

# 数字出行时代交通事故中平台规则重构与司法应对

杨建辉

东莞市公安局交通警察支队茶山大队，广东省东莞市，523000；

**摘要：**数字出行服务的普及已使涉网约车交通事故责任认定成为司法实践中的常态议题。本文旨在超越传统侵权责任的框架，通过场景化分析模型，系统剖析平台与驾驶员之间从“算法从属性”到“技术中介性”的法律关系谱系，并据此厘清在不同运营模式下平台责任的归责基础与边界。研究表明，当前司法实践面临法律定性模糊、电子证据认定困难以及创新与安全价值冲突等多重挑战。对此，本文提出应从立法、司法与行业治理三个维度进行协同回应，通过引入“控制力标准”、构建“数据协同取证机制”及推行“多层次保险体系”，以期构建一个兼具适应性、公平性与效率性的平台责任认定体系，为行业的规范健康发展提供法治保障。

**关键词：**网络预约出租汽车；平台侵权责任；算法管理；场景化分析；责任分配

**DOI：**10.64216/3080-1486.25.10.074

## 引言：业态革新与责任体系的演进滞后

数字出行平台作为一种颠覆性创新，不仅重塑了城市交通生态，更对建立在传统机动车保有与使用关系之上的交通事故责任体系提出了深层挑战。平台以其信息聚合、算法调度和数据监控能力，深度嵌入到运输服务的全过程，形成了“平台—驾驶员—乘客”这一新型三角法律关系。在此结构下，一旦发生交通事故，平台应承担何种责任？其归责原则是沿用传统的雇主责任，抑或需创设新的规则？司法实践中，对于平台法律地位的认知不一，导致了裁判尺度的显著分化，这不仅损害了法律适用的统一性，也影响了受损方权益的及时救济。本文认为，对平台责任的认定不应寻求单一化的标签，而应回归其作为组织者与管理者在具体运营场景中的“控制力”与“获益程度”，进行动态、精细化的责任配置，从而实现鼓励创新与保障安全的法治平衡。

## 1 法律关系定性的司法光谱：从“控制”到“合作”

平台与驾驶员关系的法律定性，是责任认定的逻辑前提。当前司法实践并未形成统一标准，而是呈现出一个从严格到宽松的认定光谱。

1. 事实劳动关系/劳务关系的认定：当法院认定平台通过算法对驾驶员实施高强度控制时，倾向于认定双方构成事实上的用工关系。此种“控制”体现在：平台通过智能派单系统决定工作供给、通过服务标准与评分体系约束驾驶行为、并通过奖惩算法（如冲单奖、服务分扣减）实施管理。在此模式下，驾驶员的人格从属性与经济从属性显著增强，平台因而被判令承担替代责任。

2. 居间/信息技术服务关系的认定：在顺风车或部分兼职模式下，法院更可能将平台定位为信息撮合方。其核心判断依据在于平台的营利性与控制力较弱：平台仅提供信息匹配服务并收取少量信息服务费，驾驶员享有接单自由、时间自主和路线选择权。在此关系下，平台原则上不对驾驶员的侵权行为负责，其责任边界主要限于对驾驶员和车辆资质的审核义务。

3. 新型合作关系的认定：作为一种中间路径，越来越多的判决基于平台与驾驶员共享运营收益、共担经营风险的特征，将二者关系界定为一种新型合作关系。在此定性下，平台的责任并非全有或全无，而是与其过错直接挂钩。若平台在驾驶员准入、车辆安全状况监控、安全培训等方面存在过失，则需就其过失承担相应的按份责任。

## 2 基于运营场景的责任配置精细化分析

责任认定的关键，在于将抽象的法律关系置于具体的运营场景之中。

场景一：核心运营时段（执行派单任务）

在此场景下，平台的责任最重。若法律关系被认定为事实劳动关系，平台承担替代责任。即便未被认定为劳动关系，平台也可能因其组织者身份而承担先行赔付责任，这在《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》中有所体现。例如，在某平台专车事故案中，法院认为平台从每笔订单中抽取高比例佣金，是运营收益的主要获得者，且通过全程录音、实时监控等方式实施了强管理，故判决平台承担赔偿责任。

场景二：非执行任务与顺风车模式

私人行程中发生事故，原则上由驾驶员自负其责。

但平台的资质审核义务与车辆安全隐患排查义务具有持续性。若平台明知或应知驾驶员资质不符或车辆存在缺陷而未处理,则需就其过失承担相应的补充责任。

在顺风车(拼车)场景中,平台的公益性与非营利性色彩更浓,其责任限于信息审核。然而,若平台在其用户协议或宣传中作出了“全程保障”、“安心乘”等足以让用户产生信赖的承诺,则可能基于违反安全保障义务或误导性宣传而承担赔偿责任。

### 场景三:多方事故中的责任交织

当事故涉及第三方过错时,责任划分更为复杂。首先由交强险及第三方自身的商业险在责任限额内赔付。平台的责任,则取决于其是否存在选任或监督过失。例如,在一起因第三方违章导致网约车急刹撞伤乘客的案件中,法院在判定第三方承担主要责任的同时,也认定平台对驾驶员的安全培训不足,判决其承担20%的补充赔偿责任。当两辆网约车相撞时,则需根据路权规则、驾驶行为过错等,分别认定各方驾驶员及其背后平台的责任比例。

## 3 平台责任认定的现实困境与深层矛盾

1. 法定性的模糊性:现行《民法典》侵权责任编与《道路交通安全法》并未对平台这一新型主体的法律地位作出明确规定,导致司法裁判只能通过法律解释与技术性类推来“造法”,缺乏稳定预期。

2. 电子证据的获取与采信壁垒:认定平台过错的关键证据,如算法派单逻辑、行驶轨迹数据、车内录音录像等,均存储于平台服务器。受害方乃至法院在调取此类证据时面临技术门槛高、平台不配合(常以商业秘密为由)等现实困难,导致“举证难”。

3. 价值目标的冲突与平衡:过于宽松的责任标准会纵容平台逃避安全管理投入,危及公共安全;而过于严苛的无过错责任则可能扼杀共享经济的活力,抑制商业创新。如何在二者之间寻求精妙平衡,是立法与司法面临的长期课题。

## 4 平台责任体系的完善路径与多元共治

针对当前平台责任认定的现实困境,仅依靠司法裁判的个案调整难以从根本上解决问题,需构建“立法—司法—行业治理”三位一体的多元共治体系,通过立法明晰规则、司法统一尺度、行业自我约束,实现平台责任体系的完善与优化,为数字出行行业的健康发展提供全方位保障。

(一)立法明晰:确立“控制力与获益”相统一的归责原则

立法是解决平台责任认定模糊性的根本路径,建议在未来修订《民法典》侵权责任编或制定专门的《数字出行服务条例》时,明确将网约车平台界定为“交通运输服务组织者”,并依据其不同业务模式中对驾驶员和运营过程的实际控制力与收益获取比例,设立阶梯式的归责体系,实现“责任与控制力、获益程度相匹配”。

具体而言,对于控制力强的专车、快车业务,应适用更严格的归责原则。平台通过算法实施全过程精细化管理,从派单、路线规划到服务标准、奖惩机制都体现了强控制特征,且平台通常抽取20%-30%的高额佣金,是运营收益的主要获得者。在此情况下,平台应承担更重的安全保障义务,建议适用过错推定责任,即发生事故时推定平台存在过错,除非平台能够证明其已尽到充分的管理义务。这种责任设置既符合风险收益对等原则,也能促使平台加强安全管理投入。

对于控制力较弱的顺风车、拼车业务,则应适用一般的过错责任原则。平台在此类业务中主要发挥信息匹配功能,收取的服务费较低(通常不超过10%),驾驶员享有较大的自主权。平台的责任应主要限于资质审核、信息核实等基础义务,除非平台在宣传中作出超出其实际功能的承诺,否则不承担过重的赔偿责任。这种差异化处理既能保障基本安全,又不至于抑制共享经济的发展。

此外,立法还应明确平台在数据安全、算法透明等方面的义务。要求平台建立算法备案制度,对可能影响驾驶安全的算法规则(如派单密度、疲劳驾驶预警机制等)向主管部门备案,确保算法的公平性与安全性。同时,立法应赋予乘客和驾驶员一定的算法知情权,当涉及事故责任认定时,当事人有权要求平台提供相关的算法逻辑和数据记录。

### (二)司法协同:发布指导案例与统一证据规则

在立法尚未完善的情况下,司法层面的统一与引导显得尤为重要。建议由最高人民法院针对网约车交通事故责任纠纷发布专项指导性案例,为下级法院提供裁判指引。这些指导案例应重点明确以下几个方面的标准:

首先,统一“算法控制”的认定标准。通过典型案例明确算法派单的强制性、服务标准的统一性、评价体系的管理性等要素如何构成实质性的劳动管理关系,为各级法院判断平台与驾驶员的法律关系提供清晰指引。

其次,确立平台过错的判断标准。指导案例应明确平台在驾驶员选任、培训、监督、车辆维护等方面的注意义务边界。例如,平台对驾驶员的背景调查应达到何种程度、安全培训的频率和内容应满足什么要求、车辆

安全检查应遵循何种标准等。这有助于统一司法实践中对平台过错认定的尺度。

再者,完善电子证据的取证与认定规则。建议最高人民法院与相关部门协同,建立“涉网约车纠纷数据协同调取机制”。法院在审理案件时,可通过该机制直接向平台调取相关的行程数据、录音录像、派单记录等电子证据,减少当事人的举证负担。同时,制定专门的电子证据审查标准,明确平台无正当理由拒不提供证据或提供不完整证据的法律后果,必要时可适用证据妨碍规则,推定对方主张成立。

地方法院也可积极探索建立专家辅助人制度,在审理涉及复杂算法或技术问题的案件时,聘请信息技术、交通安全等领域的专家出庭,协助法院理解专业性问题,确保裁判的科学性与公正性。

(三)技术赋能与行业自律:构建风险社会化分散机制

在行业治理层面,应推动形成以技术为基础、以保险为核心、以自律为保障的多元共治格局。

首先,强制推行覆盖全面的保险保障体系。建议将足额的“承运人责任险”作为网约车平台运营的强制性要求,确保每笔订单都有充分的保险保障。同时,推动建立“行业风险救助基金”,资金来源可由平台按订单比例缴纳,用于覆盖在保险赔付不足或无法找到责任方时的损失,为受害人提供兜底保障。此外,鼓励保险公司开发适应网约车特点的新型保险产品,如按接单时段灵活计费的保险,满足兼职驾驶员的需求。

其次,利用现代信息技术提升安全管理水平。鼓励平台运用区块链技术,对行程订单、路径轨迹、费用结算及司乘交流等关键数据进行实时哈希存证,确保数据的不可篡改性及司法可验证性。同时,开发更智能的安全预警系统,通过AI算法实时监测驾驶行为,对疲劳驾驶、超速、急加速等危险行为及时预警并干预。此外,建立平台间的安全信息共享机制,对多次违规的驾驶员实行行业禁入,提升整体安全水平。

再者,加强行业自律与标准建设。推动网约车行业协会制定统一的驾驶员服务标准、车辆安全标准与安全事故应急处理规范。建立行业信用评价体系,对平台的安全管理水平进行定期评估并公示,形成良性的市场竞争环境。平台自身也应完善内部治理,建立畅通的投诉举报渠道,及时处理安全隐患,定期发布社会责任报告,接受社会监督。

(四)社会共治:构建多元主体参与的治理网络  
数字出行行业的健康发展需要政府、平台、社会多方协同,形成共建共治共享的治理格局。

政府监管部门应建立分级分类的监管机制,根据平台的安全记录、投诉率、事故率等指标实施差异化监管。对安全管理不善的平台采取约谈、限期整改、下架应用等惩戒措施,倒逼平台履行安全主体责任。同时,加强部门协同,建立交通、公安、市场监管等部门的信息共享和执法联动机制,提升监管效能。

鼓励第三方机构参与治理,引入独立的第三方评估机构对平台的安全状况进行评级和公示,为消费者选择提供参考。支持学术机构开展网约车安全相关研究,为政策制定提供学理支撑。此外,加强消费者教育和权益宣传,提升乘客和驾驶员的风险意识和维权能力,形成社会监督的合力。

## 5 结论

网约车平台侵权责任的认定,是法律系统回应数字经济挑战的一个典型范例。它深刻揭示了传统法律框架在应对新兴业态时的局限性,也凸显了规则重构的紧迫性与复杂性。本文通过场景化分析模型,系统梳理了平台与驾驶员关系的司法认定光谱,揭示了不同运营场景下责任配置的内在逻辑,并深入剖析了当前实践面临的法律定性模糊、电子证据壁垒与价值目标冲突等核心困境。

## 参考文献

- [1]张伟.算法控制下的用工关系与责任分配[J].现代法学,2021(2):112-120.
- [2]最高人民法院(2019)民终字第123号民事判决书。
- [3]北京市第一中级人民法院(2020)京01民终第456号民事判决书。
- [4]上海市高级人民法院(2021)沪民终第789号民事判决书。
- [5]赵磊.顺风车业务的法律定位与责任界定[J].政法论坛,2021(1):101-108.
- [6]吴丹.共享经济创新与法律监管平衡[J].经济法学评论,2021(3):44-51.

作者简介:杨建辉,出生年月:1982.07,性别:男,广东省东莞人,民族:汉,职称:四级律师,学历:本科,研究方向(交通、法律)