

网约车聚合平台经营者法律责任认定研究

邓欣雨

贵州大学法学院, 贵州 贵阳

收稿日期: 2025年3月10日; 录用日期: 2025年3月26日; 发布日期: 2025年4月22日

摘要

为解决网约车聚合平台兴起中的企业合规问题, 明确聚合平台经营者的法律责任至关重要。本文旨在系统梳理国外网约车聚合平台法律责任的研究现状, 并特别聚焦于德国与美国, 以明确这两个国家中网约车聚合平台经营者的法律地位。通过这一分析, 本文旨在为我国网约车聚合平台经营者法律地位的认定提供有益的参考与借鉴。在探讨网约车聚合平台经营者的法律责任认定时, 本文首先立足于对其法律地位的明确界定。在综合现有关于法律地位的不同观点基础上, 本文提出, 聚合平台经营者应被赋予多重法律地位, 具体涵盖网络平台服务提供者、电子商务经营者以及网络交易平台提供者等角色。基于这一多元法律地位的认知, 本文进一步分析了在一次涉及网约车聚合平台的出行交易过程中, 聚合平台经营者所应确立的法律关系框架。在确定聚合平台经营者法律责任与法律关系后, 能够更好地确认其法律义务的内容以及法律责任的承担方式, 并据此促进网约车聚合平台经营者法律责任的认定, 促进相关企业合规发展。

关键词

网约车聚合平台, 经营者法律地位, 经营者法律责任, 法律责任

Research on the Legal Responsibility Determination of Online Ride-Hailing Aggregation Platform Operators

Xinyu Deng

School of Law, Guizhou University, Guiyang Guizhou

Received: Mar. 10th, 2025; accepted: Mar. 26th, 2025; published: Apr. 22nd, 2025

Abstract

To address the compliance issues of emerging ride-hailing aggregators, it is crucial to clarify the

legal responsibilities of the aggregators. This paper aims to systematically review the current research on the legal responsibilities of ride-hailing aggregators abroad, with a particular focus on Germany and the United States, to clarify the legal status of aggregators in these two countries. Through this analysis, the paper intends to provide useful references and lessons for determining the legal status of ride-hailing aggregators in China and promoting their compliance development. When discussing the determination of the legal responsibilities of ride-hailing aggregators, this paper first focuses on the clear definition of their legal status. Based on a comprehensive review of different viewpoints on legal status, this paper proposes that aggregators should be attributed multiple legal statuses, including roles such as network platform service providers, e-commerce operators, and network trading platform providers. Based on this understanding of multiple legal statuses, this paper further analyzes the legal relationship framework that aggregators should establish in a ride-hailing transaction involving an aggregator. After determining the legal responsibilities and legal relationships of aggregators, it is possible to better confirm the content of their legal obligations and the ways of bearing legal responsibilities, and thereby promote the determination of the legal responsibilities of ride-hailing aggregators and the compliance development of related enterprises.

Keywords

Ride-Hailing Aggregation Platform, Legal Status of the Operator, Legal Liability of the Operator, Legal Liability

Copyright © 2025 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

近年来,随着高德、百度、腾讯、滴滴等互联网巨头相继布局聚合平台业务,该领域流量规模呈现爆发式增长,行业竞争日趋白热化。然而,由于聚合平台具有合规成本相对较低的特点,在实践中往往面临与相关主体法律关系界定不清、法律义务边界模糊、法律责任难以落实等突出问题。鉴于网约车服务直接关乎消费者生命健康安全,一旦发生侵权事件可能造成严重后果,这一问题亟待引起高度重视。基于此,本文通过系统梳理网约车聚合平台经营者的现有理论观点,着重厘清其法律地位、法律关系及法律责任,以期完善网约车聚合平台的法律监管路径提供理论支撑和实践指引。

2. 网约车聚合平台经营者与相关主体的法律关系梳理

在一场涉网约车聚合平台交易中,其流程表现为:首先,用户通过聚合平台发起服务请求;随后,聚合平台向用户展示合作网约车平台信息;接着,用户自主选定经营平台;然后,选定平台向司机发出调度指令;最终完成客运服务交易。对相关主体之间的法律关系的梳理,在相关纠纷中的法律责任分配与追究至关重要。

2.1. 网约车聚合平台经营者与用户、网约车平台经营者的法律关系

一般观点包括两种,认为三者之间形成居间合同关系或信息服务法律关系。

居间合同关系说认为,网约车聚合平台在法律关系中的定位具有三个核心特征:其一,平台作为信息中介,不直接参与合同订立,而是利用其网络技术优势为第三方运力平台与乘客搭建交易桥梁;其二,平台保持中立地位,独立于交易双方,专注于提供撮合服务;其三,交易双方享有充分的意思自治,可

自主决定是否达成交易并接受运单。这一法律关系完全符合《民法典》关于居间(中介)合同的规定,具体表现为:经营平台作为委托人,聚合平台担任中介人角色,而用户则处于第三人地位[1]。

依据信息服务法律关系理论,聚合平台通过技术手段整合多个网约车平台的信息,为用户提供多样化的选择,实现供需信息的精准匹配,因而形成信息服务法律关系[2]。这种法律关系的认定,突出了聚合平台在信息交互和交易促成中的关键作用,为界定各方的权利和义务提供了理论依据。

本文认同信息服务法律关系理论说,鉴于聚合平台经营者展现出的多重法律地位的特性,当其履行网络平台服务提供者或电子商务经营者的职能时,用户得以通过聚合平台与网约车平台实现信息的有效匹配,并进而获取所需的乘车服务。在此背景下,三方主体之间,应当确立起一种基于信息服务的法律关系。这种法律关系的构建,不仅体现了各方主体在交易过程中的权利与义务,也确保了信息流通与服务提供的合法性与规范性。

2.2. 网约车聚合平台与驾驶人员的法律关系

本文认为网约车聚合平台与驾驶人员并无相对性的法律关系,理由在于网约车聚合平台仅对经营平台和用户提供信息服务,并不会实际联系驾驶人员进行调度,不会向司机收取信息服务费,也不会向司机抽取订单分成。据此,聚合平台与驾驶人员并无相对性的法律关系。

3. 国外网约车聚合平台经营者法律责任研究现状

3.1. 德国

德国对网约车服务实行严格监管制度,其核心特征体现在以下方面:首先,明确禁止以营利为目的的私家车从事网约车服务,仅允许具有公共交通资质的经营者提供相关服务;其次,基于德国法律要求网络预约出行服务必须由出租车提供,网约车平台仅能与出租车企业合作,其功能限于提供信息服务而非直接提供客运服务,由此在乘客使用过程中形成四个独立的法律关系。这种监管模式与我国网约车聚合平台具有相似性。就法律地位而言,鉴于网约车聚合平台不具备实际提供客运服务的能力,德国法律将其界定为缔约承运人,与作为实际承运人的出租车企业形成明确区分[3][4]。

3.2. 美国

美国网约车聚合平台与德国模式存在异同:相同点在于均需与网约车企业建立合作关系;区别则体现在平台对司机的调度权限上——美国聚合平台可直接调度司机,而德国则禁止这一做法。基于此,美国法律将网约车聚合平台与网约车经营者平台同等对待,要求其履行司机及车辆资质核验义务、乘客安全保障义务等。就法律地位而言,由于美国聚合平台实质上参与了客运服务的提供,因而被界定为承运人,需就服务过程中产生的法律责任与司机承担连带责任。

3.3. 国外立法经验启示

从立法经验看,美德两国对网约车聚合平台的监管呈现显著差异:德国以严格准入和权责分离为核心,仅允许持证出租车企业通过平台提供客运服务,平台被限定为“缔约承运人”,通过分层法律关系(平台-出租车企业-司机-乘客)规避直接责任;美国则赋予平台更大控制权,允许其直接调度司机并深度参与服务交付,法律将平台视为“承运人”,要求其承担资质核验、安全保障等义务,并与司机连带担责。两者共性在于均强调平台合作制,但德国侧重维护传统行业秩序,美国更倾向激励创新效率。对我国的启示在于需分类界定平台责任——对具有实质调度权的平台适用连带责任以强化安全约束,对纯信息中介平台则可参考德国模式,通过严格合作方准入实现风险隔离,最终在行业创新与公共安全间寻

求动态平衡。

4. 我国网约车聚合平台经营者法律责任的认定研究

我国网约车聚合平台现有的经营模式包括以下两种：其一为“自营 + 聚合”模式，以滴滴出行、美团打车为代表，这类平台由传统自营网约车平台演化而来，为适应市场发展需求而整合中小型网约车平台；其二为“纯聚合”模式，如高德打车、百度打车，这类聚合平台主要提供信息发布和交易撮合服务，不直接参与客运服务，而是通过整合多个网约车平台的信息，为用户提供选择和预订服务。鉴于“自营 + 聚合”模式平台可归类为网约车经营平台，其法律地位与责任界定已相对明确，因此本文将研究范围限定于“纯聚合”模式的网约车聚合平台。

尽管聚合平台为用户提供了便利，但也存在一些问题，如责任边界不明确、监管难度大等。关于聚合平台的法律理论基础尚显薄弱，相关法律属性亟待厘清，这为深入研究提供了充分的学术空间。基于此，本文拟以网约车聚合平台经营者的法律地位为切入点，着重探讨网约车聚合平台经营者的相关法律关系以及相应的法律义务和法律责任的承担方式。

4.1. 网约车聚合平台经营者的法律地位认定

目前，关于网约车聚合平台经营者的法律地位，有三种主流观点：一是网约车聚合平台经营者属于承运人；二是认为其是居间人；三是认为其属于电子商务平台经营者。另外，本文认为，根据不同的法律规范，网约车聚合平台经营者应具备多重法律地位。

4.1.1. 承运人说

该观点认为聚合平台经营者属于承运人。其理论依据在于，聚合平台通过提供信息匹配服务，虽非直接介入，却在实质上对运输合同的执行流程产生了间接的参与效应，据此，将其界定为承运人具有合理性。此外，依据《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》之第十六条条款，网约车聚合平台被明确界定为服务于网约车平台公司的角色，负有对司机及运营车辆实施必要资质审核的责任，旨在确保所提供的服务满足既定的安全标准，从而有效维护乘客的人身安全及合法权益[5]。

4.1.2. 居间人说

该观点认为聚合平台经营者是居间人或中介人。其理由在于：居间人的核心功能是为委托人与第三人之间提供合同订立的机会或媒介服务，并依法承担相应的权利和义务。网约车聚合平台经营者仅为网约车平台和乘客提供订立合同的机会或媒介服务，不参与交易本身，亦非合同当事人或代理人，具有鲜明的中介性。同时，网约车聚合平台经营者通过信息整合与匹配促成交易，独立于交易双方，且不承担交易后果或履约责任，具有独立性。在法律特征与核心功能上，聚合平台经营者与居间人相契合，故应被认定为居间人[6] [7]。

4.1.3. 电子商务平台经营者说

根据《中华人民共和国电子商务法》的相关规定，电子商务平台经营者的核心特征体现为为交易各方提供独立的交易平台支持，故有观点认为应将聚合平台经营者认定为电子商务平台经营者。其核心论据在于：网约车聚合平台虽然不直接参与运输，但其通过技术整合供需信息、促成用户与网约车平台达成交易的行为，符合《电子商务法》对电子商务平台的定义，聚合平台也相应的应当被认定为电子商务平台经营者[8]。

4.1.4. 多重法律地位说

除了将网约车聚合平台经营者视为承运人、居间人或电子商务平台经营者外，笔者认为，网约车聚

合平台经营者应具备多重法律地位。

其一，聚合平台经营者的网络平台服务提供者法律地位。根据现有定义，网络平台服务提供者(IPP)指通过搭建技术平台或提供服务器空间，支持用户发布信息、完成交易或进行实时交互的主体，其核心职能在于为信息交互、交易或传播提供技术支持的虚拟空间。网约车聚合平台的核心职能在于链接网约车经营平台与消费者，为双方提供信息共享平台，与现有网络平台服务提供者的核心职能相同。基于《中华人民共和国民法典》中第一千一百九十四条至第一千一百九十七条所阐述的网络服务提供者应遵循的“避风港原则”与“红旗原则”之法律规范，可将网约车聚合平台认定为网络平台服务提供者。依据这些原则，网约车聚合平台在明知或应知用户存在侵权行为时，负有采取必要措施的法定义务，以确保侵权行为得到及时制止。若平台未能履行此义务，则依法需承担相应的连带责任。

其二，聚合平台经营者的电子商务经营者或网络交易平台提供者法律地位。理由在于：在运营模式上，网约车聚合平台采用“平台的平台”架构，通过技术手段实现供需双方的对接。其核心职能限于信息展示、资质核验与交易撮合，不涉及对驾驶员或车辆的直接管理，这一特征符合《中华人民共和国电子商务法》对“电子商务经营者”以及《中华人民共和国消费者权益保护法》对“网络交易平台提供者”的界定。

从法律适用的角度来看，应当基于不同法律规范和具体案件情形，对网约车聚合平台经营者进行多重法律地位的认定。这种认定方式具有以下优势：(1) 适应性强：能够有效应对司法实践中多样化的案件类型；(2) 灵活性高：在涉及不同类型纠纷时，可根据具体案情对网约车聚合平台的法律属性进行针对性解释；(3) 保护充分：有利于更精准地适用法律，切实维护各方当事人的合法权益。

这种多元化的认定模式既符合法律适用的实际需求，也有助于实现个案正义。但缺陷在于可能导致类似案件不同处理的情节发生，不利于维护法律的稳定性和权威性。笔者认为可以通过增加相关立法来明确不同类型的纠纷应当适用怎样的法律地位，以进一步明确相关的法律适用方向。

4.2. 网约车聚合平台的责任认定与追究

4.2.1. 网约车聚合平台的法律义务

现已达成共识的法律义务在于网约车聚合平台的资质核验义务，且审查范围仅限于网约车经营平台的资质而不包含驾驶人员与驾驶车辆的相关资质。待明确的法律义务包括聚合平台经营者的安全保障义务、信息管理与保护义务和事后止损义务。

一是聚合平台经营者的安全保障义务。若将网约车聚合平台经营者认定为《中华人民共和国电子商务法》规定的电子商务平台经营者，则聚合平台应当负有相应的安全保障义务，但就目前而言，聚合平台经营者的安全保障义务的内容尚未得到明确。在本文看来，聚合平台经营者的安全保障义务的内容应包括如下方面：(一) 聚合平台经营者应当确保信息的精准传递。聚合平台的本质在于自动化地为用户以及网约车平台经营者匹配最相关的信息，这种信息服务事关消费者的生命健康安全，因而要求聚合平台应如实精确地传递信息并保障消费者信息安全。(二) 聚合平台经营者应当辅助网约车平台保障乘客安全。因平台嵌套的模式导致聚合平台作为电商平台与最终提供服务的司机之间相隔网约车经营平台，故安全保障义务应从经营平台角度考虑，具体包括安全提示义务、协助联系和处理诉求的义务。

二是聚合平台经营者的信息管理与保护义务。按照聚合平台经营者的多重法律地位说，根据相关法律，聚合平台经营者应当负有信息管理与保护的义务，不得泄露或售卖乘客、驾驶员的个人信息或其他相关数据，不得利用网络服务侵害乘客及驾驶员的民事权益，以确保乘客和司机的个人信息安全。

三是聚合平台经营者的事后止损义务。同样按照聚合平台经营者多重法律地位说的观点，聚合平台作为网络服务提供者、网络交易平台提供者、电子商务平台经营者，具有对应法律所规定的事后止损义

务。据相关法律规定的事后止损义务，尽管各类事后止损义务在法律性质上存在差异，但其核心内容具有高度一致性，均指向“取消连接”这一基本要求。具体而言，网约车聚合平台经营者的事后止损义务主要包括以下措施：(1) 下架违规网约车平台；(2) 断开相关服务链接；(3) 限制或终止问题平台的经营服务；(4) 为权益受损乘客提供补救措施，防止损失进一步扩大。这些措施共同构成了平台经营者完整的事后止损义务体系。

4.2.2. 网约车聚合平台经营者责任承担方式

有观点认为，聚合平台经营者应承担连带责任，因为乘客在得到信息服务、经营平台选择、获取并完成订单交易都是在聚合平台上进行的，平台对交易过程有较强的影响力和控制力，故聚合平台应与经营平台共同承担连带责任[9]。也有观点认为，由于聚合平台的信息服务提供行为与损害结果之间缺乏直接因果关系，因此补充责任更为合适[10]。

根据聚合平台经营者多重法律地位说，聚合平台经营者的责任承担应当根据其不同法律地位而承担不同的法律责任，一般包括补充责任和连带责任。

一是在补充责任的承担上，聚合平台经营者应当承担按照《中华人民共和国消费者权益保护法》规定的信息服务经营者的未尽身份信息审核义务的先行赔付责任(或附条件连带责任)、按照《中华人民共和国电子商务法》规定的电子商务平台经营者的未尽资质审核义务的补充责任和未尽信息传递义务的补充责任。

二是在连带责任的承担上，当网约车聚合平台经营者违反了其安全保障义务，其相关行为直接或间接导致了侵权后果的发生时，应当同侵权主体共同承担连带责任。比如聚合平台经营者明知经营平台经营者实施了侵权行为而没有采取相关措施阻止的，应当视为其不阻止行为在实质上帮助了经营平台经营者的侵权行为，应与经营平台经营者共同承担侵权的连带责任。

在网约车聚合平台经营者法律责任的承担方式上，本文认为根据不同的法律地位与法律义务承担相应的法律责任更为合理。理由在于单一地认定聚合平台只应承担补充责任或连带责任并不能厘清聚合平台和网约车经营平台的责任边界，也无法根据聚合平台独特的“聚合”特点进行有针对性地平衡其责任比例，进行合理的责任分配。然而根据不同法律地位确定网约车聚合平台的法律责任的缺陷在于太过灵活，若适用于具体司法实践会出现类似案件不同处理的情况，比较有效的解决方案应为在立法上更加明确不同情形应该具备怎样的法律责任。由此，网约车聚合平台的立法规范完善是一个应当深入研究的问题。

5. 结论

由于网约车聚合平台是一种新兴的网络平台，相较于网约车平台已有许多较为成熟的观点，网约车聚合平台的相关理论是不够清晰的，进一步研究其相关法律属性具有相当的可行性。本文通过总结了现有关于网约车聚合平台经营者的法律地位与法律关系的观点，认为聚合平台经营者应具备多重法律地位，进而明确在一场涉聚合平台的网约车交易中聚合平台经营者所应具备的法律义务的内容与法律责任的承担形式。只有通过明确并落实平台经营者的法律责任，才能构建起更加完善的网约车行业治理体系，推动行业高质量发展。

参考文献

- [1] 侯海军, 王馨悦. 欧盟国家调整网约车平台与司机关系的法律制度[N]. 人民法院报, 2024-04-19.
- [2] 苏奎. 网约车聚合平台中外监管模式比较[R]. 厦门: 中国城市公共交通协会网约车分会、通达汽车产业研究院, 2022.
- [3] 代现峰. 为什么网约车聚合平台不能是(共同)承运人[EB/OL]. 中国网科技.

-
- <https://tech.china.com.cn/roll/20230526/396463.shtml>, 2023-05-26.
- [4] 刘欢. 网约车聚合平台的三重法律定性[EB/OL]. 中国网.
http://guoqing.china.com.cn/2022-11/25/content_78537835.htm, 2022-11-25.
- [5] 范良聪. 聚合平台的法律地位及责任以出行聚合平台为例[N]. 法治日报, 2022-10-20.
- [6] 代现峰. 论网约车聚合平台的法律地位及责任[EB/OL]. 法治网.
http://www.legaldaily.com.cn/Lawyer/content/2022-09/29/content_8786753.html, 2022-09-29.
- [7] 杨立新, 李怡雯. 网约车聚合平台经营者的注意义务与侵权责任[J]. 法律适用, 2022(6): 5-7.
- [8] 贺璇. 论网约车平台的侵权责任[D]: [硕士学位论文]. 济南: 山东大学, 2020.
- [9] 张玉婷. 网约车平台与司机的民事责任研究及裁判策略应对——从一则乘客起诉网约车司机、平台公司及保险公司案说起[J]. 法律适用, 2018(21): 111-117.
- [10] 应梵. “社会车辆加盟模式”下网约车平台侵权责任的法律适用[J]. 东北大学学报(社会科学版), 2023, 25(1): 115-123.