体系中的定位,统筹考虑城市经济社会发展水平、道路交通、停车资源等实际情况,研究建立与之相适应的车辆投放机制,使其与公共汽车、地铁、出租车、共享单车等协调发展,共同满足人民群众的多样化出行需求。

记者走访发现,本市共享汽车也以新能源汽车为主,既有混动车型,也有纯电动车型,符合《指导意见》的规定,亦顺应市场潮流。而且,新能源汽车的结构相对简单,维护费用较低,又有政府补贴,能够降低购置维护成本,牌照资源较多,上牌相对容易,日常行驶也没有限行约束,适合在大城市运营。

不过,新能源汽车最大的麻烦还是充电问题。由于新能源汽车行业发展时间较短,充电桩布局并不完整,充电桩数量太少,尚未做到随处可充的地步,加之部分充电桩标准不兼容、故障率高、被燃油车占位等,导致面临充电难的困境。“混动车还可以通过加油解决,纯电动车就太麻烦了,在充电问题不能解决的情况下,共享汽车能够行驶的路程就极为有限,如果开到一半没电怎么办?”市民张女士道出了她对共享汽车行驶里程的担忧。

另一个痛点就是停车难。上海等特大城市寸土寸金,停车位短缺情况严重,“开车十分钟,停车半小时”已是司空见惯的现象,如果没有充足的停车位,共享汽车的借车、还车都是问题。而且,大城市的停车费用也很高,部分区域停一天要上百元,亦制约共享汽车的停放。如果指定车位停放的话,又因停车点布局分散,难以满足随借随还的消费需求。



落实实名制 探索停车费优惠

《指导意见》将带来这些变化

共享汽车的发展痛点如何解除?能否实现“随取随还”?记者注意到,《指导意见》明确,鼓励城市商业中心、政务中心等人流密集区域的公共停车场为分时租赁车辆停放提供便利;探索通过优惠城市路内停车费等措施,推动租赁车辆在依法划设的城市路内停车位停放,在不增加城市道路拥堵、不影响其他社会车辆停放的情况下,提高路内停车位的使用效率和租赁车辆使用便利度。

据了解,目前已有部分城市开展积极探索,通过企业与当地政府签订协议,只需每年缴纳固定费用,其车辆即可在市区内合法划设的路内免费停放。

值得注意的是,《指导意见》明确,按照新能源汽车发展有关政策在充电基础设施布局和建设方面给予扶持。

在共享汽车使用中,用户交通违章处理情况、车辆停放、个人信息的真实性、费用支付、车厢保洁、预约爽约等信息,都成为困扰用户和企业的现实问题。

鼓励采用信用免押金

企业:暂时有难度

《指导意见》发布后,其中有一条规定备受关注:鼓励用信用模式替代押金管理,让信用良好的优质用户享受到低押金、甚至免押金的差异化服务。

针对这一规定,多家运营企业在接受采访时表示,企业已在探索类似规则。比如,EV-CARD已在着手建立用户积分体系和诚信体系,通过用户的订车、驾驶、支付、违章处理、事故处理等一系列用车行为建设一个更有价值的个人出行诚信体系。此外,也有企业根据个人信息补充程度、消费历史等将用户划分为不同级别,等级高的金卡、银卡用户就可免押金租车。

那么,汽车分时租赁行业的信用免押时代何时到来?受访企业坦言,目前阶段仍然需要押金。“共享汽车与共享单车收取押金的概念不太一样,汽车价值更大,采用信用免押金的方式将使运营企业面临更大的风险,政策在实际操作方面就会更难。”一位业内人士直言,其中最主要的原因还是目前个人征信行业的“数据孤岛”问题,坦白地说,用信用模式代替押金管理,这相当于征信机构以信用评价为基础做信用贷款,对机构掌握的个人信状况充分度要求较高。“现阶段,即便运营平台接入第三方的信用体系,效果也不一定显著。”

业内人士同时指出,也正是由于汽车价值、企业

为保障租赁车辆安全性能和用户合法权益,《指导意见》提出了规范租赁车辆管理、落实实名制查验制度等要求。租赁车辆应按照相关法律法规和技术标准规定到公安机关办理登记,并按照规定,对车辆进行安全技术检验、环保检验和报废。按照登记的使用性质对应的保险费率投保交强险、第三者责任险。

记者在登录EV-CARD APP时发现,用户想要租车,须进行身份认证,包括上传用户身份证照片、用户手持身份证照片、机动车驾驶证照片,填写真实姓名、驾照号、居住地邮寄地址等信息。通过审查,方能上路。

“与传统出租车和网约车相比,对共享汽车的法律规定和要求是不一样的。”法律人士表示,前者发生交通事故的时候,驾驶员和所在企业承担全部法律责任;后者除了车辆原因与出租企业有关外,驾驶责任应该归之于承租人,所以对汽车分时租赁的承租人要有严格的准入门槛。

运营成本都相对较高,押金的主要目的就是为降低车辆剐蹭、不交罚单等使用风险,因此累积的金融风险比共享单车小很多。

值得关注的是,共享汽车与共享单车一样,都是新生事物,正因如此,才要不断破除传统的约束和管理机制,探索更加符合互联网化的管理方式,从这个角度来说,用更创新、更方便的信用模式代替押金管理确实将成为未来发展的趋势。

但从经营企业角度讲,即使是1000元的押金也抵不过可能存在的经营风险。因此,《指导意见》鼓励租赁企业与保险公司积极合作,开发与小微型客车租赁业务特点和风险大小相适应的保险产品,既保障承租人合法权益,也能提高企业抗风险能力。对此,运营企业也在积极探索这一模式。

据了解,目前EV-CARD已与入保、太平洋、中华联合三大保险公司达成战略合作,推出11项全额保险,保障用户畅行无忧。而神州租车在回应中则透露,在车辆保险方面,神州已在践行政策要求。据悉,神州联合保险公司共同提供交强险、第三者险以及全车抢盗险、车辆损失险等多险种服务,并针对“车辆损失险”中由客户承担的1500元费用,以及保险理赔范围内的轮胎损失推出不计免赔险。

本报记者 艾仁和