

# 每月“上交”近八千,难享半分福利

## “八大沉痾”挤榨长沙正规的哥,出了事全由自己担,有公司管理却无员工待遇



因副班司机的一次交通事故,谭文先面临200万元的巨额赔偿。

实习记者 李健 摄

### 的哥故事

“这么多钱,我一辈子也还不清”

的哥谭文先的副班司机张阔龙驾驶出租车越过双黄线,与一台小型面包车相撞,导致7人受伤,其中1人成为植物人,2人重伤。

张阔龙出了3.2万元医疗费后消失,谭文先所在的新里程出租车公司垫付了医药费和赔偿费,共计230余万元。

在巨额的赔偿面前,公司拿出了租赁合同。其中司机义务第七条明确规定:司机在承包营运中,如发生交通事故,造成人身财产损失的,司机应承担三责险之外的一切赔偿责任。而本案中保险公司理赔总额不到30万元。

“这么多的钱,我一辈子也还不清。”等待判决结果的谭文先不知道未来的路该怎么走。

### ●高额规费

#### 每月上交近8000元

每月下旬,刘阳峰“压力山大”:24日买奶粉1200元,20-30日还房贷2350元,30日交规费3400元。这些开支占去了他每个月收入的一半以上。

他给记者算了一笔账:白天跑车加晚上副班司机交上来的100元,一天收入470元,一个月总收入14100元。每月上交规费3400元,均摊到每月的租赁费4200元,修车1000元,还有在攸县老家要供房贷、小儿子的奶粉钱、大儿子上幼儿园的花费、房租,共支出13350元。最后仅剩750元用作一家四口的生活开支。按他的明细,每月赚的一半以上的钱要全部上交公司。

目前,长沙出租车运营模式分为公司承包和私车私营两种。公司承包又分为全包车和半包车,全包车租赁费在20万元左右,份子钱每月3200-3800元不等;半包

车租赁费在10万元左右,份子钱每月5000-5800元不等;私车私营则是私人老板买断营运权,不上交规费,自主营运。由于牌照被严格控制,目前,公司承包车的转让价基本都在20万元以上,私车私牌的转让价已高达60-70万元。

更令的哥们感到无奈的是逐年上涨的规费。

邹武民(化名)在长沙开的士已有14年,经历了4次承包。1999年,他花7万元承包了一台的士两年的营运权,每月给公司交1700元份子钱,2003年该车到期后,他从蓝灯公司承包了一台车4年半的营运权,承包费9.5万元,每月向公司交规费4600元。2007年,他又花9.8万元从公司承包了一台的士4年的营运权,同样,每月向公司交4600元份子钱。4年后的2011年,承包费和规费再次涨价——4年承包费11.2万元,每月份子钱5800元。



### ●黑车冲击

#### 四处横行,恶意宰客

4月26日,在波隆立交桥下,看到记者在发调查表,的哥们七嘴八舌地说开了:“让客管处组织一下,我们的士司机可以自发抓一天黑车,保证长沙的交通状况要好很多。”

的哥们口中的黑车包括套牌的士和拉客的私家车。的哥邓志阳满肚子的苦水,“黑车在路边喊客一分钟,讨价还价要几分钟,后面的车不得不踩刹车,立马造成拥堵。”

除了黑车的冲击,套牌的士更加猖獗。4月25日晚上11点多,的哥彭师傅从人民路港岛演艺中心送一位外地客人到红星,打表收费35元。但客人告诉他,两小时前从红星去港岛时,打了一台湘AT7109的出租车,计价器上的票价却是74元。在彭师傅的建议下,客人拨打了客管处举报热线,证实该号码为套牌。

一位不愿透露姓名的的哥说,黑车猖獗是因为有“内鬼”。4月24日凌晨3点,一辆牌照为湘AT8437的出租车在马栏山一修理厂修车,他一眼就发现这是一台套牌的士,随即拨打长沙市客管局服务热线0731-84303488举报,对方告知查无此号。就在他挂掉电话的十分钟后,车主匆忙收拾好东西,扬长而去。“我在自己车里打的电话,修理厂也没见来人,为什么短短十分钟内就走漏了消息?我怀疑投诉系统中‘有内鬼’。”

邓志阳认为套牌的士的根本原因在牌照混乱。目前长沙各出租车公司占据了不同路段,中间的空白号段就让套牌的士有了可乘之机,“如果全市6280台的士的牌照按湘AT0001到湘AT6280排列就不会有问题了。”

### ●霸王条款

#### 出事责任都由司机担

4月26日,的哥谭文先躺在床上不愿起来,心里的烦闷让他提不起一点精神。因自己的副班司机的交通事故,他将面临200万元的巨额赔偿,等待判决结果的他不知道未来的路该怎么走。

调查中记者发现,类似的合同在出租车行业极为普遍。从记者拿到的新里程、个安、万众等公司的合同来看,均有类似条款:发生交通事故时,出租车司机应承担保险公司免赔的车辆损失和人员伤亡部分,如拒绝或无力偿还,公司垫付后有权向司机追偿,并收回车辆,租赁金、押金不退,不足部分依旧由司机

承担;如副班司机发生交通事故,一切责任由司机承担;如发生事故或陷入纠纷造成停运,一切后果由司机承担,还须按照合同履行缴纳规费等义务。

更多司机向记者表示,因公司统一购买车辆保险,自己对车子所购买的险种和额度并不知情。

有的哥曾向公司咨询保险细节,公司经理没好气地跟他说:“座位险、车损险、第三者责任险都买了,每个座位50万,4个座位80万,够不?”之后,他便没再问过。直到他仔细翻看合同才发现,座位险每座只有2万元。

### ●身份尴尬

#### 遵循管理却无员工待遇

去年,司机张琪(化名)好不容易凑齐了房子首付,去公司办房贷证明时却被告知“公司不提供这项服务”,在他看来这是公司在逃避责任,“就怕我们还不起房贷,到时找公司麻烦,公司从没有把我们当员工看待过。”

“在长沙开了这么多年的士,能不能申请廉租房?”不少司机都表露了跟刘阳峰类似的心态,他在长沙曾经五年内搬家8次,迄今都没能买上房。

的哥蒋超(化名)清楚地记得,前几年签订的是承包合同,承包车主还可以行使车子的部分权利,而如今,承包合同不知为何变成了租赁合同。

这一细微的改变使出租车司机名义上要遵从公司的管理,但实质上不享受员工待遇。“最直接的一点就是不给买保险,我们既不是公司员工,也不是车主,顶多是

一个出租车租户罢了。”蒋超觉得畸形的是,要你做事时是员工,在享受员工权利时就什么也不是了。

在记者搜集到的几个公司的合同里,司机的社保基本空白。个安公司在司机的义务一栏约定:由司机受益的医疗、失业、生育、工伤保险费等由司机承担。

而根据现行的《长沙市客运出租汽车确定新一轮经营者的实施方案》:出租汽车经营企业要按照《劳动法》等相关法律、法规的要求,保障所聘驾驶员的合法权益。

但现实情况是,众多公司的合同中并未对司机的保险及福利做任何约定。

50岁的刘小亮期待新增的500台的士能实现真正的员工制,“如果给我一个平台交社保和养老保险,我自己出钱都可以。”

■记者 汤霞玲 黄定都