



公共政策论丛·专著 执行主编 余晖

为竞争而管制

——出租车业管制改革国际比较

王军◎著



中国物资出版社



公共政策论丛·专著 执行主编 余晖

为竞争而管制

——出租车业管制改革国际比较

王 军 著

中国物资出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

为竞争而管制：出租车业管制改革国际比较/王军著. —北京：中国物资出版社，2009.6

(公共政策论丛·专著)

ISBN 978 - 7 - 5047 - 3061 - 9

I. 为… II. 王… III. 出租汽车—运输企业—管理体制—体制改革—对比研究—世界 IV. F541.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 051848 号

策划编辑 胡郁林

责任编辑 司昌静

责任印制 方朋远

责任校对 孙会香 杨小静

中国物资出版社出版发行

网址：<http://www.clph.cn>

社址：北京市西城区月坛北街 25 号

电话：(010) 68589540 邮政编码：100834

全国新华书店经销

北京京都六环印刷厂印刷

开本：710mm×1000mm 1/16 印张：14 插页：1 字数：259 千字

2009 年 6 月第 1 版 2009 年 6 月第 1 次印刷

书号：ISBN 978 - 7 - 5047 - 3061 - 9/F · 1201

印数：0001—3000 册

定价：28.00 元

(图书出现印装质量问题，本社负责调换)

公共政策论丛总序

中国的改革开放政策已经实施了 30 年，但基本是以经济领域效率导向的改革和开放为主线，社会、文化尤其是政治领域的改革明显落后。这不仅导致了经济领域的深化改革和进一步开放步履维艰，而且阻碍了中国特色社会主义市场经济体制的建设进程。未来的中国应该是与世界先进文明高度接轨，而且更加开放、民主、平等和自由。显然，目前和未来的中国公共政策在制定的过程中，将面临更加复杂的选择。这是因为经济政策的边际创新动力已经枯竭，而上述其他领域公共政策的边际创新才刚刚起步。我们开始进入一个航向尚不完全明确的深海区域。全面配套的转轨改革将更加艰辛。

在此背景下，中国经济体制改革研究会几年前专门成立了公共政策研究部，陆续聘请了众多的具有国外工作学习经验的中国学者作为高级研究员，这些优秀的学者跨越经济、法律、政治、社会、文化等学科，并长期从事公共政策的理论研究和咨询工作。从 2008 年起，我们以“公共政策研究报告”、“公共政策论丛·专著”和“公共政策论丛·学者自选集”三个系列为组合，推出这套公共政策论丛，并将其作为一项连续出版的计划。其目的就是要在更加广泛的领域介绍他们的研究成果，从而使国内公共政策的研究和讨论在理论和实际操作层面能够更深入地展开，并推动公共政策研究的本土化。同

时，着意培养政府和公众的公共政策意识，吸引公众更为理性地关注和参与公共政策的制定和执行，并为各级政府决策机构在制定和执行公共政策时提供可能的帮助。

其中，“公共政策研究报告”系列展示的是公共政策研究部分年度完成的公共政策研究和咨询报告，这些报告有些来自该部自立的课题，也有些来自有关政府和国内外民间机构委托的课题；“公共政策论丛·专著”展示的是该部高级研究员有关某一公共政策领域的理论研究成果；“公共政策论丛·学者自选集”展示的则是该部高级研究员已发表或未发表的有关公共政策的论文、评论和研究报告组成的个人成果。当然，文集也可能是针对某一公共政策话题所收集的该部高级研究员的特约文章。

在宪政制度比较发达的国家，公共政策的提出、制定、执行、监督和评价是一个由公共政府主导、高度开放、相关利益团体高度参与的制度过程，其中也不乏各类研究咨询机构的参与。这必然是中国公共政策过程的方向。希望本论丛的出版能够为这一过程的逐步完善作出贡献。

作为公共政策研究部的现职主任和本论丛的轮值执行主编，我衷心感谢公共政策研究部高级研究员团队慷慨而有力的支持，也衷心感谢中国物资出版社副社长范建华和编辑部主任胡郁林先生及其编辑团队的高度认同和优质高效的编辑工作，没有他们的辛勤工作，《公共政策论丛》（第二辑）很难如此快速地与读者见面。

余 晖

2009年1月15日

前 言

车轮大概是自人类直立行走以来最伟大的发明之一了。车轮旋转得多快，人类文明前进的速度就有多快。近代以来，各种机械动力车辆的发明和普及结束了人类依赖自己的脚步和畜力行进的历史，也开启了人类无限制攫取自然资源的序幕。现代社会无疑是生存在车轮之上的文明，然而，车轮的旋转和行进并不总是自由的。除了道路、轨道等物理因素对它们的限制外，近现代以来，管制越来越多地对准了各种各样的旋转的车轮。

出租车常被比喻为“城市名片”。初到一个城市，你最先接触的可能就是等候在机场或车站的出租车，而最先搭腔交谈的则经常是出租车司机。然而，这张漂亮“名片”的背面还写着几个别称：有人称出租车为“城市游牧部落”或“吉卜赛的士”，有人把出租车司机喻为“城市佃农”，而更早的时候，出租车的竞争对手还把它们怒斥为“窃贼”。今天，大概无人否认出租车是城市（也包括许多乡村地区）交通的重要组成部分了。可是，恰恰由于它的重要和多重（有时还是自相冲突的）角色，管制就像影子一样紧随着它。

英国《经济学人》杂志 1991 年 1 月 5 日的一篇评论写道：

出租车业本应是经济学教科书中的一个自由竞争的典范。在这个市场上，有大量的卖家（出租车司机）和大量的买家（乘客），而市场进入门槛又很低（车辆购置成本低）。然而，它却不是。全世界的出租车业都因种种原因遭到扭曲——这些原因包括政府管制、垄断、政治游说、黑手党、种族排斥以及自由市场上的所有其他罪恶。

事实上，出租车业几乎汇集了所有类型的管制。数量、价格、安全和质量管制不同程度地聚集到这个行业。的确，出租车管制在世界范围内普遍存在。在欧洲的德国、法国、丹麦、比利时等国均未放松数量或费率管制，在加拿大、美国、澳大利亚的大多数城市亦是如此。管制的长期存在使人们普遍不相信出租车业可以解除管制、引入竞争。对于解除数量或费率管制，人



们甚至有一种莫名的恐慌——如果“过多”的出租车涌上本来就拥挤不堪的道路，如果运费因放松管制而飞涨，如果出租车公司“过度竞争”，那将如何是好？这些莫名但又根深蒂固的印象究竟是怎样产生的？本书将通过经验研究分析和回应这些看法。

然而，放松管制确实发生了。在英国、爱尔兰、荷兰、瑞典、挪威、美国的一些城市以及新西兰、日本、韩国、新加坡的一些地方，数量管制和费率管制都被不同程度地解除了。人们投资和经营出租车的自由度显著扩大，收到了不同程度的积极效果，当然也有许多亟待解决的问题。实践告诉我们，数量管制和费率管制不是出租车业天经地义的自然法则。

在本书涉及的十几个国家和城市中，出租车业的行业结构、市场分类和管制体系既有不少惊人的相似之处，又有许多迥然不同的特征。即便在一个国家，不同地区的出租车业及其管制也可能存在明显的区别。而同样的放松管制方式，在不同国家或城市又可能产生不同的效果。我们没有发现某种管制是所谓“国际惯例”，也没有发现出租车经营者“（大）公司化”这样的国际潮流。

本书是对放松管制的经验式观察和比较，是政策分析，而不是纯粹的理论研究。按照放松管制的方式，本书将放松管制的国家和城市分为三类：第一类，取消数量管制，保留费率和标准管制，包括英国、爱尔兰、荷兰、美国印第安纳波利斯、日本、澳大利亚北部行政区；第二类，取消数量和费率管制，保留标准管制，包括美国的一些城市、新西兰、瑞典、新加坡；第三类，取消费率管制，保留数量和标准管制，如挪威。在上述分类的基础上，本书对不同的放松管制方式、同类放松管制方式的不同样本以及放松管制的具体措施进行了比较分析。主要有以下发现：

1. 放松出租车管制，广泛适用于不同的经济和社会条件。宏观经济、当地人口和交通条件以及行业和市场结构等，对是否以及如何放松管制具有重要影响，但任一条件都不可能单独决定政策。

2. 从放松管制的方式看，解除数量管制而保留最高费率和标准管制最为多见，其次是解除数量和费率管制而保留标准管制。实施改革的城市都不同程度地保留或加强了安全和服务标准管制；服务类别和车型的多样化、服务与费率组合的多样化和弹性化，是管制改革的共同趋向。

3. 取消数量管制后，如果实行最高费率管制，则费率是可控的，如果解

除费率控制，费率也未必上涨，费率竞争是可能的。没有证据显示，取消数量管制危害了出租车的安全性，但有大量证据表明，服务水平（尤其是出租车可得性）可能因取消数量管制而提高。

4. 在解除数量管制的城市，没有证据显示出租车数量的增长加重了交通拥堵和环境污染。治理交通拥堵和控制污染应该采取对所有机动车平等适用的规则，仅对出租车实施数量限制是缺乏合理性的。

5. 在预约服务市场，派车机构对费率和服务竞争具有举足轻重的作用，在新增出租车进入预约服务市场和派车机构设立成本较低条件下，服务和费率竞争将在派车机构之间发生。在以巡游和站点候客服务为主的市场，目前可见的效果不是很明确。新加坡个案表明，通信技术的提高和出租车的规模经营可能有利于费率稳定。候车站点完全可以取消“先来先走”规则，但实际效果还有待观察。

6. 在费率竞争条件不够充分的地方，最高费率制容许一定程度的竞争，对消费者具有保护作用。最高费率应该尽可能多样化、弹性化，以适应不同的消费需求和调整不同时段及不同区域的供求关系。当市场具备费率竞争条件时，最高费率管制完全可以取消。

7. 安全和服务标准管制——而不是数量管制——对出租车的安全和服务水平具有直接和重要的作用。标准管制只应设定最低标准，以免增加不必要的经营成本，而且立法当局必须证明：管制标准与安全和服务品质具有直接相关性，是市场机制无法替代的必要管制。

8. 在放松管制的过程中，整合运区（即减少区域市场的分割）、要求出租车披露可与其他出租车比较的乘车费率、改善候车站点的规则（即取消“先来先走”的候乘规则）和设施以及经营者社团化也被一些地方用于提高竞争水平。

9. 放松管制对行业 and 司机收入的影响是复杂的：一方面，可能减少了原有经营者和司机的平均营业收入，司机可能延长工作时间；另一方面，可能扩大了投资和就业机会，从而扩大了经营者和司机的市场选择范围。日本的经验表明，司机工作时间的延长是暂时的，工作时间缩短是长期趋势。总的来说，解除数量管制时尽可能降低企业设立成本和开放个体营业，将对扩大司机自由选择和提高收入产生积极作用。

10. 对任何一个放松管制的国家或城市，决定是否对原牌照持有人予以补



偿以及如何补偿都是一个复杂的政治过程。这涉及出租车经营权在何种程度上以及何时构成财产权、纳税人权利、消费者福利以及补偿可能对管制改革产生的示范效应等。

针对我国出租车业的现状和问题，结合上述比较研究成果，本书对我国出租车业的管制改革提出若干建议，要点如下：

1. 出租车管制或放松管制的决策权应逐步实现地方化。
2. 立法和管制当局应对管制的正当性承担举证责任。
3. 发展预约服务市场及派车机构，开放专供预约服务并自由定价的服务车型。
4. 因地制宜地放松数量管制。
5. 实行最高费率制或费率备案制。
6. 建立必要的、最低限度的安全和服务标准管制。
7. 解除对经营者组织形式的限制，通过要求经营者组建非营利性社团而形成规模经营和行业自律。
8. 拍卖牌照是一种积聚风险的短期行为，可能为出租车业的管制改革设置重大障碍。

总之，出租车业应当回归正常——让市场竞争而不是政府管制主宰这个行业。最大可能的竞争、最小必要的管制，不仅在理论上是可能的，而且已经实践证明是可行的。

作者

2009年2月



目 录

1 导 论	1
1.1 分析框架	1
1.2 理论综述	7
1.3 概念、方法和资料	14
2 英美出租车管制简史	16
2.1 伦敦：从马车到汽车	16
2.2 芝加哥：管制幕后的故事	22
2.3 本章小结	27
3 放松管制的初期尝试：美国的实践	30
3.1 美国的出租车管制	30
3.2 20 世纪 80 年代的改革	41
3.3 复归管制的案例	49
3.4 放松管制的成功案例	53
3.5 为自由而诉	56
3.6 本章小结	62
4 取消数量管制，保留费率和标准管制	65
4.1 英国	65
4.2 爱尔兰	76
4.3 荷兰	89
4.4 日本	94
4.5 澳大利亚	118



4.6 本章小结	129
5 取消数量和费率管制，保留标准管制	132
5.1 新西兰	132
5.2 瑞典	138
5.3 新加坡	141
5.4 本章小结	147
6 取消费率管制，保留数量和标准管制	151
6.1 挪威的管制及其改革	152
6.2 效果评价	152
6.3 本章小结	153
7 比较分析	155
7.1 条 件	155
7.2 方 式	158
7.3 效 果	163
7.4 管制与法治	186
7.5 我们能学到什么	192
8 结论和建议	200
8.1 结 论	201
8.2 建 议	202
参考文献	205
后 记	215

1 导 论

社会科学的方法像自然科学的方法一样，在于试验我们对问题的尝试性解决办法。……如果对提出的解决办法可以进行客观批评，我们就尝试驳倒它，因为一切批评都在于驳倒的尝试；如果解决办法被批评驳倒，我们就提另一个解决办法；如果它经得住批评，我们就暂时接受它，首先，我们认为它值得进一步讨论与批评。因此，科学的方法是由最严格的批评所控制的解决问题的试探性尝试（或妙想）之一。它是“试错”方法在批评上的发展。

——卡尔·波普尔^①

本章的目的是建立全书的分析框架，梳理有关出租车管制的基本概念和理论观点，介绍本书所用的分析方法和资料。

1.1 分析框架

“出租车业管制的两个基本组成部分是出租车行业和管制当局。出租车行业提供服务，管制当局为市场设定规则，而消费者则需要和享用上述服务”（OFT，2003b）。

出租车的服务市场和行业结构是复杂的，可是，许多研究文献和官方报告都把这个行业及其市场简单化了。出租车服务市场是多元的，各部分均有自己的特点。出租车行业的结构也由于市场的多元、需求的多样而呈现多个层次。市场和行业的复杂性决定了竞争和管制的复杂性。致力于管制改革的人们，应该认真了解本地出租车市场的真实需求，研究出租车的竞争条件、市场和行业结构等诸多因素。

^① 卡尔·波普尔，1996：98.



本节将概括介绍出租车业的市场分类及各类市场的基本特征、行业结构和管制体系，以建立本书的分析框架。

1.1.1 市场分类

出租车提供的服务通常可以细分为三类：巡游服务（Cruising / Hailing Segment）、站点候客服务（Taxi Rank Segment）和电话预约服务（Telephone-booking Segment）。以这种分类为准，出租车服务市场可细分为三个次级市场。

1. 巡游服务

“巡游服务”是指出租车不在固定站点候客，而是四处巡游，应沿路乘客的招呼，随时停车载客并将乘客送至指定地点的一种服务。巡游服务的随机性很强，招呼出租车的乘客和寻觅乘客的出租车是在事先没有任何约定的时间和地点购买与出售服务。当然，有经验的司机知道哪些地点、哪些时段乘客较多，有经验的乘客也知道哪些地方较容易招呼出租车。但是，巡游服务市场的信息问题是比较突出的：在乘车之前，乘客对招手即停的出租车的安全性能、是否购买责任保险、司机的服务水平、司机的驾驶经验和技能、司机是否疲劳驾驶等通常是一无所知的；乘客也不知道需要等待多长时间会有可供选择的其他车辆出现，更无法预期的是，下一辆车是否比当前的这辆车更令自己满意；同样，司机也很难预见乘客是不是对自己的安全构成威胁。

2. 站点候客服务

“站点候客服务”是指出租车在机场、车站、宾馆或者其他固定站点等候不特定乘客租乘的一种服务。如果在某站点候客的出租车不止一辆的话，它们通常会按照到来的顺序排队候客。在许多国家，出租车站点都有一个约定俗成的规矩：乘客只能依次选乘排在最前列的车辆。这意味着先到来的出租车相对后到来者拥有载客的优先权，这个规矩被称为“先来先走”（First-in, First-out）规则。“先来先走”规则使得在站点排队候客的出租车和排队候车的乘客可以依次出发，秩序井然，但是，“先来先走”规则也是一种出租车经营者的集体保护机制，它排除了乘客挑选出租车的可能，从而避免了出租车之间的价格和服务竞争。

3. 预约服务

“预约服务”是指出租车接受乘客预约，在约定的地点和时间接送乘客。预约服务大多是通过电话联系的一次性预约，也有提供长期包车服务的。乘

客通常不是直接与出租车司机联系约车，而是通过出租车调派中心或派车公司（Dispatch Center or Company，以下简称“派车公司”）。有些地方，派车公司是法律上独立于出租车经营者的营业机构，它们与出租车公司或个体出租车订立长期合作协议，派车公司接听预订，出租车听候调派；出租车经营者组成合作社，共享派车服务；还有些地方，出租车公司或者出租车加盟的车行本身具有车辆调派功能。派车公司对预约服务市场的竞争具有关键作用。

上述三种服务，各有特点。在不同的地方，每种服务所占的市场份额颇为不同。通常，预约服务的份额在人口稀疏的乡村地区比人口较密集的城市更大。当然，这不是绝对的规律。一个地方的交通条件、消费习惯和其他因素也会影响各种服务的市场份额。

值得注意的是，三种服务形成的市场具有很不相同的竞争条件。如要尽可能地发展各市场的价格和服务竞争，则每一种市场的管制政策应当因地因市而异。

1.1.2 行业结构

1. 单轨制与双轨制

出租车全天候为乘客提供“门到门”（Door to Door）的客运服务，与有轨电车、地铁和巴士等有固定线路和营运班次限制的公共交通方式不同。

除出租车外，如果还有其他提供“门到门”客运服务的营运车辆，则这种体制就是双轨制（Two-tier System）。例如，在英国和爱尔兰，除出租车外还有 PHVs（Private Hire Vehicles），在美国的纽约市和华盛顿州等地，除出租车外另有 FHVs（For Hire Vehicles），法国（EIM，2002a）、德国（EIM，2002a）、澳大利亚和日本也有此类专门提供预约服务的车辆（不同于汽车租赁）。由于这类车辆依管制法规仅限于提供预约服务，本书将之统称为“约租车”。

在实行双轨制的地方，出租车（Taxi）和约租车（PHVs 或 FHVs）的服务类别和管制规则是不同的。例如英国，约租车依法只能提供预约服务，如从事巡游或站点候客服务则属违法行为，而出租车可提供预约、巡游、站点候客三种服务；约租车的车型比较多样（有高、中、低档车），无数量和费率管制，而出租车的车型比较少，牌照数量和费率通常受政府管制。实行双轨制的地方，在预约服务市场，出租车和各类约租车存在直接的竞争。

除出租车之外，不存在其他提供“门到门”客运服务车辆的体制即单轨

制 (One-tier System)。

本书所称“出租车”均指 Taxi, 不包括各类约租车 (PHVs 或 FHV s), 但在有关章节, 本书将讨论各类约租车与出租车的关系及不同的管制规则。

2. 经营者组织形式

出租车经营者的组织形式也是多样化的。有公开招股的公司, 也有不公开招股的公司; 有合伙、社团、司机合作社, 也有个体经营者。在欧洲 (OFT, 2003b), 出租车经营者以个体经营, 即车主型司机 (Owner-driver) 为大多数, 挪威甚至要求所有的经营者自身须为出租车司机。在美国 (Schaller, 2006), 各地情况不同: 有的地方只允许公司型经营者进入市场, 因而没有个体出租车; 更多的地方既有规模不等的公司、合作社, 也有许多个体经营者。个体经营者通常自己驾驶出租车, 有的也聘用其他司机驾驶, 还有不少个体经营者将整车或部分班次租赁给其他司机。

个体出租车和小型公司的车辆少、规模小, 看似难以组织有效的预约调派, 其实不然。实践中, 它们通过组建合作社形成一定的规模, 建立派车服务网络, 它们也可以与专业派车公司签订协议, 接受预约调派。还有的地方 (如新西兰和美国西雅图等), 管制法规强制所有出租车加盟具有派车功能的车行。

当司机本身不是牌照持有人时, 他与牌照持有人 (出租车公司或者个体经营者) 的合同关系, 可能是工资制, 也可能是租赁制 (Lease Arrangement)。前者, 司机按工作时间或者工作量获得报酬; 后者, 司机租赁牌照持有人的牌照和车辆从事营业, 双方约定司机每月、每日或每班上缴一定金额或营运收入的一定比例为租赁费 (Lease Fee), 剩余营运收入归司机。租赁制普遍存在于许多国家的出租车行业。

3. 行业协会和司机工会

无论是大型出租车公司还是小型公司或个体司机, 它们都可能对本行业的协会感兴趣。行业协会不是“行会”, 它们不能直接控制市场进入, 更无权发放营业执照。

在有结社自由的国度, 各地几乎都有本地的出租车业协会和司机工会, 有的大城市还有若干个协会和工会, 全国则有出租车联合会、联盟等组织。出租车业协会和工会是业内人士聚集力量、组织集体行动, 进而影响政策的重要工具。

1.1.3 管制框架

出租车业的管制主要涉及三个方面：出租车数量、费率、服务和安全标准。

1. 数量管制

管制当局对出租车数量的控制是潜在投资者（包括企业开办者和司机）进入市场的最直接的法律壁垒。数量管制表现为，管制当局采取直接或间接的手段，刚性地或有弹性地限制出租车的总量。数量管制属于营业许可制度（Licensing Regime）。人们把获得这种许可形象地称为获得“牌照”（Plate）。牌照通常是“同牌同权”的，一个经营者拥有牌照的数量等于其有权营运的出租车的数量。

数量管制有以下几种常见方式：

（1）凭管制当局的主观判断设置数量上限：当出租车总量达到这个上限时，管制当局就冻结新牌照的发放；

（2）按照某个比例控制出租车总量：管制当局事先设定出租车总量与本地人口总量的一个比例，按照人口变化定期或不定期调整牌照数量（在加拿大多伦多，管制当局还考虑出租车总量与空港乘客数量等的比例）；

（3）要求新牌照申请者证明其服务具有公益性和必要性；

（4）特许经营模式：管制当局特许经营经营者营运若干辆出租车，经营者向政府缴纳特许费。

上述四种都是直接限制出租车总量的常用方式，有的主要依赖于管制当局的主观判断（如第一、第三和第四种），有的则依据某些“客观”数据和标准（如第二种）。

数量管制被许多国家采用。^① 当数量管制表现为某个固定的总量上限时，它实际上以一道无法逾越的法律之墙封锁了进入市场的入口；当数量管制依赖于管制当局的某些自由裁量的标准时，管制官员们的个人意见就成为左右市场的决定性因素。而所有直接和间接限制牌照数量的管制都提高了各种潜在投资者的入行成本，不同程度地保护了已入行投资者的利益。

2. 费率管制

费率管制的形式很多，从最严格的固定费率制到最宽松的费率备案制，

^① 例如法国、德国、比利时和丹麦，参见 EIM, 2002a, 2002b.

中间还包括最高或最低费率制等。对出租车计费方式和标准的管制实际上是一种价格管制。

最普遍的计费方式是按照里程计费。管制当局通常会规定“起步价”和单位里程价。时间通常不是计费依据，只有在出租车停车等候或低于某个时速行驶时，才会按时间计价。有的国家（如荷兰和日本）还根据平时和周末或者一天内的不同时段，规定不同的计费标准，目的是调整不同时段的供需。

出租车计价器使费率管制成为可能。因此，安装合格的计价器成为最基本的人行要求。另一个广泛存在的服务标准是，出租车必须在车辆内外以醒目的方式向乘客显示费率标准和结构。这是有关费率信息公开的强制要求。

费率管制的形式大致有以下五种：

（1）固定费率制：管制当局制定的适用于一定时期的费率标准和结构。管制当局通常会宣称，他们在确定费率时，考虑了出租车营运成本、利润率、供求关系、消费者价格指数等因素，或者依据了某种科学的计算方法。固定费率的调整通常是出租车业集体呼吁的结果。管制当局制定费率的依据（如出租车营运成本）主要来自出租车业自己提供的数据，也有些地方要求以独立审计的结果为制定费率的依据。

（2）最高费率制：出租车的收费不得超过管制当局制定的某个费率上限，在最高费率之下，出租车公司可以制定低于最高费率的价格，也可向乘客提供各种折扣。

（3）最低费率制：出租车的收费不得低于管制当局制定的某个下限。这种费率制度目前比较少见。如果说最高费率意在保护消费者的话，那么最低费率的目的则是保护经营者，使他们免于价格竞争。

（4）备案制：经营者自行制定费率，政府不设定上下限，但费率须事先向管制当局备案。

（5）运区制：这种费率制度很少见，美国首都华盛顿是一个例子。全特区划分为若干运区，在同一运区内，无论路程远近，价格都相同；出租车跨区行驶则按通过的运区数计费。“运区制”不需要出租车安装按里程计费的计价器，但必须配有一份供乘客参阅的运区划分地图。

出租车是否进行价格竞争，除了取决于法律是否允许外，还要看服务市场是否具备价格竞争的条件。一般认为，电话约车市场更容易产生价格竞争，而在巡游服务和站点候客服务市场，限制价格竞争的信息和制度因素（如“先来先走”规则）相对较多，但竞争并非不可能。