

货拉拉平台“相应责任”的法律适用

王佳丽

浙江工商大学法学院 浙江杭州

【摘要】厘清货拉拉平台审核与安全保障义务和责任,需要对《电子商务法》第38条第2款进行解释。司机与平台若构成劳动、雇佣等用工关系,单独侵权或是与第三人共同侵权,仅依据侵权责任编认定责任承担,无须适用第2款;构成居间合同,若平台未尽到基本审核与安全保障义务则与司机承担连带责任;未尽到非基本义务,则对司机承担适当比例的补充清偿责任。

【关键词】货拉拉; 审核义务; 安全保障义务; 连带责任; 补充责任

Legal application of "corresponding liability" of cargo pull platform

Jiali Wang

School of Law, Zhejiang Gongshang University, Hangzhou, Zhejiang, China

【Abstract】 To clarify the audit and security obligations and responsibilities of the cargo LaLa platform, it is necessary to explain paragraph 2 of Article 38 of the *e-commerce law*. If the driver and the platform constitute labor, employment and other employment relations, and infringe alone or jointly with a third party, the liability shall be determined only according to the *tort liability series*, and paragraph 2 does not apply; Constitute an intermediary contract. If the platform fails to fulfill its basic audit and safety guarantee obligations, it shall bear joint and several liabilities with the driver; if it fails to fulfill its non basic obligations, it shall bear an appropriate proportion of supplementary repayment responsibility to the driver.

【Keywords】 Cargo pulling platform; Audit obligation; Security obligations; joint responsibility; Supplementary responsibility

1 问题的提出

《中华人民共和国电子商务法》(以下简称《电子商务法》)第38条第2款规定的平台经营者违反消费者生命健康的审核和安全保障义务的责任承担方式,是立法的重点。三审稿首次提出平台经营者应当与平台内经营者承担连带责任,但招致平台经营者的一致反对;四审稿修改为“补充责任”,消费者主张顺位限制使得难以先向平台经营者主张索赔,且明显减轻其责任;最后规定为“相应责任”,看似权衡利弊,实则无法适用。

本文以规制货拉拉平台责任承担为目的,虽然互联网物流主要涉及财产权利,但由于货运中无法避免附载工作人员,或者承运过程中亦可能发生致

人损害交通事故,或者面包车承运司机突破货运范围进行客运经营等,亦可能导致消费者生命健康权损害等,所以司机承运致乘客受损可以依据38条确定平台的责任。本文通过北大法宝司法案例栏,进入高级搜索,以货拉拉为标题,检索发现案由较多,但本文研究的是平台未尽到涉及消费者生命健康的审核与安全保障义务的责任承担形态,关联性较高的为运输合同纠纷和机动车交通事故责任纠纷案例。研究过程中,需要注意的前提是安全保障义务包含审核义务。要明确责任承担形态,需解决两个问题:

1.1 司机与平台的法律关系

二者的性质界定与是否承担法条规定的“相应责任”有着必然的关系。若司机与平台之间构成劳

动、劳务派遣、雇佣等用工关系，司机并非平台内经营者，以侵权责任编为依据认定各方责任，无须适用第38条第2款；若司机与平台构成居间等关系时，司机则为平台内经营者，两者责任承担以第38条为依据。

1.2 平台审核义务与安全保障义务的内容

在交办运函〔2018〕2052号文颁布之前，检索前述案例，义务内容尚能确定。在宋凌云与赵成刚、深圳依时货拉拉一案中法官认为：法律规定货运经营者必须具备道路运输经营许可证和车辆营运证，但货拉拉并未让其提供此证件，故在资质审核方面未尽谨慎义务，具有过错，但此过错非直接原因只是增加消费者受害的风险应承担补充责任。此案中审核义务为道路运输经营许可证和车辆营运证；在另一案杭州力久高分子材料科技有限公司与朱军兵、货拉拉一案中认为：本案托运人因未发现朱军兵司机当时是实习驾驶员且不具备营运资格存在着审查不严的责任。此案的审核义务与前述案例一致，即驾驶证、行驶证、道路运输经营许可证、车辆营运证。多数案例法官在证件方面认定的审核义务均为前述四证。

但随着新规的出现，界限变得逐渐模糊。在杭州沃居整体家居有限公司与杭州鸿骐物流有限公司、深圳依时货拉拉一案中法官认为：根据交办运函〔2018〕2052号文明确规定，本案中货拉拉将4.5吨以下的非营运车辆注册为营运车辆无过错。

该判决是否意味着对于4.5吨以下的货运，平台只需审查车辆资格证、驾驶证等最基本资质资格审核义务，车辆保险缴纳包含在审核义务内吗？审核义务需要有所区分吗？所以，何种行为与限度能认定平台已尽义务关乎法条之适用，有必要予以明确。

2 货拉拉平台与司机的关系定性

2.1 货拉拉平台运营模式

以杭州货拉拉平台的运营模式为基准，流程为用户于平台内下单，平台通过GPS定位，优先推送给距离最近的车主，采取派单或抢单模式，交易完成后在线支付与服务评价。盈利模式为会员费+佣金抽成（名义为信息服务费）+增值服务费；非会员仅能日接两单，每单收取15%作为佣金；会员分三级，为初级、高级、钻石，分别收取10%、8%、

5%作为佣金。货运型平台分为三种：“电子商务型”、“道路货运型”和“道路货运+电子商务”的跨界综合型平台。货拉拉平台的身份认定处于尴尬的境地，与用户签订合同时明确表明仅为信息服务提供方，但却享有作为实际承运人司机所没有的与用户之间的独立交易权与定价权。

2.2 平台与司机的法律关系之争论（透过案例来分析）

（1）少数判决未明确性质

在深圳货拉拉与提文彬一案中，法院认定用户与司机构成货物托运法律关系。其次，认定司机与货拉拉之间的协议（司机向货拉拉按时交纳服务费用，货拉拉提供1.8吨以内的货物运输业务）合法有效，认定货拉拉对司机账号封冻导致不能开展货运业务应赔偿合理停运的损失。该损失究竟是由于货拉拉未履行居间合同义务导致司机的履行利益损失还是因构成了用工关系而货拉拉未给司机分配工作任务导致司机未获得劳动收入的损失？显然，法官的态度耐人寻味。

在程建社与深圳货拉拉一案中，法院根据信息服务协议约定的合同性质认定不构成劳动或劳务关系但未明确合同性质。

（2）多数判决认定为居间合同

在深圳依时货拉拉与王龙一案中，第一，根据《货拉拉用户协议》中约定的“货拉拉”仅为第三方信息服务中介条款认定货拉拉仅为中介服务提供方非实际承运人或者营运资质挂靠方。而对于平台可为托运人提供开具行程报销单和发票服务、车辆统一张贴货拉拉标识等事实，为经营模式，并非决定货拉拉角色性质的关键因素。第二，法院认为，货拉拉未尽到审查营运资质义务虽有过错但并非事故发生的直接原因，只是可能增加了事故发生的几率或者损害程度，因此判决对司机不能清偿义务的50%承担补充责任。在义乌普济骨伤科医院、李周亮等张建龙、深圳依时货拉拉一案中，法院依据信息服务协议中约定平台仅为信息服务提供方的规定认定构成居间合同。检索分析可得大多数案例均认定性质为居间。

（3）较少判决认定雇佣关系说（用工关系说）

在刘学玉与李建祥、宿迁货拉拉一案中，法院根据司机驾驶货车的登记车主为货拉拉即认定系雇

佣关系,由货拉拉对客户承担职务行为致损的责任。

分析以上案例,货拉拉平台与司机关系认定具有以下几个特点:第一、法官倾向于不认可用工关系的存在,一些案件直接否定劳动或劳务关系的存在,认定居间偏多,仅有少数认定为雇佣,同时也有部分法官回避了这一问题。第二若构成居间,法官多以第38条第2款认定平台应承担补充责任;若认定劳动、雇佣等用工关系,则以侵权责任编为依据决定平台的责任承担。这体现了责任承担形态与关系认定呈现较强的相关性^[1]。

2.3 司机与平台法律关系的认定

法院认定构成居间概率高是以用户协议中约定性质为准。事实上,劳动者身份是一种事实状态,不能通过合同的约定予以否定。合同中赋予了作为劳动者的义务同时又赋予合同其他名称的同时不能排除劳动法的适用^[2]。

大陆法系适用的是“人格从属性”理论,核心为雇员受雇主之指示控制。英美法系的衡量标准是“控制”理论,强调雇主控制,要素为(1)雇主享有选择雇员的权力;(2)支付薪金或其他酬劳;(3)雇主享有控制工作方式的权利;(4)雇主享有暂停雇员工作或开除雇员的权利;其后,联邦最高法院又提出“经济现实标准”,被其他法院补充为六要素:控制、投资、获利或受损机会、持续性、技能、营业的整体性。两大法系认定标准是一致的,即雇主对雇员有权实施控制,雇员对于雇主而言具有“从属性”。我国学者对于用工关系判断标准沿用比较法“用人者对工人享有的管理、监督与控制”标准,只在相关概念上有所区别。主流观点均认定劳动关系只是认定用工关系的基础,用工关系较之劳动关系的概念更为宽泛。(本文中用工关系包括劳动、雇佣等关系)。

货拉拉平台与司机有构成用工关系的可能吗?

首先,赋予工人自主权只是控制方式与手段的转变,从属性实质没有改变:第一,定价机制(规定时段浮动价格)能使平台间接调控司机数量以及工作时间;第二,酬劳支付方式为计件,除了兼职,全职者为保障基本收入需提供一定时间的服务。通过定价与酬劳支付方式保证一定数量的服务提供者提供相当时间的服务;第三、经济从属性是判定基础,特征为雇员的工作是雇主业务的组成部分。司

机提供货运服务为平台获利来源,信息服务只是获利所应具备的前提条件。

其次,平台增强了工作过程的控制和管理。体现在:①利用客户评级制度实现司机监督,“一对一模式”更具严密性与高效性;②实时监控司机驾驶行为;③统一着装,内部设置统一的规章制度;④平台享有定价权。

第三,工人自备工具是共享经济资源共享的体现,按比例分成的酬劳模式是由服务内容的特点决定,因为平台收入基本依靠工人提供服务而并未额外支出场地、设备、资料等费用,且在传统劳动关系也早已存在。

所以,用工关系是有可能建立的,那么认定时应考虑以下因素:不同用工模式需个案处理(如派单模式较抢单模式更易构成用工关系);判断从属性更注重实质:关系认定属多因素考虑论,要把握平台对服务的全程监督、奖惩措施、定价机制与酬劳支付模式、规章制度等多因素;重视工作时间与收入来源(如全职工被平台监督控制程度更高,且以平台收入作为基本来源体现经济从属性,更易被认定构成劳动关系);重视社会保护的必要性,尤其对于一些低技能、工作条件差,谈判能力低的工人。

3 货拉拉平台的审核与安全保障义务

3.1 义务内容

(1) 审核义务

①车辆、驾驶员驾驶与营运资格。根据交办运函2052号文件4.5吨以下的货车道路运输许可证以及营运证不再成为审核业务。所以,身份证、驾驶证为最基本的资质审核义务(4.5吨以下货车);4.5吨及以上除了审查前述证件外,还需审核道路运输许可证、车辆营运证以及设区的市级道路运输管理机构对有关货运法律法规、机动车维修和货物装载保管基本知识取得的合格证明(非基本资质审核义务);对于危险货物运输,需要审核身份证、驾驶证、道路运输许可证、车辆营运证以及经所在地设区的市级交通主管部门考试合格而取得的上岗资格证(非基本资质审核义务)。《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》规定辖区内机构基于网络货运经营者的信用等级和风险类型,实行差异化监管,也即法院应以具体地域出台的标准和营运要求

认定各地的审核义务。

②驾驶员的负面记录审查: 交通肇事犯罪记录、危险驾驶犯罪记录, 吸毒记录, 饮酒后驾驶记录、暴力犯罪记录等。

③审核车辆是否包括全程录音、车载设备监控、线上预警系统、位置保护功能、全程跟踪记录等安全设备。

④实时核验驾驶员线上线下一致。

(2) 安全保障义务

①危险防范义务: 货拉拉平台基于危险控制理论而履行的事先防范义务^[3]。包括前述审核义务, 还包括保证平台交易支付系统安全的问题, 对司机提供培训与教育等服务, 但不得超出现代技术所能达到的普遍承担的义务。

②危险排查义务: 是指在危险发生后损害发生前, 主动筛查并消灭同类别风险阻止损害发生。如消费者可在评价与投诉系统内反映态度差、服务质量低、多次偏离路线等问题; 然后平台根据服务全过程录音等记录安排专人对司机进行处理, 必要时减少甚至终止接单。

③危险排除或警示义务: 采取必要且有效措施消除确认存在的危险乃至损害。如消费者启动线上预警系统后平台第一时间根据 GPS 定位系统派遣人员追踪以尽可能阻止损害发生或者进一步扩大。警示义务指平台应将可能发生的现实危险毫无保留告知用户^[4]。

④合理协助义务: 为消费者维权提供协助义务^[5]。

同时, 对于协议中约定的由用户承担合法驾驶和合法经营相关资格证件的审查义务等格式条款, 我们认为, 用户一般会侧重于对车辆状况、司机表现、运输价格等方面的考察, 而忽略资质资格审查且更倾向于产生平台会尽审核义务的依赖。所以, 类似格式条款视为无效。

4 货拉拉平台相应责任的形态厘清

4.1 构成劳动、雇佣等用工关系下责任承担形态

在司机单独侵权的场合下, 对外由平台承担责任, 劳动关系承担用人单位责任; 劳务派遣关系承担用工单位责任; 雇佣关系承担雇主责任。在第三人与司机侵权情形下, 若两者构成共同侵权承担连

带责任; 若分别实施侵权行为造成同一损害且任一行为足以造成全部损害也承担连带; 若构成无意思联络的侵权行为, 能确定责任大小承担按份责任, 不能则平均承担责任(司机责任由平台承担)。简言之, 均以侵权责任编为依据认定, 无需适用第 38 条。

4.2 构成居间等法律关系下责任承担形态

在司机直接侵权的情形下, 一是平台未尽到最基本审核和安全保障义务, 则认定平台与司机承担连带责任, 应参照适用《电子商务法》第 38 条第 1 款。因为未尽到最低限度的义务, 相当于主观上持放纵司机可能实施侵害消费者人身安全的侵权行为的态度, 会使消费者面临较高受害风险, 应当认定具有重大过错, 对司机侵权起到了直接帮助作用; 二是未尽到非基本审核和安全保障义务, 如疏于对车辆营运证、道路运输许可证、车辆保险缴纳等不会直接影响消费者生命健康的非基本资质资格的审查或者存在审查瑕疵, 根据审查结果对损害发生原因力等因素判定其应承担适当比例的补充责任。平台虽有过错, 但不是事故发生的直接原因, 尽到该义务可能会提高承运人相应履约能力, 涉案安全事故发生的机率可能会减少或损失程度能够减轻, 换言之平台尽到此义务结果仍然会发生, 但若不让平台承担责任违背公平原则。

在第三人与司机侵权情形下, 一是平台未尽到基本义务, 则认定平台与司机承担连带责任, 二是平台未尽到非基本义务则认定平台对司机承担适当比例的补充清偿责任。理由同上。

平台只对司机承担补充责任, 根据危险控制与收益风险一致理论, 平台仅享有对司机而非第三人的管理、监督, 如果对第三人承担补充责任则会导致因果关系链条太长。

对于按份责任能否适用, 应当保持一种开放的态度。既然司法实践中存在平台不作为与司机构成直接共同侵权适用连带责任, 那么也可能存在平台、司机、第三人等多方主体构成无意思联络的侵权且能确定责任大小, 此时按份责任的适用并无不可。其次, 法律是根据侵权行为的形态对按份责任与补充责任区分, 而非从更有利于保护某一方利益为依据。

参考文献

- [1] 王文珍、李文静.平台经济发展对我国劳动关系的影响[J].中国劳动 2017(1):9.
- [2] 王倩.德国法中劳动关系的认定[J].暨南学报(哲学社会科学版) 2017(6):43.
- [3] 刘文杰.网络服务提供者的安全保障义务[J].中外法学 2012(2):395-410.
- [4] 张新宝.顺风车网络平台的安全保障义务与侵权责任[J].法律适用(司法案例) 2018(12):98-104.
- [5] 齐爱民、陈琛.论网络交易平台提供商之交易安全保障义务[J].法律科学 2011(5):67-74.

收稿日期: 2022 年 3 月 11 日

出刊日期: 2022 年 4 月 25 日

引用本文: 王佳丽, 货拉拉平台“相应责任”的法律适用[J]. 现代社会科学, 2022, 2(1): 117-121.
DOI: 10.12208/j.ssr.20220026

检索信息: RCCSE 权威核心学术期刊数据库、中国知网(CNKI Scholar)、万方数据(WANFANG DATA)、Google Scholar 等数据库收录期刊

版权声明: ©2022 作者与开放获取期刊研究中心(OAJRC)所有。本文章按照知识共享署名许可条款发表。<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



OPEN ACCESS