

中东欧国家周报

【塞尔维亚社会周报】

出租车大游行

塞尔维亚国际政治经济研究所（IIPE）

（2019年10月）

Kiadó: Kína-KKE Intézet Nonprofit Kft.

Szerkesztésért felelős személy: Chen Xin

Kiadásért felelős személy: Huang Ping



【塞尔维亚】出租车大游行

引言

比起其他众多紧迫的事件，塞尔维亚社会及公民 10 月上旬面临着一个更严重的问题——贝尔格莱德出租车司机为期两周的抗议活动。出租车司机抗议卡多（CarGo）公司“不正当竞争”。据出租车司机解释，卡多公司属于非法营业。

纸制媒体和电子媒体的头条新闻均报道了塞尔维亚首都贝尔格莱德市中心主要街道被封锁的事情，抗议活动造成交通彻底瘫痪。公民表示了愤怒，他们在上班或上学的路上白白浪费了大把时间。

出租车司机与卡多的代表进行了数月之久“拉锯战”。出租车司机认为《道路运输法》未被认真贯彻，因而表示不满，并要求禁止非法出租车服务（他们认为卡多打车软件非法）。卡多公司的代表坚称（发言同样没有礼貌），卡多并非像出租车一样载客，而是按照乘客的要求帮助制定行程。由于对该法律的解读不同，总理和交通运输部长之间产生了分歧。目前塞尔维亚共和国总统通过一系列承诺抚慰了出租车司机，暂时缓解了此难题。12 天之后，司机们从首都街头撤离。

冲突背景

到目前为止，贝尔格莱德地区互联网约车应用软件卡多旗下的汽车没有使用任何标志。这种做法究竟是在钻法律的空子，还是仅为一种现代交通形式（或其他，是塞尔维亚长期以来饱受争议的一大难题。交通运输部认为这种经营方式违法，提出卡多司机如果想继续经营，就必须在出租车协会注册并履行相应法定义务。截止去年年底，卡多的运营符合《旅游法》，提供豪华轿车服务（豪华轿车和面包车租赁）。修订《客运道路运输法》之后，卡多

公司的运营服务已转移到该法案的管辖范围内，这种约车服务也得到了更准确的定义。

2月初，卡多公司按照此项新法律进行了调整。通过个人和一个非政府组织，卡多公司采用现代科技维持着运营。交通运输部称，卡多“并不打算按照国家规定认真对待客运”，因此不赞成其运营。塞尔维亚政府与卡多公司的矛盾已经持续了4年，此事经历了几个发展阶段——从街头抗议、法规变更到没收汽车。交通运输部始终墨守成规，因而忽视了在其他许多国家同样存在的此类问题的细节和创新性。最后阶段始于2018年12月，当时法律已有所调整，政府还成立了工作小组来分析出租车运输法规提案。此外，政府的目标还包括遏制道路运输领域的灰色经济。实际上，这意味着政府意在利用常规警察和社区警察小组、经济和高科技犯罪部门、税务管理部门以及各种检查机构的代表组成的团队扼杀像卡多这样的公司。因4辆汽车被没收，卡多公司的代表对此表示抗议，称此次没收背后隐藏着“出租车黑手党”（taxi mafia）的利益。2018年5月，出租车司机组织了首次游行作为对卡多公司代表指责的“回应”。

将抗争坚持到底

秋初，卡多上市面临着更大的阻力。在塞尔维亚正式登记的17400名出租车司机中，多数集中在贝尔格莱德工作（6500名），其次是诺维萨德（Novi Sad）（1400名）。出租车司机最初是在贝尔格莱德发起抗议（诺维萨德的司机也参与了），直到主管部门满足了出租车协会的所有要求后才结束。他们要求社区警察做好本职工作，处罚违法承运人，尤其是卡多公司的司机。司机的抗议是依据《公共民兵法》的新条款。该条款赋予公共事业部门权力，使其可以在交通检查员不在场的情况下截停违规车辆。官方数据显示，2018年12月29日至10月17日，针对非法出租车承运人启动了24项程序，扣押了90辆汽车。其中，8辆属于卡多公司的司机。卡多协会在一封关于出租车司机抗议活动的公开信中表示，他们可以对出租车垄断集团对其以及塞尔维亚和贝尔格莱德公民的威胁和敲诈保持沉默，但绝不能容忍

死亡威胁。“出租车司机挡路、勒索、实行恐吓，这些还不够，出租车垄断集团代表甚至要求对卡多司机处以死刑。当局可以对这些可怕的威胁保持沉默，但我们不能。我们绝对不允许，因为我们得到了 65 万名成员和市民的信任。如果我们继续保持沉默，就会让所有支持和平、反对暴力、支持进步、反对动乱的人失望。

税务局公布的数据显示，出租车司机欠税额达 29 亿第纳尔（dinar），欠税车辆达 3931 辆；而卡多公司的 4250 多名司机，没有欠国家或其他企业任何债务。负责贝尔格莱德出租车司机罢工和封路的交通安全委员会指责交通部在起草《道路运输法》修正案时“未考虑市场实际情况”。“交通运输的本质是满足用户的需求。难道交通运输部没有看到 65 万贝尔格莱德民使用卡多吗？既然你们看到了，就不该对此保持沉默。”交通安全委员会如是说，作为一个非政府组织，卡多不存在违法行为，也不能受制于与出租车有关的任何相关规定，因为卡多不是出租车。总理安娜·布尔纳比奇（Ana Brnabic）和运输部长佐拉娜·米哈伊洛维奇（Zorana Mihajlovic）就《乘客道路运输法》公开交换了不同意见。总理表示，出租车司机骚扰公民，不是因为卡多未违反《道路运输乘客法》，而是钻了法律的空子。运输部长提醒总理，她已经签署了一部她认为有“漏洞”的法律，该法律已被议会通过，塞尔维亚总统也签了字。这表明，该法律已生效。

抗议活动的激进化引起了民众的反抗，其中一些市民与出租车司机发生了肢体冲突。当一座城市被封锁时，没有人会对租车协会与打车软件之间的不同感兴趣，也不会对法律漏洞、法规解读感兴趣。

总统承诺发放补贴

由于出租车司机的抗议活动，贝尔格莱德市中心封锁了 12 天。在塞尔维亚总统阿莱克桑达尔·武契奇（Aleksandar Vucic）与出租车司机们交涉了 2 个小时后，游行得到“遏制”。出租车司机要求对非法承运人采取更严格的法律措施，但实际上他们得到了更多处罚。塞尔维亚总统承诺给出租车司机发放购买新车的补贴，以改善出租车服务。每位司机将获得数千欧元的

补贴，但必须承担他们自己该承担的部分。至于购买新车的尾款，他们可以使用为期5年或5年以上的租赁或银行贷款偿还。财政部的代表希望知晓有意获得补贴的出租车司机的数量。据估计，整个塞尔维亚运营着12000至13000辆出租车。但是，最终将由税务总局核实出租车司机亏欠国家的债务情况后再做出决定。当前的分析表明，目前塞尔维亚的出租车司机驾驶的汽车平均年龄为10年。

结论

谁是这场给公民带来困扰的“斗争”的赢家？通过此类措施，国家可以规范出租车行业的秩序，结束了塞尔维亚出租车行业数十年来一直未被规范化的状态。数年以来，非法出租车司机一直存在、出租车计价器和高额账单可疑、出租车在机场和汽车站争抢乘客。这使得出租车这一重要运输行业的声誉大大受损。市场中引入且发展出了一些法规未许可的新型运输服务。出租车司机所言也合情合理：在拥有城市签发的许可证的情况下，公共交通运输才可以载客。没有城市签发的许可证的公车则不能载客，出租车同理。因此可以说，他们确实受到了不正当竞争造成的伤害——使用卡多软件的未注册出租车司机借此“诱拐”乘客。鉴于现有公共交通系统墨守成规、不知变通，因此有必要对其进行现代化改造。市民不在乎，也不必在乎这些法规和政令的颁布者。他们需的只是能够快速、安全、无恐惧地到达目的地。因此，有必要改善现有规则，但前提是市场分配必须公平、公开。

（作者：塞尔维亚国际政治经济研究所（IIPE）；翻译：甘霖；校对：郎加泽仁；审核：刘绯）