



网约车作为移动互联网技术与大数据技术发展的产物,与传统出租车存在本质区别。以网约车车辆来源及驾驶员来源进行区分,可将网约车划分为三种经营模式。不同经营模式下的网约车对传统保险法律产生不同的冲击。

刘园美

作者:湖南省邵阳市新邵县人民法院

# 网约车保险 该如何“保险”

## “私家车+私家车主”运营模式下 法官裁判应区分自用期、等待期和迎接期、载客期

私家车车主通过网约车平台,将私家车挂靠在汽车租赁公司名下,私家车车主与劳务派遣公司合作,成为派遣公司的签约驾驶员,四方当事人达成协议。由于该类网约车兼具自用和营运两种属性,因此当损害发生时,会出现适用法律困境,故本文以此类网约车为讨论核心。

### 问题

#### 网约私家车出事如何理赔

随着互联网信息技术的成熟发展,大量传统行业进入共享经济领域,成为共享经济服务提供者。他们通过信息技术平台,将社会闲置资源进行优化配置,其中网约车是“互联网+”时代共享经济模式的典型代表。

网约车的发展可以充分利用社会的闲置车辆资源,能在一定程度上缓解大中城市交通拥堵的压力,减轻我国交通运输负担。它在方便公众出行的同时,也给社会带来了一定的隐患。以传统出租车为主要出行方式,所乘车辆发生交通事故后,乘客或者司机首先会想到找保险公司理赔。但“私家车+私家车主”运营模式下的网约车发生交通事故后,该怎么赔呢?保险公司是否会为该类网约车事故买单?

网约车平台公司、私家车主、乘客组成统一阵营。网约车平台认为,在共享经济时代,其凭借科技创新,有效缓解城市交通压力、减少社会资源浪费,从而论证裁判机关应以全新的视角应对共享经济带来的保险挑战。私家车主认为,无论是自用还是经营,车辆都面临着风险,因此需要保险来控制分散风险,以减轻经济压力。乘客认为,其有自由选择出行方式的权利,但对保险理赔危机表示担忧。保险公司则认为,危险承担是一种持续性的债务行为,其经营技术要求能够对承保危险进行控制,需要投保方在危险增加时履行通知义务。而私家车注册成网约车,投保方没有履行通知义务,导致保费与风险失去平衡。

上述两大阵营针锋相对,都过分强调自身的自由需求,当发生纠纷时,若无裁判机关的综合考虑和统筹兼顾,则冲突难以调和。

#### 事故风险发生率因车而异

大数法则原理视角下风险发生率与保险费率厘定的困局保险的大数法则原理是,“由于个体事件发生的概率是不确定的,因此,将具有相似特征的事件组成尽可能大的群体,对其出现的规律进行群体性的综合细致分析,从而预见此群体中某一个体事件发生的概率”。保险公司根据大数法则原理,对于投保同一种保险的人,不仅要

### 典型案例

1. 中国财保险有限公司金华市分公司与应某等机动车交通事故责任纠纷一案中,法官结合行驶顺风车的路线以及事故车辆在一定时期内的接单实际情况,认定私家车主与合乘者达成合乘出行意向的行为不属于导致被保险机动车危险程度显著增加的情形,作出保险公司应当理赔的裁判。

2. 平安产险江苏分公司和南京高德汽车咨询服务有限公司签约合作,由平安产险为高德公司的数百台网约车提供车损险、第三者责任险、乘客座位险和承运人责任险等全方位的车险保障。

3. 四川省南充市中院审理的一起案件中,网约车司机将乘客送至目的地后,未注意观察乘客正在下车,就驾驶该轿车起步向前行驶,造成乘客受伤。法院认为,侵害发生时乘客的身体尚未完全离开车辆,仍属于车上人员,并不属于交强险的赔偿对象,故乘客的损失均由网约车车主承担。

求在风险发生率等条件上必须是基本相同,还要求在承担风险的比率上也是均等的。

然而,“私家车+私家车主”运营模式下的网约车司机能自行决定提供载客服务时间、路线,其出车频率、载客次数因人而异、因时不同,导致事故风险发生率也因车而异。由于风险程度参差不齐,保险公司在承担风险的比率上亦不均等,因此众多保险公司只能望“车”兴叹。

保险公司还根据大数法则原理合理地厘定出租车与私家车两类车型的保险费率。由于该类网约车兼具非营运性和营运性两种属性,因此其不能简单地套用两类车型的保险费率。一方面,该类网约车套用私家车保险费率,会造成保险公司承担额外的理赔风险。

据了解,“目前我国每辆营运客车的车均赔付比非营运客车高2900元,假定每年网约车出险件数为80万件、50万件和30万件,保险行业逻辑上需额外承担23.2亿元、14.5亿元和8.7亿元的赔付风险”。

另一方面,如果让该类网约车按照营运车辆保险费率缴纳保费,对于偶尔营运或半营运的私家车主来说,无疑增加其营运成本。据保险公司的工作人员计算,同等条件下的机动车投保相同的保险,出租车每年保费比私家车高了将近两倍。

#### 保险面临法律调整真空

我国网约车保险法律明显滞后于网约车的发展,“私家车+私家车主”运营模式下的网约车保险问题更是面临法律调整真空的窘境。

制定法缺失。我国对于网约车保险问题的有关规定仅为政策导向,尚未上升至制定法层面。而且关于网约车保险的内容仅为网约车平台公司

当保证车辆具有营运车辆相关保险及网约车平台公司应当为乘客购买承运人责任险等相关保险,内容相对笼统,原则性较强,并没有细节性规定,更不能作为裁判依据。因此在网约车保险法律尚未制定之前,处理网约车保险纠纷应当适用《保险法》。然而,通过上述案例分析,适用《保险法》只会让该类网约车保险赔偿陷入被动局面。

当前交强险的保障范围弹性不足。我国交强险的设置是为了事故受害人的权益能及时得到维护,但是交强险的责任限额又有有责任与无责任之分。

交强险包括了三类赔偿限额,这对受害人因事故遭受的损失无异于粥少僧多。同时,该限额是保险公司对每次事故所负的最高责任,即无论同一事故致使多少受害人受损,保险公司只在这一限额内进行赔付。

另外,我国交强险还将车上乘客排除在本车交强险的请求权人范畴之外。

各地对网约车保险规定过于局限。目前北京、上海、广州、深圳等城市,均出台了网约车管理细则,但是四大城市对于网约车具体投保险种也仅限于交强险、商业险,并没有根据该类网约车特点,制定出符合自用车辆兼营运车辆的保险制度。“虽然这四大城市对于网约车具体投保何种保险有明确的规定,但是由于各地网约车实际发展情况不同,导致网约车保险制度的差异,体现了网约车保险制度的复杂性”。

### 构想

#### 规范“分时段式”投保义务

规定投保强制性。“建立保险准入机制,即只有网约车平台为其入驻的每一辆车和司机、乘客、第三方投保了相应的保险,网约车平台才具有经营资格”。私家车在运营之前也必须为乘客、

第三方购买保险,否则不准接入网约车平台,同时网约车平台与私家车车主需对其各自投保保额达成书面协议。

另外,规定由中国保监会对于网约车平台公司投保情况进行监督和管理,如果一旦发现有漏保或有意不投保或私家车没有投保就接入网约车平台现象,就可处以罚款,甚至取消其准入资格。

规范“分时段式”投保义务。私家车在自用期间发生交通事故,由其私家车车险进行理赔。私家车主连接网约车平台应用程序至关闭应用程序这一时间段内,针对迎接期、载客期不同的风险程度,分别规定不同保险金额的险种:一是在私家车主开启网约车平台至乘客通过平台匹配上车前期间,应该由平台和车主投保驾驶员保险、财产险和第三者责任险等商业保险。二是在乘客上车至乘客下车期间,除驾驶员保险、财产险和第三者责任险之外,还应当由平台和车主为乘客投保车上人员险。对于最低保险金额,应当由保险公司与网约车平台、私家车主平等协商,但是第二阶段的驾驶员保险和第三者责任险保险金额均应当高于第一阶段的保险金额。

#### 法官应对不同情况区分裁判

法官审理“私家车+私家车主”运营模式下的网约车保险纠纷,应区分不同时段作出适当的裁判。

对于偶尔营运的私家车注册成网约车,其在自用期发生交通事故而引发保险理赔纠纷,法官不能因为该类车从事过运营而简单粗暴地适用保险免责条款,应当权衡双方利益,将风险更多地划至保险公司,作出有利于保障私家车主及第三方权益的裁判。

车辆在等待期和迎接期发生交通事故而引发保险理赔纠纷,私家车主对理赔有合理期待,法官也应当从有利于新生事物发展的角度作出裁判。

当该类车在顺路的情况下捎带同路线的乘客一起出行,此类载客期发生交通事故而引发的保险理赔纠纷,法官应当从当事人之间的对价平衡关系出发,减少契约当事人交易成本。

保险公司应当根据该类网约车的特点,创新保险产品,并与网约车平台、私家车主平等协商,达成保险合意。若该类网约车在发生事故之前,保险公司与网约车平台、私家车主已达成了保险合意,那么法官在处理该类保险纠纷时,可根据契约精神,直接以合同条款作为裁判依据。

摘编自《我国网约车保险法律研究——以私家车+私家车主的运营模式为讨论核心》

整理/高菁