

专车服务与出租汽车市场的法律规制

尹欣, 张长青

(北京交通大学法学院, 北京 100044)

摘要: 多地监管部门针对专车服务所进行的黑车式查处使得中国刚刚兴起的专车服务面临困境, 是否应鼓励专车服务成为时下的热点话题。为解决专车服务在中国出租汽车市场所遭遇的身份尴尬问题, 综合考虑出租汽车服务的准公共性、专车服务的现实需要以及合规性等因素展开探讨。指出尽管专车服务存在不合法规的现象, 但在中国却拥有广阔的市场发展前景。进而提出对待专车服务所采取的正确措施应该是: 通过完善法律法规、适度放松数量管制、适度放松价格管制、加强质量与安全管制等措施, 引导、规范不合法规的专车服务行为, 实现专车服务市场的规范化。

关键词: 交通管理; 出租汽车; 法律规制; 专车服务; 市场准入

Regulations on Special Car Reservation Service and Taxi Market

Yin Xin, Zhang Changqing

(School of Law, Beijing Jiaotong University, Beijing 100044, China)

Abstract: Investigations by local supervisory authorities in many cities on unlicensed vehicle providing taxi service have made the emerging special car reservation service face a terrible predicament. Whether to encourage special car reservation service is becoming a hot conversation topic. In order to address the awkward identity problem for special car reservation service in China, this paper discusses the quasi-public nature of taxi service, current need for special car reservation service and its legality. Although special car reservation service does not accord with the existing laws and regulations, it does have a broad market potential in China. Because of this, the paper proposes the practical solutions for special car reservation service: through standardizing the governing laws and regulations to reasonably lessen the control on quantity and price of special car reservation services and to enhance quality control and safety management. All these measurements would help to normalize the special car reservation market.

Keywords: traffic management; taxi; regulations; special car reservation service; market access

收稿日期: 2015-03-03

作者简介: 尹欣(1991—), 女, 辽宁朝阳人, 硕士研究生, 主要研究方向: 经济法、交通运输法。

E-mail: yinxin6241@163.com

0 引言

专车服务自2014年进入中国市场, 在极短的时间内便成为备受追捧的出行方式。然而, 在其发展势头一片大好之际, 专车服务却在2015年初遭遇困境: 因身份尴尬深陷黑车风波, 在北京、上海、南京等城市受到严格监管。虽然近期交通运输部门明确肯定了专车服务的积极作用及创新性, 但各方争论依旧无法平息。专车服务是否符合现有法规规定、是否应受到限制等问题持续受到广泛关注。

虽然国内外学者在出租汽车市场规制领

域进行了大量理论研究并取得丰硕成果, 但对于专车服务这一新兴事物的研究较少。本文旨在从法律角度探讨专车服务问题, 对出租汽车市场准入制度的必要性、专车服务的合规性以及其现实需要3方面进行分析, 据此提出完善中国出租汽车市场的立法建议。

1 专车服务的现实困境

专车服务是伴随互联网技术发展在出租汽车行业出现的一种新型约租车服务, 可根据用户的出行需求为中高端人群提供不同层次的个性化出行服务。用户只需通过打车软

件即可选择所需车型及相应服务，专车驾驶员会在预定时间接送用户到达目的地。这种点对点的精确化服务一方面为乘客提供更加便捷、优质的出行服务，另一方面为专车驾驶员打破承包式运营模式，使其收入更有保障。然而，对于传统出租汽车驾驶员来说，专车服务作为行业外来者入侵了他们的经营领域，抢夺了本属于他们的业务，使得他们本就捉襟见肘的收入现状更加雪上加霜，因此传统出租汽车驾驶员强烈反对专车服务的出现。面对各方利益诉求，各地监管部门本着依法行政的宗旨最终选择对专车服务进行严格监管。

2014年8月，北京市交通委员会下发《关于严禁汽车租赁企业为非法营运提供便利的通知》^[1]，使得方兴未艾的互联网约租车业务面临猝死的可能；同年10月底，沈阳市交通局表示，滴滴专车、快的打车等专车服务属于非法运营，一旦查处将按黑车处理；11月19日，南京市管理部门表示，私人小汽车、挂靠车辆等非汽车租赁企业所属车辆不得提供有偿汽车租赁经营；12月底，上海市交通委员会查扣了12辆专车，其中5辆专车驾驶员被分别处以1万元行政罚款；2015年1月6日，北京市相关部门正式宣布，所有通过滴滴打车、易到用车以及快的打车等打车软件提供专车服务的均属黑车运营。近期，沈阳、南京等多地发生的出租汽车驾驶员罢工事件更是将专车服务推到风口浪尖。这一系列事件的发生，让专车服务这一互联网创新产品尚未发展成便先触碰法律壁垒。

2 专车服务的各方观点

不同利益主体对专车服务诉求不同，而对专车服务问题形成两大阵营。支持者主要从大众出行需求以及变革现有出租汽车行业承包式运营模式的角度出发，认为应支持和鼓励专车服务；反对者则顾及传统出租汽车驾驶员利益、乘客出行安全以及政府监管便利等因素，认为应严格限制专车服务。

支持者认为专车服务的服务水平和利润分配制度更具优势。从乘客出行需求角度出发，专车服务之所以受到追捧是因为人们对于专车服务有个人需求，专车服务不但可以丰富人们的出行选择、提升出行质量，还可以在在一定程度上缓解打车难问题。此外，专

车服务相对传统出租汽车服务为驾驶员提供更宽松的利益分配方式。承包式运营模式迫使传统出租汽车驾驶员向出租汽车公司交纳高昂的份子钱。据调查，出租汽车驾驶员每天工作8h盈利只够支付份子钱，工作12h才能保证收支基本平衡。而专车驾驶员虽然也要向公司交纳一定金额的分成，但这与驾驶员的收入直接相关，即如果驾驶员没有收入就无须交纳分成，这样驾驶员能够从繁重的份子钱中解脱出来。非但如此，专车服务提供点到点运送服务，大大降低了车辆空驶率，为驾驶员节省大量的搜寻时间与燃油费用。

反对者认为专车服务不利于行业公平与安全管理。首先，专车服务侵犯了传统出租汽车驾驶员的既得利益，且他们无须背负份子钱压力，这会大大影响传统出租汽车驾驶员的收入。其次，出租汽车运输关系到乘客出行安全，属于准公共事业，理应受到政府的调控与管制，例如目前在出租汽车行业施行的许可制度。但是，大部分提供专车服务的车辆和驾驶员却没有获得政府的许可而擅自从事道路客运业务，车辆和驾驶员信息不透明，在性质上与黑车等同，那么其受到政府的严格监管也无可厚非。最后，传统出租汽车驾驶员都会为车辆办理保险业务，一旦发生事故，乘客将会获得保险公司的赔偿。但是许多提供专车服务的车辆属于擅自变更车辆用途的私人小汽车，在这种情况下一旦发生事故，保险公司将拒绝理赔，因此享受其服务乘客的出行安全与利益无法得到保障。

3 专车服务的法律解析

从法律层面讨论专车服务应予以限制还是鼓励，需要集中解决3个问题：1)对出租汽车行业是否应施加运营准入制度并严加管理，这是分析专车服务系列问题的前提与出发点；2)专车服务是否符合中国出租汽车行业发展的现实需要；3)目前的专车服务是否符合法规规定。

各界舆论之所以对专车服务争议颇大，矛盾的焦点恰恰在于第二点符合社会发展的现实需要和第三点不符合现有法规规定同时出现在专车服务上。交通监管部门作为国家的权力机关须严格依照法律法规行使国家公权力，对不符合规定的专车服务进行查处，以保障人民出行安全、维护社会出行秩序。如果监管部门放任不规范的专车服务则属于

滥用公权力，是行政不作为的体现；这同样违背了依法治国的理念。因此，对于不符合法规规定的专车服务，监管部门应严加限制、规范管理。但另一方面，专车服务的出现满足了乘客的高品质、差异性、多样化出行需求，推动了市场资源配置，缓解了打车难问题；为广大驾驶员带来新的运营模式，使其收入更有保障；同时也为打车软件等相关产业带来了新的发展契机。因此，无论从满足乘客需求还是行业发展来讲，专车服务都有广阔的发展前景。由此可见，一味打击、限制专车服务的发展不符合现实需要，而是否鼓励其发展应由能否化解专车服务管理不规范但符合社会需要的矛盾冲突来决定。

3.1 出租汽车行业政府规制的必要性

在现代市场经济生活中，某些产业直接关系到人民大众的生产与生活秩序，会对社会公共利益产生深远影响。这些产业因具备这种特殊属性而存在市场失灵现象，这时需要政府这只“特殊的手”对其进行调节规制。政府对这些产业进行规制，就是要克服市场本身的自发性、盲目性、滞后性等缺陷，从维护社会公共利益、保障公平秩序的角度出发，通过采取数量控制、价格控制以及质量控制等措施，对相关的经济活动进行引导与规范。具体到出租汽车行业，因其事关人民的生活与工作，故存在市场的弱竞争性、资源的约束性、消费的约束性、交易的一次性、服务的非后效性等特点。这些特性共同决定了完全竞争条件下的优胜劣汰机制难以在出租汽车行业充分发挥作用，更无法达到资源配置的“帕累托改善” (Pareto Optimality) 效应，因此需要外力介入^[2]。而出租车行业实行市场准入制度并严加监管，正是国家或政府为克服市场失灵，促进出租汽车市场安全、稳定、有序发展和保障公共利益，依照法定的程序和职权，制定一系列规定出租汽车经营者进入市场的条件和程序^[3]，监管部门须严格依照法律法规对出租汽车行业进行监督管理。具体而言，政府对出租汽车行业实行准入制度并进行监管基于3点原因。

1) 有利于城市交通发展与环境保护。出租汽车运行需要占用公共道路资源，若不对出租汽车数量进行控制，可能会有大量出租汽车进入该行业并随意驶入道路，出租汽

车无序增长会加剧城市道路拥堵问题。同时，大量出租汽车运行也会造成更多的尾气排放与噪声污染，破坏城市环境。所以，面对越来越拥堵的城市交通现状，取消出租汽车行业准入制度不但无法有效解决打车难问题，反而会增加交通拥堵、环境污染等社会成本。

2) 有利于维护乘客个人利益。出租汽车行业内普遍存在乘客与驾驶员间信息不对称的现象：乘客事先无法知悉哪辆出租汽车会提供更好的服务，一些乘客甚至不了解到达目的地的最优路径。若不对出租汽车行业进行监管，由于出租汽车驾驶员掌握的路况信息远多于乘客，其很有可能随意向乘客要价；而乘客基于对放弃这辆车搜寻下辆车的时间成本与机会成本的考虑，无奈之下很可能会答应驾驶员提出的不合理要求。加之出租汽车行业具有一定的公共服务性，在政府管制下出租汽车驾驶员不允许拒绝乘客合理的搭乘要求。一旦取消管制，驾驶员可能会根据所得利润的高低自由选择乘客，拒绝运送利润空间低的乘客。长此以往，乘客的出行需求很难得到保障，公共交通的服务性也会受到影响。

3) 有利于出租汽车行业公平发展。客流量在不同时段存在起伏，这决定了对出租汽车的需求量，而这种供求关系会直接影响出租汽车价格：客流量高，对出租汽车的需求大，服务价格升高；客流量低，对出租汽车的需求小，服务价格降低。若取消政府管制，价格的确定将掌握在信息量大的驾驶员手中：在客流量较高的时段，驾驶员为获得更大的利润空间会挑选乘客，导致拒载现象频繁出现，严重影响人们对出租汽车出行的信心与耐心从而流失客源；在客流量较低时段驾驶员为争夺有限的乘客很可能进行低价竞争，缺少利益的驱动将导致服务质量下降，出行质量得不到保障也会促使乘客逐渐放弃选择出租汽车出行。因此，政府规制对于出租汽车行业的健康有序发展起着重要的促进作用。

全世界各大城市对出租汽车运营实施准入制度并严加管理是通行做法。在中国目前的情况下，出租汽车行业需要依靠市场和政府管制共同调节。完全依靠自由竞争实现行业的优胜劣汰很难达到理想效果，必须加强政府的宏观调控。

3.2 专车服务的现实需要

国际上通用的出租汽车服务分为巡游出租汽车(出租车)与约租出租汽车(网约车)两类。二者的区别在于:在呼叫方式上,出租车既可以在路边扬招又可以通过电话或网络约车;而网约车仅限于通过电话及网络约车;在服务品质上,出租车主要满足一般性出行需求,而网约车主要满足更为高端的商务及特殊出行需求。因此,专车服务在服务性质上应属于网约车。在国外一些大城市,网约车已经十分普遍:如美国纽约有出租车3.98万辆,是出租车的3倍;英国伦敦有出租车4.9万辆,是出租车的2.3倍^[4]。网约车已经发展成为城市交通非常活跃的一部分运力。

但是,这种国际上广泛流行的约租服务模式在中国却迟迟未能得到发展。究其原因,中国各地区经济与道路基础设施发展水平不均衡,导致各地出租汽车发展水平参差不齐。出租汽车行业发展定位不科学、法律法规未健全等原因,也严重制约其发展。伴随人口数量持续增长与乘客出行需求多样化发展,乘客对出租汽车的需求显著增加。通常考量出租汽车供应是否充足的一个关键指标是出租汽车数量与常住人口的比例。例如,2004—2015年,北京市常住人口从1492万增至2115万;但是,2003—2012年,北京市出租汽车数量仅从6.5万辆增至6.6万辆。根据北京市“十二五”交通规划,北京市出租汽车数量将继续保持稳定^[5]。由此可见,现有出租汽车数量已经不能满足广大市民的出行需求。

专车服务的出现拓宽了乘客的出行选择,一定程度上缓解打车难问题。另外,互联网技术的应用使得专车服务给出租汽车行业带来了不可逆转的变革,且随着市民收入水平的提高,大众化、同质化的出租汽车服务已不能满足中高收入群体的出行需求,越来越多乘客追求高品质、个性化的出行服务体验,而专车服务正迎合了这样的需求。对于驾驶员而言,专车服务不但可以使其回避传统运营模式的弊端、收入更有保障,还能大大减少搜寻乘客的成本,并有可能选择符合自己偏好的乘客,有助于提升有效运营里程并为确定优化配置路线提供信息^[6]。对于专车服务相关企业,专车服务为其提供了新的商机,带动周边相关产业的创新与发展,可以为企业创造更多的利益。因此,可以肯

定专车服务在中国存在巨大的发展潜力与广阔的市场前景。

当然,政府部门同样看到了专车服务对于满足市民多样化出行需求的积极作用及其服务模式的创新性。为此,交通运输部在2014年颁布的《出租汽车经营服务管理规定》^[7]中首次提出鼓励发展网约车,建立只允许接受预约、不得在道路上巡游揽客的约租服务模式,为乘客提供更加便利的出行服务;肯定发展出租汽车电召服务对于转变出租汽车运营模式、方便乘客出行、提升服务质量、缓解交通拥堵、促进节能减排具有重要意义。但是,该规定只为网约车提供政策导向,在法律层面还缺乏明确、可操作的具体规范。为促进中国网约车行业的稳定有序发展,今后还须加大力度制定相关法律法规,为专车服务者提供行为准则,为监管部门提供执法依据,使乘客的出行安全与出行利益得到法律保障。

3.3 专车服务的合规性监管

专车服务合规性指专车服务是否符合中国现有的法规规定。若符合规定则应得到支持,否则需对其进行规制。根据专车车辆来源进行区分,现有专车服务模式包括3种:1)通过公司自有的车辆进行专车服务;2)租赁公司的车辆提供服务,即打车软件提供信息平台,汽车租赁公司提供车辆,劳务公司派遣驾驶员,共同完成专车服务;3)私人车辆提供服务,由于租赁车辆有限,一些私人车辆挂靠在租赁公司并通过其对接到各大打车软件的平台。

交通运输部于2014年9月颁布《出租汽车经营服务管理规定》,针对各地出租汽车经营许可缺乏统一条件规定的问题,在总结地方立法和管理实践的基础上对出租汽车经营许可条件、程序和实施主体做出概括性规定。根据2011年12月颁布的《出租汽车驾驶员从业资格管理规定》^[8]的有关内容,出租汽车若想上路提供运输服务需具备相应的法定条件并向交管部门提出申请,经营者须获得道路运输经营许可证、车辆须获得道路运输证、驾驶员须获得道路运输从业人员从业资格证方可经营。除这些普遍性规定外,各地区还制定了地方性规章、条例等规范性文件对本地的专车服务问题进行细化。

北京市于1998年开始施行的《北京市

出租汽车管理条例》^[9]规定，除正规出租汽车之外，任何单位和个人不能提供出租汽车服务。另据《北京市汽车租赁管理办法》^[10]规定，汽车租赁是指经营者在约定时间内将汽车交付承租人使用，收取租赁费用，不配备驾驶员的经营活动；其中明确指出营运车辆应该归汽车租赁经营者所有，且需要满足较私人小汽车更加复杂的安全技术规范。2014年，北京市交通委员会运输管理局发布《关于严禁汽车租赁企业为非法营运提供便利的通知》^[11]，严禁将私人小汽车或其他非租赁企业车辆用于汽车租赁经营。但现实情况却是，打车软件运营企业将加盟的私人车辆挂靠在汽车租赁公司，再通过打车软件平台将服务车辆和驾驶员整合在一起，提供专车服务。虽然这种方式看似绕开了管理规定，但私人车辆从事的还是出租汽车服务，提供服务的专车、驾驶员并不具备法律所要求的资质证书，并且与《北京市汽车租赁管理办法》^[9]中要求的营运车辆应该归汽车租赁经营者所有内容不符。因此，很多情况下的专车服务是不符合规定的，属于非法运营，监管部门对其进行查处是符合规定的。

此外，专车满足的是社会大众的出行需求，难免涉及公众安全、质量、价格、监管、保险、事故责任主体等问题。以定价为例，根据《中华人民共和国价格法》^[12]第23条规定：“制定关系群众切身利益的公用事业价格、公益性服务价格、自然垄断经营的商品价格等政府指导价、政府定价，应当建立听证会制度，由政府价格主管部门主持，征求消费者、经营者和有关方面的意见，论证其必要性、可行性。”因此，出租汽车定价须符合国家法律的特定实体与程序要求：由价格主管部门通过反复调研提出方案，经过法定价格听证程序，通过并向社会公布，最终才能确定。而专车服务的价格却是由打车软件运营企业自行制定，没有经过听证程序，其价格的合法性与合理性存疑。由此可见，不合规的专车游离在现有的法律与政府监管体系之外，一旦出现问题很难追究责任，这会侵害乘客的权益，因此不合规的专车应当予以规制。

4 出租汽车市场规制的立法建议

专车服务饱受争议的根源在于中国现阶段

出租汽车市场管理不符合时代发展要求。为规范专车服务同时保障出租汽车市场的有序发展，有必要对中国出租汽车市场的相关法律制度进行梳理与完善。

4.1 完善法律法规

中国有关出租汽车行业的法律文件较为缺乏，专车服务等新生事物更是处于空白状态，严重制约行业发展。相关立法部门应及时地制定科学、严谨的规范内容，以弥补中国在此领域的立法空白。以专车服务为例，在制定完善相应法律规范时，不但要明确专车服务的法律地位，还要制定具备可操作性的法律规范。这其中不但要包括专车服务经营者的组织规范，也要包括专车服务的运营规范；既要有规定专车服务经营者的权利、义务等内容的实体规范，也要明确专车服务经营者所需履行的程序性规范。此外，法律法规还应明确专车服务的监管机构及执法内容。只有这样全方位地对专车服务予以规范，才能将专车服务早日纳入法制化轨道。

4.2 适度放松数量管制

大量不合规专车的出现反映出中国出租汽车供需明显不平衡的现状，因此有必要改进出租汽车数量管制方法。具体而言，地方政府因地制宜，综合考虑市场需求、道路承载力、公共交通系统发展状况、乘客消费水平与喜好等因素，制定出符合本地区实际情况的出租汽车行业的近远期发展规划，根据市场环境和乘客需求适时调整车辆投放量，动态调控出租汽车数量的管制力度。同时，还应取消准入歧视，允许个体经营者进入出租汽车市场。为保证出租汽车经营许可权发放的公平与公正，行政机关可以通过招标、拍卖等公平竞争的方式进行配置。

4.3 适度放松价格管制

过于严格的价格管制使得服务质量无法从出租汽车经营者的收益中得到体现，使经营者失去竞争动力。为确保服务品质有效的竞争环境，政府可以逐渐放松价格管制，取消统一僵化的价格标准，设定全国性或区域性浮动价格，允许出租汽车经营者根据自身情况在浮动范围内自由定价。此种情况下，应完善定价的相关法律程序，不但要明确出租汽车经营者须提交相应的申请材料予以备

案审查,同时还需要进行价格公示并明确公示方式与公示内容。例如,可要求出租汽车驾驶员将价格表张贴于车身或车窗等醒目位置,以方便公众获取价格信息从而做出选择。

4.4 加强质量与安全管制

出租汽车作为公共交通工具,服务对象是广大市民,为维护公共利益,必须保证其安全可靠。政府应针对出租汽车特性建立相应的国家或地区技术标准,在车型车种、安全防护设施、计价器安装、排量与尾气排放等方面均应设定明确标准。其次,应建立定期考核制度,督促出租汽车经营者、驾驶员及时学习最新的交通法律知识以及路况信息,加强对其执业资格的审查。此外,还应明确对违法车辆与违法行为的处罚,按照违法情节的轻重可以分别予以罚款、暂扣执照等处罚措施,以保障出租汽车市场的良好秩序。

5 结论

在依法治国理念下,对待专车服务所应采取的正确措施应该是:引导、规范不符合法规的专车服务行为,鼓励、支持符合法规的专车服务行为,实现专车服务市场的规范化。专车服务只有进入法制化轨道才能进一步发展与创新。在专车服务的规范化进程中,应注重营造开放、公平、有序的市场环境,鼓励并规范出租汽车和汽车租赁服务模式创新。在准入制度设计方面,应完善特许经营制度,创造公平的竞争机会,合理控制准入数量,完善准入决策的程序。面对互联网科技给出租汽车行业带来的变革,应学会运用法律规范,注重发挥市场在资源配置中的决定性作用,更好地发挥政府的监管作用,让市场与政府这“两只手”双管齐下,共同引导、规范专车服务市场的有序开展,为乘客提供更优质的出行服务。

参考文献:

References:

- [1] 周玉池. 约租车的罪与罚[J]. 中国民商, 2014(9): 52-55.
- [2] 劳潮惠, 吴群琪. 城市出租客运行业特性与政府规制分析[J]. 公路交通科技, 2013, 30(6): 131-135.

Lao Chaohui, Wu Qunqi. Analysis on Characteristics and Government Regulation of Taxi Industry[J]. Journal of Highway and Transportation Research and Development, 2013, 30(6): 131-135.

- [3] 陈曦. 出租车市场准入法律问题研究[D]. 重庆: 西南政法大学, 2013.
Chen Xi. Research on the Legal Problems of Taxi Market Access[J]. Chongqing: Southwest University of Political Science & Law, 2013.
- [4] 王地. 尽快让“专车”在法治轨道上行驶[N]. 检察日报, 2015-01-6(004).
- [5] 陈瑶, 刘素宏. “专车”准入暂无时间表[N]. 新京报, 2015-01-23(A17).
- [6] 赵正松, 潘登登. 引入约租车服务的阻隔应对与发展策略[J]. 交通标准化, 2013(18): 102-105.
Zhao Zhengsong, Pan Dengdeng. Blocking Response by Introducing Service of Reserve Rent-A-Car and Its Development Strategy[J]. Transportation Standardization, 2013(18): 102-105.
- [7] 中华人民共和国交通运输部. 出租汽车经营服务管理规定[EB/OL]. 2014[2015-01-25]. http://www.moc.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zcfgs/201410/t20141020_1710323.html.
- [8] 中华人民共和国交通运输部. 出租汽车驾驶员从业资格管理规定[EB/OL]. 2011[2015-01-25]. http://www.gov.cn/flfg/2012-01/31/content_2055092.html.
- [9] 北京市人民代表大会常务委员会. 北京市出租汽车管理条例[EB/OL]. 2002[2015-01-25]. http://zfxxgk.beijing.gov.cn/fgdyna/pghome/fgdyna.prinfodetail.prStatuteDetailInfo.do?GM_T_CATALOG_INFO/CATA_INFO_ID=101211.
- [10] 北京市人民政府. 北京市汽车租赁管理办法[EB/OL]. 2002[2015-01-25]. http://zfxxgk.beijing.gov.cn/fgdyna/pghome/fgdyna.prinfodetail.prStatuteDetailInfo.do?GM_T_CATALOG_INFO/CATA_INFO_ID=101299.
- [11] 北京市交通运输管理局. 关于严禁汽车租赁企业为非法营运提供便利的通知[EB/OL]. 2014[2015-01-25]. <http://zhengwu.beijing.gov.cn/gzdt/gggs/t1364385.htm>.
- [12] 全国人民代表大会常务委员会. 中华人民共和国价格法[EB/OL]. 2005[2015-01-25]. http://www.gov.cn/banshi/2005-09/12/content_69757.htm.