

市民打“专车” 叫来一辆公交车

打车平台:查实封号 公交公司:查实罚钱 律师:乘客生命无保障

用打车软件呼叫“专车”，却来了辆公交！这不是“段子”，而是发生在身边的真事。昨日，市民陈女士向本报反映，她遇到了这桩怪事，“一个人坐‘公交专车’回家。”那么，如果路中出现“状况”，责任该如何分摊？公交车用作“专车”到底为哪般？

青年报见习记者 周寒梅

用打车软件叫专车 竟叫来一辆公交车

本月上旬的一天晚上11点整，刚下班的陈女士打算回家。她在上海火车站附近习惯性地拿出手机，用“嘀嗒拼车”APP叫了辆“专车”。下单5分钟后，页面即显示预约成功，一辆红色SUV抢了单。随后，司机还主动打来电话确认上车地点。可当陈女士到达预约的上车点后，却没看见一辆轿车。

“到了吗？”寒风中，陈女士冻得瑟瑟发抖，通过电话焦急地向司机询问。“已到路边。”司机回答。然而，陈女士左顾右盼却看不见相约的轿车。彷徨之际，一位三四十岁模样的师傅驾驶着一辆公交车停到她身旁，并自称就是接单司机。陈女士看呆了。接下来司机的回答更让她觉得稀奇：“我的轿车停在漕宝路附近，因为今天值最后一趟班，没空开‘专车’出来，你就上来坐公交车吧。”因为急着回家，陈女士半信半疑地上了公交车。

当晚11点10分，司机载着陈女士出发。司机接“私活”就不怕被发现吗？既兴奋又紧张的陈女士心中疑云密布。司机边驾车边解释，开“专车”只是他的兼职。当天，他刚结束末班车工作。按理说，他应把车从终点站直接开回位于市西的停车场。其间，公交车只能“闭门谢客”。但在司机看来，这存在资源“浪费”。“与其将车‘空放’回库，不如顺路载客。”他认为这并不会对行车造成什么影响。

“你用公交车拼车不止一次了吧？”陈女士好奇地问，“是啊！”他笑了笑对此毫不掩饰。

看得出来，司机已是公交行业的“老法师”，撇开私用公车不谈，陈女士对其开车技术赞不绝口，“一马平川的马路，司机开得十分平稳，中途并不在任何站台停靠。由于司机对上海已熟门熟路，全程根本不需要我导路。”对于一个人“包公交车”，陈女士表示“很新奇”。“我乘着公交车上了高架，到达自家门口只花了约半个小时。其间，跟司机有说有笑的，还真是个愉快的体验。”

晚上11点40分许，陈女士到达了漕宝路附近的小区门口，立马给司机满分评价。除了付清26.5块的打车费外，她还额外给了对方4块钱的感谢费。

随后，记者拨通了涉事司机的电话，对方承认其的确在嘀嗒拼车注册了账号，主要在闵行一带“接活”，对“公车私用”之事却只字未提。



各方声音

打车平台 经查实车主会面临封号

对此，“嘀嗒拼车”工作人员回应，乘客发现车辆与下单信息不符，可直接向平台投诉。“举报一经核实属实，平台会对车主的账号进行警告、扣分等处罚。最严重的，车主将面临封号。不过，司机并不会被罚款，乘客也无法获赔。”该工作人员表示，“乘客需提供叫单时的手机号，或司机手机号。平台会事先核查车主、乘客账号优劣情况。在3至5个工作日内，平台会给投诉人回复电话。若乘客不愿意透露个人信息，也可到打车软件上匿名投诉。”她坦言，对于车辆不符的情况，平台监控力量有限，这类事往往只能依赖乘客举报。

“平台每周能处理150个‘人、车、牌不符’案例。”同样是“专车”大户的滴滴公司透露，“这其中有滴滴平台核实时揪出的，也有乘客投诉反映的。”滴滴工作人员介绍，公司内部明令禁止公车私用，驾驶员申请注册时，平台会要求司机的驾照、车况等必须符合安全驾驶标准。

目前，大多数打车平台是如何预防“公车私用”的？业内人士向青年报介绍，第一，平台通常会组织相关培训，提升“专车”司机的服务质量和专业技能；第二，平台会定期进行‘人、车、牌’核验，三者不一致，司机就会被要求调整，若其不配合，将被取消接单资格；第三，乘客发现车辆信息不符时，可直接向平台投诉。

上述业内人士指出，‘人、车、牌’信息不符的情况很难避免，预约“专车”来了辆“电马儿”，弟弟开“专车”肇事兄长“顶包”等也曾见诸报端。打车软件在受到热捧的同时，也遭遇违约成本低、处罚力度小等问题，因投诉渠道有限，大多乘客只能自认倒霉。

巴士公交 抓到要扣司机月度奖金

“利用入场车接客肯定是违规了。”巴士公交工作人员表示，按照公司规定，乘客到达终点站后，公交末班车运营已经结束，司机不可再度载客。当然，该规定也并非“一刀切”，“例如，突发交通事故，警方有执法需要时，公交车司机应积极配合。”

上述工作人员介绍，“按照流程，接到市民举报后，巴士公司首先会通过GPS系统将司机当天的行驶轨迹调出来，而后，下载公交车内的录像资料并进行回放。是否为‘公车私用’一目了然。”

实际上，公交“巴士通”系统早已实现了智能投币机、POS机与GPS车载终端的数据对接，在电脑屏幕的线路运营图上，工作人员可清楚地看到有一个个圆点在缓慢移动，每一个圆点都代表一辆运行中的公交车。

有了位置定位，司机为何敢铤而走险？该工作人员坦言，“说实话，‘巴士通’数据易丢失，运营过程中，也会受到天气情况、周边建筑物的影响，数据正确率只有70%—80%。这或许让司机心存侥幸。”

与此同时，公交公司每天都会对车载录像抽查，一来，为了检验监控设备使用情况。二来，监管公交车的动态。然而，由于“事多人少”，各公交公司日均仅抽查30辆左右的公交车。可见，公交公司对“公车私用”监管力度十分有限。

公车私用一经查证属实，司机将面临怎样处罚？该工作人员表示，“司机违规情节若不严重，例如，在返场途中顺路载熟人、刷卡载客、超速行驶，将被作为违反一般劳动纪律论处，罚款50—500元不等。”如果是公交车当“专车”用，则属于严重违规的情况。工作人员强调，“一方面，司机严重违反企业规章制度；另外，行驶途中万一出了车祸，会给企业带来不小麻烦。涉事司机至少会被扣除当月奖金，约两千至三千元。”

法律人士 司机乘客安全不能保障

“公交车属于公交单位所有的运营车辆，司机公车私用涉嫌违法。”上海远业律师事务所律师江楠表示，司机已涉嫌不当得利，获利累计一定数量的，甚至会触犯职务侵占罪。

“公交车通常都购买了商业险、交强险。在运行过程中，一旦发生意外，首先由公交车辆保险公司应赔付。毕竟正常上路驾驶，并非酒驾毒驾等禁赔事项。此外，由于司机所为并非职务行为，公交车公司承担责任不合理，单位没有赔偿义务。保险以外部分，司机应按过错比例承担。”江楠律师认为，“乘客自身也有一定责任，公交车应按规定路线行驶并停靠，打车唤来公交车，所形成的运输合同本身有违法性。”

“保险公司不应理赔。”在理赔方面，上海藏东律师事务所律师仲剑峰与江楠则持不同意见，“保险有其涵盖的周期，也就是说在保险责任范围内，保险公司才会予以理赔。笼统地讲商业险及交强险并无意义，在具体险种上，公交车一般会购买‘车上人员险’，以解决车上人员的理赔问题，保护乘客利益。此处的‘乘客’是指公交车在营运中搭载的乘客，非指司机下班途中私带的乘客。在非营运状态下，让保险公司承担责任不公平。”

仲剑峰指出，“一旦发生意外，司机和乘客的权益均无法得到保障。”他表示，此时，乘客只能依据侵权法，向公交司机个人主张侵权责任，赔偿相应的损失。“谁闯祸，谁买单”，行为危险性不容小觑。另外，司机公车私用，违反了劳动合同，公司有权依据劳动法对其进行处罚，甚至作出开除的决定。

“实际上，挪用公交车只是个案。”仲剑峰表示，“但此行为不仅风险大，且浪费公众资源，易形成负面的社会效应。同时，监管存在的漏洞很难填补，建议相关部门及平台能采取有效措施治理，增加违规成本。”