

卡普的经营性质

雷孟林

(长安大学 经济与管理学院, 陕西 西安 710064)

摘要:准确界定卡普的经营性质,有利于加强道路运输管理,有利于汽车工业的可持续发展。从道路运输法的基本理论入手,运用定量分析和逻辑分析方法,对卡普的经营性质进行全面、深入分析。分析结果认为:绝大多数卡普为非经营性运输行为,不是非法经营行为;对卡普的划一化管理不符合现行法律规范;道路运输管理机构应加强对卡普的分类管理。

关键词:交通运输管理;卡普;经营性运输;汽车共享

中图分类号:F570.7

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2008)03-0083-04

随着私家车进入中国家庭,卡普在很多城市日益受到人们的青睐。然而,当卡普这种新型的、利国利民的交通方式蓬勃发展,人们为之普遍叫好的时候,有关部门的某些人士却认为,卡普是一种经营性运输行为,卡普未经许可,是一种非法经营行为。本文将通过对卡普及其类别的研究,对现行法律框架下界定运输行为经营性与非经营性(以下简称营、非性质)标准的分析,试图对卡普的营、非性质给出明确答案。

一、卡普特征及其类别

卡普是一个舶来词,在中国俗称“拼车”、“打顺风车”,是指几个人相互联络,由小轿车拥有者为自己和他人提供的一种汽车共享服务^[1]。如甲、乙皆拥有“私车”,甲、乙、丙的小孩在同一所学校上学,甲、乙、丙3人约定,甲、乙每人送几天,互不支付费用,丙每月支付一定费用,此例即属卡普。卡普具有如下几个特征。

(1)卡普是汽车共享的一种。所谓汽车共享是指人们共享一辆汽车。除卡普外,汽车共享还包括

Carsharing。Carsharing称作狭义的汽车共享,“是一种会员制的用车俱乐部,参与者需交纳一定的押金和年费,用车的时候可以随时申请,调度中心将在参与者要求的时间内,在最近的服务点为参与者准备需要的车辆”^[1],其法律关系是一种租赁关系。卡普作为一种汽车共享,“无车族”通过支付一定费用或并不支付费用而享受汽车带来的便利,“有车族”则通过有偿或无偿提供运输服务与他人分享汽车带来的便利。作为汽车共享的一种,卡普是一种运输活动,而不是租赁活动。

(2)卡普的提供者既可为运输活动的经营者,如出租车经营者,也可为非营运车辆的所有人,如私车主。前者基于经营上的考虑而提供卡普,后者则基于生活上的便利提供卡普。在非营运车辆提供的卡普中,卡普的提供者 of 运输的主要消费者,即使在没有他人拼载的情况下,他也会为克服自己在空间位移上的困难而开行车辆,这一点有别于私家车非法载客。

(3)卡普服务的对象为特定的几个人。这些拼载者之间存在拼载的合意,其合意的形成既可以通过拼载者之间的私下联络而成立,也可因中介组织

的牵线搭桥而成立。另外,卡普的服务对象既可以是“无车族”,也可以是“有车族”。“无车族”通过支付费用而享受卡普,“有车族”则通过服务的交换获得他人提供的卡普。

(4)卡普的类别。对事物进行分类的直接意义在于把握事物的个性,而对个性的研究有助于对共性的认识。不同种类的卡普各具特色,又都在个性的展示中呈现出其共同的属性。因此,有必要对卡普进行分类。根据不同的标准,可以将卡普划分为不同的种类:经营性卡普与非经营性卡普;有偿卡普与无偿卡普。

第一种分类的标准为提供卡普服务的车辆的营、非性质。经营性卡普又称为出租车拼载,是由有运输经营权的经营者提供的,提供服务的车辆为经营性车辆——出租车。非经营性卡普又被称为私家车拼载,是由无运输经营权的私家车主提供的卡普服务,提供服务的车辆为非经营性车辆——私家车。由于经营性卡普的提供者拥有道路运输经营权,因此其所从事的运输行为的性质显然是一种经营性运输行为。非经营性卡普的提供者没有获得道路运输经营权,因此其性质倍受争议,但本文无意研究经营性卡普的性质。非经营性卡普的性质正是本文力图加以研究的问题。第二种分类的标准为提供卡普服务是否发生了费用结算。经营性卡普显然是有偿的,无偿的经营性卡普只是一种例外。非经营性卡普既可有偿,也可无偿。由于经营性卡普无论是否有偿,其性质皆为经营性运输行为。而无偿的非经营性卡普的性质显然是非经营性的,唯独对有偿的非经营性卡普的性质,人们莫衷一是。本文的主要研究对象为非经营性卡普中的有偿卡普,且以下所称卡普仅指有偿的非经营性卡普。

二、判定经营性运输行为的依据

目前,确定运输行为营、非性质的依据主要是2005年8月1日交通部颁布的《道路旅客运输及客运站管理规定》(以下简称交通部10号令)和地方《道路运输条例》(以下简称《道条》)。鉴于地方《道条》仅适用于所属行政区域,因此,本文仅就10号令的规定进行分析,并据此讨论卡普的营、非性质。按照10号令第3条规定,经营性道路客运,“是指用客车运送旅客,为社会公众提供服务、具有商业性质的道路客运活动”。根据这一规定,界定营、非运输行为的标准主要有两项:一是服务对象,二是商

业性。如果某人从事的运输活动是面向社会公众的,并且具有商业性,该运输行为即为经营性运输。相反,如果一项运输活动不是面向社会公众,或者不具有商业性,或者既不是面向社会公众,又不具有商业性,则该项运输行为就是非经营性运输。在理解10号令第3条规定和判定经营性运输行为的依据时,有以下几点是值得注意的。

(一)服务对象要件

社会公众相当于某个特定人来说是他人,是指不特定的任何人。公交车、出租车、长途客运班车运输的服务对象即为社会公众。运输活动的服务对象是社会公众,表现在私法上要求承运人与旅客之间应当具有运输合同关系。

(二)商业性要件

简单地将商业性作为划分营、非运输行为的唯一标准,而不考虑运输行为的服务对象会人为地扩大经营性运输的范围,从而会把不是经营性运输的行为划入经营性运输行为中。实际上,可以把向社会公众提供服务和具有商业性作为经营性运输行为的两个构成要件^[2]。如果一项运输行为不符合其中一个要件,如不具有商业性,或不是为社会公众服务,则该项运输行为就不是经营性的运输行为,而是非经营性的运输行为^[3]。为落实《中华人民共和国道路运输条例》,一些省的地方《道条》干脆不使用商业性这一词语,而是直接使用“以营利为目的”对经营性道路运输进行定义。由此可见,以营利为目的是人们对商业性的本质的普遍认识。以营利为目的是人们从事某种交易活动时谋求利润的主观心态或愿望。以营利为目的与实际上是否已经赚取了利润并无必然联系,也与是否发生了费用结算无必然联系^[4]。

三、卡普经营性质辨析

关于卡普的营、非性质,人们的认识并不完全相同。提供卡普的人对把卡普定性为经营性运输行为充满了质疑和抱怨,而运政执法人员中的许多人则认为,在现行营、非划分标准下,卡普的性质是经营性的。有运政人员甚至讲,只要收了钱,私家车拼载就是非法经营,就是“黑车”。本文认为,绝大多数卡普的性质是非经营性的,理由有如下几点。

(一)卡普不具有商业性

商业性是现行法的框架下衡量某一运输行为的营、非性质的重要标准之一。由于商业性标准是以

营利为目的这一主观心理状态为要素^[5],故可将其称之为主观性标准。如前所述,商业性的本质特征是以营利为目的,即人们从事某种活动的目的是为了盈利。那么,卡普是否是以营利为目的的、具有商业性的运输行为呢?笔者以为,卡普非以营利为目的,不具有商业性,因而不是经营性运输行为。以营利为目的,自然就是说某人从事某种活动的目的是为了盈利,而所谓目的,是指其所从事的一切活动想要得到的结果。“想要”当然未必能得到,但必须有可能得到,如果不可能,就说其是以营利为目的,是很难让人信服的^[6]。那么,提供卡普服务的人依据他们设计的收费标准有可能盈利吗?如果我们考察一下这些卡普服务者收取运费的标准,同时比照一下他们提供服务的成本,就不难看出,绝大多数卡普的提供者不可能盈利。

假设提供卡普的车辆购置费用为15万元(目前私车购置价格多为10万元~20万元,本文取平均数),每年养车费用(包括养路费、汽油费、保险费、过路、过桥费和罚款等)为1.5万元,车辆报废时间为15年,则15年一辆车提供卡普的总成本费用约为37.5万元。又设一辆车的常年拼载人数为3人(注:设定的拼载人数为3个不利于证明本文的观点),每人每天上、下班来回的拼载费用为15元(这种收费标准在大多数城市也很难达到)^[1],则15年一辆车的卡普总收入约为246 375元。这个计算结果清楚地表明,一辆提供卡普服务的车辆15年收入尚需增加5万元左右才能保障不亏本,遑论盈利。卡普的提供者依据其确定的收费标准提供卡普几乎不可能盈利,这一计算结果说明了绝大多数卡普的提供者不是以营利为目的。

(二) 卡普是成本分摊的运输行为

如上所述,尽管卡普的提供者提供服务的条件是要收取一定的费用,但由于其所收取的费用根本不可能盈利,因此,卡普不以营利为目的,不具有商业性,也不是经营性运输行为。然而,卡普服务的提供者毕竟收取了费用,那么他们收取费用的目的是为了什么呢?笔者认为,卡普服务的提供者收取费用的目的不是为了盈利,而是为了让所有的卡普参加者(包括卡普服务的提供者和服务的所有受领者)共同分摊运输的成本和费用,实行所谓的“AA制”。这里引入一个“成本分摊”的概念^[7],并把卡普称之为成本分摊的运输行为。

与以营利为目的的经营性运输行为相比较,成本分摊的运输行为是指由所有的运输参与者共同分

担运输的成本费用的运输活动。成本分摊的运输行为至少具有以下几个特征:(1)成本分摊的主体既包括运输服务的受领者,也包括运输服务的提供者。而经营性运输活动的成本费用均由运输服务的受领者承担。(2)成本分摊的内容既包括固定成本,如车辆购置费、保险费等,也包括使用成本,如燃油费、过路费等。而经营性运输服务所获取的收入除包含上述成本外,还包含相应的利润。(3)成本分摊也是一种主观心理状态,与以营利为目的的主观心理状态相比较,它们都是目的,而不是动机,只不过目的不同罢了。由会计学相关原理可知,利润为收入减去成本、费用、损失和税金之和的余额^[8]。以营利为目的的运输行为追求的是利润,并且该利润是个正数,而且这个正数越大越好。成本分摊的运输行为谈不上追求利润,只是在不盈利、或者说在利润小于或等于零的前提下,希望能将由一个人承担的成本、费用、损失和税金等转由参与卡普的所有人均等地分摊。事实上,私车是一种消费品,其使用的结果是消费资金的消耗,根本谈不上赚钱,成本分摊的运输行为只不过把这种消费资金的消耗转由二个以上的人分担而已。

从上述成本分摊的特征可以看出,成本分摊的运输行为不以营利为目的,因而它不是经营性的运输行为。

(三) 客观性标准已经作废

1986年《公路运输管理暂行条例》(以下简称《运管条例》)第五条规定,所谓营业性运输是指为社会提供服务、发生各种方式费用结算的公路运输。很显然,《运管条例》将划分营、非运输行为的标准委诸于“发生各种方式费用结算”这一客观事实(由于该原因,本文将该标准称之为客观性标准),而无论发生费用结算的目的如何。认同卡普是经营性运输行为的人往往认为,“只要收了钱,就是非法经营”,提供卡普者既收取了费用,卡普就是经营性运输行为。由此可见,认为卡普是经营性运输行为的观点,印证的恰恰是已经被废止的客观性标准,而不是现行的主观性标准^[9]。以已经废止的标准衡量卡普的性质,并说卡普是经营性运输行为,是对现行有效标准的置若罔闻。

(四) 将卡普定性为非经营性运输行为符合建立节约型社会的要求

困扰当代小轿车工业可持续发展的世界性三大难题是能源、污染和交通堵塞,解决这些难题的根本

方法也许是限制私人小轿车的增长^[10],卡普无疑是实现这一理想的合理而有效的途径之一。实际上,在许多发达国家,如美国、法国、澳大利亚、新加坡等国,法律不仅没有将卡普定性为经营性运输行为,实际上没有限制卡普;相反,这些国家纷纷出台法律或政策鼓励人们采用卡普这一新的出行方式。如美国法律就给予了交通高峰时拼载的车辆可以行驶于快速车道上的优惠政策。毋庸置疑,国外的做法是正确的,其必将对克服当代社会因小轿车的剧增而引发的能源短缺、环境污染和交通堵塞等顽疾产生积极而持久的作用。由于中国人民生活水平的提高,小轿车快速增长带来的能源短缺等顽疾也正在困扰着中国的社会经济发展,中共中央及时地调整了国家经济社会发展的思路,提出了经济社会可持续发展战略和建立节约型社会的要求。卡普无疑是符合这一发展思路的,因此,应当大力提倡卡普这一新的交通方式,而不是将其定性为经营性的运输行为,从而实际上抑制卡普的发展。

四、结 语

卡普有经营性与非经营性卡普两种。毫无疑问,经营性卡普的性质是经营性的。非经营性卡普也有两种。无偿的非经营性卡普的性质显然是非经营性的,有偿的非经营性卡普的性质不能一概而论。

由于大多数有偿的非经营性卡普不具有商业性,实际上是一种成本分摊性质的运输行为,因此,大多数有偿的非经营性卡普的性质属于非经营性运输行为,道路运输行政执法机构不应视其为非法营运。

参考文献:

- [1] 夏凯旋,何明升. 国外汽车共享服务的理论与实践[J]. 城市问题,2006,25(4):87-92.
- [2] 孙 静. 道路运输营业性问题初探[J]. 江苏交通,2003,20(10):12-13.
- [3] 雷孟林. 论免费公交车运输行为的性质[J]. 长安大学学报:社会科学版,2007,9(4):30-32,37.
- [4] 江 平. 新编公司法教程[M]. 北京:法律出版社,1994.
- [5] 高铭暄. 刑法学[M]. 北京:北京大学出版社,1998.
- [6] 刘兰英,雷孟林. 经营性之我见[J]. 中国道路运输,2008,15(2):39-41.
- [7] 罗依·桑普森,马丁·法雷斯,戴维·夏克. 运输经济:实践、理论与政策[M]. 赵传云,荣朝和,译. 北京:经济管理出版社,1989.
- [8] 张守文. 税法原理[M]. 北京:北京大学出版社,1999.
- [9] 雷孟林,刘兰英. 道路运输法学[M]. 北京:人民交通出版社,2008.
- [10] 余 勇. 基于公共交通可持续发展理论的出租汽车交通研究[J]. 交通企业管理,2007,22(2):27-28.

Analysis on profitability of carpool

LEI Meng-lin

(School of Economics and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

Abstract: Accurate definition of carpool service helps to strengthen road transportation management and the sustainable development of automobile industry. In light of the basic theory of road transportation law and through quantitative analysis and logic analysis, an overall and thorough analysis on carpool profitability is made. The result shows that carpool service is mostly non-profitable, instead of illegal. Accordingly, the uniform administration for the carpool service does not conform to the current laws, the highway transport administrations should strengthen their classified administration for the carpool service.

Key words: road transportation management; carpool; profitable management; carsharing