

《电子商务法》中网约车平台侵权责任的法律适用

李 磊

贵州大学法学院, 贵州 贵阳

收稿日期: 2024年1月22日; 录用日期: 2024年3月14日; 发布日期: 2024年5月8日

摘 要

在“专车模式”的网络预约出租车服务中, 网约车平台与网约车驾驶员是劳务关系, 网约车平台承担用人者责任。而在“社会车辆模式”中, 网约车平台与网约车司机之间不是传统的中介关系、劳务关系、承运关系, 而是新型的“合作关系”, 网约车平台本质上提供的是电子商务服务。根据《中华人民共和国电子商务法》第三十八条第二款的规定, 网约车平台应当在网约车事故责任中承担“相应的责任”。具体来说, 在“快车模式”的网约车交通事故中, 应当将“相应的责任”解释为按份责任; 在顺风车模式中应当将“相应的责任”解释为补充责任。

关键词

网约车平台, 《电子商务法》, 按份责任

The Legal Application of the Tort Liability of Online Car-Hailing Platforms in the “E-Commerce Law”

Lei Li

College of Law, Guizhou University, Guiyang Guizhou

Received: Jan. 22nd, 2024; accepted: Mar. 14th, 2024; published: May 8th, 2024

Abstract

In the network booking taxi service of “private car mode”, the network booking platform and the network booking driver are labor relations, and the network booking platform bears the respon-

sibility of the employer. In the “social vehicle model”, the online car-hailing platform and the online car-hailing driver are not the traditional intermediary relationship, labor relationship, and carrier relationship, but a new type of “cooperative relationship”, and the online car-hailing platform essentially provides e-commerce services. According to the provisions of the second paragraph of Article 38 of the E-commerce Law of the People’s Republic of China, online car-hailing platforms shall bear “corresponding responsibilities” in the responsibility of online car-hailing accidents. Specifically, in the “express mode” of the network car traffic accident, the “corresponding responsibility” should be interpreted as the responsibility by share; in the hitch model, “corresponding liability” should be interpreted as supplementary liability.

Keywords

Online Car, E-Commerce Law, Responsibility by Share

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

截至 2023 年 6 月，我国网约车用户规模达 4.72 亿人，较 2022 年 12 月增长 3492 万人，占网民整体的 43.8%。¹以 APP 为主要形式的网约车平台为人们的出行提供了极大的便利。同时，由网约车交通事故而产生的侵权纠纷带来的网约车平台侵权责任认定与承担的法律问题引发公众关注。

2. 问题的引出

案例一：李某伟系重庆天行者科技有限公司(以下简称天行者公司)的网络预约出租车服务驾驶员。2020 年 11 月 15 日，李某伟在进行网约车出租业务服务时，驾驶的车辆造成交通事故造成乘车人张某死亡。平台天行者公司认为李某伟的网约车服务属于合乘行为，不同于一般的快车模式；天行者公司是李某伟与张某运输合同的中介人，不应当承担责任。二审法院认为，张某与天行者公司之间的运输合同成立，天行者公司应当作为承运人承担乘客的安全运输责任。因此，张某事故收到的损害应该由天行者公司、李某伟共同负担。在该网约车交通事故中，网约车平台与事故责任人共同承担按份责任。²

案例二：邹某强系北京假日阳光环球旅行社有限公司(以下简称假日公司)网约车驾驶员。2021 年 5 月 16 日 7 时 24 分许，邹某强进行网约车业务服务时发生碰撞，致乘客叶某及另一人受伤。法院认为假日公司对邹本强在本次网约车服务中发生的交通事故所造成的损害后果存在选任过错，依法应当承担赔偿责任。在邹某强承担赔偿责任后对其不能承担的部分，由假日公司承担补充责任。³

案例三：李某赐系“滴滴出行”网约车驾驶员。2019 年 10 月 11 日 00 时 23 分许，李天赐进行网约车服务时发生碰撞，造成乘客郭某某受伤经医院抢救无效死亡的交通事故。一审法院判决认为滴滴公司在与李天赐不构成劳动关系情况下，其司作为网约车平台已经履行了其安全保障义务，不承担责任。⁴二审法院则认为滴滴公司应当承担连带责任。⁵

¹ 参见 CNNIC 第 52 次中国互联网络发展状况统计报告，<https://cnnic.cn>，最后访问日期：2023 年 11 月 8 日。

² 参见(2021)渝 04 民终 1778 号民事判决书。

³ 参见(2022)沪 7101 民初 1377 号民事判决书。

⁴ 参见(2020)粤 0113 民初 8573 号民事判决书。

⁵ 参见(2021)粤 01 民终 24505 号民事判决书。

从目前的民事司法实践看，在网约车交通事故中，有的法院认为网约车平台在主要责任人之后承担补充责任；有的法院认为网约车平台与事故主要责任人承担按份责任；有的法院认为网约车平台与事故责任人承担连带责任。上述三个案例反映出在网约车交通事故中网约车平台责任的司法判决差异化。同案不同判、一审二审判决差异大，一方面容易造成一定程度的司法不公，影响审判权的权威性，另一方面，无法发挥法律的指引作用与教育作用。可见，研究网约车平台侵权责任的法律适用极为必要。

3. 网约车平台的经营模式与法律关系

网约车平台的网络预约出租服务存在不同的运营模式，常见的网约车平台，主要根据车辆归属的可以分为两种经营模式，即“自有专车模式”与“社会车辆模式”[1]。其中“社会车辆”模式又可以根据合作方式的不同分为“为顺风车模式”和“快车模式”。不同的运营模式法律关系不同，会影响侵权责任的认定。

3.1. “自有专车模式”

“自有专车模式”指的是网约车平台自己提供车辆、招聘司机，为乘客提供网络预约出租车服务的经营模式，例如“神州专车”。在“自有专车模式”中，争议不大。在“自有专车模式”中下，无论是具体的运营车辆还是网约车司机本身，都是由网约车平台公司自己购置以及直接雇佣的，该模式下的网约车司机作为网约车平台的直接员工，其接受网约车平台的直接管理与考核，二者间的关系类似于出租汽车公司与出租车司机间的关系，可以被认定为劳动关系。该模式下，网约车交通事故造成的所有损失，都由网约车平台承担赔偿责任，包括第三人人身损失、网约车以及网约车以外的财产损失。

3.2. “社会车辆模式”

社会车辆模式指的是网约车平台不自己提供车辆，而是与社会上自有车辆的司机合作，为乘客提供网络预约出租车服务。目前，从市场上网约车平台的实际情况看，采用“社会车辆模式”的网约车平台占据了绝大多数。该模式中网约车驾驶员提供自有车辆，以兼职或全职的方式与网约车平台签订合作协议，约定双方的权利义务。同时，“社会车辆模式”依据合作的方式不同又可细分为“快车模式”和“顺风车模式”。在快车模式中，车辆驾驶员通过与网约车平台签订合作协议成为该平台的网约车司机，由乘客发布订单到网约车平台，网约车平台就近派单给网约车司机完成网络预约出租车服务。该类服务一般行程较短，网约车驾驶员受网约车平台的管理较强，网约车司机与网约车平台共享收益，共担风险。而“顺风车模式”则与快车模式有所不同。在“快车模式”中网约车驾驶员以营利为目的，“顺风车模式”网约车驾驶员的目的在于车主与乘客一同分担出行成本。因此，“社会车辆模式”的法律关系则叫则较为复杂。学界主要有以下三种观点：中介关系说、“合作关系”说、“劳动关系”说。

3.2.1. 中介关系说

中介关系说从网站信息中介服务的角度认为，网约车平台需要对一系列的管理活动提供媒介从而促进交易实现[2]。从这个定义来说，平台应该被认定为居间人。该观点认为网约车平台提供了大量网络信息服务，包括接单驾驶员、联系方式、行驶路线等，向驾驶员反馈乘客的订单信息，属于提供网络服务的中介商。该观点侧重分析乘客乘坐网约车之前的法律关系，忽略了网约车平台在网约车提供运输服务过程中的管理型与介入性。其一，在网约车驾驶员提供服务过程中，网约车平台全程录音甚至录像，以保障乘客安全。其二，网约车平台以自身标准向直接收取乘客的费用，对乘客的支付费用有绝对的决定权。其三，对于出行路线的选择，具有介入性。司机不能随意变更出行路线，需和乘客沟通并由通过平台变更。因此，中介关系说有欠妥当。

3.2.2. 承运关系说

承运关系说侧重强调网约车平台的强管理性以及获利性,认为网约车平台在网络预约出行服务中为交通运输服务承运者。一方面现如今网约车平台已经对私家车驾驶员具有较强的管理权,网约车公司在全流程载客运行过程中起着事实上的领导者、策划者、管理者的身份和权益[3]。另一方面,该观点从利润分配的角度考量,认为虽然在单个订单中,每一个私家车驾驶员分配了大部分利润,但从整体分析,平台具有超强的收益能力,收益以亿为单位计算。

3.2.3. 合作关系说

支持合作关系说认为部分情形下私家车驾驶员从事网约车的载客经营具有很大的随意性,这类群体不太依赖平台所提供的经济收入,这类群体也可能随时停止网约车的驾驶[4]。合作关系说着眼于网约车服务与传统运输服务中介服务的不同,认为网约车司机与网约车平台是一种松散的合作关系。一方面网约车平台并不同于传统的中介服务那样不参与后续交易。另一方面网约车平台具备一定的管理性但不具有传统运输服务中承运人的强管理性。

中介关系说与承运关系说都没有厘清“社会车辆模式”中的法律关系,合作关系说注意到了“社会车辆模式”中网络预约出租车服务与传统中介服务、运输服务的而不同,具有一定合理性。但是合作关系说并未说明网络预约出租车服务的法律关系属性,亦无法解决在网约车交通事故中,网约车平台侵权责任的法律适用问题。

3.2.4. 网络预约出租车服务的本质

《中华人民共和国电子商务法》(以下简称《电子商务法》)第二条指出电子商务指的是通过互联网等信息网络销售商品或者提供服务的经营活动。在“社会车辆模式”中网约车平台收集乘客信息接单、收集司机信息派单提供服务,属于电子商务平台。因此,笔者认为网络预约出租车服务的本质是电子商务服务。前述已经说明网约车平台不是单纯的网络信息服务提供者、也不是运输合同的承运人,其在提供网络信息服务的同时还决定乘客的出行费用,选择出行路线,承担着乘客的安全保障义务。这些服务全部在网络中实现,属于电子商务服务。网约车平台的侵权责任指的是在交通事故中应当承担的侵权责任。根据《电子商务法》第三十八条第二款规定,对关系消费者生命健康的商品或者服务,电子商务平台经营者对平台内经营者的资质资格未尽到审核义务,或者对消费者未尽到安全保障义务,造成消费者损害的,依法承担相应的责任。

需要注意的是《电子商务法》第三十八条第二款“相应的责任”具有模糊性,是何种责任并不明确。这也导致在网约车交通事故案件中并不能起到具体的指引作用,造成该类案件判决的不同结果。

4. 关于《电子商务法》“相应的责任”的理解

从目前的民事司法实践看,有的判决将“相应的责任”认定为按份责任,有的判决认为“相应的责任”属于补充责任,有的判决认为“相应的责任”为连带责任[5]。在民法责任视角下关于“相应的责任”,学界有三种理论见解:其一,混合责任说;其二补充责任说;其三,按份责任说。

4.1. 混合责任说

混合责任说认为,因违反该法第三十八条第二款规定义务而应承担的“相应的责任”,包括连带责任、补充责任、按份责任等诸多责任[6],也有学者将“相应的责任”理解为具有包容性的责任形态[7]。按照此种理解,法院根据案件实际情况,可以将“相应的责任”认定为连带责任、按份责任、补充责任。此种观点遭到了一致批评,缺乏合法性与合理性。其一,根据《民法典》第一百七十八条第三款规定,

连带责任适用必须基于法律明文规定或当事人约定。因此，在法无明文规定的情况下，将“相应的责任”解释为连带责任欠缺合法性。其二，《电子商务法》第三十八条第一款规定了电子商务平台经营者承担连带责任的情形，明确指出电子商务平台在“知道或应当知道”平台经营者可能侵权的行为，且未采取必要措施的情况下，才得以承担连带责任。在第二款的情形中，电子商务平台的过错并未达到“知道或应当知道”的程度，而是“未尽到审核义务”或者“未尽到安全保障义务”，若将“相应的责任”解释为连带责任，违反比例原则。

4.2. 补充责任说

补充责任说是学界的主流观点，其将“相应的责任”理解为相应的补充责任。该理论将电子商务平台理解为社会场所的管理者，进而从体系上进行解释。具言之，将《民法典》第一千一百九十八条规定的社会场所管理人违反安全保障义务的补充责任，引申到《电子商务法》第三十八条第二款中，“把相应的责任”类推解释为补充责任，以确保法律体系的连贯性[8]。另一方面从因果关系上来理解，网约车平台未尽审核义务或安全保障义务的行为与损害发生之间仅存在间接因果关系，不存在直接因果关系，让平台承担相应的补充责任更为妥当[9]。将“相应的责任”理解为相应的补充责任在体系上具有一定的连贯性这一点值得肯定。但其也有不当之处。“补充责任说”将“相应的责任”理解为一种后置的补充责任，可能导致具有经济实力与安全保障义务的电子商务平台承担责任过轻。电子商务平台在交易中平台既是风险的引入者，又是风险的受益者和控制者，应当承担比补充责任更重的侵权责任，不宜能将其与《民法典》中的社会管理人等同。

4.3. 按份责任说

按份责任说将“相应的责任”界定为按份责任，电子商务平台应当承担的责任份额，需要结合具体因素判断[5]。该观点认为，在交易活动中，电子商务平台经营者比网络服务提供者、社会场所管理人更具有控制力，在信息掌握、经济收益中处于优势地位，应承担较重的注意义务。因此，不宜类推《民法典》第一千一百九十八条的规定，而应该将“相应的责任”解释为按份责任。按份责任说注意到了电子商务平台在日常交易中的管理性、介入性，认为其应当具有比传统社会场所管理人更高的安全保障义务，并根据违反的程度承担责任。然而，其一，并不是所有的电子商务服务中电子商务平台都具有较强的管理性以及介入性，而仅仅起的是中介作用，例如网络婚介服务平台。在网络婚介服务中，网络婚介平台仅仅是信息中介，对客户的活动并不具备管理性，介入性，若违反资格审查义务造成客户人身、财产损失，承担按份责任则责任过重。其二，绝对的将“相应的责任”解释为按份责任，电子商务平台一律没有向主要责任人追偿的权利。根据《电子商务法》第三十八条第一款，在承担连带责任的情况下，电子商务平台可以向主要责任人追偿；在承担“相应的责任”情况下，电子商务平台一律没有追偿的权利明显不合理。

4.4. 修正的“混合责任说”

关于“相应的责任”的争议产生的根源是对电子商务平台在交易中扮演的角色有不同的理解。电子商务平台的角色在具体的交易背景中会有所不同。“混合责任说”、“按份责任说”都意识到不同的电子商务平台在服务活动中可能有不同程度的安全管理义务与注意义务，但都有弊病所在。“按份责任”说过于绝对，对于一些安全管理义务较低的电子商务平台，适用按份责任过重，不承担责任又过轻。而“混合责任说”则过于包容，要求电子商务平台与主要侵权责任人承担连带责任会导致对电子商务平台的责任过于严苛，因为电子商务平台的行为与损害的发生并没有直接的因果关系。

因此,笔者认为“相应的责任”因电子商务平台在交易中扮演的角色不同,既可以解释为补充责任,又可以解释为按份责任,但不可解释为连带责任。

5. 网约车平台“相应的责任”的具体适用

具体到网约车交通事故中,在“专车模式”中网约车平台与网约车驾驶员是劳务关系,适用《民法典》第一千一百九十一条,网约车平台作为用人者代替网约车司机对外承担责任即可,不涉及《电子商务法》第三十八条第二款的解释。问题在于“社会车辆模式”中,网约车平台承担何种侵权责任。

5.1. 快车模式与顺风车模式的差异

前述“合作关系说”注意到了网约车司机在“专车模式”和“社会车辆模式”中的不同法律地位,但并在“社会车辆模式”中加以区分。“社会车辆模式”中的“快车模式”与“顺风车模式”存在较大的差异。在“快车模式”和“顺风车模式”中,网约车平台与网约车司机存在不同的合作关系,网约车平台承担不同的角色,具备不同程度的功能和义务。

其一,在“快车模式”中,网约车平台与网约车司机合作的营利性较强,经济地位较高。相比于“快车模式”,“顺风车模式”的逐利目的较低,其初衷是网约车司机于乘客共担出行成本,而网约车平台提供中间的网络信息服务。其二,“快车模式”与“顺风车模式”网约车平台对网约车车主、行驶车辆要求、审核程度不同;快车审核严格,而顺风车审核较为宽松。以“滴滴出行”平台为例,对“快车”车辆,要求车辆具有行使记录功能的车辆卫星定位装置、应急报警装置,顺风车司机无此要求;要求车辆行驶年限未达八年且行使里程未达60万千米,而顺风车车辆仅要求车辆行驶年限未达15年。⁶对车主要求也不同,快车车主要求取得驾驶证三年以上驾驶经历,而顺风车车主要求一年以上驾驶经历。其三,网约车平台在出行服务中的可管理性、介入性也不同。“快车模式”中滴滴平台可以从司机端、乘客端监控出行过程,全程录音录像,应急报警装置全面;而在顺风车模式中,因为准入要求不同,无法做到前程视频监控车辆行驶。其四,乘客对事故风险的预见性不同。“快车模式”通常行程较短,事故风险低;“顺风车模式”行程较长,事故风险高。

5.2. 快车模式中“相应的责任”具体适用

笔者认为,在“快车模式”的网约车平台交通事故中,网约车平台违反审核义务、安全保障义务的情况下,应当将《电子商务法》第三十八条第二款“相应的责任”解释为按份责任。理由在于:

其一,在“快车模式”中,网约车平台的安全保障义务,不同于线下实体场所社会管理人的安全保障义务,也不同于“顺风车模式”中的安全保障义务。网约车平台对网约车司机以及行程具有较强的控制力,经济上也处于优势地位,其安全保障义务应重于线下实体场所的社会管理人的安全保障义务,应承担比补充责任更重的责任。其二,网约车平台属于不作为侵权。网约车平台的侵权与快车司机的侵权构成结合的因果关系,即多个行为人的行为导致同一损害的发生,且其中任何单一行为均不足以造成损害,只有相关行为共同发生作用时才会产生损害^[10]。换言之,如果网约车平台能尽到安全保障义务,即使网约车司机侵权行为存在,乘客受到损害的可能性会很大降低,甚至损害不会发生。根据结合因果关系的侵权责任原理,在网约车平台与网约车司机不具有共同故意的情况下,网约车平台应承担按份责任。

5.3. 顺风车模式中“相应的责任”具体适用

在“顺风车模式”中,应当将“相应的责任”解释为补充责任。换言之,在“顺风车模式”中,由

⁶数据来源于滴滴出行app手机客户端,《同意加入滴滴相关协议》、《同意加入滴滴顺风车相关协议、规则》,最后查询日期2024年1月21日。

于其安全管理义务较低，应当按照其过错在网约车驾驶员承担责任之后，有不能清偿的，就该部分承担补充责任。

其一，与“快车模式”合作关系的不同，在“顺风车模式”中，网约车平台的审核义务、安全管理义务较低，应当承担比按份责任更轻的补充责任。其二，网约车平台与网约车司机并不构成结合的因果关系，网约车平台不应当承担自己责任。在“顺风车模式”中，网约车平台仅仅是中介人，对行程的监控、路线的选择监控程度不高，对网约车司机的管理性不强，安全管理义务较低。网约车平台的安全保障义务对侵权损害的发生影响不大。其三，网约车平台承担补充责任有利于乘客的救济。在“顺风车模式”中，对于车辆保险的要求没有“快车模式”高，网约车司机往往不能承担侵权责任。网约车平台承担补充责任的情况下，更能保证被侵权人的救济。

6. 结论

综上所述，网约车平台本质上提供的是电子商务服务。根据《电子商务法》第三十八条第二款的规定，在网约车事故责任中，网约车平台违反审核义务与安全保障义务的，应当承担“相应的责任”。具体来说，在“快车模式”的网约车交通事故中，应当将“相应的责任”解释为按份责任；在“顺风车模式”中应当将“相应的责任”解释为补充责任。

参考文献

- [1] 张素凤. “专车”运营中的非典型用工问题及其规范[J]. 华东政法大学学报, 2016, 19(6): 75-87.
- [2] 于莹. 共享经济法律规制的进路与策略[J]. 法律适用, 2018(7): 51-59.
- [3] 钱玉文. 论网约车交通事故中的民事责任配置[J]. 政治与法律, 2021(12): 132-142.
- [4] 虞琦楠. 共享经济背景下网约车用工模式劳动关系分析——以法院判决为切入点[J]. 上海市经济管理干部学院学报, 2018, 16(3): 56-64.
- [5] 郑亚灵. 电子商务平台经营者“相应的责任”的解释与适用——以《电子商务法》第三十八条第二款为中心[J]. 中国流通经济, 2023, 37(10): 116-126.
- [6] 电子商务法起草组. 中华人民共和国电子商务法条文释义[M]. 北京: 法律出版社, 2018: 119.
- [7] 王道发. 电子商务平台经营者安保责任研究[J]. 中国法学, 2019(6): 282-300.
- [8] 周樾平. 电子商务平台的安全保障义务及其法律责任[J]. 学术研究, 2019(6): 66-73.
- [9] 杨立新. 电子商务民事责任之立法基础与基本规则[J]. 甘肃社会科学, 2019(1): 100-107.
- [10] 程啸. 侵权责任法教程[M]. 第4版. 北京: 中国人民大学出版社, 2020: 113, 253-254.