

doi: 10.15936/j.cnki.1008-3758.2023.01.013

# “社会车辆加盟模式”下 网约车平台侵权责任的法律适用

应 梵

(大连海事大学 法学院, 辽宁 大连 116026)

**摘 要:** 网约车平台的法律关系类型复杂且多样,平台与司机间法律关系的差异直接影响侵权责任的认定与承担。现阶段关于网约车侵权纠纷的裁判思路为通过判断平台与司机之间劳动关系的存在与否以决定是否适用《民法典》第1191条追究平台在侵权纠纷中的用人单位责任。但该分析框架仅适用于“自有车辆直接雇佣模式”与“租赁车代驾模式”,“社会车辆加盟模式”下的网约车平台与司机间并不成立劳动关系。基于“社会车辆加盟模式”下法律关系的特点,网约车平台应当适用违反安全保障义务的责任而承担相应的责任。这种“相应的责任”,可根据《电子商务法》规定的平台违反安全保障义务的具体责任形态确定为补充责任,特定情形下也可能构成连带责任。

**关 键 词:** 网约车平台; 侵权责任; 用人单位责任; 安全保障义务

中图分类号: D923

文献标志码: A

文章编号: 1008-3758(2023)01-0115-09

## On the Legal Application of Tort Liability of Online Car-hailing Platforms Under “Social Vehicle Franchise Mode”

YING Fan

(School of Law, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

**Abstract:** The legal relationship of online car-hailing platforms is complex and diverse. The differences in the legal relationship between platform companies and drivers directly affect the determination and assumption of tort liability. Currently, the adjudication path on the infringement disputes of online car-hailing is to judge the existence of the labor relationship between the platform and the driver. The result will determine whether Article 1191 of *Civil Code* should be applied to make the platform bear the liability of the employer in the infringement disputes. However, this analysis method is only applicable to “direct employment mode” and “rental-car mode”. The online car-hailing platforms under social vehicle mode do not have a labor relationship with the drivers. Based on the characteristics of the legal relationship under the “social vehicle franchise mode”, the online car-hailing platform should assume the corresponding responsibility for violating the security obligations. Such “corresponding liability” can be determined as a supplementary liability according to specific liability forms of platforms for violating security obligations as stipulated in the *E-commerce Law*, and may also constitute joint liability under certain circumstances.

收稿日期: 2021-12-03

基金项目: 浙江省软科学研究计划资助项目(2019C35067)。

作者简介: 应 梵(1993-),男,浙江宁波人,大连海事大学博士研究生,主要从事民商法研究。

**Key words:** online car-hailing platform; tort liability; liability of the employer; security obligations

## 一、问题的提出

“互联网+”背景下共享经济的快速发展促成了互联网与传统行业的融合,传统行业利用互联网信息通信与网络平台的优势创造着新的发展机会。以 APP 为主要形式的网络预约出租汽车(网约车)平台为人们的出行提供了便利,通过网约车平台,司机与乘客能够迅速完成出行信息配对、订单预约等环节,具有高效性与便捷性,从而使得网约车成为了社会生活中日常出行的重要方式之一。现有法律规范尚未对网约车交通事故责任进行统一规制,有赖于司法实践基于不同的基础法律关系进行个案认定。但共享经营模式的多元化、复杂化给侵权责任的司法认定带来巨大挑战:法律关系认识不一引发责任认定混乱;网约车平台基于何种义务而承担责任缺乏理论支撑;网约车侵权纠纷中网约车平台究竟应承担何种责任,具体应界定为按份责任、连带责任还是补充责任尚不明确。

由网约车交通事故而产生的侵权责任认定与承担问题,学界目前存在不同的声音。有学者认为网约车交通事故中网约车平台与司机都是损害赔偿的主体,二者承担的责任比例既要基于运行支配和运行利益的分析,还要考虑平台与司机间的具体法律关系<sup>[1]</sup>。也有学者认为网约车平台与司机之间成立偶然合伙关系,平台应当承担连带责任<sup>[2]</sup>。还有观点认为网约车侵权纠纷的责任承担可以借鉴《侵权责任法》中关于产品责任、环境责任、医疗损害责任的规定,在平台与司机之间适用不真正连带责任<sup>[3]</sup>。另有学者认为网约车侵权案件的裁判应当综合适用《民法典》中的用人单位责任与违反安全保障义务的责任<sup>[4]</sup>。

网约车平台侵权责任的承担应当以网约车平台的具体运营模式以及平台与司机间的具体法律关系属性为基础。既有研究对于网约车平台侵权责任问题的论证或是未对网约车平台的具体运营

模式展开细化分类,或是由于对网约车平台运营模式的分类方式不同,从而产生了不同的结论。2019 年起施行的《电子商务法》在第 38 条第 2 款提出了电子商务平台经营者的安全保障义务,这也为网约车平台侵权责任的认定与承担提供了新的解决路径。然而既有研究大多产生于《电子商务法》颁行前,同时也少有研究在《电子商务法》生效后结合平台的安全保障义务以及法律责任对网约车侵权展开系统的论证。故有必要从网约车平台具体的运营模式分类入手,依据网约车平台与司机间的法律关系厘清相应的法律适用选择,并结合 2019 年起施行的《电子商务法》在第 38 条第 2 款规定的电子商务平台经营者的安全保障义务,设计覆盖全部网约车平台运营模式的规范分析框架。

## 二、网约车侵权案件立法及裁判路径覆盖范围的现状

### 1. 网约车平台侵权责任的规范现状

机动车交通事故责任作为一类常见的侵权责任类型,最早通过由《侵权责任法》援引《道路交通安全法》的方式进行规制。《侵权责任法》本身并未对机动车交通事故责任中的基本问题进行规定,其第 48 条设置了一个援引性规定,将机动车交通事故责任认定指向了《道路交通安全法》<sup>①</sup>。然而随着网约车的兴起,《道路交通安全法》面对这一共享经济下的新兴经营模式并未展现出足够的适应性与针对性,尤其在网约车平台是否应当成为网约车交通事故侵权责任主体的问题上,《道路交通安全法》的现有规定并不能给出答案。

2016 年颁行的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》(以下简称《暂行办法》)明确了网约车的合法地位<sup>②</sup>,但该办法侧重行政管理,对网约车侵权纠纷处理以及民事责任的承担并未详细

① 《中华人民共和国侵权责任法》第 48 条规定:“机动车发生交通事故造成损害的,依照道路交通安全法的有关规定承担赔偿责任。”

② 《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》第 16 条规定:“网约车平台公司承担承运人责任,应当保证运营安全,保障乘客合法权益。”

规定,民事审判实践中的适用仍存在问题。其一,《暂行办法》在立法层级上属于部门规章,效力层级较低,能否直接适用于民事审判中尚有疑问。其二,《暂行办法》中使用了“承运人”的描述,意指运营合同中的承运人,这是否意味着网约车平台只承担合同责任?<sup>21</sup>其是否需要承担侵权责任?其三,鉴于网约车平台经营模式的复杂性与多样性,平台是否承担“承运人责任”以及责任承担的具体方式不能一概而论。

在民法典侵权责任编的编纂过程中,起草小组曾设计过专门的网约车条款用以规制网约车侵权问题,其规定于 2018 年 3 月 15 日全国人民代表大会常务委员会法制工作委员会发布的《民法典侵权责任编(征求意见稿)》第 47 条中<sup>①</sup>,在《民法典》侵权责任编中加入网约车条款同样也是学界的主流观点<sup>[4-6]</sup>。遗憾的是,网约车条款在民法典草案一审稿中被删除,错失了在民法典中成文化的机会。民法典最终没有将网约车条款纳入其中,网约车侵权责任问题的解决依旧需要寻找合理的解决路径。在民法典框架下,可行的解决路径是适用第 1 191 条规定的用人单位责任<sup>②</sup>。根据该条的规定,无论是构成劳动法意义上的劳动关系,还是构成民法意义上的雇佣关系,只要符合执行工作任务造成他人损害要件,均由用人单位先承担侵权责任。在这一基础上,网约车侵权案件中的责任承担问题的解决只需判断平台与司机之间劳动关系的存在与否。然而网约车平台法律关系的类型复杂且多样,《民法典》第 1 191 条的用人单位责任并不能涵盖所有类型的网约车平台在侵权纠纷中的责任承担。网约车平台侵权责任的承担应当以网约车平台的具体运营模式以及平台与司机间的具体法律关系属性为基础。

## 2. 当前网约车侵权案件裁判路径的覆盖范围缺漏

网约车平台运用互联网技术与大数据将社会闲散车辆进行资源整合与集中调度,通过线上与线下相结合的方式将司机与乘客经过平台进行配对,大大提高了出行效率。当前国内各网约车平

台常见的经营模式可以划分为“自有车辆直接雇佣模式”“租赁车代驾模式”以及“社会车辆加盟模式”<sup>[7]</sup>。

在“自有车辆直接雇佣模式”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或雇佣关系。

在“租赁车代驾模式”下,由汽车租赁公司向网约车平台进行车辆租赁,由劳务派遣公司向网约车平台派遣符合条件的网约车司机,劳务派遣公司与网约车司机之间形成劳动关系。该模式下网约车平台对于车辆与司机的控制权较为薄弱,并不利于经营中对车辆与司机的管理和使用,因此在实践中鲜有网约车平台公司采用这一模式进行运营。

从我国网约车平台运营的实际情况看,采用“社会车辆加盟模式”的网约车平台占据了绝大多数。该模式中私家车车主以自有车辆加盟网约车平台,以全职或兼职的方式提供网约车运输服务,网约车平台公司与私家车主大多以签订合作协议的方式确定双方的权利义务。同时,“社会车辆加盟模式”依据实际情况又可细分为“顺风车模式”和“加盟模式”<sup>[8]</sup>。社会生活中最为常见的且对司法实践中的网约车平台侵权责任认定问题提出最大挑战的便是该模式下的网约车侵权纠纷。

当前我国关于网约车侵权案件的裁判路径主要以平台与司机间劳动关系、雇佣关系的成立与否为核心,那么这一路径是否能够完全覆盖网约车平台运营模式的三个类型?从司法实践来看,答案是否定的。在“陶某某与北京亿心直行汽车技术开发服务有限公司案”<sup>③</sup>与“吴某某与北京亿心直行汽车技术开发服务有限公司案”<sup>④</sup>中,这一裁判路径得以适用成功,法院认为网约车司机在工作中需要接受网约车平台的管理、听从平台的

<sup>①</sup> 《民法典侵权责任编(征求意见稿)》第 47 条规定:“网络预约机动车发生交通事故造成损害,属于机动车一方责任,依照下列方式承担赔偿责任:(一)网络预约平台提供机动车及驾驶人的,由网络预约平台承担赔偿责任;(二)网络预约平台仅提供机动车的,依照前条规定承担赔偿责任;(三)网络预约平台仅提供媒介服务的,由机动车使用人承担赔偿责任,网络预约平台对损害的发生有过错的,承担补充责任。”

<sup>②</sup> 《民法典》第 1 191 条规定:“用人单位的工作人员因执行工作任务造成他人损害的,由用人单位承担侵权责任。用人单位承担侵权责任后,可以向有故意或者重大过失的工作人员追偿。”

<sup>③</sup> 参见:上海市浦东新区人民法院(2014)浦民一(民)初字第 37 776 号民事判决书。

<sup>④</sup> 参见:广州市中级人民法院(2017)粤 01 民终 13 837 号民事判决书。

调配与指令,因此司机的行为属于职务行为,平台与驾驶员之间的法律关系应为雇佣关系,网约车平台应当在侵权纠纷中承担用人单位责任。但在更多的案例中,法院认为网约车平台与驾驶员之间不构成劳动关系或雇佣关系。如“方某某与滴滴出行科技有限公司案”<sup>①</sup>,法院依据《侵权责任法》第6条(《民法典》第1165条)判决司机应当就自己的侵权行为承担赔偿责任。由此可见,“社会车辆加盟模式”下的网约车平台与司机之间的关系一般按照具体协议予以确认和调整,通常不构成劳动关系,因此难以追究平台侵权责任。

然而“社会车辆加盟模式”下网约车与私家车毕竟仍有较大不同,其仍属于营运行为,若按侵权责任的一般规则由司机承担侵权责任会造成较大的不公平且限制了绝大多数网约车市场的“社会车辆加盟模式”的进一步规范发展。或许是意识到这一问题,在对待“社会车辆加盟模式”下网约车平台的侵权责任时,法院虽然都认为不适用用人单位责任,但却小心翼翼地寻找新的法律依据,试图拓展网约车平台的责任承担。如“张某与滴滴出行科技有限公司案”<sup>②</sup>中,法院认定“司机通过在滴滴公司运营的网络平台注册进行营运,在其与滴滴公司签订的《专快车服务合作协议》载明滴滴公司与司机之间并不构成劳动关系,二者间存在的是一种挂靠合作关系”,并认为“以挂靠形式从事道路运输经营活动的机动车发生交通事故造成损害,属于该机动车一方责任,当事人请求由挂靠人和被挂靠人承担连带责任的,人民法院应予支持”,因此在该案中滴滴公司最终承担的是连带责任。也有法院不再纠缠于网约车平台与司机间法律关系的界定,而是基于双方所签订的合作协议,本着公平原则,认为“双方均获得了收益,对外风险应共同承担”,判定由双方承担连带责任<sup>③</sup>。正是由于“社会车辆加盟模式”体现了共享经济背景下网约车行业的新业态,法院为寻求责任公平承担的各种探索,反而导致案件事实与相关证据上具有一定相似性的案件,最后的裁判结果却并不具有统一性,这并不利于网约车行业的整体发展。

“社会车辆加盟模式”下案件裁判结果的混乱不利于侵权纠纷中受害者的权益保护,同时网约车平台经营方也无法从类案的裁判结果中获得明确的行为指引,该模式下的网约车平台侵权责任问题亟须合理、规范的法律适用方法来进行规制。

### 三、“社会车辆加盟模式”下 网约车平台侵权责任认定依据的确定

与“自有车辆直接雇佣模式”和“租赁车代驾模式”网约车平台运营模式不同,在“社会车辆加盟模式”中由于网约车平台与司机签订的合同并不是劳动合同,二者之间的法律关系是否能够被认定为劳动关系进而适用用人单位责任存在争议。我国目前主要通过《关于确立劳动关系有关事项的通知》第1条的规定来对劳动关系进行认定<sup>④</sup>,在大多数案例中,“社会车辆加盟模式”下的网约车平台与司机之间并不能被认定为劳动关系。其理由为网约车司机没有固定的工作场所且工作时间灵活,其工作所得不属于劳动报酬,并非按月领取;网络平台对司机并无支配、管理与强制性约束;仅凭工牌、工作服等证据尚不足以确认双方具有劳动关系<sup>[9]</sup>。因此,对“社会车辆加盟模式”网约车平台难以适用《民法典》第1191条的用人单位责任。

鉴于多数情况下采用“社会车辆加盟模式”的网约车平台在侵权责任承担中并不适用用人单位责任,有观点认为可以将网约车平台视为网络技术服务提供者,进而适用《民法典》第1195条的网络技术服务提供者责任。该条文在内容上借鉴了“避风港原则”,这一原则源于美国1998年制定的《数字千年版权法案》(DMCA),适用于著作权领域,后来由于实践中网络服务提供者很难进行事先内容审查,从而在互联网领域引进了该原则,是对网络服务提供者间接侵权责任的限制。若网约车平台在侵权案件中适用《民法典》第1195条中网络技术服务提供者的侵权责任,则其

① 参见:北京市顺义区人民法院(2017)京0113民初9825号民事判决书。

② 参见:北京市海淀区人民法院(2018)京0108民初34845号民事判决书。

③ 参见:安徽省合肥市瑶海区人民法院(2018)皖0102民初2957号民事判决书。

④ 《关于确立劳动关系有关事项的通知》第1条规定:“用人单位招用劳动者未订立书面劳动合同,但同时具备下列情形的,劳动关系成立。(一)用人单位和劳动者符合法律、法规规定的主体资格;(二)用人单位依法制定的各项劳动规章制度适用于劳动者,劳动者受用人单位的劳动管理,从事用人单位安排的有报酬的劳动;(三)劳动者提供的劳动是用人单位业务的组成部分。”

所需承担的责任相比较于用人单位责任将大幅降低。但网约车平台能否在法律上被视为网络技术服务提供者呢？从性质上看，网约车平台与一般意义上的网络技术服务提供者存在差别，其主要体现于平台对平台活动参与者的干预程度上。《数字千年版权法案》的立法者认为，网络服务提供者的获利依靠其提供的技术层面的通道或存储空间服务，并不从传输或存储的内容上获利，因而也不应对内容负责<sup>[10]</sup>。其角色类似于提供信息服务的中间商。而网约车平台对于其平台内网约车司机的干预程度远高于一般的网络平台，司机除了遵守平台制定的基本管理规范之外，还需要接受平台的定价，此外平台对于司机还会采用特定的评分机制，评分的高低将影响订单的收取与薪酬的标准。在网络技术服务提供者责任中，由于网络技术服务提供者并不干预网络内容提供者，因此其在网络内容提供者造成的侵权行为中只就因未及时采取必要措施而造成的损害的扩大部分与该网络用户承担连带责任。而网约车平台对于司机的干预程度较高，其在侵权案件中适用网络技术服务提供者责任显然不具有合理性。

因此，用人单位责任和网络技术服务提供者责任并不适用于“社会车辆加盟模式”下的网约车侵权纠纷中，面对该模式下的网约车平台侵权责任承担问题，可以引入安全保障义务作为理论依据。安全保障义务是在传统侵权法之外发展而来的一项制度<sup>[11]</sup>，其原本是一项“舶来品”，通过十几年的司法实践与理论发展成为了我国民法上一项相对成熟的制度。通常认为，我国安全保障义务来源于德国民法中的“交往安全义务”，该义务本质上是一种危险防免义务，是防止一般抽象不确定危险的义务<sup>[12]</sup>。我国在 2003 年出台的《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第 6 条以及《侵权责任法》第 37 条对安全保障义务作出了规定之后，《民法典》第 1198 条同样继承了安全保障义务的内容，但我国现行立法中的安全保障义务主体被限定为经营场所与公共场所的经营者、管理者或者群众性活动的组织者，上述场所性质上皆属于物理空间，安全保障义务能否延伸至网络空间从而适用于网约车平台侵权问题仍有争议。部分学者认为民法典中的安全保障义务应当突破物理空间的限制，扩展适用范围，将以网络平台为代表的虚拟空间包含其中，是理论与实践发展的迫切需要<sup>[13-14]</sup>。笔者赞同将安

全保障义务向网络空间的适用范围扩张，让网络平台肩负起安全保障义务是互联网时代的必然要求。但是，若将《民法典》第 1198 条直接作为网络平台安全保障义务承担的法律依据也有不妥。仅就文义解释而言，网络空间确实超出了《民法典》第 1198 条中安全保障义务所涵摄的范围，这样的扩张由于缺少相关立法与司法解释的支撑，在对网络平台侵权责任的认定上容易产生相应的司法分歧。令人欣喜的是，随着《电子商务法》的颁布，电子商务平台被纳入了安全保障义务的主体范畴，这为安全保障义务在网络空间的适用提供了法律依据，也为“社会车辆加盟模式”下网约车平台侵权责任的承担提供了义务来源。依据《电子商务法》第 38 条第 2 款的规定，平台经营者责任承担的基础是未尽到审核义务或是未尽到安全保障义务，同时该条文的适用前提为“关系消费者生命健康的商品或者服务”，网约车服务显然关系到乘客的生命健康与安全，因此在“社会车辆加盟模式”下网约车平台侵权案件中适用安全保障义务的规定是符合条件的。从我国网约车平台运营的实际情况看，采用“社会车辆加盟模式”的网约车平台占据了绝大多数，侵权事故亦多发，然而《电子商务法》颁布时间并不长，其在具体适用上仍存在一定问题，第 38 条第 2 款中的审核义务与安全保障义务的具体内容应当如何界定，同时平台经营者未尽到安全保障义务所需承担的“相应的责任”这一表述过于模糊，没有明确具体责任形式，缺乏法律的确定性，亟须厘清。

#### 四、“社会车辆加盟模式”下 网约车平台安全保障义务 的内容与责任实现

##### 1. 关于《电子商务法》第 38 条第 2 款“相应的责任”的理解

在《电子商务法》的起草过程中，第 38 条第 2 款有关平台经营者违反安全保障义务所应承担的责任形式共经历了三次修改。草案三审稿规定了电子商务平台经营者在未尽到审核义务或未尽到安全保障义务从而对消费者造成损害时应承担连带责任。电子商务平台经营者对于这一规定表示了强烈反对，认为连带责任施加给平台的责任过重，大幅提高了平台的经营成本和运营风险，不利于电子商务行业的整体发展。随后的草案四审稿

将“连带责任”改为了“补充责任”,然而这一版的变更随即遭到了广大消费者的质疑,消费者群体认为电子商务平台经营者的责任因这一改动而明显减轻,并不利于维护消费者的基本权益。由于补充责任下消费者只能先向平台内的商家求偿,在商家赔偿不能时才能要求平台承担责任,这样的流程无疑将增加求偿的难度。由于“连带责任”与“补充责任”的争论僵持不下,在经历多方博弈后,最终颁布的《电子商务法》选择将“补充责任”改为了“相应的责任”。这一模糊化的处理是在经营者与消费者两方利益难以平衡背景下的折中之举,由于民法中的责任种类繁多,且《电子商务法》并未对“相应的责任”的内涵进行界定,因此在法律适用中如何解释“相应的责任”需要进一步的阐释分析。

#### (1) “相应的责任”的责任类型

“相应的责任”应属于民事责任范畴,而非刑事责任、行政责任。首先,安全保障义务作为从外国法中引进的概念,其本身就是民法上的产物<sup>[15]</sup>。其次,网约车平台因未尽到安全保障义务而承担“相应的责任”,而安全保障义务存在于作为平等主体的商务平台经营者与消费者之间,显然属于民事义务的范畴内。第三,从立法习惯上看,“相应的责任”这一表述在许多民事法律规范中都有体现,其所指代的皆为民事责任。因此,将“相应的责任”归纳为民事责任具有正当性与合理性。

此外,民事责任存在违约责任与侵权责任两大分支,“相应的责任”在民事责任中应当属于侵权责任。从性质上看,电子商务平台经营者承担了中间商的角色,其并不生产商品,而是通过提供信息服务以促成平台内商家与消费者间的交易。因此,在电子商务平台的交易中,平台经营者并非合同交易的主体,依据合同相对性原理,其并不承担违约责任。因而平台经营者在电子商务活动中所应承担的责任当属侵权责任。

#### (2) “相应的责任”的责任形态

按照通常的理解,“相应的责任”可以被解释为包括连带责任、补充责任与按份责任在内的所有责任类型的统称,而在“相应的责任”的责任形态方面学界也存在唯一论与非唯一论两种学说。唯一论认为电子商务平台在未尽到安全保障义务时具有唯一的责任承担方式。唯一论的第一种观点认为连带责任是平台在违反安全保障义务时的

责任形式,由于电子商务平台是交易规则的制定者,维护消费者安全是其社会责任的应有之义,理应对其提出更高的要求从而承担连带责任<sup>[16]</sup>。唯一论的第二种观点认为由于违反安全保障义务的行为与损害结果的发生并不具有直接因果关系,基于此补充责任应当是唯一的责任承担方式<sup>[17]</sup>。而非唯一论则支持多元的责任承担方式。非唯一论的第一种观点认为平台因违反安全保障义务而承担的责任形式可能是连带责任,也可能是补充责任<sup>[18]</sup>。第二种观点认为具体的责任形态是与过错程度相适应的责任,其可能是连带责任,也可能是补充责任,还可能是其他可能类型的侵权责任<sup>[19]</sup>。考虑到网约车平台运营模式的复杂性与多元性,确定“相应的责任”的含义有助于统一司法实践中的裁判标准,同时有利于促进互联网平台产业的整体发展以及维护消费者的基本权益。

责任形态的选择与确定有以下三种情形。

① 关于按份责任。一般而言,“相应的责任”不应当被解释为按份责任。首先,按份责任中的侵权行为是行为人积极实施的侵权行为,是一种“作为”。而《电子商务法》第38条中未尽到审核义务或是安全保障义务的行为属于消极的“不作为”行为,并不符合按份责任的构成要件。其次,按份责任在本质上是一种分别责任,然而网约车平台未尽到安全保障义务的行为大多并不属于对受害者造成损害的主要原因,若因平台未尽到安全保障义务而要求其承担按份责任可能会导致直接侵权人的赔偿责任得到减轻,并不利于受害者权益的保障。最后,从《电子商务法》的立法过程看,“相应的责任”的争议焦点主要集中于连带责任与补充责任的选择,可见立法者实际上并未将按份责任归入到“相应的责任”范畴中,这在一定程度上也佐证了“相应的责任”不应被解释为按份责任。

② 一般情形下的补充责任。一般情形下,网约车平台违反安全保障义务所承担的“相应的责任”应属于补充责任,其原因在于“补充责任人对于损害的发生没有积极原因力”<sup>[20]</sup>,补充责任人在责任承担的顺位以及内容方面都是补充性的。从原因力角度看,无论侵权人在主观状态上是否存在故意,其侵权行为一般都是造成被侵权人损害的主要原因和直接原因,相较而言网约车平台未尽到安全保障义务的不作为行为只是侵权结果

发生的间接原因。网约车平台的不作为行为对损害结果的发生确实存在一定的原因力,但其作用建立在侵权人的侵权行为之上,仅就未尽到安全保障义务的行为不能独立造成损害发生,因此适用补充责任更为适宜。有学者认为在违反安全保障义务的补充责任适用中,应限于第三人故意侵权的情形,若第三人主观状态为过失则属于按份责任<sup>[21]</sup>。但实际上,在网约车侵权案件中,无论网约车司机在主观上是故意还是过失,其侵权行为都是造成乘客损害结果发生的直接原因与最主要原因,平台违反安全保障义务只是间接原因,适用补充责任相比于适用按份责任更为适宜。当直接侵权与间接侵权竞合产生损害时,间接侵权人的责任承担方式应为补充责任<sup>[22]</sup>。《民法典》第1198条和2003年《人身损害赔偿司法解释》第6条中也涉及到了对违反安全保障义务所应承担的责任的规定,二者都规定在第三人侵权中,安全保障义务人承担补充责任,对于《电子商务法》中“相应的责任”的界定可以类推适用《民法典》侵权责任编和《人身损害赔偿司法解释》的内容<sup>[23]</sup>。

③ 特殊情形下的连带责任。在特殊情形下,倘若网约车平台违反安全保障义务的行为与侵权人的侵权行为构成了共同侵权行为,则网约车平台须承担连带责任。在侵权人与网约车平台的过错程度比较中,通常侵权人的过错会明显重于安全保障义务人<sup>[24]</sup>,因此在一般情况下网约车平台基于相对较小的可责性而承担补充责任是较为合理的做法。但若网约车平台违反安全保障义务行为的主观状态从一般过失转变为放任乃至故意时,其过错程度在与侵权人过错程度的比较中权重上升,则可能进入连带责任的范畴中。一般而言,共同侵权基于行为人之间共同的主观过错,限于共同故意<sup>[25]</sup>。但很多学者同样也认可共同侵权不仅包括了主观共同侵权行为,还包括了客观共同侵权行为<sup>[26]358,[27]</sup>。当网约车平台未尽到安全保障义务的行为与司机的侵权行为构成平行的关系,且对损害结果的发生具有直接关系时,则构成了客观上的共同侵权行为,网约车平台此时可能承担连带责任。在网约车侵权案件中,平台需要承担连带责任的情形大致有以下几种。

第一,网约车平台未尽到对司机资质的严格审核,在多次接到相关投诉或是监管后仍旧不采取对应解决措施,此时网约车平台构成恶意不履行安全保障义务,主观状态由过失转变为故意,其

行为在一定程度上为违法活动提供了帮助。

第二,网约车平台不当地向司机提供了乘客基本信息之外的其他信息。通常情况下平台向司机提供的乘客信息应限于乘车事务方面,而不应包含如性别、年龄、外貌等其他方面。若网约车平台不恰当的信息提供对侵权人的侵权行为构成了直接帮助或实质性帮助,其主观可责性大大增加,此时平台可能承担连带责任。

第三,若网约车平台知晓恶性侵权事件正在发生,同时平台具备及时采取措施的能力却没有提供必要救助的,应当承担连带责任。

## 2. 网约车平台违反安全保障义务的责任范围

当网约车平台在网约车侵权案件中未尽到安全保障义务时,其所应承担的侵权责任应当限于网约车服务运行过程中这一范围内<sup>[28]</sup>。在网约车服务运行过程中,其侵权行为所造成的损害大致可以分为因驾驶行为导致的损害和因非驾驶行为导致的损害。

因司机驾驶行为而导致的侵权损害指的是网约车司机在完成网约车订单的驾驶过程中发生了交通事故,从而造成了乘客或是第三人的损害。在这一情形下,如果交通事故的责任归于网约车一方,则网约车平台需要就该损害结果承担侵权责任。其法律逻辑在于,当司机并不具备运营网约车的资格时,由于网约车平台未尽到安全保障义务,从而使得司机参与到了网约车驾驶过程之中而造成了交通事故的发生,网约车平台未尽到安全保障义务这一不作为行为与损害结果之间成立侵权法上的因果关系。

因司机非驾驶行为而导致的损害指的是由于司机在网约车订单的进行过程中因殴打、性侵等加害行为而导致乘客生命安全受到损害。此种情况下,侵权行为的对象原则上限定为乘客,而不包括第三人。对于网约车司机因非驾驶行为造成第三人损害时,网约车平台原则上不承担责任,但当因非驾驶行为导致了乘客的损害时,网约车平台则需要承担责任。其法律逻辑在于,司机因非驾驶行为而导致的对第三人的损害具有偶然性与不确定性,很难预见司机会对车外第三人造成损害的可能性,因此网约车平台违反安全保障义务的不作为行为与损害结果之间不具有因果关系。但网约车司机与乘客之间的情况不同,二者共处网约车这一密闭空间内,不适格的司机因非驾驶行

为而造成乘客生命安全的损害具有相当的可能性,这一情况下网约车平台未尽到安全保障义务的行为与损害结果间就具有因果关系。

如前文所述,当网约车平台未尽到安全保障义务时,绝大多数情况下其所应承担的侵权责任为补充责任。我国《侵权责任法》第 37 条第 2 款(后《民法典》第 1198 条继受了这一规定)规定了公共场所管理人违反安全保障义务应承担相应的补充责任<sup>[26]</sup><sup>226</sup>,这一规定中安全保障义务人享有“顺位利益”,只有在第三人下落不明、无法确认或无力赔偿时,才承担过错责任<sup>[29]</sup>。就补充责任承担中的顺位问题,学界目前争议较小,安全保障义务人补充责任的承担前提是直接侵权人下落不明、无法确认或无力赔偿,这类似一般保证人的先诉抗辩权。但就如何界定安全保障义务人的责任范围仍需要进一步的论证。

有学者认为,补充责任人在侵权责任承担中所补充的部分应是直接侵权人应承担而未承担的部分,对补充责任人责任范围的考量并不限于其自身过错的范围<sup>[30-32]</sup>。此种观点下补充责任中的“补充”实际上是一种全额补充,若直接侵权人未承担任何责任,则补充责任人将承担全部的侵权责任,这与连带责任并无差异。但实际上《侵权责任法》的条文表述中已经对安全保障义务人的责任范围作出了一定限制,其所承担的是“相应”的补充责任。“相应”所对应的补充责任范围并不是直接侵权人所未承担的全部责任,而是与安全保障义务人所违反的安全保障义务的程度相对应的责任份额<sup>[26]</sup><sup>226</sup>,有学者也持有与之相似的观点,认为补充责任应限于补充责任人所能防止的损害范围内<sup>[33-34]</sup>。笔者赞同应对补充责任人限制其责任范围,综合考虑安全保障义务人在侵权损害中的原因力大小与过错程度,其补充责任的范围应与未尽到安全保障义务的范围相适应。另有观点认为,安全保障义务人相对于直接侵权人而言对损害结果的原因力和过错较小,在立法上应对安全保障义务人的责任范围加以明确限制,例如不能超过 40%<sup>[35]</sup>。笔者认为既然认定了补充责任的有限性,则并不必要对安全保障义务人的责任范围加以明确的比例设定,若没有安全保障义务人的消极不作为即可全部防止损害结果的发生,该情况下使义务人承担超过 50%的赔偿责任也并无不可。关于网约车平台违反安全保障义务责任范围的考量因素,或可从以下几点进行分

析:一是网约车平台的盈利情况。网约车平台从网约车经营活动中获利,获利越多则其对侵权行为发生的预防成本有了更高的负担能力,理应承担更高层次的责任范围。二是对平台经营活动的控制能力。网约车平台对网约车经营活动的控制力越强、专业程度越高,则其承担的责任越重、责任范围越大。三是过错衡量情况。多数情况下网约车平台在未尽到安全保障义务时承担的是补充责任,其过错程度越大,则可责性越强,理应承担更高的赔偿责任。

## 五、结 语

在共享经济与互联网技术空前发展的背景下,网约车逐渐成为社会生活中人们出行的重要方式之一。新技术、新业态下的网约车平台运营模式多样,关于网约车平台民事侵权责任的法律规制尚未形成成熟的体系,仍处于探索阶段。网约车平台侵权责任的构建应当平衡各方利益主体之间的冲突,基于网约车平台在社会经济结构中的定位进行制度设计。具体而言,网约车平台侵权案件的裁判路径主要分为两种,一是适用用人单位责任,二是适用违反安全保障义务的责任,其具体责任承担方式应当基于网约车平台的具体运营模式展开判定。新技术的发展增加了各方主体间法律关系的复杂性,因此平台经济领域的民事法律规制需要更加成熟化、精细化,以保障网约车这一新业态的健康有序发展。

### 参考文献:

- [1] 夏利民,王运鹏.论网约车平台的侵权责任[J].河南财经政法大学学报,2017,32(6):102-110.
- [2] 梁分.网约车私家车交通事故责任之认定与承担[J].法律适用,2017(19):69-73.
- [3] 刘明.网络约租车的侵权责任分担机制[J].财经法学,2016(5):52-57.
- [4] 张素华,孙畅.民法典视野下网约车平台侵权的法律适用[J].河北法学,2020,38(8):21-31.
- [5] 程啸.民法典侵权责任编中机动车交通事故责任之完善[J].法学杂志,2019,40(1):64-74.
- [6] 李昊.对民法典侵权责任编的审视与建言[J].法治研究,2018(5):64-76.
- [7] 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.
- [8] 黄东东,张煜琪.社会车辆模式下网约车平台侵权责任研究——以网约车侵权司法案例研究为基础[J].重庆邮电



- 大学学报(社会科学版), 2020, 32(2): 44-53.
- [9] 应梵, 翟云岭. 网络平台用工关系中的合同性质认定研究[J]. 现代经济探讨, 2020(12): 126-132.
- [10] 刘文杰. 网络服务提供者的安全保障义务[J]. 中外法学, 2012, 24(2): 395-410.
- [11] 刘召成. 安全保障义务的扩展适用与违法性判断标准的发展[J]. 法学, 2014(5): 69-79.
- [12] 魏昀天. 电子商务平台安全保障义务的实证考察与理论进阶[J]. 法律适用, 2021(3): 34-44.
- [13] 薛军. 论《民法典》中网络平台安全保障义务的核心问题[J]. 中国信息安全, 2020(10): 81-84.
- [14] 王思源. 论网络运营者的安全保障义务[J]. 当代法学, 2017, 31(1): 27-37.
- [15] 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.
- [16] 郭峰. 中华人民共和国电子商务法法律适用与案例指引[M]. 北京: 人民法院出版社, 2018: 433.
- [17] 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.
- [18] 齐晓丹, 刘栋. 网络平台为代驾司机提供返程拼车服务中的损害责任承担[J]. 人民司法(案例), 2018(29): 12-15.
- [19] 赵旭东. 中华人民共和国电子商务法释义与原理[M]. 北京: 中国法制出版社, 2018: 239-240.
- [20] 王竹. 侵权责任法疑难问题专题研究[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2012: 182.
- [21] 谢鸿飞. 违反安保义务侵权补充责任的理论冲突与立法选择[J]. 法学, 2019(2): 42-58.
- [22] 郑志峰. 竞合侵权行为理论的反思与重构——与杨立新教授商榷[J]. 政治与法律, 2015(8): 115-126.
- [23] 丁宇翔. 跨越责任鸿沟——共享经营模式下平台侵权责任的体系化展开[J]. 清华法学, 2019, 13(4): 112-129.
- [24] 王竹. 侵权责任分担论——侵权损害赔偿责任人分担的一般理论[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2009: 194.
- [25] 程啸. 侵权责任法教程[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2017: 134-136.
- [26] 王胜明. 中华人民共和国侵权责任法释义[M]. 北京: 法律出版社, 2013.
- [27] 杨立新. 侵权责任法[M]. 北京: 法律出版社, 2015: 137.
- [28] 张新宝. 顺风车网络平台的安全保障义务与侵权责任[J]. 网络信息法学研究, 2018(2): 3-17.
- [29] 程啸. 侵权责任法[M]. 北京: 法律出版社, 2011: 349.
- [30] 杨立新. 论侵权责任的补充责任[J]. 法律适用, 2003(6): 16-20.
- [31] 张新宝. 我国侵权责任法中的补充责任[J]. 法学杂志, 2010, 31(6): 1-5.
- [32] 周友军. 侵权法学[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2011: 207.
- [33] 郭明瑞. 补充责任、相应的补充责任与责任人的追偿权[J]. 烟台大学学报(哲学社会科学版), 2011, 24(1): 12-16.
- [34] 王利明. 侵权责任法研究[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2011: 181.
- [35] 张平华, 王圣礼. 侵权补充责任的独立地位及其体系化[J]. 烟台大学学报(哲学社会科学版), 2015, 28(6): 24-35.