



# 春运运输需求大涨 顺风车能否回到正轨

专家:不能因安全问题否定共享经济模式正当性

## 春运运输需求走高 呼唤全面放开顺风车市场

春节越来越近,没有买到车票的人不在少数。2019年的春运从1月21日开始,到3月1日结束,共40天。预计全国旅客发送量将达到29.9亿人次。往年还有顺风车这个平台可以作为交通网约车的补充,可如今主要网约车平台的顺风车业务一直处于下线状态。

“互联网飞速发展的时代,让人们的出行更加多样化,民众的出行方式也应该有更大的自由选择权,在实行政府监管的同时也需行业自律。”1月19日,由北京大学互联网法治与发展研究院指导并主持召开“聚焦共享经济下顺风车产品合规发展研讨会”在北京举办,法学专家、学者、媒体人士、顺风车从业人员,从顺风车的社会价值、定位及监管等问题展开讨论,并形成上述共识。



2019年春运,初步预计全国旅客发送量将达到29.9亿人次,比上年春运增长0.6%。其中,铁路4.13亿人次,增长8.3%;民航7300万人次,增长12%;水运4300万人次,与上年基本持平。可以说,应对春运,“陆海空”都在全力备战。

近日,哈啰出行官方宣布上线顺风车业务,首批上线的城市选定上海、杭州、广州、东莞、合肥、成都6个城市,将于1月下旬开通试运营。

2018年受一系列安全事件影响,滴滴顺风车业务下线,从预防和监管入手进行整改。目前,仍在运营的顺风车仅剩嘀嗒一家。

据公安部数据,截至2018年年底,全国私人小客车保有量已达1.89亿辆,而这些私人客

车中自动驾驶者达到90%以上,这是巨大的社会资源浪费。“今年春节前如果全面恢复不了顺风车,这对于社会福利是一个很大的损失,因为从出行来讲,很多人可以通过顺风车这种模式,非常高效地完成中、短距离城市间的通行问题,从而有力缓解‘海陆空’三方面的春运压力。”北京大学法学院副院长薛军坦言。

事实上,2018年春运前,交通运输部曾明确提出,鼓励并规范顺风车、营运车辆城际拼车等新业态新模式参与春运。有数据显示,2017年,有848万乘客通过顺风车跨城出行,这一数据接近国内最大的航空公司之一——南方航空国内航班在春运期间的运送人数;2018年,跨城顺风车共运送乘客超过3000万人次。

## 顺风车安全问题不应成为行业发展障碍

2018年接连发生的顺风车安全事件,让全社会都高度关注顺风车的安全问题。一些平台纷纷下架了顺风车业务。这是适应当时背景下,监管部门出于安全考虑的举措。目前相关平台的顺风车业务已经整改了一段时间,随着春运的到来以及顺风车本身具有的巨大便利性,顺风车市场何时完全放开,对此社会关注度也越来越高。

那么又该如何看待顺风车的安全问题呢?中国社会科学院大学互联网法治研究中心执行主任刘晓春认为,顺风车符合哪些安全标准,从哪些角度判断,这个标准是要通过调研形成的。顺风车司机并非经营者,而是一个分享经济最典型的闲散资源的分享者,搭载乘客行为是一个民事行为,而平台的责任也是由该民事行为的中介或者信息撮合机构这种定



位来定义。在平台的能力可以期待范围之内,在民众理性的期待范围之内,不可能是过高的对于极端事件都要覆盖的安全标准,而是大体

可控的安全标准。顺风车的安全和发展问题是一个比例匹配的关系,过高的政策门槛或者过高的极端性安全要求,不仅对行业的发展产生窒息作用,也可能对整个共享经济形态或者互联网经济的整体环境,产生一些不太好的效果。

薛军认为,共享经济本身作为一种新经济模式,其正当性应该得到鼓励,不能因为共享经济中出现了某些安全问题就否认这种模式本身。现在也没有特别扎实的大数据证明顺风车导致的安全事件比普通的其他运行车辆多。顺风车或者说分享类经济模式可能会有很多偶发性的问题,但是这种偶发性的问题很难说是模式本身所固有的,任何人在社会生活中都会有各种各样的风险,不能因为有些低概率的安全事件就把整个模式全部否认掉。

## 顺风车需政府创新监管与行业自律并行

顺风车该如何监管?刘晓春认为,政府如何进行监管得先搞清楚顺风车模式中司机平台乘客三者之间的法律关系。顺风车平台提供顺风车相关信息,是一种非经营者的偶发的分享行为,实际上更多是民事主体的活动,并不是商事性质的。司机和平台要承担什么样的责任,在民法视野上作为一个平等的合同关系来理解,三者之间的关系也是平等的,而非经营者和消费者之间不平等的关系。在顺风车模式下,交易方是乘客和司机,平台做的并不是提供顺风车的服务而是信息居间提供者。从一般理解上来讲,一个中介公司肯定不应承担一个服务提供者或者交易相对方一样的责任甚至更重的责任。

中国政法大学传播法研究中心副主任朱巍提出,共享经济和分享经济不是一回事,共享经济本质上是一个商业行为,需要资质,需要遵守

完全的商业法律监管、市场监管、纳税制度。而分享经济是一个典型的民事行为,不需要设置过高监管门槛,顺风车的性质属于分享经济,不是共享经济,不适用网约车那种监管模式,共享单车就是一个典型的共享经济模式。

薛军认为,分享经济今后会有很大的发展空间,但是分享经济的兴起对整个监管体制提出巨大的挑战,如果还是传统的偶发性的分享行为和经营行为,用传统的思路去监管,那这个问题就一直没办法解决。此外安全方面除了政府监管职责之外,行业自律也应该加强,比如大的平台对于顺风车车辆的配置标准可以发布自己的行业标准,还有对于驾驶员也应该有要求,比如,多少年没有违法记录等,可以制定一套平台自身的规则。

(万静)

