

中国网约车规制政策述评

王小芳,赵宇浩

(上海理工大学 管理学院,上海 200093)

摘要:针对“互联网+”背景下中国网约车存在一定的市场失灵、规制政策不再适用等问题,在规制经济学理论框架下,在网约车业务分类的基础上,对中国目前网约车规制政策的形成过程及主要内容进行了分析评述。研究认为,现有规制政策体系已相对完整,但规制的内容和手段略显僵化;目前规制制度设计应充分考虑网约车行业特点,从规制主体、规制对象、规制内容及规制手段等方面进一步完善创新。

关键词:网约车;专车;规制经济学;规制政策;“互联网+”

中图分类号:F062.9

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2016)03-0109-07

随着“互联网+”概念的提出,互联网与各个传统行业的融合已经成为当前经济发展的重要趋势。出租车与互联网相结合所形成网络预约出租车(以下简称网约车),作为出租车市场中的新业态,在为乘客出行带来了极大方便的同时,也产生了传统出租车所没有的新问题。2015年4月,“国内专车第一案”在济南市市中区人民法院开庭,私家车驾驶员因使用滴滴出行软件接送乘客而被认为属于非法运营,并被判处2万元罚款,成为全国首例因为提供专车服务受到行政处罚的案件。此外,网约车的安全问题、与传统巡游出租汽车(以下简称巡游车)的竞争问题以及网约车的定价问题也越来越多,逐渐引起社会和相关规制机构的重视。然而由于传统巡游车的规制政策难以解决当前网约车面临的新问题,针对网约车规制政策的出台亦显得至关重要。

目前中国关于网约车规制的相关研究主要集中于是否应该对其进行规制以及如何规制两大问题,但对规制政策的构建基础及形成过程缺乏系统的总

结和研究。本文将以网约车的业务分类为基础,归纳其演进特点和规律;同时,基于规制经济学的框架,对目前网约车规制政策中的规制主体、规制对象、规制内容和规制手段进行述评,力求为今后网约车规制政策的发展完善提供参考。

一、中国网约车行业发展及其规制的必要性

(一)中国网约车业务分类及发展阶段

现有研究在谈论网约车时多以“专车”代表除传统巡游车以外的约车方式,没有将网约车所包含的具体业务区分开来。但从近几年网约车业务发展的情况来看,各网约车平台基本都在提供不同性质的约车服务。根据中国目前网约车平台所提供的业务,可将网约车分为电召出租车、专车和拼车3种。这3种业务虽然都以互联网平台为依托,但在运营模式和目标客户上有本质的区别,表

收稿日期:2016-05-18

基金项目:沪江基金研究基地专项(D14008)

作者简介:王小芳(1978-),女,辽宁本溪人,副教授,经济学博士。

1 列出了网约车的业务分类及对比。

表 1 网约车的业务分类及对比

业务分类	运营模式	目标客户	本质	主要网络平台
电召出租车	网约车平台将现有出租车驾驶员和乘客进行即时匹配	日常出行的乘客	传统电召服务在互联网平台的延伸	滴滴出行、快的打车
专车	乘客通过网约车平台选择车型,平台对附近符合条件的专车进行即时匹配	要求个性化服务的乘客	以互联网预约为媒介提供不同服务质量的个性化服务	滴滴出行、易到用车、神州专车、一号专车、Uber
拼车	私家车车主通过网络平台发布个人出行信息,与具有相同出行需求的乘客进行匹配	需要共摊出行成本的车主和乘客	互联网作为信息平台的共享经济模式,降低私家车空载率和出行成本	滴滴出行、Uber

虽然这 3 种业务在各网约车平台并存,但并非出现于同一时期,而是随着技术的进步和消费者的多样化需求逐步发展而来的。每当一种新业务产生时,网约车的市场占有率和消费者认可度也会随之变化。因此,将这 3 种业务出现的时间点作为节点,可将中国网约车的发展分为 3 个时期。第一,初步发展期:2012 年起,快的打车和滴滴打车分别在北京和杭州上线,标志着中国网约车开始进入出租车市场,电召出租车是此时期的主流业务;第二,快速发展期:2014 年 7 月起,一号专车和滴滴专车上线,同时 Uber 也正式宣布进入北京市场,专车作为一种新的业务类型加入到出租车市场,专车和电召出租车成为网约车的主流业务;第三,稳定发展期:2015 年 6 月起,滴滴出行推出滴滴顺风车,但由于该业务与前两者的匹配方式有所区别,难以形成规模,尚未成为市场主流业务,所以此时期仍以专车和电召出租车作为主要约车方式。

(二)对网约车实施规制的必要性

关于传统巡游车,公众普遍认为对其进行数量、价格和服务质量的规制是因为其存在负外部性、不完全竞争和信息不对称,因而政府采取相应的规制

措施对其进行规制,表 2 是传统巡游车的市场失灵及行业规制。

表 2 传统巡游车的市场失灵及行业规制

市场失灵	具体表现	规制内容	规制措施
负外部性	环境污染、过量供给造成的交通拥堵	数量规制	发放出租车牌照
不完全竞争	垄断形成偏高的价格水平	价格规制	政府定价
信息不对称	乘客无法了解车辆信息	服务质量规制	对驾驶员和车辆设置标准

与传统巡游车不同,由于网约车驾驶员与乘客匹配方式的变化和自由竞争程度的提高,市场失灵的表现形式也发生了变化:一是车辆不需要以过量供给的方式满足招手拦车的乘客,二者可通过手机软件进行交流和匹配,从而缩短乘客等待时间并降低车辆的空乘率;二是乘客可通过手机软件了解车辆和驾驶员的基本信息,在一定程度上弥补了乘客对于此方面信息的缺失;三是多家网约车平台之间竞争激烈,难以形成垄断高价。因而与传统巡游车相比,网约车在市场失灵的各方面都有很大改善,采用传统的规制措施不仅形成了过度规制和规制成本的浪费,也不利于网约车优势的发挥。

但是,传统政策的不适用并不意味着放弃对网约车的监管,因为网约车作为新兴事物也存在其无法通过自身调节解决的问题,主要分为内部控制缺陷和对外部市场环境的影响两个方面。

1. 内部控制缺陷

依托互联网技术,网约车已经形成一套较为完整的运营机制,且规模扩展迅速,然而在实际运营过程中还存在诸多管理漏洞。如网约车平台对专车驾驶员的驾驶技术和素质缺乏相应的准入限制,即使制定了相应的限制标准却难以付诸实践,因而使社会公众对专车安全问题产生担忧。同样,车辆的质量、乘客的信息安全以及相应的人身安全保障都要网约车平台进行相应的控制和严格管理。然而网约车平台在追求利润最大化为目标的前提下缺乏完善其内部控制的动机,因而需要规制部门通过制定相应的规制政策对其进行监督和管理。

2. 对外部市场环境的影响

网约车对外部市场环境的影响主要是指对传统巡游车的影响。网约车作为一种新的出行方式逐步改变着人们的出行习惯,在一定程度上对传统巡游

车具有替代性。尤其是大量以专车形式加入的社会车辆,享受网约车平台的补贴政策,对本就需要承担“份子钱”的传统巡游车形成了更大的压力。此外,受补贴政策的驱使,使本就供给不足的巡游车也以电召出租车的形式加入到网约车大军,形成了招手很难拦到车、偏远地区打不到车的局面,对乘客也产生了不利影响。

因此,虽然网约车较传统巡游车拥有诸多优势,但其存在的弊端也不容忽视,无论是对于网约车平台内部控制的完善还是社会公众的福利而言,对网约车进行规制都具有相当的必要性。

二、中国网约车规制政策的发展及现状评述

(一) 网约车规制政策发展的两个阶段

网约车的出现及其给市场带来的新变化推动着中国网约车规制政策的发展。由于中国网约车的业务在过去几年间不断出新,规制部门的政策也随着网约车新业务的产生而发生变化。根据网约车业务的发展阶段,可将规制政策的发展分为电召出租车规制阶段和专车规制阶段;拼车业务由于出现时间较短,没有形成规模,是否纳入政府规制尚有争议,所以相关监管政策主要针对电召出租车和专车。以网约车新业务出现的时间和交通部出台最终规制政策的时间为边界,可将中国网约车规制分为以下两个阶段。

第一,电召出租车规制阶段。该阶段大致为 2013 年 6 月至 2014 年 7 月,主要是对电召出租车进行规制,因其“加价叫车”功能和补贴措施等令各地管理部门出台相应措施对其进行管制。2014 年 7 月,交通运输部办公厅发布《关于促进手机软件召车等出租汽车电召服务有序发展的通知》(以下简称《通知》),提出要逐步实现电召服务的统一接入和管理,打车软件叫车纳入政府监管并形成统一平台成为一种趋势。

第二,专车规制阶段。该阶段大致为 2015 年 10 月至 2016 年 7 月,主要是对网约车平台中的专车服务进行规制,从 2015 年 10 月起,交通部发布《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法(征求意见稿)》(以下简称《管理办法(征求意见稿)》)和《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见(征求意见稿)》(以下简称《指导意见

(征求意见稿)》),向社会公开征求意见,专车的监管问题由此开始成为该阶段讨论的焦点。经过 10 个月的讨论和研究,交通运输部等部门于 2016 年 7 月 28 日正式推出《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》(以下简称《管理办法》),此次的管理办法较之前的《管理办法(征求意见稿)》发生了较多变化,在肯定专车服务的基础上对其进行了较为全面系统的规范。

(二) 网约车规制的现状及影响

虽然中国网约车规制政策发展时间较短,但从规制经济学的框架来看,已形成较完善的规制政策体系。本文将从规制主体、规制对象、规制内容和规制手段 4 个方面分析并评价当前网约车规制政策现状及其影响。

1. 规制主体的参与及互动

网约车的规制主体主要包括地方交通管理部门和交通运输部,前者主要是在各规制阶段初期对网约车进行直接的规范和管理,后者则主要通过市场成熟期制定较完善和系统的规制政策对网约车进行规制。在规制政策的制定过程中二者互相补充和促进,对网约车规制方向的演进产生了重要影响。

(1) 地方交通管理部门参与程度的转变。在电召出租车规制阶段,地方交通管理部门主要以管理者的身份禁止使用电召出租车,如深圳和苏州明令禁止出租车驾驶员安装和使用打车软件,上海则禁止在高峰时段使用等,虽然对乘客的安全和打车难问题起到了一定效果,但是大大限制了处于初步发展期的网约车的推广,而且也未从根本上实现对“打车软件”的规范运用^[1]。

为了加强对网约车的规制,从整体上对网约车的运营进行监督,各地方交通管理部门开始倾向于以规制出租车的方式对各网约车平台实行“招安”政策,如北京将各网约车平台纳入统一平台进行管理,期望以参与者的身份将网约车运营的主动权掌握在规制部门手中。理论上,该措施可以遏制打车软件中“加价叫车”功能,避免因此而产生的变相涨价或拒载,但规制部门既是管理者,又是经营行为的参与者,不符合法律常识,也不符合政府职能的要求^[2]。同时限制了平台之间的充分竞争,也难以对平台形成激励机制,使其在技术创新和管理机制上进行突破。

《管理办法》第 4 条中指出中华人民共和国交通运输部负责指导全国网约车工作,地方主管部门负责具体实施网约车管理,从而可以看出,虽然《管

理办法》对网约车制定了较为全面的规范条例,也明确了专车等的规制方向,但地方主管部门在具体实施过程中仍有一定的调整空间,因此如何根据地方的实际情况进行适当调整,在合理范围内行使地方主管部门职能成为其应关注的重点。

(2)交通运输部与其他各方的互动过程。交通运输部对网约车并不进行直接监控和管理,主要是以政策制定者的角色对网约车的整体发展进行规划,并且交通运输部和地方交通管理部门通过互动的过程对其进行动态的调整和完善。在两个规制阶段中,基本都遵循先自下而上再自上而下,先分散再集中的过程,即先由地方交通管理部门作为监管者对网约车进行初步规范,然后交通运输部作为政策制定者制定较为系统的规制政策。如在《管理办法(征求意见稿)》出台后,无锡市交通运输局先后组织召开3场座谈会,针对2015年交通运输部出台的相关政策向社会各界征求意见^[3]。这种方式有利于掌握全面真实的信息,使规制政策在进一步完善时有据可循,使其能真正满足社会公众的需求。

此外,在确定规制政策的过程中,交通运输部通过互联网发布网约车政策的有关信息,并以公开征求社会意见的方式对其进行探讨。不仅为消费者提供了权利保障,而且构建了消费者向政府直接进行反馈的渠道^[4]。此举显示出其制定程序中的公开透明,更体现了政策内容是以最大化公众利益为导向。从此次推出的《管理办法》中可以看出,在充分采纳社会公众提出的意见后,有关部门对《管理办法(征求意见稿)》进行了较多修改,尽最大可能满足多数人的需求。所以总体而言,在规制政策形成的过程中,交通运输部是在考虑社会公众利益的基础上,以公正客观的态度制定网约车规制政策。

2. 规制对象的转变及影响

网约车规制的对象包括驾驶员和网约车平台,二者在规制政策中所处的地位在政策演进过程中发生了较大的变化,也是今后规制政策发展方向中需要进一步明确的重要问题。

(1)对驾驶员的规制。在各大平台推出专车业务后,由于各平台之间为抢占市场份额而采取的补贴政策吸引了一部分私家车主在业余时间作为兼职的专车驾驶员提供专车服务,而处于试水期的专车并没有过多的接入限制,导致在安全问题频发的过程中使专车驾驶员成为了重点的规制对象之一。

在专车发展初期,由于专车业务的经营模式并不被大众接受和认可,因而规制部门对专车驾驶员

主要以打压为主,但随着网约车的逐步发展使越来越多的人开始接受专车存在的积极意义,尤其是在当前供给侧改革背景下,大量劳动力的安置成为一大难题,而专车驾驶员作为新兴职业对当前的难题起到了一定的缓冲作用^①。然而在专车快速扩张的情形下,相应的专车驾驶员准入标准显得至关重要。2016年7月11日,中国互联网协会分享经济工作委员会联合滴滴出行对外发布移动出行驾驶人员禁入标准,首次明确网约车驾驶人员资格审查的“负面清单”^[5],对于专车驾驶员的规制而言是一个良好的开端。在《管理办法》中也对驾驶员的驾驶经验和事故记录等提出了要求,并且指出驾驶员与平台之间可签订多种形式的劳动合同,一方面有利于明确驾驶员和平台之间的权利义务,另一方面有利于兼职驾驶员参与运营,从而减小了驾驶员进入和退出专车运营的障碍,对于专车供给量的灵活调整也起到了关键作用。

(2)对网约车平台的规制。就当前网约车平台的经营模式而言,主要是以接入第三方车辆为主要服务供给来源,车辆和驾驶员通过一定的认证方式加入到平台,而平台本身并不拥有车辆产权,因而只是作为中介撮合需求方与供给方的交易。在《指导意见(征求意见稿)》中,网约车平台被定义为网络预约出租汽车经营者,意味着平台是要作为运输服务提供者承担其责任和义务,对于平台而言将要以重资产的模式经营,短期内会消耗大量资本,而且发展壮大过程缓慢,可能长期陷入难以全面盈利的局面^[6]。而此次的《指导意见(征求意见稿)》中取消了此类规定,平台不需要拥有车辆产权,依旧可以依照其本身的轻资产模式运营,减小其压力的同时保持了网约车平台的特点,从而与传统巡游车公司区别开来。同时从专车业务的特征来看更符合共享的理念,有助于提供差异化的专车服务。

促进平台轻资产的发展模式也要以保障乘客安全为前提,因此在《管理办法》第16条中规定网约车平台要承担承运人责任,保障运营安全和乘客合法权益。平台虽然不需要以自有车辆提供服务,但仍需要承担相应的责任,从原则上对其经营过程中可能出现的安全问题起到预防作用。同时,通过保险、纳税和信息安全保障等细节方面的规定有利于

① 根据滴滴出行发布的《移动出行支持重点去产能省份下岗再就业报告》,目前,在中国已有50万钢铁、煤炭产业工人通过开网约车再就业,山西、四川、黑龙江钢铁、煤炭司机占比最高。

平台将其责任落到实处,为其可操作性提供了合理依据。

3. 规制内容的完善与不足

对于传统巡游车进行全面规制的主要原因是其存在导致市场失灵的多重因素,依靠市场机制并不能实现最优的社会福利水平,反而可能损害包括乘客安全在内的众多公共利益^[7],因此对其进行服务质量、价格和数量方面的规制,但网约车(尤其是专车)是否应该从这几方面进行规制,应该以何种方式进行规制是制定相关规制政策的关键。

(1)质量规制:从规制部门标准到平台标准。目前专车的质量规制主要针对专车的车辆和驾驶员,规制政策也主要通过对驾驶员资质和车辆的质量设置门槛对专车进行筛选,以起到事前防范的作用。如在《管理办法》中对驾驶员的驾驶记录、车辆的配置和标准都提出了要求,期望通过既定的标准来保证专车的安全水平。但从专车的定位来看,并不是对传统巡游车的简单代替,而是在提高乘客与驾驶员匹配效率的基础上提供中高等质量的服务,因此在《管理办法》第三条中也提出要提高品质服务,差异化经营。如何在标准与差异化之间寻求平衡,成为网约车质量规制的关键。虽然《管理办法》对平台、车辆和驾驶员制定了诸多外在的准入标准和条件,但只能作为质量规制的最低标准,如果规制部门可以把工作重点放到激励网约车平台的自我管理中,通过促进平台间竞争等方式形成更高的标准,降低政府规制成本的同时亦保证了平台之间的差异化和服务质量的差异化,进而提高对专车的规制效率。

(2)价格与数量规制:以市场为导向的自由调节。由于专车是通过接入平台开展经营活动,不需要像传统巡游车一样缴纳高额的押金,在进入和退出市场时几乎没有任何壁垒,并且在没有任何价格限制的条件下,专车完全是按照市场供需的规则进行数量和价格的灵活调节,因而并不需要规制部门过多干涉,因此规制部门也并没有对专车的数量做出明确的规定和限制,而关于价格方面,也在《管理办法》中提出,要实行市场调节价,不得低于成本价扰乱市场。但由于专车的运营对外在变化较为敏感,如受到部分地区人口密集程度和极端天气的影响,其价格和数量经常会产生波动幅度较大的局面,因此如何稳定价格水平,保证专车资源的合理分配也是规制部门需要考虑的问题。如通过最高最低限价等方式使专车在一定范围内实行价格调节,通过

督促平台灵活调节在运营车辆的数量及分布等,在合理保障乘客利益的前提下进行以市场为导向的自由调节。

4. 规制手段的变革与创新

在网约车的规制过程中,地方管理部门主要依靠法律手段和行政手段对违法违规的网约车进行制裁和处罚,而相关法律法规也顺应行业的发展趋势进行了相应的改革与变更。

(1)相关法律法规的完善。2014年和2016年交通运输部,分别出台的《通知》和《管理办法》为网约车规制提供了新的思路和解决方法。在网约车发展初期还没有适应的法律法规对其进行规范,只能依循巡游车的政策进行规制,但是这些几乎限制了网约车的发展。而新政策在承认网约车积极意义的基础上,为其在市场中的存在提供了合理的法律框架,使驾驶员、乘客和平台之间的责任义务更加明确清晰,将其与传统的“黑车”区别开来。同时又明确了多个规制部门的管理权限,避免多部门立法和管理的混乱状态,形成相对稳定明确的监管环境。

(2)行政处罚的变化。在网约车法律法规相对不够完善的情况下,相应的行政处罚对网约车的规制进行了补充。自2014年以来,上海执法总队加大非法客运监管力度,强化源头监管,已累计对滴滴出行、Uber、易到用车和神州专车共开出5张罚单,每张罚单10万元^[8]。此外,北京市交通委也于2015年约谈滴滴出行负责人,责令其进行整改。由于网约车的业务和营运方式不断出新,对其采取一定的行政手段一方面是对规制政策的落实和补充,另一方面也避免平台通过业务创新等方式逃避法律责任,以达到及时纠正和引导其规范经营的效果。

三、总结及建议

从整体上来看,中国目前的网约车规制政策在承认网约车积极意义的基础上趋于完善,政府规制部门对市场新现象、新问题反应迅速及时,政策制定过程公开透明,广泛听取社会各界意见,体现了出租车行业规制体系的开放与创新。同时也存在管理部门参与过多和规制政策僵化等问题,主要表现在两个方面:一是政府规制部门仍是以直接的方式对网约车进行干预,缺乏新的间接规制方法;二是政府规制部门将网约车简单地等同于“出租车+互联网”,没有在规制制度设计中充分考虑网约车所提供的多样化的出行方式和优化社会资源配置的能力,因而

在政策制定和实施的过程中存在诸多意见和矛盾^[9-11]。

因此,規制部门应打破旧有思维,从全新的视角看待网约车,多以引导的方式对其进行規制,既为网约车行业的自由竞争和创新模式留有足够空间,又要从社会福利角度出发,促进整个出租车行业规范健康的发展。同时,基于中国网约车規制存在的相关问题,提出以下改进意见。

(一) 交通部加强统筹管理,避免各地方管理部门过度規制

此次《管理办法》中交通运输部等規制部门虽然总体上承认了网约车的积极意义,但也给予地方管理部门一定的管理权限,对网约车在各地方的規制产生了直接影响。如果地方規制部门通过手中的权限又进一步加强对网约车的規制,则违背了以市场调节为主的初衷,因此交通运输部等中央規制机构应该有从上至下的统筹管理机制,重点加强对地方政策的审核和监督,确保《管理办法》的核心内容得以在地方真正执行,避免地方管理部门又再次回到政府主导型的管理机制^[12-14]。

(二) 应以平台为主要規制对象,适当减少对驾驶员的直接規制

对网约车的規制应以网约车平台为主,通过对平台的規制间接实现对驾驶员和车辆的規制。无论从成本还是效率出发,在中国当前网约车快速发展的情况下規制部门对车辆和驾驶员等进行直接規制都不是最优选择,虽然网约车平台只是作为信息中介,但对于加强接入车辆的管理还有相当大的提升空间,因此規制部门应将车辆和驾驶员的管理权交与网约车平台,引导平台对驾驶员和车辆进行考核、检验及制定相关准入标准,形成由上到下的自我管理机制。地方交通管理部门在实际操作中,也应将重点转移到平台的管理和运营规范中,适当减少查处“黑车”方面的投入,督促平台通过建立信用评价体系等方式提高服务质量和运营安全。

(三) 引导平台加强服务质量規制,允许数量和价格适度调节

規制部门应着重引导平台加强自身的服务质量标准,在合理范围内允许平台自由定价和调整供给数量。就质量規制而言,一方面要督促网约车平台进行软件和系统的升级,保障接入车辆和驾驶员信息的准确性和完整性,形成完整的信用评价体系,另一方面要引导平台之间通过提高服务质量和安全水

平进行良性竞争,通过每个平台自身的更高标准提供高质量的专车服务。在价格方面和数量規制方面,主要以市场调节为主,对于专车业务实行适当的最高和最低限价,在一定的范围内使各平台依据服务水平实行自由定价,保证消费者正当权益的同时也要考虑专车价格对传统巡游车的影响。

(四) 以法规政策規制为主,以行政和经济手段作为补充

就网约车的規制手段而言,規制部门应逐步完善网约车相关法规政策,同时以行政处罚等手段作为补充。第一,規制部门应从法律法规上将传统巡游车和网约车进行科学合理的区分和定位,使用网约车相关法规对其进行间接規制,避免因套用传统的巡游车法规而产生不必要的矛盾。第二,在行政手段的运用上,应进一步加强对平台事后的处罚力度,对平台的规范运营起到警示作用^[15-17]。

四、结语

在近年来的发展过程中,中国网约车通过不同的形式对传统巡游出租车行业产生了极大的影响,进而推动了出租车規制政策的改革与进步。伴随着网约车服务的不断提升,中国专门针对网约车的相关政策也趋于完善,总体上从优化社会资源的角度上允许网约车在市场经济环境下合理发展,但政策核心能否在地方得到一贯执行和規制手段等僵化问题使規制政策仍存在一定的发展空间。本文提出在加强交通部对地方统筹管理的前提下,要以平台为主要規制对象,以间接規制手段对网约车合理发展进行引导,逐渐实现平台自身的管理机制,从而促进整个出租车行业的健康发展。

参考文献:

- [1] 单平基. 从强制缔约看“打车软件”的法律規制[J]. 法学, 2014(8): 143-154.
- [2] 莫岱青. 交通运输部正式颁布《通知》打车软件获合法性地位[J]. 计算机与网络, 2014(14): 10-11.
- [3] 郭寅枫. 无锡交通部门征求出租车管理意见, 将拟定网络约车措施[EB/OL]. (2015-10-26) [2016-04-03]. <http://jsnews.jschina.com.cn/system/2015/10/25/026749131.shtml>.
- [4] 翟婧彤, 王振坡, 王丽艳. “互联网+”时代的城市交通变革与发展[J]. 城市, 2015(9): 70-74.
- [5] 佚名. 首个网约车驾驶员禁入标准发布: 有三类违法

- 犯罪记录人员禁入[EB/OL]. (2016-07-11)[2016-07-20]. http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1496904.
- [6] 刘旭. 规范专车, 小心走音[EB/OL]. (2015-10-15)[2016-04-03]. http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1385474.
- [7] 黄少卿. 专车兴起背景下, 出租车监管改革的思路与建议[EB/OL]. (2015-06-23)[2016-04-03]. http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1344433.
- [8] 李继成. 上海对滴滴、Uber、易到、神州专车四家打车平台各开 10 万元罚单[EB/OL]. (2015-03-30)[2016-04-03]. http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1450338.
- [9] 李蕾. 网络车中的违约及法律规划[J]. 法制博览, 2016(27):18-19.
- [10] 佚名. 新政出台, 网约车将驶向何方[J]. 江淮法治, 2016(16):12-14.
- [11] 李秀荣. 网约车改革别走回头路[N]. 团结报, 2016-08-20(2).
- [12] 邹伶俐. 网约车合法化及其安全监管问题研究[J]. 法制博览, 2016(8):126-127.
- [13] 冯苏苇, 苏奎. 网约车平台需要政府监管[N]. 第一财经日报, 2016-08-12(A11).
- [14] 侯登华. 网约车规制路径比较研究——兼评交通运输部《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法(征求意见稿)》[J]. 北京科技大学学报: 社会科学版, 2015, 31(6):96-103.
- [15] 王静. 中国网约车的监管困境及解决[J]. 行政法学研究, 2016(2):49-59.
- [16] 杨星星, 陈幽燕, 王勤原, 等. 新规视野下政府对网约车的监管研究——以北京市为例[J]. 法制与社会, 2016(22):198-199.
- [17] 许明月, 刘恒科. 网络车背景下地方出租车市场法律监管的改革与完善[J]. 广东社会科学, 2016(5):249-256.

Review of the regulation policy of China's internet private hire vehicles

WANG Xiao-fang, ZHAO Yu-hao

(School of Business, University of Shanghai for Science & Technology, Shanghai 200093, China)

Abstract: In terms of the problems existing in China's internet private hire vehicles under the background of "Internet +", such as market failure and inapplicable regulation policy, this paper, under the theoretical framework of regulation economics, analyzed the formation process and main content of the regulation policy of China's internet private hire vehicles on the basis of its service category. It is suggested that the current regulation policy system is relatively complete, but its content and means is too rigid; The design of regulation system should take the characteristics of internet private hire vehicles into consideration and be improved from the regulation subject, regulation object, regulation contents and regulation means.

Key words: internet private hire vehicles; special car; regulation economics; regulation policy; "Internet +"