

马萨诸塞州联邦

公共事业部

编号：D.P.U. 26-90

2026年4月24日

公共事业部依据自身职权，根据《马萨诸塞州普通法》第 30A 章第 2 条、第 25 章第 2 条以及《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 2.00 部分的规定，启动规则制定程序，对《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.00 部分“交通网络公司监管规章”进行修订，并制定第 275.00 部分“交通网络司机适任标准”、第 276.00 部分“交通网络公司业务规范与办事程序”及第 277.00 部分“交通网络营运车辆电动化”相关规定。

规则制定程序启动令

目录

摘要	1
I. 引言.....	2
II. 拟议法规：《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.00 部分： 交通网络公司监管.....	4
A. 引言.....	4
B. TNC 许可申请.....	4
C. 司机要求与认证.....	5
D. 司机背景调查.....	6
E. 车辆要求与服务时长.....	8
F. 数据保护.....	9
G. 预约行程服务.....	11
H. 记录保存与报告.....	11
I. 检查与审计.....	13
J. 车费与费率.....	14
K. 通知与豁免.....	14
III. 拟议法规《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.00 部分： 交通网络司机适任标准.....	15
A. 引言.....	15
B. 适用范围、解释与应用.....	16
1. 青少年处置记录.....	16
2. 回溯期起始日期.....	16
3. 驾照暂扣.....	16
4. 交通裁决与暂缓判决.....	17
C. 即时回溯期.....	18
D. 一年回溯期.....	19
E. 三年回溯期.....	19
F. 七年回溯期.....	19
G. 十年回溯期.....	20
H. 无限期回溯期.....	21
IV. 拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.00 部分： 交通网络公司分部业务规范与办事程序	
A. 引言.....	22
B. 通用规则.....	23

D.P.U. 26-90	
C.	司机向“分部”提起申诉..... 23
D.	司机被平台停用的内部申诉..... 24
E.	网约车平台执法监管程序..... 25
V.	拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 277.00 部分：交通网络营运车辆电动化
A.	引言..... 26
B.	联邦及州级气候政策..... 26
C.	交通网络车辆电动化监管规章..... 28
VI.	意见征集..... 30

摘要

通过本命令，公共事业部下属交通网络公司分部（以下简称“分部”）启动一项程序，旨在更新其管辖交通网络公司（又称“网约车公司”）及其司机的相关规定，并推动网约车车辆电气化进程。自 2017 年起，该分部便开始对网约车公司及其司机实施监管，重点关注司机适宜性审查，以及优步（Uber）、来福车（Lyft）等交通网络公司保障乘客安全的相关举措。

基于处理数十万份司机背景调查及网约车公司相关执法工作的经验，分部提议对司机适宜性评估标准、网约车公司许可流程以及分部自身操作流程进行相关更新。此外，分部还提议依据 2022 年立法指令，制定网约车车辆车队分阶段电气化相关规定。

上述拟议法规将要求网约车公司每两年提交一次电气化项目推进计划。分部欢迎各利益相关方（尤其是网约车司机、网约车公司及使用网约车服务的公众）就拟议法规提出意见。

I. 引言

交通网络公司分部（以下简称“分部”）成立于 2017 年，负责监管交通网络公司（以下简称“TNC”），相关授权依据为《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章。该分部隶属于公共事业部，接受其总体监督与管理（依据《马萨诸塞州普通法》第 25 章第 23 (a) 条）。目前，在马萨诸塞州运营的交通网络公司包括：(1) Rasier, LLC（又称“Uber 优步”）；(2) Lyft, Inc.（又称“Lyft 来福车”）；(3) River North Transit, LLC（又称“Via Transportation”）；(4) UZURV, LLC；(5) SilverRide, Inc.。

2017 年，公共事业部制定了相关法规，确立了交通网络公司及其司机的适宜性标准，同时制定了管辖事业部调查与上诉流程的程序性规则（《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.00 部分“交通网络公司”）。自 2017 年以来，分部已完成超过 80 万份司机背景调查，审核了数千份网约车司机的上诉申请，开展了多次合规审计与调查，并对违反州法律的网约车公司处以数百万美元的民事罚款。基于这些经验，公共事业部识别出可进一步加强对交通网络公司及司机监管的优化空间。

此外，2022 年 8 月 11 日，《推动清洁能源与海上风电法案》（《2022 年法案》第 179 章，以下简称“《2022 年清洁能源法案》”）正式签署生效。该法案除其他条款外，要求公共事业部制定相关计划，以减少交通网络车辆（以下简称“TNV”或“车辆”）的温室气体排放（依据《2022 年马萨诸塞州法案》第 179 章第 47 条）。

因此，依据《马萨诸塞州普通法》第 30A 章第 2 条及《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 2.00 部分的规定，公共事业部通过本命令启动规则制定程序，并就以下事项征求公众意见：(1) 修订《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.00 部分（“交通网络公司”）；(2) 制定《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.00 部分（“交通网络司机适任标准”）；(3) 制定《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.00 部分（“交通网络公司分部业务规范与办事程序”）；(4) 制定《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 277.00 部分（“交通网络营运车辆电动化”）。公共事业部拟通过上述法规修订，明确相关条款、确保规定一致性、修正微小错误、更新参考依据，并删除过时、重复或不必要的内容。拟议法规将在收到公众意见后进一步修订，最终在《马萨诸塞州公报》发布后正式生效。如《公众听证会通知及意见征集通知》（以下简称“《通知》”）所示，公共事业部将举办两场公众听证会，邀请利益相关方参与互动技术会议，并接受针对拟议法规（《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.00、275.00、276.00 及第 277.00 部分）的书面意见。

本命令将概述拟议法规的核心内容，并就需征求利益相关方意见的事项提出一系列问题¹。本命令第 II 部分涉及 TNC 相关规定，第 III 部分涉及司机相关规定，第 IV 部分涉及 TNC 分部操作流程，第 V 部分涉及交通网络车辆电气化相关规定。

¹ 本命令附件 A 为标注修改内容的拟议法规文本，附件 B 为未标注修改内容的拟议法规文本。

II. 拟议法规：《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.00 部分——交通网络公司监管

A. 引言

如前文所述，为提升公共安全、明确分部职责、提高行政效率，公共事业部提议修订现有法规，拆分《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.00 部分当前包含的部分内容。据此，《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.00 部分的标题将由“交通网络公司”更改为“交通网络公司监管”。此外，公共事业部提议单独制定两项法规：拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.00 部分（“交通网络司机适任标准”）²，以及拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.00 部分（“司机及交通网络公司申诉与执行程序”）。以下将概述《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.00 部分的主要拟议修订内容。

B. TNC 许可申请

² 除非另有规定，所有大写术语均采用《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 1 条及《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.02 部分所赋予的释义。

公共事业部提议修订与 TNC 许可（以下简称“许可”）申请流程相关的规定，以增强事业部审查马萨诸塞州内提供交通网络服务（以下简称“服务”）的企业申请的灵活性（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.03 部分）。公共事业部提议明确其有权决定许可申请的形式与内容，有权指定审查申请人经营资质时需考虑的额外因素（包括申请人为轮椅使用者、携带服务动物的乘客及其他残障乘客提供便利的能力），并有权确定被驳回申请人的重新申请期限（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.03 部分）。此外，公共事业部提议明确：通过数字网络提供和/或使用数字网络开展服务的实体可认定为 TNC；“服务”的定义包含直接或间接经济收益，而非仅指单次乘车费用交易（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.02 部分，“TNC”及“服务”的定义）。公共事业部还可要求交通网络公司制定并执行标准运营政策与流程，以维持其许可有效性（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.15 部分）。

目前，公共事业部未向 TNC 收取申请费用。依据《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 3 (e) 条的授权，公共事业部提议收取 5,000 美元申请费及 2,500 美元许可续期费（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.03 (4) 部分）。对于有正当理由（可能包括考虑 TNC 规模）的情况，公共事业部可减免或调整上述费用（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.18 部分）。

C. 司机要求与认证

公共事业部提议扩大司机资质要求的范围，并明确司机在提供交通网络服务期间必须随时准备供审查的文件，包括《马萨诸塞州行政法规》第 540 篇第 30.05 部分要求的马萨诸塞州二次检查报告（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.04 部分）。为认可司机提供的专业服务，并降低潜在的司机欺诈行为风险，公共事业部提议加强身份验证程序，以确保司机提供的与背景调查相关的关键信息真实准确（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.04(3) 部分）。同样，考虑到司机所承载的特殊公共信任，公共事业部提议，TNC 应每年为司机提供教育培训，内容包括安全驾驶、公共互动、特殊需求乘客服务、人口贩运识别与预防以及分心驾驶预防（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.04(4) 部分）。公共事业部还提议明确，乘客（“乘车人”）将通过《交通网络司机证书》的形式获取其司机的相关信息，并明确司机提供乘车服务（“行程服务”）时必须维持的车辆最低适宜性要求（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.05 部分）。

D. 司机背景调查

公共事业部提议修改其背景调查要求，旨在平衡乘车人和公众的安全与司机的经济机会。该提议基于分部成立以来已完成超过 80 万份背景调查的经验。

公共事业部提议，通过要求使用更多司机个人信息开展背景调查，以提高背景调查过程的准确性、可靠性和效率（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.06(1)(c) 部分）。目前，背景调查过程仅依赖司机社会保障号码的后六位数字，且不收集手机联系方式。公共事业部提议收集个人完整的九位社会保障号码及额外联系方式。为减少 TNC 背景调查中可能存在的漏洞，公共事业部提议，当 TNC 得知司机在《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.06(c) 部分项下的个人信息发生变更时，需重新开展背景调查（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.06(1)(e) 部分）。此外，由于手机是 TNC 移动应用程序（即数字网络）互动的主要方式，通过司机的手机号码和电子邮箱发送适宜性通知，将确保司机收到其二次背景调查结果，并了解

相关上诉权利（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.06(1)(c) 部分）。公共事业部还提议修订“数字网络”的定义，将移动应用程序纳入其中（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.02 部分）。

依据《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 3(e) 条的规定，公共事业部提议收取初始司机背景调查费 20 美元及年度续期背景调查费 10 美元，该费用由 TNC 承担（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.06(1)(c) 部分）。TNC 不得向司机或乘车人收取此类费用（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.06(3)(f) 部分）。对于有正当理由（可能包括考虑 TNC 规模）的情况，公共事业部可减免或调整上述费用（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.19 部分）。

公共事业部还提议对 TNC 背景调查过程进行多项其他改进。首先，公共事业部提议扩大背景调查范围，包括查询司机过去七年内居住和/或获得驾照的每个州的刑事记录和机动车驾驶记录（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.06(2)(a) 部分）。无论社会保障号码追踪提供的地址或对司机以往驾照的审查结果如何，均需进行此项额外查询。其次，公共事业部提议要求 TNC 对司机进行持续的背景调查监测，以及时审查潜在的刑事和驾驶相关违规行为（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.06(2)(c) 部分）。第三，公共事业部提议，背景调查提供商需符合认证要求，以证明其政策、程序和流程符合州及联邦法规，并具备可靠性（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.06(2)(h) 部分）。最后，公共事业部旨在通过明确分部有权获取和审查 TNC 用于（或指示背景调查提供商用于）决定司机背景调查结果的标准，确保 TNC 的背景调查标准至少与拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.00 部分的要求一致（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.06(2)(i) 部分）。

E. 车辆要求与服务时长

为减少行政混乱，公共事业部提议明确受分部规章制度管辖的交通网络车辆与受事业部交通监管分部管辖的商用机动车辆之间的区别（参见《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 272.01 部分）。据此，公共事业部提议要求交通网络车辆（TNV）的座位容量（含司机）不得超过 9 人（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.08(1) 部分）。

公共事业部还提议明确有资格提供行程服务的车辆类型和品质，如双门轿车、四门轿车及其他轻型车辆（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.08(2) 部分）。公共事业部提议明确，持有执照的出租车不得用于提供行程服务（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.02 部分，“车辆”定义）。针对美国政府问责局（GAO）一份发现六分之一的车辆存在未处理安全召回问题的报告³，公共事业部提议要求 TNC 在车辆用于提供行程服务前以及此后每 365 个日历日，检查车辆是否存在安全召回情况，以防止存在召回问题的车辆提供行程服务（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.08(9) 部分）。

³ 美国政府问责局，《车辆安全：网约车车辆未处理召回情况》（2023 年 5 月 15 日），详见 <https://www.gao.gov/products/gao-23-105996>。

此外，公共事业部旨在通过将车辆上粘贴的任何发光商业标识、发光广告或车顶广告的初始审查和批准程序纳入 TNC 许可流程，保障公众安全（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.08(5)-(6) 部分）。例如，静态显示或闪烁、摆动、旋转显示的蓝色、红色或琥珀色灯光，或闪烁、摆动、旋转显示的白色灯光，可能不符合《马萨诸塞州普通法》第 90 章第 7E 条、《马萨诸塞州行政法规》第 540 篇第 22.05 部分及《马萨诸塞州行政法规》第 540 篇第 22.06 部分的公共安全要求，因此操作员可能会收到机动车违章罚单。改变车辆外部原厂车身形状的广告（如车顶广告设备）可能会对其他驾驶者构成公共安全隐患。

公共事业部还提议明确，司机可提供或从事服务的时长累计包括：(a) 司机在数字网络上驾驶并等待行程请求的时间；(b) 司机接受行程请求后前往接载乘车人的时间；(c) 司机接载乘车人后前往乘车人目的地的时间（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.02 部分，“第一阶段里程”“第二阶段里程”和“第三阶段里程”的定义；拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.07 部分）。公共事业部不提议改变现行的 24 小时内连续提供或从事服务累计不超过 12 小时的限制。

F. 数据保护

2017 年，公共事业部制定了《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.10 部分和第 274.13(5) 部分，以确保 TNC 存储的消费者数据得到保护。自那时以来，马萨诸塞州的数据保护法规已有多项更新。2018 年，马萨诸塞州总检察长办公室牵头多州联盟，就优步（Uber）全国性数据泄露事件达成 1.48 亿美元的和解协议⁴。2019 年 1 月 10 日，州议会修订了《马萨诸塞州普通法》第 93H 章（即《数据泄露通知法》），以加强总检察长办公室和消费者事务与商业监管办公室在调查和执行数据隐私与保护相关事务中的作用（《2018 年马萨诸塞州法案》第 444 章）。此外，2020 年 8 月 13 日，总检察长办公室成立了数据隐私与安全分部，负责保护消费者数据隐私，并执行《马萨诸塞州消费者保护法》和《数据泄露法》⁵。考虑到这些发展，公共事业部提议废除现行《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.10 部分和第 274.12(5) 部分，以减少行政执行的复杂性，同时认可州议会已将这些法规所管辖信息的保护职责委托给总检察长办公室和消费者事务与商业监管办公室。

⁴ 新闻稿，马萨诸塞州联邦总检察长办公室，《总检察长 Healey 牵头多州联盟，就优步全国性数据泄露事件达成 1.48 亿美元和解协议》（2018 年 9 月 26 日），详见 <https://www.mass.gov/news/ag-healey-leads-multistate-coalition-in-reaching-148-million-settlement-with-uber-over-nationwide-data-breach>。

⁵ 新闻稿，马萨诸塞州联邦总检察长办公室，《总检察长 Healey 宣布成立新分部，专注于保护马萨诸塞州消费者的数据隐私与安全》（2020 年 8 月 13 日），详见 <https://www.mass.gov/news/ag-healey-announces-new-division-focused-on-protecting-data-privacy-and-security-of-massachusetts-consumers>。

G. 预约行程服务

公共事业部提议要求 TNC 为行程服务提供强化安全功能（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.10 部分）。具体而言，公共事业部旨在要求 TNC 制定并经事业部批准强化行程验证协议，以便乘车人更易核实自己所乘坐的车辆是经授权的正确车辆（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.10(1)(a) 部分）。此外，公共事业部提议要求各 TNC 在司机提供行程服务前，对其进行定期实时身份验证（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.10(2) 部分）。公共事业部进一步提议，各 TNC 的数字网络（即移动应用程序）应包含相关功能，允许乘车人将其行程详情分享给可信第三方，并在紧急情况下与执法部门取得联系（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.10(1)(b)-(c) 部分）。最后，公共事业部旨在保障未成年人安全，要求 16 岁以下乘车人必须由成年乘客陪同（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.10(3) 部分）。

H. 记录保存与报告

公共事业部提议修改 TNC 的记录保存义务，以确保《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章的实施、管理和执行所需信息可供事业部获取和查阅（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.11 部分）。具体而言，公共事业部提议 TNC 的记录保存期限最短为三年，扩大 TNC 必须保存的信息类型，并要求对与 TNC 停用司机相关的重要信息进行无限期保存（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.02 部分，“停用”定义；拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.11(2)-(4) 部分）。

公共事业部还提议扩大 TNC 必须向事业部报告的信息范围（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.12 部分）。《马萨诸塞州交通资源与气候相关法案》（《2022 年马萨诸塞州法案》第 176 章第 23 条，以下简称“《法案》”）要求 TNC 每月向事业部报告详细的行程数据，事业部可将这些数据保密分享给特定指定实体，用于拥堵管理、交通规划和温室气体排放追踪（《2022 年马萨诸塞州法案》第 176 章第 23 条）。除上述报告要求外，公共事业部提议 TNC 为每次行程报告以下信息：(a) 动态溢价费用；(b) 第一阶段里程；(c) 车辆事故地点；(d) 平均速度；(e) 每次行程的乘客人数；(f) 行程服务是否由车队车辆或租赁车辆提供；(g) 行程是否在马萨诸塞湾交通局或地区交通局站点接送乘客（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.02 部分，“动态溢价”和“第一阶段里程”定义；拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.12(2)(b)部分）。此外，为执行《法案》条款并说明行程的不同阶段，公共事业部提议为“第一阶段里程”“第二阶段里程”“第三阶段里程”以及“拼车服务”制定新定义（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.02 部分）。

2023 年 4 月 19 日，公共事业部启动了一项调查，旨在完善 TNC 对司机和乘车人投诉的报告程序（参见 TNC 分部依据自身职权，根据《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 3 条和《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.12(3) 部分，就完善 TNC 对司机和乘车人投诉报告程序开展的调查通知，编号：D.P.U. 23-33（2023 年））。2025 年 12 月 1 日，事业部发布了最终命令，确立了 TNC 统一的投诉报告要求（《确立投诉要求与报告要求的命令》，编号：D.P.U. 23-33-A（2025 年））。公共事业部提议将其确定的适当投诉报告指南的制定权纳入法规（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.12(4) 部分）。

公共事业部进一步提议将其有权要求 TNC 根据《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 2(l)、(m) 条的规定，报告因公共安全相关原因而停用的司机这一权限纳入法规（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.12(5) 部分）。公共事业部提议将“停用”定义为阻止司机连续五个日历日以上访问数字网络（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.02 部分，“停用”定义）。

I. 检查与审计

TNC 本质上以技术为基础，其许多合规流程都存在于软件应用程序中。事业部的审计权限必须与 TNC 的业务流程能力相匹配，以确保其遵守马萨诸塞州的规章制度，这一点至关重要。因此，公共事业部提议扩大其可审计的信息类型（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.13 部分）。此外，为确保资源的合理使用，公共事业部提议明确，根据《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 4(f) 条的规定，其审计要求为每季度至少审计一家 TNC（而非每季度审计所有 TNC），所有获得许可的 TNC 每年至少接受一次审计（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.13(3) 部分）。

J. 车费与费率

TNC 要获得并维持运营许可，必须确保乘车人不会被收取过高的基础费率（《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 3(c)(iv) 条）。TNC 还必须向乘车人提供清晰醒目的车费估算，包括动态溢价费用（《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 2(d)、3(c)(iii) 条）。根据《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 2(e) 条的规定，紧急状态期间禁止动态溢价（即在需求高峰期提高基础车费）。

为确保遵守这些法规，公共事业部提议为“基础车费”“基础费率”和“动态溢价”定义（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.02 部分）。此外，公共事业部提议明确，TNC 应在行程开始前向乘车人提供行程估算费用（包括动态溢价费用），并在行程结束后提供行程费用明细（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.14(3)、(4) 部分）。公共事业部还明确规定，不得向轮椅使用者、携带服务动物的乘车人或其他残障乘车人收取额外费用或提高车费（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.14(4) 部分）。

K. 通知与豁免

公共事业部提议更新通知条款，明确通知可通过挂号信发出（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.16 部分）。此外，公共事业部提议制定评估《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.00 部分条款豁免申请的标准，包括考虑 TNC 的规模以及拟议豁免是否符合公共利益（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.19 部分）。

III. 拟议法规《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.00 部分：交通网络司机适任标准

A. 引言

2017 年，公共事业部制定了“交通网络司机适任标准”（以下简称“适任标准”）（《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.21 部分）。该适宜性标准针对取消资格事件设定了不同的回溯期，并对取消资格类型进行了分类，包括强制性取消资格（即公共事业部不审查个性化因素的情形）和推定取消资格（即公共事业部可对取消资格事宜进行个性化评估的情形）（《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.21 部分）。自适宜性标准制定以来，分部已完成超过 80 万份司机背景调查，处理了数千份司机上诉申请，包括审核无数份警方报告、刑事记录和驾驶记录。基于这些丰富经验，公共事业部提议修订适宜性标准，以进一步推动司机适宜性认定工作的安全、公平与高效开展。

首先，公共事业部提议将适宜性标准从《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.00 部分中移除，并单独制定一项拟议法规——《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.00 部分：《交通网络司机适任标准》。以下是《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.21 部分经重新编纂后，纳入《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.00 部分的主要拟议法规修订内容摘要。这些拟议修订内容体现了公共事业部促进乘车人安全、确保背景调查过程公平与尊重的目标。

B. 适用范围、解释与应用

1. 青少年处置记录

目前，适宜性标准未明确公共事业部对青少年处置记录的处理方式。公共事业部拟将现行实务做法纳入法规条文：在审核司机适宜性时，不把青少年违法处置记录列为司机适岗性的评判依据（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.01(1)(d) 部分）。

2. 回溯期起始日期

目前，适宜性标准未明确对因精神失常被判无罪或因无行为能力而撤销刑事案件的处置记录的处理方式。公共事业部提议，因精神失常被判无罪或因无行为能力而撤销刑事案件的情形，在每个相关回溯期内均应作为强制性拒绝认定的依据（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.01(2)(a) 部分）。关于机动车违规行为，当前的回溯期自认定日期（即“有责”或“无责”认定）起算（《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.21 部分）。公共事业部提议将该回溯期修订为自相关违规行为发生之日起算（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.02(b) 部分）。

3. 驾照暂扣

目前，近五年内所有非财务类相关的驾照暂扣情形，均会直接导致从业人员强制性失格。（《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.21 部分，驾照暂扣）。如下文所述，公共事业部拟取消驾照暂扣事项的五年回溯期，改为根据情形分别适用即时回溯期、一年回溯期或三年回溯期（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.04 (b) 部分、第 275.05 (a)-(b) 部分及第 275.06 (a) 部分）。

具体而言，依据《马萨诸塞州行政法规》第 211 篇第 134.02 部分定义的可追加处罚事件所引发的驾照暂扣，将由现行五年回溯期（参见《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.21 部分，驾照暂扣）调整为三年回溯期（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.06 (a) 部分）。公共事业部拟取消拒接受酒精呼气检测、存在即时安全隐患、欺诈投诉及危险竞速相关驾照暂扣的五年回溯期规定，在无关联刑事案件另行造成从业失格的前提下，授权部门对此类暂扣记录酌情设定一年从业限制（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.05 (b) 部分）。

4. 变通裁决与暂缓判决

当前，变通裁决、暂缓判决（含无定罪延期处置）在对应回溯期内最长七年内，一律构成强制性从业失格事由。（《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.21 部分）公共事业部计划针对该类裁决的审核适用规则作出多项调整，明确变通裁决与暂缓判决仍需在各适用回溯期内认定为强制性失格；同时将该类记录的强制失格最长时间调整为十年，若相关违法事项适用无固定期限回溯规则，十年期满后，强制失格将转为推定失格（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.08 (e) 部分、第 275.09 (f) 部分）

。

部门为此项规则增设一项例外条款：除适宜性标准另有规定外，所有重罪相关的变通裁决与暂缓判决，在首七年期间按推定失格进行认定（拟议《马萨诸塞州行政法规》第220篇第275.07(e)部分）。现行规则下，适宜性标准其他条款未列明的各类重罪，仅在法院作出有罪判决时，适用七年回溯审查规则（《马萨诸塞州行政法规》第220篇第274.21部分，重罪定罪）。该规则现状下，部分人员即便因贩毒、毒品分销等重罪取得无定罪延期处置结果，仍可满足从业资质要求。通过补齐监管漏洞，将所有重罪对应的变通裁决、暂缓判决统一纳入推定失格管理，公共事业部可结合公共利益综合研判，审慎核发背景审查合格证明（拟议《马萨诸塞州行政法规》第220篇第275.03(3)部分）。

C. 即时回溯期

公共事业部拟在即时回溯期范围内，新增以下强制性从业失格情形：

- 在美国任意辖区存在驾驶权限被暂扣或吊销的记录（拟议《马萨诸塞州行政法规》第220篇第275.04(b)部分）；
- 所持驾照为临时驾照、青少年准驾驾照，或被要求安装车辆酒精联锁装置、限定营运时段及附加其他同类管控限制（拟议《马萨诸塞州行政法规》第220篇第275.04(c)条）。

若网约车平台或公共事业部开展背景审查时，应聘司机存在上述任一情形，将直接丧失从业申请资格。

D. 一年回溯期

公共事业部拟针对特定类型驾照暂扣情形及司机账户欺诈行为，增设一年回溯期。同时明确，一年回溯期内出现以下情形的，将直接构成强制性从业失格：

- 过往一年内，因三起超速违章被判定为有责，进而导致驾照暂扣。（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.05 (a) 部分）；
- 客运司机驾照因机动车驾驶相关事由遭到暂扣，法规另有规定的除外（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.05 (b) 部分）；
- 依据《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 7 (b) 条规定，允许或试图由他人冒用本人身份从事网约车运营服务（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.05 (c) 部分）。

E. 三年回溯期

对于《马萨诸塞州行政法规》第 211 篇第 134.02 部分所界定的可追加处罚事件引发的驾照暂扣，公共事业部拟将现行适用的五年回溯期（参见《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.21 部分，驾照暂扣）调整为三年回溯期（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.06 (a) 部分）。

F. 七年回溯期

《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 4 (a)(vii)(2) 条法定要求，被法院勒令参加酒精或管制类物质教育、治疗及矫正项目的司机，需适用七年从业失格限制。公共事业部拟将该法定要求正式纳入法规条文（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.07 (a) 部分）。除此之外，适宜性标准其他条款未另行规范各类重罪案件，相关变通裁决与暂缓判决，统一按推定失格予以认定（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.07 (e) 部分）。

G. 十年回溯期

公共事业部拟对部分违法行为的审查周期作出调整，将《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.21 部分（暴力犯罪及虐待类违法行为）中原适用七年回溯期的以下情形，变更为十年回溯期：

- 涉及非法持有、使用武器的犯罪行为；
- 《马萨诸塞州普通法》第 266 章第 16 条（夜间非法闯入，重罪）；
- 《马萨诸塞州普通法》第 266 章第 18 条（日间非法闯入，重罪）；
- 《马萨诸塞州普通法》第 272 章第 53 条（公然猥亵、骚扰或纠缠他人）（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.08 (c) 部分）。

此外，公共事业部拟将《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.21 部分中原适用无限期回溯期的以下违法行为，调整为适用十年回溯期：

- 《马萨诸塞州普通法》第 265 章第 19 条（非持械抢劫）；
- 《马萨诸塞州普通法》第 272 章第 53A (b) 条（有偿性交易行为）；⁶
- 《马萨诸塞州普通法》第 272 章第 8 条（招揽卖淫服务）；
- 《马萨诸塞州普通法》第 265 章第 13L 条（危害未成年人安全）；
- 《马萨诸塞州普通法》第 265 章第 43 条（跟踪骚扰）；
- 《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.21 部分所列多项交通违法叠加情形（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.08 (c) 部分）。

⁶ 注：《马萨诸塞州普通法》第 272 章第 53A (b) 条，适用于付费与他人发生性交易的个人。

公共事业部另新增两类纳入十年回溯期审查的违法行为：

- 《马萨诸塞州普通法》第 265 章第 15D (b) 条（勒扼或窒息伤害他人）；
- 《马萨诸塞州普通法》第 265 章第 15A (b) 条（使用危险武器实施人身袭击与殴打）（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.08 (c) 部分）。

针对上述全部违法行为，若当事人最终以精神失常为由判定无罪，或因无行为能力撤销刑事案件，该类处置结果在对应回溯期内均认定为强制性从业失格（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.08 (d) 部分）。

针对原本适用无限期回溯审查的违法行为，相关变通裁决与暂缓判决自裁定作出之日起，前十年内按强制性失格进行管理。（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.08 (e) 部分）

H. 无限期回溯期

凡属于无限期回溯审查范畴的违法行为，如当事人因精神失常被判无罪，或因无行为能力撤销案件，均直接构成强制性从业失格（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.09 (e) 部分）。

对于纳入无限期回溯审查的违法行为，其变通裁决与暂缓判决，在裁定作出满十年及以上的，转为推定失格认定标准（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 275.09 (f) 部分）。

IV. 拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.00 部分：交通网络公司分部业务规范与办事程序

A. 引言

公共事业部拟将《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.14 条与第 274.15 条中的执法及申诉相关条款，整合移入全新制定的拟议法规——《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276 部分：交通网络公司分部业务规范与办事程序。现行《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.14 部分全部有效条文，均已纳入本次新设拟议法规范围内（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.06 部分）。此外，公共事业部拟修订《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.14 (1) 部分，通过法规条文明确部门执法权限：若网约车平台存在司机相关违规行为、违反《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 7 (a) 条规定，无论相关罚单最终处置结果如何，部门均可对该网约车平台处以 500 美元罚款（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.08 (4) 部分）。

同时，本次拟议法规对《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 274.15 部分现行规定作出如下调整：

- 针对初次申请人员因推定失格、裁量失格提出的申诉，案件听证会不再强制全部召开，改由“分部”酌情决定是否举行（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.04 (3) 部分）；
- 网约车平台不服“分部”最终裁定的申诉案件，不再向公共事业部申请委员会签发裁定文书，改为直接向高等法院提起上诉（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.03 (1)(a) 部分）。

《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 2 (m) 条规定，公共事业部须为背景审查合格证明被暂扣或吊销的司机设立申诉程序，但未要求为从未取得该证明、申请直接被驳回的人员制定申诉机制。不过，现行规则与本次拟议法规，均为初次申请遭拒的申请人设置了申诉渠道（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.04 部分）。

公共事业部同时拟删除现行要求：初次申请司机因推定失格或裁量失格被拒时，自动享有听证会权利。取而代之，部门将明确权限，可依据书面材料审理此类申诉，即仅审核申请人提交的申诉佐证文件；同时由部门自主裁量，判定哪些初次申诉案件有必要召开听证会（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.04 (3) 部分）。

除上述调整外，以下为《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.00 部分本次主要拟修订内容摘要（不含全部条款）。

B. 通用规则

公共事业部规定，司机及网约车平台向“分部”提起的所有申诉案件，均统一适用《马萨诸塞州行政法规》第 801 篇第 1.02 部分《非正式听证与公正听证规则》办理（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.03 (1)(b)-(d) 部分）。同时拟新增规则：案件当事人若提交与申诉相关的传票，须先行交由“分部”审核；“分部”可视实际情况，撤销、

变更或暂缓执行该传票（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.03 (2) 部分）。

C. 司机向“分部”提起申诉

公共事业部拟扩充审查考量要素，在审理司机因推定失格、裁量失格提起的申诉时，全面核查司机与网约车平台是否已完整提交资质审核所需全部材料，保障部门依法开展从业适宜性认定工作（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.04 (3)(a) 至(d) 部分、第 276.04 (4) 部分、第 276.04 (5) 部分）。

申诉审查的参考因素包括：司机过往网约车从业服务记录、刑事与交通违法记录的事实经过及处置结果，以及相关违法记录行为，与司机能否安全、合规、文明提供营运服务之间的关联程度（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.04 (3)(a) 部分）。

部门拟统一制定减轻情节的审查标准，例如考量失格相关行为是否源于药物或酒精依赖，且司机目前已戒除依赖、完成康复矫正等情形（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.04 (3)(b) 部分）。拟议法规同步明确执法部门事故报告的审查适用标准，列明司机或所属网约车平台在申诉负面适宜性认定结果时，需补充提交的材料类型；若未按要求提交相关文件，部门可驳回或不予受理该申诉申请（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.04 (4) 部分、第 276.04 (5) 部分）。最后，法规进一步明确举证责任：司机若要推翻强制性失格或推定失格带来的从业不适格推定，需以清晰且确凿的证据予以反驳；除此之外，“分部”需以优势证据，举证证明申请人存在从业不适格情形（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.04 (6) 部分）。

D. 司机被平台停用的内部申诉

公共事业部认可，对多数司机而言，提供网约车营运服务是其赖以谋生的主要收入来源。部门无权强制要求网约车平台允许已符合官方从业适宜性标准的司机，在其数字运营网络内接单营运。虽然部门无法管控网约车平台自行制定的内部从业准入标准，但有权审查平台相关处置流程，确保其内部准入规则得到公平统一适用。据此，公共事业部拟要求各网约车平台建立司机账号停用申诉机制，明确内部办理规范，至少需做到及时告知司机停用原因，并保障司机具备实质途径，对停用决定提出异议申诉（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.05 部分）。

E. 网约车平台执法监管程序

本次拟议法规明确“分部”督促网约车平台遵守监管法规的完整执行流程（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.06 部分、第 276.07 部分）。正式执法程序启动前，“分部”可依据监管规定向网约车平台下达合规整改指令，平台有权对此类指令提出异议（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.06 (1) 部分）。若“分部”有合理依据怀疑平台违反法规、规章或整改指令，可向平台出具警示函，列明疑似违规事项并给予平台答复申辩的机会，必要时可启动初步调查（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.06 (2)-(3) 部分）。结合部门现行执法惯例，“分部”开展正式执法行动，须以潜在违规通知书为启动依据（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.07 (1)-(2) 部分、第 276.07 (6) 部分）。部门同时拟定多项考量因素，作为“分部”合理确定执法处置措施的判定依据（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 276.08 (1)-(3) 部分）。

V. 拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 277.00 部分：交通网络营运车辆电动化

A. 引言

2022 年 8 月 11 日，《2022 年清洁能源法案》正式签署生效。该法案多项核心要求中，明确责成公共事业部设立专项计划，削减网约车车辆的温室气体排放（《马萨诸塞州普通法》2022 年第 179 号法案第 47 条）。依据该法案规定，若“分部”判定，仅靠车辆电动化要求即可达成“能源与环境事务执行办公室”设定的温室气体减排目标，部门可单独制定车辆电动化准入规则，无需另行增设独立的温室气体减排指标（《2022 年马萨诸塞州法案》第 179 章，第 47 条）。依据该法案规定，若分部判定，仅靠车辆电动化要求即可达成“能源与环境事务执行办公室”设定的温室气体减排目标，部门可单独制定车辆电动化准入规则，无需另行增设独立的温室气体减排指标（《2022 年马萨诸塞州法案》第 179 章，第 47 条）。⁷ 此外，公共事业部须在可行范围内，尽量减少本项目政策对居住在年度家庭收入中位数不超过全州年度家庭收入中位数 65% 的社区及市镇司机所产生的各类不利影响（《2022 年马萨诸塞州法案》第 179 章，第 47 条）。该法案第 47 条全部内容，现已整合编入《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 13 条。

B. 联邦及州级气候政策

2022 年 6 月 30 日，马萨诸塞州能源与环境事务办公室发布“2025/2030 年清洁能源及气候规划”（以下简称“2025/2030 年气候规划”），明确交通运输领域为本州温室气体第一大排放源头（引自 2025/2030 年气候规划第 xii 条）。⁸ 该文件提出多项交通领域减排核心举措，主要包括：一、完善公共交通服务；二、减少单人通勤出行；三、扩大零排放车辆投放规模；四、逐步淘汰低能效燃油车辆（引自“2025/2030 年气候规划”第 34 页-第 41 页）。

⁷ 经部门研判，仅实施车辆电动化管控要求，已足以达成“能源与环境事务执行办公室”划定的温室气体排放管控上限，因此不再单独制定温室气体减排专项约束条款。

针对网约车行业，“能源与环境事务办公室”特别指出：

营运载客车辆是加速电动化普及的关键突破口。网约车、共享汽车及出租车车队行驶里程高、社会曝光度广，从业人员多集中于低收入群体。推进营运车辆电动化，能够带动低收入社区及环境公平重点区域的充电设施利用率提升，助力新能源车辆大范围普及。马萨诸塞州将出台专项方案推进营运车辆电动化转型，配套完善补贴激励、基建保障、宣传引导等支撑措施（引自“2025/2030年气候规划”第41页）。

2022年6月30日，依据《马萨诸塞州普通法》第21N章相关规定，“能源与环境事务办公室”主任正式发布2025年、2030年全州温室气体排放总量管控限额及各行业细分排放管控指标。“全州电动汽车基础设施协调委员会”（“EVICC”）于2023年8月发布首期评估报告，全面梳理本州电动汽车充电设施现状，并提出建设公平普惠、互联互通、便捷可靠、运行稳定的充电网络建设建议。⁹（EVICC 2025年8月首期评估）。2025年8月，该委员会发布第二期评估报告，更新充电设施运营最新数据，并明确提出：网约车司机是推动电动化公平普及的重要群体，该群体多为收入及公共服务薄弱区域居民，且车辆年均行驶里程高，高度适配电动化改造转型需求。（EVICC 2025年8月第二期评估，第65页）。¹⁰

⁸ 2022年12月21日，“能源与环境事务办公室”发布《2050年清洁能源与气候规划》（简称《2050年气候规划》）。“能源与环境事务办公室”在《2025/2030年气候规划》中提出、并在本命令中列明的网约车车辆温室气体减排核心策略，与《2050年气候规划》所载政策与项目要求保持一致。

⁹ 马萨诸塞州电动汽车协调委员会，《致州议会的初步评估报告》（2023年8月），可通过以下链接查阅：<https://www.mass.gov/doc/evicc-final-assessment/download>

C. 交通网络车辆电动化监管规章

公共事业部制定网约车车辆电动化监管规则，旨在实现多重目标：推动高营运里程营运车辆由内燃机车辆向零排放车辆转型、保障司机群体就业与收入权益、助力本州气候政策落地实施。部门已结合本州温室气体减排管控指标及相关政策完成综合研判，本次拟出台的网约车车辆电动化规则，将通过设定标准鼓励零排放车辆普及应用，足以支撑达成“能源与环境事务办公室”主任划定的交通行业温室气体细分减排指标（《2022年马萨诸塞州法案》第179章，第47条）。本电动化监管规则依托《2025/2030年气候规划》制定，旨在为网约车平台设定转型目标，逐步使用含零排放车辆在内的电动汽车提供预约出行服务。

¹⁰ 马萨诸塞州电动汽车基础设施协调委员会：《提交至州议会的第二期评估报告》（2025年8月），查阅网址：<https://www.mass.gov/doc/evicc-complete-second-assessment/download>。

¹¹ 《马萨诸塞州普通法》第21N章第3A条：“能源与环境事务办公室”主任《2025年及2030年全州温室气体排放总量限额与行业细分限额认定书》（2022年6月30日），查阅网址：<https://www.mass.gov/doc/2025-and-2030-ghg-emissions-limit-letter-of-determination/download>。

网约车车辆电动化监管规则同时明确三项核心要求：(1) 要求网约车平台出台专项经济激励方案，针对驾照登记住址位于年度家庭收入中位数不超过全州均值 65% 普查街区的司机，鼓励其使用零排放车辆承接预约出行订单；(2) 依托平台数字网络收集相关运营数据，并可出台激励措施，引导订单起讫点位衔接公共交通枢纽；¹³ (3) 在部门监督管理下，向网约车乘客及司机普及本州零排放车辆租购相关补贴政策、权益福利与扶持项目资讯（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 277.04 条、第 277.06 条、第 277.07 条）。

规则拟定，《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 277.00 部分最终版正式刊载于《马萨诸塞州公报》满一年后，网约车平台自有、租赁，或通过租车、长租方案统一提供给司机使用的全部营运车队车辆（“车队车辆”），须全部更换为零排放车辆（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 277.03 (1) 部分）。上述车队电动化条款，不适用于辅助客运车辆及无障碍轮椅专用车辆（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 277.03 (2) 部分）。

此外，规则要求各网约车平台每两年向公共事业部提交阶段性实施方案，详细说明车辆电动化升级、温室气体减排的推进举措，同时最大限度弱化相关政策对特定司机群体的不利影响（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 277.07 部分）。

¹² “预约出行服务” 定义：自司机通过数字网络确认接单起算，包含全程承运时段，至乘客安全下车为止的完整服务周期，详见《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 1 条。

¹³ “数字网络” 定义：网约车平台运营使用的各类线上应用、软件、网站及智能运营系统，用于实现司机预约出行匹配服务，详见《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章第 1 条。

政策重点倾斜保障居住于低收入普查街区司机群体的权益，该类区域年度家庭收入中位数不高于全州平均水平的 65%（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 277.07 (3) 部分）。双年度实施方案需逐项列明平台落实举措：(a) 提升零排放车辆接单营运占比；(b) 扩大合乘出行服务规模；(c) 通过减少 P1 和 P2 类车辆的行驶里程，相对增加 P3 类车辆的使用，实现出行结构的优化；(d) 增加起讫于公共交通枢纽的出行订单供给；(e) 面向司乘群体开展宣传引导，普及个人购置零排放车辆、选用零排放车辆从事营运的相关政策（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 277.07 (4) 部分）。最后，规则规定各网约车平台须按年度向部门提交工作报告，如实反映双年度方案各项目标的落地推进情况（拟议《马萨诸塞州行政法规》第 220 篇第 277.08 部分）。

现就网约车平台电动化转型细则及其他相关事项，公开征集公众意见与建议。

VI. 意见征集

为保障公众就本次网约车行业拟议法规发表意见，公共事业部依据《马萨诸塞州普通法》第 30A 章第 2 条，召开两场公众听证会。两场听证会均采用现场参会 + 线上远程混合模式。第一场现场听证会定于 **2026 年 6 月 8 日（周一）上午 10 时**，地点为**马萨诸塞州波士顿市（02110）南站一号大楼三层大型听证室**；第二场定于 **2026 年 6 月 11 日（周四）下午 2 时**，地点为**马萨诸塞州劳伦斯市（01841）劳伦斯街 51 号劳伦斯公共图书馆，萨金特礼堂**。两场听证会均同步开放 Zoom 线上参会通道。听证会将提供多语种口译服务，涵盖西班牙语、葡萄牙语、汉语（普通话、粤语）、海地克里奥尔语及越南语。部门另定于 **2026 年 6 月 22 日（周一）上午 10 时**，在**波士顿南站一号大楼三层大型听证室**，召开混合形式技术研讨会。会议由部门工作人员主持，围绕网约车电动化监管规则展开交流，确保各相关利益方充分参与研讨，共同探讨如何合法合规落实法定政策目标。

书面初步意见提交截止时间为 **2026 年 6 月 1 日下午 5 时**。公众听证会结束后，补充答复意见须在 **2026 年 7 月 2 日下午 5 时**前提交。部门欢迎公众针对网约车拟议法规条文，提出具体文字修改建议，并鼓励各相关方充分沟通协作，形成共识性意见与整改建议。

同时，现就以下专项议题公开征集意见：司机与车辆从业适格管理

1. 网约车平台可采取哪些进一步措施，杜绝司机拒载服务类辅助动物随行乘客的行为？
2. 部门应如何提升全州无障碍轮椅专用车辆（“WAV”）的投放供给，尤其覆盖马萨诸塞州乡村及公共服务薄弱区域？
3. 针对外州注册司机开展背景审查，部门是否应当增设额外信息提交要求？
4. 网约车平台若计划使用自动驾驶车辆开展营运服务，部门应设定哪些准入条件与监管要求？

5. 为保障乘客搭乘系统匹配的对应接单车辆，防范错乘风险，建议平台增设哪些配套安全管控措施？
6. 网约车平台应如何完善管理，进一步杜绝司机账号共用乱象？
7. 网约车平台可通过哪些手段，防范司机账号注册环节的欺诈行为？

网约车车辆电动化转型

8. 网约车司机购置零排放车辆从事营运主要面临哪些阻碍，可通过何种举措予以化解？
9. 依据《马萨诸塞州普通法》第 159A½ 章，第 13 条规定，部门拟制定网约车行业电动化发展指标。结合当前新能源汽车市场现状、本州新能源车辆普及预期，结合减排、公共健康提升要求及能源与环境事务办公室温室气体管控目标，请提出 2030 年、2035 年、2040 年合理可行的电动化阶段性目标，同时最大限度降低政策对司机群体的冲击。
 - i. 备选方案：如不设定硬性电动化指标，是否存在更适配行业实际的监管方式，实现行业电动化转型与上述政策目标？
10. 网约车车辆电动化监管规则要求各家网约车平台每两年向主管部门提交专项规划，详细说明平台为推进网约车车辆电动化改造、削减温室气体排放所采取的各项举措，且相关实施安排需尽可能减轻该项政策对居住在家庭年收入中位数不超过全州年度家庭收入中位数 65% 的社区及辖区司机造成的不利影响。主管部门应当制定何种审查标准，用以评判平台提出的各项整改举措是否合理合规、可落地实施且执行成效稳定可信？
11. 推行合乘出行服务具备哪些优势与现实难点？强制开通合乘服务是否会引发公共安全隐患？
12. 网约车车辆电动化最终定稿规则，是否应统一适用于所有网约车平台，不区分平台经营规模、不计单个自然年度内实际营运里程总量？
13. 部门应如何界定高里程营运司机群体？是否应当要求高里程燃油车辆司机，限期更换为零排放车辆？
14. 对于网约车平台推出的财政激励方案，旨在支持高里程营运司机使用零排放车辆开展预约出行服务，主管部门应制定哪些准入资格审查标准？

15. 针对降低司机租赁零排放车辆营运成本的激励项目，应制定哪些准入审核标准？
16. 网约车平台应当采取何种举措，压降一类、二类营运时段的运营时长及车辆行驶里程？
17. 部门鼓励引导出行订单衔接公交、火车、轮渡、有轨电车等公共交通枢纽。网约车平台可通过哪些激励手段，引导乘客选择公共交通接驳出行？

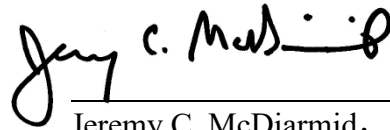
所有文件均须以电子版形式，通过邮件附件，同步报送至公共事业部受理邮箱（dpu.efiling@mass.gov）及听证官 Zachary Caunter 的专属邮箱（Zachary.Caunter@mass.gov）。邮件正文须明确注明以下内容：(1) 案件卷宗编号（D.P.U. 26-90）；(2) 提交文件的个人或公司名称；(3) 文件的简要说明性标题。电子文件中还应包含联系人姓名、职务及电子邮箱，以便就提交材料进行问询沟通。电子文件名应能体现文件内容，且长度不得超过 50 个字符。

所有以电子形式提交的文件将在部门官方网站公示：

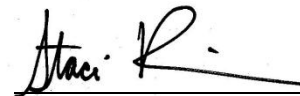
<https://eeaonline.eea.state.ma.us/DPU/Fileroom>（输入“26-90”查询）。

本次申报材料及后续提交至部门、或由部门出具的全部相关文件，将尽快在上述部门官网公布。任何个人或实体如希望依据本公告提交意见或参与程序，按上述要求以电子方式提交即为有效。如需为残障人士提供无障碍格式材料（盲文、大字版、电子文件、音频版），请联系部门《美国残疾人法案》（ADA）协调员：邮箱：eeadiversity@mass.gov 电话号码：617-626-1282。

经公共事业部明令，



Jeremy C. McDiarmid, 主席



Staci Rubin, 专员



Elizabeth A. Anderson, 专员

附录 A

标注修订内容的拟议法规对照文本。

附录 B

本文所附附录 B，为无修订标注版本的拟议法规全文。