

道路旅客运输及客运站管理规定解读

第一章 总 则

第一条 为规范道路旅客运输及道路旅客运输站经营活动，维护道路旅客运输市场秩序，保障道路旅客运输安全，保护旅客和经营者的合法权益，依据《中华人民共和国道路运输条例》及有关法律、行政法规的规定制定本规定。

【解读】 本条是关于制定本规定的目的和依据的规定。

制定《道路旅客运输及客运站管理规定》的主要目的：一是规范道路旅客运输及客运站的经营管理；二是维护道路旅客运输市场秩序；三是保障道路旅客运输安全；四是保护旅客和经营者的合法权益。为此根据《中华人民共和国行政许可法》、《中华人民共和国行政处罚法》和《中华人民共和国道路运输条例》等法律法规的规定，《道路旅客运输及客运站管理规定》细化了进入道路旅客运输及客运站市场的经营许可制度，设定了客运车辆管理、客运经营管理及客运站经营管理的各项制度，进一步明确了监督检查及法律责任的多项规定。

制定《道路旅客运输及客运站管理规定》的主要依据是《中华人民共和国道路运输条例》。《中华人民共和国道路运输条例》是国务院规范道路运输行业的行政法规，是当前道路运输领域的法律层次最高的规定，因此制定任何有关道路运输的规定都不能违背《中华人民共和国道路运输条例》的有关条款。所以，《道路旅客运输及客运站管理规定》作为《中华人民共和国道路运输条例》的配套规章，设定的基本制度及立法精神，主要依据《中华人民共和国道路运输条例》将《中华人民共和国道路运输条例》总则、第二章第一节和第三节、第五章、第六章、第七章的有关规定具体化作

出了更为明确和具体的规定。

本条归纳的“规范、维护、保障、保护”八个字，也是对道路客运行业发展目标、工作原则、发展方向的描述。道路客运行业管理的工作就是为了规范道路客运和客运站的经营活动，维护道路客运市场的秩序，保障道路客运安全，保护旅客及经营者的合法权益。

第二条 从事道路旅客运输（以下简称道路客运）经营以及道路旅客运输站（以下简称客运站）经营的，应当遵守本规定。

【解读】本条是关于调整范围的规定。

本条是《道路旅客运输及客运站管理规定》对调整范围的原则界定，其范围是道路旅客运输经营和道路旅客运输站经营两大部分。《道路旅客运输及客运站管理规定》对调整范围的界定一共涉及到三条，即第二条、第三条、第九十七条。第二条是原则界定，第三条是细化，第九十七条是排外条款，即根据有关法规的规定，将本属于道路客运范畴的出租汽车客运、城市公共汽车客运管理另行规定。

第三条 本规定所称道路客运经营，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，包括班车（加班车）客运、包车客运、旅游客运。

（一）班车客运是指营运客车在城乡道路上按照固定的线路、时间、站点、班次运行的一种客运方式，包括直达班车客运和普通班车客运。加班车客运是班车客运的一种补充形式，在客运班车不能满足需要或者无法正常运营时，临时增加或者调配客车按客运班车的线路、站点运行的方式。

（二）包车客运是指以运送团体旅客为目的，将客车包租给用户安排使用，提供驾驶劳务，按照约定的起始地、目的地和路线行驶，按行驶里程或者包用时间计费并统一支付费用的一种客运方式。

（三）旅游客运是指以运送旅游观光的旅客为目的，在旅游景区内运营或者其线路至少有一端在旅游景区（点）的一种客运方式。

本规定所称客运站经营 是指以站场设施为依托 为道路客运经营者和旅客提供有关运输服务的经营活动。

【解读】本条是对调整范围具体细化的规定。

本条是对道路客运经营的一个明确的定义。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。这里还包含着两个信息点和层次：第一个信息点和层次是指用客车，这就是对交通部门管理范围的重大界定。道路客运管理是针对使用汽车中的客车从事营业性客运经营活动的管理，而没有包括对三轮车、摩托车和非机动车的客运管理。在这个问题上，以前我们认识不太一致，而确实在实际工作中，有很多运管机构也管理着三轮车、摩托车和非机动车的客运。对于这类客运，为什么没有纳入管理范畴，主要是当前缺乏必要的法律依据。至于说这类客运由哪个部门去管，在当前没有法律、法规规定的条件下，由地方政府去决定。第二个信息点和层次是指道路客运具有商业性、盈利性，即发生直接或间接的运输费用结算，或者为企业的其他经营活动提供客运服务。因此，客车运输是不是商业性、盈利性的，是确定是否应该由交通部门予以调整的重要依据。

关于班车客运的定义有几层意思。第一层意思是班车客运的营运客车是在城市之间、城市与乡村之间的道路上按照固定的线路、时间、站点、班次运行的一种客运方式 包括直达班车客运和普通班车客运。由此可见，客运班车与公交车的区别也在这里体现出来，班车客运是主要在城市之间、城市与乡村之间的道路上运行，当然也有部分在城市道路运行，但公交车则是完全在城市市区内运营。第二层意思是班车客运与包车客运的不同点在于它是按照固定的线路、时间、站点、班次这四个要素运行的、缺一不可的，只有具备这四个要素才是班车客运。第三层意思是这次规定对班车客运的分类较以前大大简化了。原来班车客运分类很复杂，有城乡班车、普通班车、直达班车等等，这次分类简化后改成了直达班车客运和普通班车客运两种。直达班车客运是中途不补充客源的点到点的运输，普通班车客运是中途可以补充客源的运输。

本条关于加班车客运特别点明它是班车客运的一种补充形式。它的前提是在正班车不能满足需要或者无法正常运营的时候采取的一种临时性措施。所以班车客运需要具备的四个要素，加班车的发车时间和开行班次两个要素是属于不确定因素，应该排除掉；但加班车的线路和站点必须与正班车两个要素相一致。

关于包车客运的定义。包车客运最核心的要素是以运送团体旅客为目的，在包车上乘坐的旅客应该是一张客票或者说是团体客票，旅客是一个团体，是以团体名义包用客车的；或者是由一个组织者，比如说旅行社或者是某一个工厂，也可以是由一些人自发联系在一起集体包用客车。所以，包车客运的首要条件是团体旅客。包车客运有几个特点：一是它与汽车租赁的主要区别是包车客运向客户提供驾驶劳务，汽车租赁是不提供驾驶服务的，但其共同点都是车辆包租使用；二是包车客运要按用户的安排使用，按照约定的起始地、目的地和线路行驶，按行驶里程和包用时间计费，并统一支付费用，这是与班车客运的最大区别。

关于旅游客运的定义。旅游客运最核心的要素，一是运送的对象是以旅游观光为目的的旅客；二是运营线路必须是在旅游景区(点)内或者至少有一端是在旅游景区(点)内。旅游客运作为道路客运的一部分，本规定将其管理方式与班车、包车客运进行了合并。我们把旅游客运分成两类。一类是非定线旅游客运，即旅游包车，原来发省际旅游或者省内旅游标志牌的车辆按照包车客运的管理方式来进行管理，以后改发包车客运标志牌；另一类是定线旅游客运，包括季节性的定线旅游客运，以后按照班车客运的管理方式进行管理。但不论管理方式如何，旅游客运都纳入了我们的管理范畴。

关于客运站经营的定义。客运站经营的定义比较简单，其要素有两个。第一个要素是以站场设施为依托，作为客运站经营必须有站房设施或停车场地。另一个要素是客运站的功能必须是为客运经营者和旅客提供有关运输服务的经营活动，具备有偿运输组织功能。如果说一个客运站丧失了这种功能，改作了他用，就失

去了客运站经营的作用。

第四条 道路客运和客运站管理应坚持以人为本、安全第一的宗旨 遵循公平、公正、公开、便民的原则 打破地区封锁和垄断，促进道路运输市场的统一、开放、竞争、有序 满足广大人民群众出行需求。

道路客运及客运站经营者应当依法经营，诚实信用，公平竞争 优质服务。

【解读】本条是关于道路客运及客运站管理中应当遵循的基本原则以及从事道路客运及客运站经营活动的经营者应当遵循的基本要求的规定。

这一条的规定是分别对道路客运管理和道路客运经营提出了最基本的和原则性的要求。对道路客运和客运站管理要坚持以人为本、安全第一 高度关注人的生命、健康 保护人的合法权益 为人们出行提供最大便利，满足人的正当需求，这是我们工作的出发点和立足点，是我们道路客运工作最基础的要求。公平、公正是要求管理工作做到公平正直、没有偏私。公开、便民是要求在管理工作中信息公开、程序简化，最大程度方便旅客、方便经营者。打破地区封锁和垄断，建立全国统一、开放、竞争、有序的道路运输市场，是我们管理工作的目标。满足广大人民群众出行需求，是我们所有工作的最终目的。

对道路客运和客运站经营者的基本要求有四句话。一是要依法经营。所谓依法经营，首先要求经营者主体资格应当取得合法许可，其次是按照法律、法规、规章和规范进行经营活动。二是要诚实信用。所谓诚实信用，就是要求对旅客保持善意，诚实、恪守信用，反对任何欺诈行为。三是要公平竞争。所谓公平竞争，就是要依照同一规则行事，通过提高自己的服务水平和管理水平等正当手段进行竞争 不使用暴力、强制手段和其他不符合法律、法规、规章、规范的手段限制、干扰和影响其他经营者，不利用自己的优势地位和不正当手段排挤其他经营者。四是要优质服务。所谓优质服务，就是为社会提供高质量的运输服务，满足广大旅客日益提

高、不断变化的运输需求，促进社会进步。

第五条 国家实行道路客运企业等级评定制度和质量信誉考核制度 鼓励道路客运经营者实行规模化、集约化、公司化经营 禁止挂靠经营。

【解读】本条是国家倡导道路客运企业发展方向的规定。

目前，对道路客运企业实施了两项制度，一项是企业资质等级评定，另一项是质量信誉考核。关于企业资质等级评定，本规定中已改为企业等级评定。企业等级评定是企业资质等级评定工作的延续。交通部推行道路客运企业资质等级评定以来，一共评出了客运资质企业 4927 家，其中一级资质企业 13 家，二级资质企业 374 家。几年来，全国客运企业资质评定工作在推动道路运输行业结构调整方面取得了很好的效果，表现如下。一是市场集中度明显提高。根据 2000 年与 2003 年的数据对比，全国客运经营业户（含个体经营业户 不含出租汽车客运业户）已由 22.6 万户下降到 14.17 万户，下降了 37.3% 客运企业由 9488 个下降到 4972 家，下降了 48.1%。二是中高级客车大幅度增长。全国高级客车由 28602 辆增加到 59401 辆，增长了 107.7%。三是客运企业资质等级划分后，为各省开展客运班线服务质量招投标奠定了基础，提供了条件。但是客运企业资质等级评定中也不否认存在一些问题，比较突出的，一是企业通过假联合和挂靠车辆以骗取资质等级；二是一些地方交通主管部门或运管机构强制客运业户加入企业，企业借机高收费，引发了一些社会矛盾。

为继续深化道路运输行业结构调整，今后将继续实施道路客运企业等级评定，这是引导企业规模化发展的重要措施，但鉴于道路旅客运输企业资质等级评定的行政许可项目已经取消，今后评定工作将由道路运输协会办理，企业等级评定标准也已发布，但企业等级不再作为运管机构审批客运班线的许可条件之一。今后运管机构要通过加强企业质量信誉考核来强化市场监管，企业质量信誉考核的相关制度也即可颁布实施。

鼓励道路客运经营者实施规模化、集约化、公司化经营，这一

规定也是引导企业发展的方向。目前，全国道路客运经营业户依然存在多、小、散、弱的局面，缺乏主导行业发展的大中型企业。国家鼓励道路客运经营者实行规模化经营，是鼓励经营者在经营规模上“做大”；鼓励经营者实行集约化经营，是鼓励经营者在经营业务上“做强”；鼓励经营者实行公司化经营，是鼓励经营者在经营方式上“做实”。

关于禁止挂靠经营。挂靠经营是指企业或个人将自己出资购买的车辆，以其他企业的名义经营，或直接对其他企业中的特定车辆投资并直接从该辆客车的利润中获取利益的行为。这是我们道路客运行业存在多年的突出问题，在很大程度上也是导致我们行业安全事故频发、运输市场混乱、服务水平低下、稳定事件多发的主要因素，并且挂靠经营的责任主体不明、责权关系不清，不符合有关法律、法规的精神。因此，本规定提出禁止挂靠经营。但是，我们也要看到，挂靠经营作为一种市场经营方式，在其他发达国家的道路运输市场也是存在的。只不过在我国当前的道路运输市场环境和人员素质、法律手段等条件下，难以保证挂靠经营者能够依法规范经营。挂靠经营的本身并没有错，错就错在我们现阶段的挂靠经营，都是以挂代包、只包不管、以包代管，只重收费、不加管理，其结果是企业得利、业户遭殃、事故频发、政府埋单。所以说在现阶段实施禁止挂靠经营是应该的、得当的。但在未来，当我们的市场环境成熟时，适当允许挂靠经营也是可能的。禁止挂靠经营，应主要通过严格市场准入，杜绝新的挂靠行为。而对以前存在的挂靠，可逐步引导，或通过客运班线经营期限期满后使挂靠经营者退出市场的办法，逐步淘汰。但一旦发现本规定执行后，新进入市场的挂靠行为，应立即予以纠正。有的地区对现有挂靠经营进行集中清理整顿，也应稳妥实施，确保稳定，不要急功冒进。

第六条 交通部主管全国道路客运及客运站管理工作。

县级以上地方人民政府交通主管部门负责组织领导本行政区域的道路客运及客运站管理工作。

县级以上道路运输管理机构负责具体实施道路客运及客运站

管理工作。

【解读】本条是关于道路客运及客运站管理主管部门和具体管理机构的规定。

本条规定明确了对道路客运和客运站在管理上的职能分工。本条规定在职能分工上非常明确，对道路客运及客运站管理工作而言 交通部的职能是“主管全国”；县级以上人民政府交通主管部门是“负责组织领导本行政区域”；县级以上道路运输管理机构是“负责具体实施”。

值得一提的是，因为在《中华人民共和国道路运输条例》中明确了“县级以上道路运输管理机构负责具体实施道路运输管理工作”的职责，所以道路运输管理机构的法律地位已经明确，为今后切实履行行业管理职能奠定了基础。

第二章 经营许可

第七条 班车客运的线路根据经营区域和营运线路长度分为以下四种类型：

一类客运班线：地区所在地与地区所在地之间的客运班线或者营运线路长度在 800 公里以上的客运班线。

二类客运班线：地区所在地与县之间的客运班线。

三类客运班线：非毗邻县之间的客运班线。

四类客运班线：毗邻县之间的客运班线或者县境内的客运班线。

本规定所称地区所在地，是指设区的市、州、盟人民政府所在城市市区 本规定所称县 包括县、旗、县级市和设区的市、州、盟下辖乡镇的区。

县城城区与地区所在地城市市区相连或者重叠的，按起讫客运站所在地确定班线起讫点所属的行政区域。

【解读】本条是关于班车客运线路类别划分的规定。

本条关于客运线路类别的划分较以前的划分作了简化和调

整。原来划分时不仅按行政区域、线路长度，还看是不是高速客运线路。现在划定一类客运班线只看客运班线是不是地区所在地与地区所在地之间或者营运线路长度是不是在 800 千米以上就可以，不再按照是否是高速公路划分。要特别强调的是，客运班线无论起讫于何地，只要行驶里程在 800 千米以上时，都称为一类班线；二类客运班线是地区所在地与县之间的班线，到达一个县级行政区域内的任何一个乡(镇)村的班线 都算到达这个县 县是客运班线最小的分类单位；三类客运班线是非毗邻县之间的班线，就是指跨越一个县甚至几个县的班线；四类客运班线是毗邻县之间和县境内的班线。

现在设区的市所辖的区，有的是纯属城区，不下辖乡镇，应按市区对待；但有的区还辖有乡镇，应该属市辖郊区，按县所在地对待。

有的县所在地设在地级市的城区，确定客运班线的起讫点应按起讫客运站所在地来确定。如果班线的始发客运站是县辖的，这样就算是县始发班线，不作为地级市始发班线。对于个别的情况，可以视具体情况具体对待。

第八条 包车客运按照其经营区域分为省际包车客运和省内包车客运，省内包车客运分为市际包车客运、县际包车客运和县内包车客运。

【解读】 本条是关于包车客运如何划分的规定。

本条规定把包车客运分为省际包车客运和省内包车客运两大类，但按照属性来讲实际上不止两大类，这样分类主要是为了与本规定后面的许可条件相对应。同时，本条规定又把省内包车客运再分成市际、县际和县内三种，目的是可以进行区别管理。

第九条 旅游客运按照营运方式分为定线旅游客运和非定线旅游客运。

定线旅游客运按照班车客运管理，非定线旅游客运按照包车客运管理。

【解读】 本条是关于旅游客运类别划分和管理模式的规定。

对旅游客运的分类，分为定线旅游客运和非定线旅游客运两类，并对它的管理模式也作了界定。由于性质和运输模式相近，可以参照管理，今后定线旅游客运就按照班车客运管理，非定线旅游客运就按照包车客运管理。以前所制定的省际和省内旅游客运标志牌就不再使用了。

第十条 申请从事道路客运经营的，应当具备下列条件：

(一) 有与其经营业务相适应并经检测合格的客车：

1. 客车技术要求：

(1) 技术性能符合国家标准《营运车辆综合性能要求和检验方法》(GB 18565) 的要求；

(2) 外廓尺寸、轴荷和质量符合国家标准《道路车辆外廓尺寸、轴荷和质量限值》(GB 1589) 的要求；

(3) 从事高速公路客运或者营运线路长度在 800 公里以上的客运车辆，其技术等级应当达到行业标准《营运车辆技术等级划分和评定要求》(JT/T 198) 规定的一级技术等级；营运线路长度在 400 公里以上的客运车辆，其技术等级应当达到二级以上；其他客运车辆的技术等级应当达到三级以上。

本规定所称高速公路客运，是指营运线路中高速公路里程在 200 公里以上或者高速公路里程占总里程 70% 以上的道路客运。

2. 客车类型等级要求：

从事高速公路客运、旅游客运和营运线路长度在 800 公里以上的客运车辆，其车辆类型等级应当达到行业标准《营运客车类型划分及等级评定》(JT/T 325) 规定的中级以上。

3. 客车数量要求：

(1) 经营一类客运班线的班车客运经营者应当自有营运客车 100 辆以上、客位 3000 个以上，其中高级客车在 30 辆以上、客位 900 个以上 或者自有高级营运客车 40 辆以上、客位 1200 个以上；

(2) 经营二类客运班线的班车客运经营者应当自有营运客车 50 辆以上、客位 1500 个以上，其中中高级客车在 15 辆以上、客位 450 个以上 或者自有高级营运客车 20 辆以上、客位 600 个以上；

(3) 经营三类客运班线的班车客运经营者应当自有营运客车 10 辆以上、客位 200 个以上；

(4) 经营四类客运班线的班车客运经营者应当自有营运客车 1 辆以上；

(5) 经营省际包车客运的经营者，应当自有中高级营运客车 20 辆以上、客位 600 个以上；

(6) 经营省内包车客运的经营者，应当自有营运客车 5 辆以上、客位 100 个以上。

(二) 从事客运经营的驾驶人员 应当符合下列条件：

1. 取得相应的机动车驾驶证；

2. 年龄不超过 60 周岁；

3. 3 年内无重大以上交通事故责任记录；

4. 经设区的市级道路运输管理机构对有关客运法律法规、机动车维修和旅客急救基本知识考试合格而取得相应从业资格证。

本规定所称交通事故责任，是指驾驶人员负同等或者以上责任的交通事故。

(三) 有健全的安全生产管理制度 包括安全生产操作规程、安全生产责任制、安全生产监督检查、驾驶人员和车辆安全生产管理的制度。

(四) 申请从事道路客运班线经营，还应当有明确的线路和站点方案。

【解读】本条是关于从事道路客运经营行政许可条件的规定。

本条明确规定了从事道路班车、加班车、包车客运、旅游客运经营应具有三项必备条件：一是有与其经营业务相适应并经检测合格的客车；二是有符合条件的从事客运经营的驾驶人员；三是有一套健全的安全生产管理制度。如果是从事道路客运班线经营的，还应当具有第四项条件，即应有明确的线路和站点方案。

关于应具有必备条件的第一项是客运车辆要求，又规定了它应具备的技术要求、类型等级要求和数量要求三个方面的具体内

容。一是在营运客车技术要求方面：从事高速公路客运或者营运线路长度在 800 千米以上的应达到一级技术等级；营运线路长度在 400 千米以上的应达到二级技术等级以上；其他应达到三级以上技术等级。二是在营运客车类型等级方面：特别明确了从事高速公路客运、旅游客运和营运线路长度在 800 千米以上的客运车辆及其车辆类型等级应当在中级以上。三是在营运客车数量方面：按照班车客运和包车客运的不同范围，对客车数量、客位数和客车级别提出了不同的要求。需要特别注意的是，在一类班线客运和二类班线客运中对客车数量、等级、座位数提出两个条件，达到其中之一即可，主要目的是在兼顾实际情况时，注重引导中高级客车的发展。关于应具有必备条件的第二项是对驾驶人员的要求。对从事客运经营的驾驶人员有四项基本要求，都非常明确。

这条要说明的有四点：一是关于设区的市级道路运输管理机构这其中包括地区、自治州、盟的道路运输管理机构；二是关于驾驶人员交通事故责任中的“同等或者以上”，是指该驾驶人员在 3 年内没有发生过负有同等、主责、全责的交通事故；三是关于驾驶人员从业资格证的应用、考试、发放等方面的规定，将在交通部的其他规章中明确；四是只要企业制订第（三）项中规定的四个方面的安全管理制度，就可以认为在这一方面达到了许可条件。

第十一条 申请从事客运站经营的，应当具备下列条件：

（一）客运站经有关部门组织的工程竣工验收合格，且经道路运输管理机构组织的站级验收合格；

（二）有与业务量相适应的专业人员和管理人员；

（三）有相应的设备、设施 具体要求按照行业标准《汽车客运站级别划分及建设要求》（JT/T 200）的规定执行；

（四）有健全的业务操作规程和安全管理制度 包括服务规范、安全生产操作规程、车辆发车前例检制度、安全生产责任制、危险品查堵、安全生产监督检查的制度。

【解读】本条是关于从事客运站经营行政许可条件的规定。

根据本条规定，申请从事客运站经营的应当具备四项条件，这

四项条件必须同时具备。

关于工程竣工验收，应按国家有关规定执行，运管部门只需验明竣工验收合格证书。关于站级验收，应由交通行业标准《汽车客运站级别划分和建设要求》中规定的相应的交通主管部门组织。

关于有与业务量相适应的专业人员和管理人员。相适应是指按照该站的旅客及行包吞吐量配备人员。这里的专业人员主要指站务员、售票员、检票员、装卸人员等，管理人员主要指从事客运站管理方面的人员。交通部 1996 年颁布了《道路旅客运输三优三化规范》，对客运站的服务岗位进行了规定。提出了客运站服务岗位主要应设置值班站长、迎门服务员、问事服务员、售票员、行包员、候车室服务员、小件寄存服务员、广播员等。在管理人员方面有财务人员、统计人员、调度人员，如果实行信息化管理，还有信息化人员、经营管理人员。

关于有相应的设备、设施，主要按照客运站行业标准规定执行。不同站级，设备、设施有所不同。

关于客运站的业务操作规程和安全管理制度的共有六项，这里已经很明显，有了这六个方面比较健全的制度，即可认为达到了许可要求。

第十二条 申请从事道路客运经营的，应当按照下列规定提出申请：

（一）从事县级行政区域内客运经营的，向县级道路运输管理机构提出申请；

（二）从事省、自治区、直辖市行政区域内跨 2 个县级以上行政区域客运经营的，向其共同的上一级道路运输管理机构提出申请；

（三）从事跨省、自治区、直辖市行政区域客运经营的，向所在地的省、自治区、直辖市道路运输管理机构提出申请。

【解读】本条是关于道路客运经营许可机关的规定。

本条中所指的“申请从事道路客运经营”，是指申请设立从事道路客运经营的企业和客运线路。在我们以前的道路客运管理中，只有对客运班线的许可是实行分级管理的，而对客运企业的设

立没有进行分级管理。《道路运输条例》把客运企业的设立和客运线路的审批同样按照分级管理的原则进行了设定，这样的设定会给我们的管理工作带来一定的困难。一个客运企业要设立，如果这个企业同时要经营县内客运、省内客运和省际客运，它就必须同时取得县、地、省三级道路运输管理机构的许可。如果说省级运输管理机构批准设立的客运企业，也只能从事跨省和跨地市的客运经营，而县内客运和地市范围内的客运依然不能经营，客运企业还必须分别到地市、县去办理。客运班线的许可同样如此。既然《道路运输条例》已经规定了本条条款只能按照《道路运输条例》的立法精神进行规定。

第十三条 申请从事客运站经营的，应当向所在地县级道路运输管理机构提出申请。

【解读】本条是关于从事客运站经营许可机关的规定。

本条是对从事客运站经营的许可机关的界定，很明确是向所在地县级道路运输管理机构提出申请。这里要特别提出的是，对于设区的城市中的区一级道路运输管理机构是否也可以许可客运站的经营按照《道路运输条例》的立法精神应该是可以的但这与我们多年来的管理模式不尽一致，需要调整与理顺。

第十四条 申请从事道路客运经营的，应当提供下列材料：

(一) 申请开业的相关材料：

1. 《道路旅客运输经营申请表》(见附件 1)；
2. 企业章程文本；
3. 投资人、负责人身份证明及其复印件，经办人的身份证明及其复印件和委托书；
4. 安全生产管理制度文本；
5. 拟投入车辆承诺书 包括客车数量、类型及等级、技术等级、座位数以及客车外廓长、宽、高等。若拟投入客车属于已购置或者现有的，应提供行驶证、车辆技术等级证书(车辆技术检测合格证)客车等级评定证明及其复印件；
6. 已聘用或者拟聘用驾驶人员的驾驶证和从业资格证及其复

印件 公安部门出具的 3 年内无重大以上交通事故责任事故的证明。

(二)同时申请道路客运班线经营的 还应当提供下列材料：

- 1.《道路旅客运输班线经营申请表》(见附件 2)；
- 2.可行性报告，包括申请客运班线客流状况调查、运营方案、效益分析以及可能对其他相关经营者产生的影响等；
- 3.进站方案。已与起讫点客运站和停靠站签订进站意向书的，应当提供进站意向书；
- 4.运输服务质量承诺书。

【解读】本条是关于申请从事道路客运经营需提供材料的规定。

这条对申请从事道路客运需要提供的材料作了很详细的规定，体现了两个原则：一个原则是保证申请人能够很清晰地、很准确地了解申请许可时需要提供哪些具体材料；另一个原则是使各级道路运输管理机构能够根据申请人所提供的材料准确地把握其是否符合许可条件。本条规定就是根据这两个原则确定了申请从事道路客运经营应当提供的 6 项材料，同时申请道路客运班线经营的 还应当提供 4 项材料，与申请无关的材料不应要求提供。同时，还要着重说明以下几点。

《道路旅客运输经营申请表》是经过精心设计的。这份申请表既可以由道路运输管理机构免费发放给申请人，也可以由申请人从交通部网站上自行下载，为了让申请人了解材料是否齐全，特地设计了一个申请材料核对表。按照《行政许可法》的规定，申请人在申请行政许可时如果提供了虚假材料，应承担法律责任，如果以虚假材料获取了行政许可的话，原行政机关可以依法撤销其经营许可。因此我们要求申请人提供材料要真实可靠。这样既明确了申请人的法律责任，也为行业管理创造了手段和条件。

提供企业章程文本。从章程文本上可以了解到企业的股东构成和他们的投资比例以及其他有关情况。

提供拟投入车辆承诺书，这是体现了先审批后购置的原则。企业在申请时可以不购买车辆，但必须对拟投入车辆进行承诺，包

括客车的数量、类型等级、技术等级、座位数，以及客车外廓尺寸等，这样便于行政许可机关审查其投入车辆是否符合许可条件；如果申请人的客车是已购买或者现有的，申请人应该提供行驶证、车辆技术等级证书、客车等级评定证明及其复印件。这样做，体现了先审批后购置的引导方向，避免给申请人造成经济损失，也不排除先购置后审批，但一定要对已购买的车辆技术条件、等级等进行认真的审查。

关于提供由公安部门出具的3年内无重大责任事故证明的问题，有人提出公安部门不给驾驶人员出具怎么办？我们应该相信《道路运输条例》是国家行政规章，公安部门、交通部门都有认真履行义务。随着《道路运输条例》的深入贯彻，这个问题应该会很快得到解决。

关于申请道路客运班线经营时应提供的“可行性报告”问题。在道路客运经营、客运站经营和客运班线经营中，根据《道路运输条例》的规定，只有客运班线的许可，道路运输管理机构拥有自由裁量权。这就意味着即便申请人符合许可条件，运管机构也可以根据市场运力和运量的供需情况，作出予以许可或不予许可的决定。这就要求管理部门对客运市场的情况要很好地把握，需要申请人提供可行性报告以供许可机关参考，同时也引导申请人认真调查市场情况，了解市场风险。有的管理部门提出，是否由交通部定一个硬标准，客运实载率达到了多少的时候可以批准或不批准班线。如果真的这样做也未必很科学，道路客运市场千变万化，各地具体情况千差万别，各种复杂的因素交织在一起，用一个固定的百分比指标作为自由裁量的标准也不科学，所以没有作硬性规定。

同时关于提供服务质量承诺书的问题。如果实行客运班线服务质量招投标，实际上它就是标书的一部分；如果不是服务质量招投标，它就是一种服务承诺，经营期满达到了承诺的可以优先继续允许经营，如果违背了承诺，就可以进行一定的限制，从而引导经营者提高服务水平。

第十五条 已获得相应道路班车客运经营许可的经营者，申

请新增客运班线时 除提供第十四条第二项规定的材料外 还应当提供下列材料：

(一)《道路运输经营许可证》复印件；

(二)与所申请客运班线类型相适应的企业自有营运客车的行驶证、《道路运输证》复印件；

(三)拟投入车辆承诺书 包括客车数量、类型及等级、技术等级、座位数以及客车外廓长、宽、高等。若拟投入客车属于已购置或者现有的，应提供行驶证、车辆技术等级证书（车辆技术检测合格证）客车等级评定证明及其复印件；

(四)拟聘用驾驶人员的驾驶证和从业资格证及其复印件，公安部门出具的 3 年内无重大以上交通事故责任事故的证明；

(五)经办人的身份证明及其复印件，所在单位的工作证明或者委托书。

【解读】本条是关于客运经营者申请新增客运班线所需提供材料的规定。

第十四条是对在申请客运经营许可的同时申请客运班线许可所需提供材料的规定，第十五条是对已经成立的客运企业在经营范围内需要新增加客运班线所需提供材料的规定。两条规定在内容上大体相似，但为了进一步理清逻辑关系才分别表述的。

第十六条 申请从事客运站经营的，应当提供下列材料：

(一)《道路旅客运输站经营申请表》(见附件 3)；

(二)客运站竣工验收证明和站级验收证明；

(三)拟招聘的专业人员、管理人员的身份证明和专业证书及其复印件；

(四)负责人身份证明及其复印件，经办人的身份证明及其复印件和委托书；

(五)业务操作规程和安全管理文本。

【解读】本条是关于申请从事客运站经营所需提供材料的规定。

第十四、十五、十六条里面有一个统一的问题，就是需要申请