

网约车平台安全保障义务研究

孙晓影¹, 范宇涵²

¹宁波大学教师教育学院, 浙江 宁波

²唐山市水利局, 河北 唐山

收稿日期: 2025年9月8日; 录用日期: 2025年9月19日; 发布日期: 2025年10月14日

摘要

由于科学技术的发展与交通和通信领域之间存在着不可分割的联系, 社会中的交通创新正在不断扩展, 人们的出行变得更加便捷, 交通选择也更加丰富多样。自网约车这种方便消费者使用和获取的交通方式出现以来, 交通领域发生了重大变化。网约车平台履行安全保障义务对保护民众生命安全至关重要。我国目前网约车运营模式为自有车辆直接雇佣模式、租赁车代驾模式和社会车辆加盟模式。社会车辆加盟模式作为主流模式, 网约车平台和驾驶员构建了新型伙伴关系。网约车平台安全保障义务面临着网约车平台的法律地位不确定、安全保障义务的内容模糊和安全保障义务相应责任不明确的困境。对此, 我国应明确网约车平台法律定位、保障算法公平和明确安全保障义务相应责任。

关键词

网约车平台, 安全保障义务, 网约车

Research on Safety Assurance Obligations of Ride-Hailing Platforms

Xiaoying Sun¹, Yuhan Fan²

¹College of Teacher Education, Ningbo University, Ningbo Zhejiang

²Tangshan Water Resources Bureau, Tangshan Hebei

Received: Sep. 8th, 2025; accepted: Sep. 19th, 2025; published: Oct. 14th, 2025

Abstract

Due to the inseparable connection between scientific and technological development and the transportation and communications sectors, transportation innovations in society are continuously expanding, making travel more convenient and offering richer, more diverse transportation options. Since the emergence of ride-hailing services—a transportation method convenient for consumers to

文章引用: 孙晓影, 范宇涵. 网约车平台安全保障义务研究[J]. 法学, 2025, 13(10): 2268-2273.

DOI: 10.12677/ojls.2025.1310312

use and access—significant changes have occurred in the transportation sector. Ride-hailing platforms' fulfillment of safety obligations is crucial for protecting public safety. China's current ride-hailing operational models include direct employment of company-owned vehicles, leased vehicles with designated drivers, and social vehicle franchising. As the predominant model, social vehicle franchising establishes a novel partnership between ride-hailing platforms and drivers. Ride-hailing platforms face challenges in fulfilling their safety obligations due to uncertainties in their legal status, ambiguous definitions of their responsibilities, and unclear accountability for safety failures. In response, China should clarify the legal status of ride-hailing platforms, ensure algorithmic fairness, and define the corresponding responsibilities for safety obligations.

Keywords

Ride-Hailing Platform, Safety Obligations, Ride-Hailing

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

在当代数字时代,一种融合了互联网预订功能的交通服务应运而生。信息技术的运用是这种交通服务得以建立的催化剂。信息技术,尤其是应用程序,融入交通领域,提高了服务的可及性、成本效益、便利性和效率。这些应用程序作为乘客和运输服务提供商之间的桥梁,极大地改善了公共交通的便捷性和质量。截至2024年4月30日,全国共有349家网约车平台公司取得网约车平台经营许可,各地共发放网约车驾驶员证696.4万本、车辆运输证292.6万本[1]。网约车已成为一种日常必需品,能提高生产力并提升出行效率,降低汽油成本和时间成本。同时,网约车在确保安全、保障、舒适、平等、经济实惠和有序等方面的法律确定性也至关重要。作为新兴事物,其法律地位以及引起的相关法律纠纷也亟需研究和商榷,为了与法律原则和目标保持一致,有必要通过适当的法律法规对这一系统进行规范和监管。

2. 网约车平台安全保障义务概念界定与法理依据

2.1. 概念界定

根据我国《暂行办法》规定,网约车即网络车经营服务,是指以互联网技术为依托构建服务平台,整合供需信息,使用符合条件的车辆和驾驶员,提供非巡游的预约出租汽车服务的经营活动。网约车平台公司即网络预约出租汽车经营者,是指构建网络服务平台,从事网约车经营服务的企业法人[2]。用户可以通过手机应用软件选择车型和司机,快速叫车并享受出行服务。相较于传统出租车,网约车具有价格透明、叫车方便、服务质量可控等优势,因此在全球范围内迅速流行[3]。在线交通服务商业模式,是一种前沿理念,涉及交通服务应用程序提供商与个人车主之间的合作。网约车平台提供数字服务,将潜在乘客与车主相连接,其核心运营在于利用技术促进平台、司机和乘客之间的三方互动。这些平台通常通过移动应用程序提供诸如实时叫车、GPS导航、费用计算和支付处理等功能。

随着互联网技术的兴起,平台经济涌进人们视野,各企业以平台为依托形成新型社会主体。平台利用技术将人、机构以及资源连接在一起,来形成和促进商品买卖双方或多方之间交易[4]。

2.2. 法理依据:安全保障义务的规范基础

网约车平台作为社会经济发展中的一部分,应遵循法律法规,履行安全保障义务,保障人民生命财

产安全。在传统“控制与自主”理论框架下,网约车平台与驾驶员的关系呈现动态博弈特征。欧盟法院在“Uber France”案中确立的“运输服务提供商”认定标准,强调平台对服务过程的实质性控制应优先于形式合同表述[5];而美国加州 AB5 法案通过“ABC 测试”将平台司机归类为雇员,倒逼平台承担更严格的劳动保护义务[6]。相较之下,我国《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》第 18 条确立的“多种形式劳动合同或协议”条款,在“新合作伙伴关系”理论包装下,实质上延续了“控制-自主”的模糊地带。平台通过算法实现动态定价、行为评分等“隐形控制”,驾驶员保有接单选择权的“形式自主”和乘客安全保障之间存在矛盾,这需要超越传统二分法进行制度重构。

3. 网约车平台的实践样态

3.1. 网约车平台运营模式

近几十年来,网约车服务的出现彻底改变了出行和出行格局。滴滴、高德等公司以及其他类似平台补充了传统的出租车服务,用户只需在智能手机上轻点几下即可预订车辆。

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”[7]。自有车辆直接雇佣模式中,网约车平台为车辆所有人,直接雇佣车辆驾驶员,两者之间签订劳动合同。租赁车代驾模式中,汽车租赁公司享有车辆所有权,劳务派遣公司派遣其员工作为车辆驾驶员,网约车平台提供买卖交易的场所。这种模式下,网约车平台发挥作用有限,对车辆和驾驶员没有直接管理权限,平台与驾驶员之间为劳务派遣关系,劳动关系存在于驾驶员与劳务派遣公司。

最后一种社会车辆加盟为大多数网约车平台所采取的模式。这种模式中,驾驶员驾驶本人私家车辆,从网约车平台获取订单,每笔订单所收金额扣除平台抽成后为驾驶员工资。网约车平台公司以互联网技术为依托构建撮合服务平台,整合出行供需信息,平台向驾驶员提供乘客乘车信息,驾驶员接收到相关信息后决定是否接单[8]。

3.2. 网约车平台与驾驶员的新型合作伙伴关系

网约车平台的迅速崛起在公司与司机之间引入了复杂的法律和经济关系网,对传统上对双方关系的分类构成了挑战。目前网约车平台的三种运营模式中,自有车辆直接雇佣模式和租赁车代驾模式具有明确的雇佣关系,法律属性明确。而社会车辆加盟模式中网约车平台和驾驶员却难以适用传统的雇佣关系,这不利于网约车平台安全保障义务的实施。

网约车平台运营的关键在于其与司机和乘客关系的条款和条件。对于司机而言,平台通常将其归类为独立承包商而非雇员。这种分类体现在服务条款中,明确指出司机需自行负责车辆维护、燃油费用和保险。车辆的驾驶员作为网约车平台公司的合作方,充当着承运人的角色。尽管其扮演着承运人的角色,但网约车平台才是运输指令的发出者并从运输中获取利益。网约车公司所拥有的在线应用程序在法律上是向司机下达运送潜在乘客指令的主体。驾驶员借助网约车平台获取订单需遵循平台的规章制度。与此同时,驾驶员也具有高度的自主抉择权,可自由决定运输时间、地点、是否接单,与网约车平台之间不存在强制性上下级关系,网约车平台也未按照劳动协议为司机合作伙伴提供足够的安全和福利方面待遇。这使得网约车平台与驾驶员之间不同于传统的雇佣关系,而是在协议中处于平等地位的法律关系,是一种新型合作伙伴关系。网约车平台提供基于互联网的技术支持,以促进消费者与司机合伙人之间提供运输服务。在此期间,司机合伙人提供车辆,按照合伙合同中确定和约定的规格用于为消费者提供运输服务。

4. 网约车平台安全保障义务困境表现

4.1. 网约车平台的法律地位不确定

当前监管网约车(尤其是基于应用程序的网约车服务)的法律框架存在重大法律空白,其特点是法规重叠、不一致且过时,无法适应数字出行创新的动态变化。这种法律空白破坏了法律确定性、公平性和法律面前人人平等的原则给各利益相关方造成了困惑。因此,在网约车事故的法律案件中,网约车平台、驾驶员、乘客和第三人都面临着结构性不利因素。

目前,学术界将社会车辆加盟模式下网约车平台与网约车驾驶员定义为新合作伙伴关系。这种新型关系中平台与驾驶员的独特地位使之不同,区别于传统的雇佣关系和合约关系。在各类侵权案件中,各主体的法律关系是法律裁决的依据。网约车平台和驾驶员的新合作伙伴关系在法律上并没有明确的条文规定,使得侵权事件中网约车平台的法律地位不确定,为网约车平台安全保障义务的司法裁决造成了困难。应梵指出,由于不同模式下网约车平台中双方法律关系认定不一,加上现行法律法规中关于网约车侵权责任的立法缺位,导致了司法实践对于网约车侵权案件责任分配的分歧,这不利于司法裁判的统一[9]。目前,我国主流的网约车平台与驾驶员之间“新合作伙伴关系”理论突破了传统雇佣或合约关系二分法,相比较两者的本质差异,前者强调平台对服务流程的算法控制而非直接劳动管理,后者则侧重经济从属性。

法律地位的不确定使得网约车平台以自己提供信息,作为技术中介身份拒绝承担雇佣责任,躲避法律责任。某运输公司诉杨某劳动争议案中,网约车平台公司以与杨某仅为“合作中介关系”为由拒绝承担劳动关系责任。法院认定网约车平台与驾驶员存在用工事实,最终判决承担劳动关系项下全部责任[10]。对比某运输公司诉杨某劳动争议判例中“用工事实+支配性劳动管理”的裁判要旨,可见司法实践正通过“事实优先”原则弥合理论分歧。由此,本研究将从网约车平台与驾驶员的用工事实分析,明确不同情形下两者的劳动关系,为解决“合作中介”抗辩的司法认定难题提供借鉴路径。

4.2. 安全保障义务的内容模糊

我国《电子商务法》规定电子商务平台经营者应履行安全保障义务,保障消费者生命健康安全,但对于安全保障义务的具体内容没有明确规定。对此,不同的学者具有不同见解。钱玉文,吴炯和张金华认为安全保障义务包括审核义务和监管义务。其中,审核义务包括审核车辆资格、驾驶员资格、《网络预约出租汽车运输证》与《网络预约出租汽车驾驶员证》;监管义务包括实时核实驾驶员身份、提供培训与教育、及时处理消费者的投诉[11]。应梵按照事件的发展顺序认为安全保障义务包括事前的预防义务、事中的控制义务和事后的救助义务[9]。钱玉文等学者提出的“审核-监管”二维义务体系具有规范解释力[11],但仍需补充应梵的“三阶段动态义务”理论以适应数字时代需求[9]。

此外,安全保障义务的具体内涵也应随时代变化而扩展。特别是信息保护与算法公平义务的缺失,已成为当前司法实践的新痛点。网约顺风车平台过度地收集不相关信息导致用户手机号泄露事件多发,若乘客在订单完成后给司机差评,乘客可能会受到司机的骚扰,甚至被司机电话威胁[12]。平台收集用户信息行为已突破传统安全保障范畴。本文将细化义务范畴,通过算法管理保障数字公平,形成涵盖物理安全与数字安全的双重保障体系,解决义务内容模糊的立法缺位问题。

4.3. 安全保障义务相应责任不明确

法律确定性是法律的基本价值之一,这意味着法律必须保持一致、明确,并得到一贯执行。现实中,网约车平台安全保障义务中法律确定性原则与实际情况之间的重大冲突。《电子商务》第38条网约车平

台未履行安全保障义务需承担相应的责任,这展现了在强化网约车平台义务的连带责任和鼓励网约车平台发展的补充责任之间的智慧妥协。但是相应的责任规定不明确,使得司法裁决中网约车平台在侵权事件中多承担的具体责任莫衷一是,难以明确网约车平台应承担的责任类型和比例。

夏利民和王运鹏也提出网约车平台是否需要承担责任、在何种情况下需要承担、如何与司机分担责任成为处理交通事故及司法审判的难题[13]。根据滴滴出行公司提供的数据,近年来每年涉及滴滴快车的交通事故诉讼案件共计390件,其中,调解、和解结案303件,占78%;判决滴滴承担责任的61件,占15%;判决滴滴不承担责任的26件,占7%。在承担责任的61件中,法院分别以承运人责任(14件,52%)、用工责任(5件,18%)、连带责任(4件,15%)、补充责任(3件,11%)、过错责任(1件,4%)作为判决基础[14]。《电子商务法》第38条“相应责任”的模糊性在司法实践中催生出五种责任形态,但众多学者所指出的责任分担难题仍未解决。通过分析滴滴出行390件诉讼案件数据,可见司法裁量存在显著差异:承运人责任占比最高(52%)反映平台作为实际承运人的事实认定趋势,而连带责任仅占15%则暴露平台责任边界不清的痼疾,亟需明确立法和司法解释,搭建量化标准框架,划分安全保障标准。

5. 网约车平台安全保障义务的优化路径

5.1. 明确法律定位:破除“新合作伙伴关系”模糊性

首先,立法明确平台在不同模式下的法律地位,如专车模式界定为“承运人”,顺风车模式界定非营运属性,消除“新合作伙伴关系”的模糊性。推动《电子商务法》《民法典》修订或出台专项司法解释,明确网约车平台在不同运营模式(如专车、快车、顺风车)下的法律角色——专车模式下界定为“承运人”,承担无过错责任;顺风车模式界定为“合乘信息撮合方”,仅承担过错责任。同步细化“支配性劳动管理”认定标准,如平台对司机接单规则、服务评价、收入抽成的控制程度,为司法裁判提供统一尺度。其次,系统化推动法规体系建设,修订《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》,统一侵权责任分配标准,避免“同案不同判”。最后强化实质责任认定,穿透形式协议审查用工事实,如派单控制、收入依赖等,遏制协议设计规避责任

5.2. 细化义务范畴,保障算法公平

针对安全保障义务内容模糊问题,需从立法、技术、监管三维系统施策。立法层面,应在《电子商务法》第38条中增设具体条款,明确网约车平台安全保障义务的“三阶段”内容:事前需严格审核车辆《网络预约出租汽车运输证》、驾驶员《网络预约出租汽车驾驶员证》及无犯罪记录,定期开展安全培训;事中须实时监控行程轨迹、驾驶员状态,通过算法预警疲劳驾驶、路线偏移等风险,并设置紧急联系人一键呼叫功能;事后应建立24小时应急响应机制,对乘客投诉48小时内反馈处理,对骚扰、威胁等行为联动公安部门介入。技术层面,需强制平台采用隐私加密技术,限制司机端仅能获取必要的订单信息,对差评用户实施“号码脱敏”保护。具体到算法管理层面,平台应履行“算法可解释性义务”——例如滴滴的“安全派单算法”需向用户说明如何平衡接驾距离与司机评分,避免“大数据杀熟”或“顺路单”歧视,优化算法公平性。同时建立“算法影响评估”机制,对可能加剧司机疲劳驾驶的派单逻辑进行事前审查。

5.3. 明确安全保障义务相应责任

为化解网约车平台安全保障义务中“相应责任”不明的困境,应通过修订《电子商务法》或出台专门司法解释,明确“相应责任”的内涵与外延。依据平台过错程度、侵权行为与损害结果的因果关系,对责任类型进行细分——若平台故意放任安全隐患,应承担连带责任;若因疏忽大意未尽审核义务,则承

担补充责任。同时,列举“相应责任”的判定因素,包括平台对司机的培训频次、车辆监管力度、安全预警机制有效性等,为司法裁判提供明确指引。此外,构建量化标准,建立网约车平台安全保障义务评估体系也是重要方面。由交通运输部门联合司法机关制定统一标准,将平台安全保障措施细分为资质审核、行车监控、应急响应等若干指标,并赋予相应权重。例如,资质审核环节要求平台对司机身份、驾照、犯罪记录核查准确率达 100%,行车监控需保证实时定位误差不超过一定范围,应急响应需在规定时间内介入事故处理等。通过量化指标,精准衡量平台安全保障水平,为责任认定提供数据支撑,解决司法裁量差异问题。

6. 结语

过去十年间,网约车平台的兴起深刻改变了城市交通出行格局。网约车行业缺乏统一的运营标准以及执法不一致造成了法律上的模糊性,不利于网约车平台安全保障义务的实行。为优化网约车平台安全保障义务的法律确定性,解决当前法律框架中的不一致和模糊之处。构建明确规范网约车使用的法律框架,维护公共利益,以法律助推城市交通网络的全面转型。

参考文献

- [1] 南方 Plus. 广州网约车订单合规率全国第一! 4 月全国网约车行业运行情况公布[EB/OL]. 2024-05-28. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1800290273782925541&wfr=baike>, 2025-09-07.
- [2] 交通运输部,工业和信息化部,公安部,商务部,市场监管总局,国家网信办. 关于修改《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》的决定[Z]. 2022-11-30. https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/05/content_5730599.htm, 2025-09-07.
- [3] 新浪财经. 2024 年中国网约车行业研究报告[EB/OL]. 2024-06-01. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1800625010370522941&wfr=baike>, 2025-09-07.
- [4] 芮明杰等. 平台经济: 趋势与战略[M]. 上海: 上海财经大学出版社, 2018: 1.
- [5] Avocats, G. (2019) UBER reconnue en France comme un prestataire de transport. <https://goldwin-avocats.com/fr/proces-cabinet-avocat-goldwin/condamnation-de-la-plateforme-uber-en-concurrence-deloyale/>
- [6] 界面快报. 加州法院裁定 Uber 和 Lyft 败诉, 要求将司机从“独立承包商”重新归类为雇员[EB/OL]. 2020-10-23. <https://www.jiemian.com/article/5157616.html>, 2025-09-19.
- [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] 侯登华. 共享经济下的网约车法律制度研究[M]. 武汉: 华中科技大学出版社, 2021: 21.
- [9] 应梵. 基于安全保障义务的网约车平台侵权责任研究[D]: [博士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2023.
- [10] 光明网. 最高法: 企业与网约车司机之间是否存在劳动关系要看用工事实和支配性劳动管理[EB/OL]. 2025-04-30. https://legal.gmw.cn/2025-04/30/content_38002345.htm, 2025-09-07.
- [11] 钱玉文, 吴炯, 张金华. 论网约车平台的安全保障义务与责任——对我国《电子商务法》第 38 条第 2 款的解释与适用[J]. 浙江师范大学学报(社会科学版), 2019, 44(4): 49-59.
- [12] 农诗竹, 李彦萍, 李晨曦, 等. 论网约车存在的问题及其法律规制[J]. 科技经济导刊, 2018(7): 200, 202.
- [13] 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.
- [14] 《民法典立法背景与观点全集》编写组. 民法典立法背景与观点全集[M]. 北京: 法律出版社, 2020: 810.