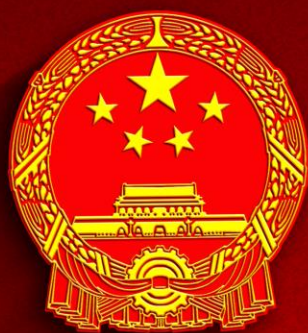




热烈庆祝 浙江省十二届人大五次次会议 隆重召开
浙江省政协十一届五次次会议

网约车的监督管理和健康发展

—嘉兴市图书馆—

浙江省公共图书馆信息服务联盟

目 录

1. 网约车的概念和现状	4
2. 我国网约车发展及出现的问题	4
2.1 三个阶段	4
2.2 三个变化	5
2.3 四个问题	6
3. 网约车新政及解读	7
3.1 网约车新政博弈	7
3.2 网约车新政是“双刃剑”	10
4. 国外经验	12
4.1 英国伦敦：司机申请执照需经历严格审查	13
4.2 美国纽约：新规定定义为“运输网络公司”	14
4.3 印度新德里：联邦政府可以制定最高限价	14

免责声明:

浙江“两会”专题信息产品由浙江省公共图书馆信息服务联盟各成员单位联合编辑。信息内容取自公开的报纸、图书、期刊、数据库资源以及各大主流网站,每份专题我们都准确标明来源和出处,摘选信息内容的真实性、准确性和合法性由发布单位负责。

本期专题由嘉兴市图书馆编辑,如您需要更为详细的内容及跟踪报道,请与该馆联络。

网约车的监督管理和健康发展

1. 网约车的概念和现状

网约车是指乘客通过互联网平台公司提供的智能手机应用软件，预约车辆实现点到点运输服务的出行方式。

国内，目前滴滴专车、Uber 等平台已经占领了网约车市场。由于我国客运行业是受管制的，而网约车实质上提供的也是客运服务，却缺少相应的客运许可。尽管政府部门三令五申私家车不得接入运营，基于利益的诱惑，还是有不少私家车车主通过挂靠汽车租赁公司的形式进入了专车服务市场。目前而言，互联网专车模式形成了互联网专车平台、劳务派遣公司、汽车租赁公司、专车驾驶人同时出现、各自却互相存在不同法律关系的局面。如果在服务过程中大家各取所需倒也相安无事，一旦出现损害结果，法律关系、责任主体不明确，这也是网约车服务模式现如今所要解决的主要问题。

（来源：徐晓妤. “互联网专车”乘客受害的损害赔偿责任研究[D]. 华东政法大学.2016，4）

2. 我国网约车发展及出现的问题

2.1 三个阶段

我国网约车发展大致可分为三个阶段：

（1）第一阶段：

将出租汽车接入互联网平台，实现信息匹配，减少信息不对称而带来的空驶等利用率低下问题。

此阶段用户使用出租车乘车体验得到极大提升，出租车司机也从中受益，订单数量增多，收入增加。此阶段其实是对长期以来出租车行业存在的问题通过互联网技术得到一定程度的解决，是互联网技术对传统行业的优化和适度改造，没有对既有市场形成冲击，也尚未引起过多利益冲突。

（2）第二阶段：

平台公司是以与出租车市场区别，以服务标准和价格均高于出租车进入整个轿车出行市场，迅速满足了长期处于饥渴状态的出行市场需求。

在这一阶段，互联网平台公司为了向市场提供更多车辆和司机，以“四方协议”的形式，合理地绕开或者说规避了监管要求。根据目前的法律规定，从事出租车服务的必须取得“三证”，即城市出租汽车经营许可证、车辆运营证和驾驶员服务资格证，而且出租车数量是严格控制的。如果不能增加出租车数量，只能设法将社会车辆接入平台，能走通的路径就是汽车租赁，但是汽车租赁不得配备驾驶人员，于是实践中出现“四方协议”。

随着出行市场不断扩大，在旺盛的市场需求和平台公司的补贴措施下，先是汽车租赁公司将车辆投入市场，接下来就是大量的私家车接入平台。此阶段是典型的互联网技术对传统行业进行冲击和颠覆！

（3）第三阶段：

大量私家车介入平台，而且事实上不需要由私家车自己寻找挂靠的汽车租赁公司，而由平台公司完成这一环节。汽车租赁公司从中收取挂靠费用，提供注册为租赁汽车、协助处理罚款等事务。在这一阶段，私家车用或明或暗的形式接入平台公司的软件，向乘客提供用车服务。

2.2 三个变化

网约车市场以月乃至日的速度在发生变化，具体表现在：

（1）占领中低端市场。网约车从高端向中低端转移，对乘客而言，价格更加低廉，对平台公司而言，规模继续扩大。随着 Uber 中的“人民优步”和滴滴出行中的“快车”以低于出租车的价格提供服务，并且逐步扩大和占领市场，网约车对出租车形成直接冲击就是不可避免的了，而且，这一趋势仍然在扩大

（2）创造可观的就业机会。随着网约车平台规模扩大，更多乘客吸引了更多司机进入，网约车成为经济低迷期还算不错的就业机会。在网约车市场扩大过程中，除了“老黑车”通过平台的一系列审查接

入平台外，还有一些司机以全职身份接入平台，甚至出现新购置车辆或者租赁车辆新接入平台。

（3）新老业态冲突加剧。正由于以上两点，网约车与传统出租车形成正面、直接竞争关系，不可避免地对传统出租车构成巨大冲击，而非像最初是对传统出租车市场的补充。但是，必须强调的是，即便如此，网约车平台公司不能简单等同于出租车公司，即“承运人”。在传统出租车行业中，受到新业态冲击的主要是两类主体：一类是出租车经营许可证即牌照持有者，这其中又包括公司所有和个人所有，即出租车公司和牌照私人所有者；另一类是出租车司机。

对出租车牌照持有者而言，随着滴滴出行和 Uber 等在各城市运行，各地牌照价格也在大幅缩水，由此引发激烈对抗和争议。而这部分利益主体也是在网约车出现和快速发展中受损最为严重的群体，其对抗和反对的声音最为强烈。

第二类主体，即出租车司机。这部分群体大多数都从滴滴打车软件的初始运营中受益，获得更多订单，收入增加，但是随着更多租赁公司车辆和私家车的接入，订单数量客观上是有减少的。出租车牌照私人持有者和司机，有一部分是重合的，也有不少是分开的，也就是说持有出租车牌照的私人也并不自己做司机，而是雇佣司机，在这种情况下，出租车司机只是以劳动换取收入的劳动者，不从牌照中获益。这类司机在受到网约车冲击下，最大诉求未必是针对网约车抢走生意。适应不了新技术的是部分年老司机，还有对网约车未来不甚明了、对新业态没有认识和信心的部分司机，担心网约车抢了出租车的生意。而大部分司机已经通过打车软件能够适应新技术，无论是开出租车，还是开“专车”，无非是为谁打工，从出租车跳转到网约车难度不大，因此，现在多地已经出现聘用司机困难的问题。在这轮冲击中，司机的罢工、占道乃至和网约车司机的冲突，更多指向的是“份子钱”居高不下、工作时间长、强度大等问题，而这些问题长期以往存在，只是随着网约车的出现进一步凸显。

2.3 四个问题

（1）车辆良莠不齐。随着网约车规模扩大，接入平台私家车的数量

快速增长、运营地区增加的同时，网约车平台对司机和车辆的情况审查不严的情况增多，接入车辆良莠不齐，司机背景调查包括犯罪记录和违章记录等没有查实的情况下允许其注册运营，为日后埋下隐患。

（2）评价机制欠缺。网约车评价机制也出现一定程度的失灵，服务质量降低，乘客为避免骚扰而未诚实评价，个别运营车辆与注册车辆不相符，甚至司机不相符的情况也开始出现。

（3）投诉维权困难。投诉机制在数量激增的情况下不够通畅，乘客投诉维权困难。保险尚未理顺，发生交通事故和纠纷情况下，乘客索赔出现困难。

（4）呈现垄断特征。随着规模扩大，网约车平台的垄断特征出现。虽然，不能简单将传统垄断的概念套用在以网约车平台公司为代表的互联网平台公司，但是实践中网约车平台公司的行为却具备了传统经济情况下的垄断特点，这种情况在域外也同样开始出现并逐渐成为问题。

（来源：王静.《中国网约车的监管困境及解决》.行政法学研究.2016,2,50-52）

3. 网约车新政及解读

3.1 网约车新政博弈

2016年7月28日,《国务院办公厅关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》与《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》公布,中国成为世界上第一个网约车合法化的国家。

与交通部的征求意见初稿相比,转变车辆性质、数量管制、价格管制、不得占有市场支配地位、强制签订劳动合同条款等规定被删除。180度的大转弯,被业界认为是资本和民意的胜利。

“7·28新政”前,网约车实际上就是有互联网资本支持的“黑车”。“滴滴们开启了一个时代,创造了一个互联网技术进步、蝼蚁与资本力量的奇迹。”商务部研究员马宇告诉记者:“网约车对市场效率和资源配置的推动是明显的,政府应该作出行业公共政策的创新。”

阿里再次大规模注资滴滴,拿下优步中国……网约车乘着“互联

网+”风口，混搭解决就业、推动经济、促进创新、供给侧结构性改革，攻城拔寨。

但传统的出租车行业高兴不起来。“这活儿没法儿干了，起早贪黑也赚不到钱。”一位张姓出租车司机当时告诉记者：“我也准备把车退掉了。”

自 2016 年 11 月 1 日起实施、看起来很美《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》，也埋有伏笔：第 40 条“各地可根据本办法结合本地实际制定具体实施细则”，意味着网约车管理权限实际上在地方政府手里。

对地方网约车规制的争论

2016 年 10 月，北京、上海、广州、深圳等相继公布了“地方版”的网约车管理办法征求意见稿。各地均称以国务院和交通部的文件为基础，根据具体情况进行了细化。“地方版”规定的差异主要体现在网约车驾驶员、车辆资质上：比如“京籍京牌”“沪籍沪牌”以及排量、轴距等。

网约车新政后，滴滴声明：地方细则对户籍和车辆的严格限制将使得滴滴平台上绝大多数车辆和司机被迫退出，无法继续提供便利、实惠的移动出行服务；老百姓亦将重新面对痛恨已久的“打车难”、打车贵的旧况；高排量的车辆准入也将增加城市环境压力。

北京大学国家发展研究院 10 月 17 日专门召开了地方网约车发展与规制研讨会，周其仁、张维迎等专家认为，地方网约车规制“魔鬼在细节”，有四大逻辑谬误亟待纠正：应该以行为管人，而不应该以身份管人；以平台管服务，不要以车型定服务；按发展定配套，而非按配套定发展；共享经济是有偿经济，而非免费经济。

三天之后，中国出租汽车行业发表致北京大学公开信，表明了他们的“反弹”：在德国、法国、日本等西方发达国家，对于网约车的监管力度比中国更严，有些甚至直接禁入。就连在 Uber 的诞生地美国，德克萨斯州首府奥斯汀等地也对网约车出台了严格的管理法案，并导致 Uber 退出运营。总不能把这些国家的政策制定者都说成是在“维护传统出租车行业利益”吧？适当提高门槛、限制驾驶员的盲目涌入，是对行业和从业者自身利益的保护，“强烈要求张维迎就其错

误言论向全国出租汽车企业和从业人员致歉。我们同时保留依法追究张维迎法律责任的权利”。

追踪出租车问题 20 多年的商务部研究员马宇告诉记者：“一个简单的问题，三代最高领导人关注，好不容易靠创新、靠技术进步解决问题了，但有些人还是想回到过去，回到 2013 年以前。限制网约车的理由也和以前一样，总认为不管的话会出什么问题，总想根据需求安排多少多少量出租车，可能吗？网约车改变了出行难，为什么要让它高端？老百姓为什么不能享受？”

但也有专家指出，交通是一个非常复杂的命题，在具体的实践中需要妥协。这次政府的限制令中像轴距多少，排量多少，这种细节是否合理，可以讨论。清华大学公共管理学院院长薛澜认为：“规制要以互联网大数据为基础，而不能简单根据‘学理’。”

政策博弈空间

商务部研究员马宇告诉记者，大方向应该是改革开放、搞准政府的定位：“政府应该做好自己的事情，提供公共服务，比如公共交通、解除公交市场准入限制等。”

北京大学国家发展研究院专家认为，地方政策制定者的出路在于：彻底修正户籍、轴距、排量等限制；新规不咎存量，只约束增量；区别管理兼职与专职网约车司机；强化乘客选择权，政府避免越俎代庖；鼓励传统出租车与网约车的融合；鼓励拼车、合乘。

开传统出租车的张先生也已经作了决定，不退车、继续干了。他给记者算了一笔账：“按现在网约车新政的标准，门槛挺高。至少 20 万元的车，运营 8 年，每月投入、损耗也得 3000 多块。门槛能不能降？取决于滴滴们和政府沟通了。我估计难。还是凑合着在出租车公司干吧，两班倒还有利润，再说还有保险……”

有调查显示，新政以来北京网约车每公里价格上涨 20%。国家行政学院教授竹立家告诉记者：“‘互联网+’是大方向。网约车如果方便快捷、价格优惠、惠及百姓，这是应该鼓励的。但他们占用公共资源，也应该支付费用。”（来源：《中国经济时报》2016 年 10 月 28 日）

3.2 网约车新政是“双刃剑”

从 2016 年 7 月交通部颁布《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》赋予网约车合法地位，到 2016 年 10 月各大城市出台严苛的网约车管理细则征求意见稿大幅抬高网约车准入门槛，短短数月，互联网出行这一业态可谓经历了“冰火两重天”。

网约车数量将断崖式锐减

北、上、广、深网约车新规



对驾驶员的要求

	北京	上海	广州	深圳
户籍	本市户籍	本市户籍	无要求	本市户籍或持有有效的深圳经济特区居住证
驾照和资质	须取得网络预约出租汽车驾驶员证；驾驶自有车辆	本市驾照；须取得网络预约出租汽车驾驶员证；驾驶自有车辆且仅有一辆从事网约车经营	须取得本市网约车驾驶员从业资格，且名下无尚在经营使用期内的网约车	须取得网络预约出租汽车驾驶员证；驾驶自有车辆
其他要求	3 年以上驾驶经历，男 60 岁以下，女 55 岁以下等	前一年内无驾驶机动车发生 5 次以上道路交通安全违法行为等	具备初中以上或同等学力；无吸毒记录、无暴力犯罪记录；车辆所有者为企业法人的，近 1 年未发生重大安全生产责任事故	3 年以上驾驶经历



对车辆的要求

	北京	上海	广州	深圳
车牌	本市车牌	本市车牌	本市车牌	本市车牌
车龄	无限制	无限制	车龄 ≤ 1 年	车龄 ≤ 2 年
车型	燃油车轴距 ≥ 2700 毫米；新能源车轴距 ≥ 2650 毫米	燃油车轴距 ≥ 2700 毫米；新能源车轴距 ≥ 2650 毫米	车身长度 > 4.6 米，车身宽度 > 1.7 米，车身高度 > 1.42 米	燃油车轴距 ≥ 2700 毫米；新能源车轴距 ≥ 2650 毫米
排量	燃油车排气量 ≥ 2.0L 或 1.8T，符合北京市排放标准	符合上海市排放标准	采用自然吸气发动机的车辆，排量 ≥ 1950 毫升；采用增压发动机的车辆，排量 ≥ 1750 毫升且发动机功率 ≥ 110 千瓦	燃油车排气量 ≥ 2.0L 或 1.8T，符合深圳市排放标准
装置要求	需安装车载卫星定位装置、应急报警装置	需安装车载卫星定位装置、应急报警装置	需配置 ABS 防抱死制动系统、前排座位安全气囊和前、后座安全带；新能源车还应当配有 EBD 电子制动力分配系统	需安装车载卫星定位装置、应急报警装置
额外要求	张贴网约车专用标识	火车站、机场出发的订单不被允许	需将车辆卫星定位装置相关数据直接接入政府监管平台，实现数据实时共享	需取得网络预约出租汽车运输证

从目前出台的地方细则来看，特大城市对网约车的“门槛”仍然较高（如表所示）。第一道门槛是针对司机，第二道门槛是针对车辆，第三道门槛是针对平台。四地均要求平台承担承运人责任，保证运营安全，保障乘客合法权益。如北京提出对网约车平台实施许可管理，经营期为 4 年，到期审核合格后可延期。

这些规定无形中抬高了准入标准，是变相的数量管控，会导致车辆供给骤减。符合规定标准的网约车在北京最多能占到三、四成，其他地方应该也是在这一数值上下浮动。

此外，新规则还将使目前在滴滴注册的 1500 多万驾驶员失去资格，这从滴滴发布的上海地区数据中可见一斑。上海已经激活的 41 万名司机中间，具有上海本地户籍的不到 1 万人，也就是说只有不到 2.5% 的司机符合户籍要求。如果加上牌照、驾照等要求，乐观估计，在上海大概只有 2% 左右的网约车符合要求，其他 98% 都会被淘汰。

这将导致出行效率大幅降低。粗略估算，等待时长将从目前平均 5 分钟延长到 15 分钟以上，同时因为供不应求，可能会再现司机挑乘客的情况。

网约车定价之所以相对实惠，主要是因为社会共享车辆本身的平民性，要求用帕萨特、奥迪 A4L 等以上的车型提供网约车服务必然提高运营成本。而市场需求量还是那么大，接下来的涨价是必然的，具体涨价幅度无法预估。

苛刻门槛或引发行业再洗牌

各地网约车征求意见稿出台后，或将直接导致各大网约车平台现有的市场格局重新洗牌。

因为各大网约车平台的车辆和司机条件基础不同，对于网约车新政，不同平台的喜忧不一。根据中国 IT 研究中心此前发布的《2016 年 Q1 中国专车市场研究报告》显示，滴滴专车当期占据了 85.3% 的市场份额；优步则以 7.8% 位列第二；易到以 3.3% 的市场份额排在网约车场第三把交椅；神州则以占据 2.9% 市场份额排名最后。此次最严网约车意见稿出台后，此前一家独大的格局或将改变。如果该

意见稿最终尘埃落定，最受伤的应该是滴滴和优步，其次是易到，而对于以网约车 B2C 模式著称的神州专车则影响不大。

这其实是一种新经济和传统经济之间冲突、磨合和协同的话题，如果说一开始是通过补贴优惠的方式获客，另一方面也便利了人们的出行，降低了人们出行的成本；现在又出台了这样的监管新规，对于整个新经济或者网约车平台公司来讲，是毁灭性打击。

一旦剥夺这些平台合法从事网约车经营的权利，“黑车”可能会涌现。如果新政细则真的落地，按照“本地户籍 + 本地车辆”模式来开展网约车经营，或将出现本地户籍注册网约车驾驶员将车辆转租给外地驾驶员经营的情况。总之，上有政策，下有对策，这可能又产生新的灰色地带，进一步恶化监管和网约车经营之间的关系。

网约车是“互联网 +”的一个榜样，它解决了多年打车难的问题，促进了就业，减少了浪费。随着新政落地和细则出台，网约车的红利期基本告一段落，但商业前途永远在未知之域。其实，“互联网 + 交通”市场的变化正在悄然发生。前不久，共享平台新锐“摩拜单车”走俏资本市场和出行市场，滴滴出行也斥资数千万美元投资共享单车平台 OFO。可见，“互联网 + 交通”市场仍是方兴未艾。或许，未来的出行市场更值得期待。

（来源：李剑，《网约车新政是“双刃剑”》，中国经济报告，2016，11,75-76）

4. 国外经验

无论国内还是国外，网约车自诞生之日起，就饱受争议。以优步公司为例，尽管其已经进军多个国家，但也引来不少法律纠纷。法国、日本、比利时等国家的部分城市甚至不允许优步等网约车软件在当地提供打车服务。与此同时，也有部分国家及城市承认网约车的合法地位。

美国萨福克大学法学院教授贾妮思·格里菲斯在接受《京华时报》记者采访时表示，尽管遭到传统出租车行业从业者的反对，但对政府部门来说，禁止网约车服务显然不是一个明智的做法。同时，随着多地陆续出台对网约车的管理办法，格里菲斯表示，也许最终对网约车

的管理会和传统出租车合二为一。

4.1 英国伦敦：司机申请执照需经历严格审查

伦敦交通局新闻官丹·迈斯凯尔告诉《京华时报》记者，在伦敦，私家车想要从事载客，司机本人已运营的车辆需要向交通局申请执照，拥有执照的人和车才可以从事这一行业。

此外，对于司机而言，申请者必须年满 21 周岁，拥有合法驾照且驾龄在 3 年以上，同时还必须“拥有在英国生活、工作的合法身份”；同时，交通局还要求申请者必须品行良好，为证明这一内容，申请者需要接受犯罪纪录查询，无纪录者方可申请，此外，申请者还需身体健康，并接受必要的体检。

只有符合上述条件的人员，才可以申请执照。申请执照时需要在交通局的官网上注册账户，之后填写一系列表格。同时，申请者还必须通过一项关于有关伦敦地形路况等信息的测试，只有导游以及此前通过过此类考试或出租车司机测试的人，才可以免于此项测试。

申请者还需缴纳大约 300 英镑的申请费用，包括一些表格的工本费以及各项测试的费用等。交通局还规定，获得执照的司机，必须佩戴相应的徽章，且必须无偿搭载残疾人。

截至 2016 年 10 月 9 日，伦敦交通局一共向 113099 人颁发了私人雇佣司机执照，给 83438 辆颁发了私人雇佣车辆执照。迈斯凯尔说，这一数字仍然在持续不断地增加。

为了保证出租车市场的有序运作，在路段管理上，伦敦也有一些因地制宜的做法，像是公共汽车专用道，黑色出租车可以分享。另外在火车站或是机场，也有专门为黑色出租车（伦敦传统出租车，外观为黑色）停靠接客的路段。而这些地方，网约车都不能占用。同时，出租车可以招手即停，而网约车则只能通过事先预订。

据迈斯凯尔介绍，伦敦出租车司机和网约车司机的主要区别在于对伦敦的了解程度：出租车司机往往通过了一项十分严苛的测试，对伦敦市内的地形十分了解，能够背出 25000 条街道的名称，还要对查令十字路周围方圆 6 英里内的地标烂熟于心。而网约车司机虽然经过了相关测试，但要求并不像前述出租车司机这样严格。

4.2 美国纽约：新规定定义为“运输网络公司”

在纽约，私家车想要从事载客服务，同样需要向纽约交通部门申请执照。按照要求，执照的申请者必须年满 19 周岁，且从最新一次违章记录之后的 15 个月内，驾照扣分不得超过 5 分。

在申请时，需要向交通部门提供自己的驾照以及各项相关文件，包括驾驶技能证书等，同时还需完成药物测试，并前往相关部门录入指纹，申请者还需要接受一系列的培训课程，包括如何向残疾人提供服务、判断是否存在人口贩卖等内容，并完成一项共计 24 小时的课程。在申请者提交完表格后，交通部门将会对申请者的背景情况进行评估，包括其违章驾驶状况以及是否存在违法行为等。同时，司机还必须持有购买的合格保险以及有效登记的当地车辆。

目前，在纽约从事网约车服务的司机，都必须拥有这一执照。同时，针对近年来越来越火的网络约车，纽约交通部门也在 2015 年 6 月出台了一项新的规定，将从事网络约车服务商定义为“运输网络公司”。

按照规定，私家车辆加入网约车平台公司且在提供服务之前，必须依照规定完成包括 19 个车辆部件的全面安全检查。此后，平台公司有义务确保车辆每年接受同样的检查，并保留检查记录以供审查。同时，禁止重度改装的车辆用于网约车运营。

美国萨福克大学法学院教授贾妮思·格里菲斯告诉《京华时报》记者，美国很多个州目前已经认可了网约车的合法地位，对于从事该行业的司机也有相关的要求，但并没有特别要求司机必须是本地人或者类似的要求。

4.3 印度新德里：联邦政府可以制定最高限价

2015 年 10 月，印度道路交通部发布了《网约车监管指导意见》。按照这份指导意见的要求，网约车平台的所有车辆不能巡游揽客，即将约租与巡游分类进行管理。同时，要求这些平台须具备足够的服务能力，如必须设置全天候的呼叫中心、必须建立司机培训项目(包括

行业法规、交通安全、劳动法、服务技能等)。

此外, 载客的私家车辆必须拥有在运营区域的营运许可、包括第三者责任险的商业保险、车辆定位设施、通用认证计量设施(交通运输部另行制定技术标准确保不同平台、不同地域间可以通用)。同时, 车辆必须携带急救箱, 地方有要求的应安装紧急安全按钮。定位设施要能记录司机的驾驶时间以确保安全驾驶, 平台不得强制最低上线和驾驶时间, 但最高工作时间不得违反法律规定。

按照意见要求, 在新德里从事网约车行业的司机必须获得运营驾驶从业资格或其它法律规定的资质(如公共服务许可), 公安部门开具的司机核查报告、司机 2 名家庭成员的联系方式。此外, 与西方国家不同, 这份指导意见还规定, 联邦政府或监管机构可以制定最高限价。

(来源:《京华时报》2016 年 10 月 17 日)