

问题与路径:我国网约车法律规制研究

李 涛

(南京工业大学法政学院, 江苏 南京 211816)

摘 要:网约车作为共享经济的代表性业态,以大数据和云计算技术为驱动,对传统出行业态实施了现代化改造。网约车释放了诸多社会“红利”,亦改变了秩序、利益的配置方式,但在运营安全管理、产品合规性等方面存在诸多问题和安全隐患,这些问题仅仅依赖平台的自我规制无法有效解决,亟须完善法律规制予以回应。因此,欲促进网约车健康持续发展,应从完善网约车立法、规范执法方式及尺度、发挥司法规制优势、建立健全配套保障措施等方面建构具有互联网思维且符合法治原则的网约车法律规制体系。

关键词:网约车;网约车管理办法;法律规制;共享经济;互联网思维

中图分类号: D923

文献标识码: A

文章编号: 1673-131X(2021)04-0039-06

网约车是互联网时代“云大物移”技术支持下的一种全新交通服务模式,对于该新兴业态应否规制及如何规制的问题一直备受社会各界关注。在网约车发展初期,由于体量较小、未形成规模,因此对其发展主要秉承“拥抱新科技、支持新业态”的理念加以培育。但随着网约车平台公司数量的增加及规模的扩张,平台公司“合理”地规避了法律有关从事出租车服务的相关规定,汽车租赁公司车辆及大量私家车接入平台^[1]。网约车在提供便利优质出行方式的同时,因自律不足、法律规制缺失等原因也暴露出一些问题。为规范网络预约出租汽车发展,推进行业转型升级,2016年7月,交通运输部等七部门联合颁布了《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》(以下简称《暂行办法》)^①。《暂行办法》在网约车平台公司、网约车车辆和驾驶员、网约车经营行为、监督检查和法律责任等方面作出了规定,同时考量到城市交通的地域性差异,为各地预留了因地制宜发展的空间。随后,各地网约车管理办法陆续出台。但网约车管理办法数量上的繁荣并未解决网约车立法中存在的问题,故亟须建立健全具有互联网思维且符合法治原则的网约车立法、执法及司法法律规制体系。

一、网约车法律规制问题

(一)立法尚需完善

《暂行办法》作为网约车规制的核心立法首次从国家层面确立了网约车的合法地位,确立了网约车与公共交通、出租汽车的差异化经营原则和因地因城施策原则,肯定了网约车价格以市场弹性调节为主的机制,区分了国务院、各省(区、市)交通运输主管部门和地级市、设区的市或县交通运输主管部门的工作权限。该办法对网约车的规制思路较之传统的单线行政控制方式有所改变,更加尊重市场机制的作用,并对网约车的各项条件进行了“量体裁衣”。同时,考量到交通问题的地域性差异,《暂行办法》将网约车的数量规模管控、运价动态调整方式、网约车平台公司服务机构设置、网约车车辆及驾驶员准入条件等细化权限下放给地方政府。截至2020年12月31日,共有4个直辖市和256个地级市出台(修改)了网约车管理办法,完成网约车管理办法制定的城市占比达到88.74%。就数量而言,网约车地方管理办法制定工作成绩斐然,但央地网约车管理办法在效力层级、立法依据、增设行政许可

^①该《暂行办法》已于2019年由交通运输部等六部门作了修改。

收稿日期:2021-10-08

基金项目:教育部人文社会科学研究基金项目“物联网背景下网约车法律规制研究”(17YJAZH042)

作者简介:李涛(1977-),女,山东牟平人,副教授,博士研究生,主要从事诉讼法、司法制度研究。

(或条件)、条款的实操性等方面尚需完善^[2]。

首先,网约车管理办法多以效力层级较低的规范性文件发布。《暂行办法》是由交通运输部等七部门联合发布的部门规章;上海、重庆、青岛、武汉、广州、深圳、湛江、西安、九江等9个城市的网约车地方管理办法是地方政府规章,其余城市的网约车管理办法均是地方政府规章之外的规范性文件。而根据《中华人民共和国立法法》(以下简称《立法法》)规定,所需调整的事项涉及两个以上国务院组成部门职权范围的,应当制定行政法规,只有不宜制定行政法规而又需制定规章时,才由国务院有关部门联合制定规章。网约车的运营关涉交通运输、信息技术及安全、电子商务等诸多领域,当前网约车管理办法的低法律效力层级使得其只能在各自领域中发挥法律效能,难以规制协调多领域中存在的问题。

其次,网约车准入标准较为严苛。《暂行办法》第12条、14条分别对车辆及驾驶员准入门槛进行了限定,各地网约车管理办法在此基础上对准入标准进行了本土化升级。就车辆准入标准而言,各地网约车管理办法从车籍、轴距、车价、车龄、行驶里程、排量、续航里程等多个维度作出规定。例如对车龄的规定,除北京、上海、黄冈等37个城市遵循《暂行办法》中8年车龄的限制规定外,其余城市均在不同程度上对车龄的上线作出较《暂行办法》更为严格的限定,如青岛、朔州、广州等城市要求车龄上线为1年,湖州、茂名等城市要求车龄上线为6年,其余城市对车龄上线的要求多集中在2~3年。车龄上线限定越低,意味着对网约车准入门槛的设置越高。就驾驶员准入标准而言,各地网约车管理办法从户籍、居住地、违法行为排除、年龄、文化程度、健康情况等多方面作出规定。例如对户籍、居住地的规定,大多数城市要求驾驶员具有本地户籍或者取得本地居住证,其中温州、湖州、厦门等城市对居住证年限作出明确规定;舟山、赣州、绍兴等城市还对驾驶员在当地缴纳社保的时长范围作出规定。虽然《暂行办法》第3条对城市公共交通、出租汽车及网约车的发展顺位进行了排序,强调网约车应坚持高品质、差异化经营的原则,提供更为高端的服务,但这个“高端”应当是运营安全、服务质量、个人服务态度等软性指标上的高品质^[3],而非过高的准入标准。

最后,央地网约车管理办法要求网约车运营必须具备《网络预约出租汽车经营许可证》《网络预约

出租汽车运输证》《网络预约出租汽车驾驶员证》三证。这项要求的实质是创设了行政许可。但依据《中华人民共和国行政许可法》(以下简称《行政许可法》)第12条、15条的规定,法律、行政法规、地方性法规享有行政许可创设权,省、自治区、直辖市人民政府享有特定条件下临时性的行政许可创设权,国务院在必要时享有“以发布决定的方式设定许可”的权力。可见《行政许可法》并没有预留部门规章、地方政府规章及地方政府规章之外的规范性文件进行行政许可创设的空间^[4]。即便交通运输部曾将《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》(国务院令〔2004〕第412号,以下简称“412号令”)阐释为《暂行办法》的上位法依据,但“412号令”第112项所规范的是传统巡游出租汽车运营的三证,而网约车与传统巡游出租车是分轨规制的,可见央地网约车管理办法中的三证要求缺乏上位法支撑。另外,《暂行办法》对平台公司的性质、审批程序、平台公司与驾驶员间的法律关系等问题亦待厘定。

(二)执法规制尺度亟须厘定

网约车快速发展的同时,在产品合规性、运营安全管理方面也暴露出一些问题,但由于央地网约车立法对于监督检查、法律责任部分的相关规定比较粗疏,导致各地运管部门的执法方式及标准有所差异。有的运管部门直接套用旧有的法律法规,有的则以出租特许经营权为依据对网约车平台进行管理。同时,纵观我国网约车行政执法实践,在执法过程中大多仅对网约车驾驶员进行处罚。而从网约车运营的实际情况来看,网约车驾驶员从事网约车运营主要依赖于网约车平台的资源整合和匹配调度。如若驾驶员有运管部门认定的违法运营行为,那么理应首先处罚网约车平台,或者对网约车平台和驾驶员同时进行处罚。此外,在一些处罚了网约车平台的案件中,对平台的罚款数额与对驾驶员的罚款数额也相差无几,但就两者的运营收入和承受能力而言,近似的罚款金额显失公允。

(三)司法裁判路径有待统一

随着网约车的迅猛发展,相关行政和民事案件也与日俱增。就行政案件而言,案情有诸多类似之处,大多是网约车驾驶员通过网约车平台进行载客交易,后被交通运输管理部门以非法营运予以处罚。《暂行办法》颁行之前,法院对此类案件的判决大多支持行政机关的处罚认定,在为数不多的案件

中,法院虽然撤销了行政机关对网约车驾驶员的违法处罚,但所适用的依据及论证逻辑却千差万别。《暂行办法》颁行后,法院对网约车案件的审理进入了“有法可依”的新阶段,在一定程度上结束了网约车运营案件行政裁判结果不一致的现象。

就民事案件而言,网约车的“互联网+”运营模式对传统的合同类型、劳动关系、侵权责任认定等诸多方面提出了新的挑战。因为网约车运营过程中出现的因网约车驾驶员迟到、擅自修改行驶路线、网约车故障等情形而导致乘客出行延误的纠纷、网约车交通事故责任纠纷等案件中涉及的法律问题较为前沿,加之央地网约车立法和现行民事法律规定对以互联网为代表的科学技术引发的相关问题认识较为匮乏,对于网约车平台的法律性质、网约车平台与网约车司机之间的关系^①等核心问题缺乏统一的认识,使得司法实践中法院对网约车平台侵权等案件的法律适用不同、裁判路径相异、处置依据不一,导致案件裁决结果形形色色,同案不同判、类案不类判的情况时有发生^[5]。

二、网约车法律规制的指导原则

作为平台经济的网约车从运营模式、参与主体、用车方式等多个维度挑战了既有的法律规制体系,引发了许多亟须规制解决的新问题。为精准定位规制目标、统一规制体系逻辑、合理架构规制框架、制定具体规制措施,必须凝练出网约车法律规制的基本指导原则。

(一)鼓励性规制原则

网约车能够带来社会正效应,应当鼓励其继续发光发热,创造价值。就车辆所有人而言,其对所有车辆进行共享支配并从中获益的行为应属于物权权能的应有之义,同时也彰显了宪法赋予的自由权利,以自由的方式物尽其用。就社会发展趋势而言,共享经济是信息社会发展趋势下的新消费观和发展观。网约车作为共享经济在交通领域的典型业态,其与传统出租车的差异化竞争发展对共享经济在交通出行领域的实践具有十分重要的意义。就乘客而言,网约车提供的多种个性化场景服务满足了不同类型消费群体的出行需求,越来越多的民众将网约车作为重要的交通出行方式。因此,对网约车的法律规制应当秉承“鼓励创新、包容审慎”的理念,以鼓励性规制作为规制指导的方向性原则,

设置合理的准入门槛。

(二)合作性规制原则

任何事物都具有两面性,网约车自然也不例外。故应在遵循包容鼓励的原则下积极回应创新与规制间的关系,让规制促进创新,实现两者良性互动。网约车运营的参与主体覆盖面广,汇集海量数据的平台成为运营信息“反应堆”,传统的管控型规制模式恐难“药到病除”。但网约车自我规制的不足又需要政府进行适度干预,因此必须在充分尊重市场运行基本规律的基础上,明确政府干预市场的边界,引入合作型规制^[6]。首先,网约车运营是市场行为,政府应当充分尊重市场在资源配置中的决定性作用,优先运用市场竞争机制达成有效调节。价格是竞争市场供需双方调节的重要杠杆,故网约车的运价应由市场决定。其次,网约车平台身处运营“前线”,负责审核人车准入条件、全程追踪记录运营车辆信息、建立司乘互评机制、处理乘客投诉建议,是运营大数据信息的调配中心,能够第一时间发现和掌握网约车运营中出现的相关问题,及时灵活地进行针对性处理。因此,政府应鼓励和支持网约车行业进行自我规制,重视发挥行业组织的作用。最后,政府应当改变其传统角色定位,向互联网经济服务协调者角色转变,强化社会性规制,制定的具体规制措施应符合职权法定原则和比例原则,避免过度或越位监管,并尽可能采取事后监督等规制方式,加强与网约车平台企业、网约车行业协会的通力合作,建立信息互通共享机制,进行协作互促监管,为网约车发展创造开放、和谐的环境。

(三)差异化规制原则

随着商业模式和运营手段的不断演进,网约车的传统运行模式与当下运行模式的部分分离以及网约车参与主体的日益多元化,都需要在区别网约车具体运营模式类型的基础上进行分类分层的法律规制进路安排^[7]。目前,网约车平台提供的运营车辆既有私家车、租赁公司车辆,也有网约车平台自购车辆、车企车辆等。网约车平台接入车辆的多样化突破了闲置车辆的利用范围,打破了传统非商主体间的资源共享模式,运营模式更加注重点对点

^①在司法实践中,对于网约车平台与网约车驾驶员之间的关系存在不同的认定:有的法官认为网约车平台仅提供信息中介服务;有的法官认为网约车驾驶员在工作安排、工作管理及接受奖惩上服从于网约车平台的规定,因此两者之间形成雇佣关系;有的法官认为两者之间是挂靠关系。

的“接入”,已有别于共享经济的理想范式。因此,应从共享经济的初心出发,对接入网约车平台的车辆依来源和运营目的进行分类。意在通过闲置车辆的高效共享,实现共享参与主体和社会双赢的是闲置型网约车;利用购买或租赁的车辆,依托平台信息收集和处理的强大能力,追求最大化效益的则是经营型网约车^[8]。虽然对网约车的规制应秉承包容鼓励的原则,但是由于两类网约车的利用资源和追求目标有较大差异,因此应进行分类规制,改变立法中对网约车平台公司承担承运人责任的笼统性规定。应依据类型、平台的作用及收益将网约车平台区分为承运人和非承运人两类。经营型网约车平台较之在网约车运营过程中主要扮演信息撮合者角色的闲置型网约车平台而言应承担更多的法律责任。同时,由于网约车运营具有强地域依附特性,各地网约车发展也各有特色,在网约车大类别化的基础上,各地需根据城市规模、经济发展、交通系统等实际情况进行具体分层差异化规制。综上,网约车运营结构的多元导致内外部关系的纷繁复杂,试图用同一进路进行统一规制既不现实,也缺乏合理性。只有在清楚认知网约车发展趋势的基础上,识别网约车运营类型及平台角色,进行分类分层规制才是高效解决问题之道。

三、网约车法律规制的完善路径

(一)完善网约车立法

法律是治国之重器,良法是善治之前提。现代法律制度的每一个建构性要素都表现出很强的技术性特征,技术化是法律理性在形式方面最重要的表现,它铸成了法律的确定性,使法律规范系统化^[9]。目前,网约车立法在权利来源、效力位阶、准入许可、运价制定等多方面亟须完善。欲达成网约车规制目标,应不断提升和完善其制度性、技术性和目的性的系统协调表达,实现形式理性与实质理性的统一。

一是制定高位阶的网约车规范。根据《立法法》《行政许可法》等法律规定,行政法规、地方性法规可设定行政许可,具有较大的立法权限,因此网约车立法应着手提升立法层次,制定网约车规制的行政法规或地方性法规,摆脱因效力位阶过低而引致的在权源上无法溯源、在逻辑上难以自洽、以规章代替法规的窘境。

二是构建公平、有序的法律规制体系。网约车不仅本身模式新颖,发展亦是日新月异,加之行业规制涉及公共利益和多方主体话语权博弈,规制体系对关涉主体而言牵一发而动全身。因此,应着眼于公共性角度,贯彻职权法定原则和比例原则,适度平衡各方权益,保证规制体系公平有序。同时,因各地存有需求差异,无论是静态的横向规制需求,还是动态的时间规制需求,都需要规制体系能够对现实规制中不断呈现的新问题保持机敏回应,所以中央立法框架下各地适度空间的保留成为必要^[10]。

三是完善规制内容。首先,优化网约车准入许可设定。目前网约车管理办法中诸如户籍、车价、车距、排量等规定容易导致规制失灵。因此建议适当降低规制强度,剔除不合理条件,优化网约车行政许可,考量用备案分类管制制度替代行政许可。其次,将网约车平台分类定性。网约车平台法律地位的确定应结合网约车运营的实际情况,根据其在交易达成、交易履行及违约责任方面控制力的大小分而定之。在规模化供给的B2C模式中,盈利是其目的,此时网约车平台是交易主体,应定性为承运人平台;而对于顺风车、兼职私家车等闲置型网约车而言,运营平台只是交易达成的辅助方,与网约车服务提供者和乘客之间的法律关系微弱,宜定性为非承运人平台^[11]。最后,明确运营公司权责,对网约车平台公司的权利义务作出明确立法规定。

(二)规范执法方式及尺度

一方面,紧抓源头治理。执法部门应充分落实平台的主体责任,督促网约车平台公司强化驾驶员及车辆的准入审核,对平台的违法违规行为进行严管重罚,增加违规成本,从源头上推进网约车合规化进程。另一方面,应重视现代科技和信息技术的利用,加大监督检查力度,将非法运营的网约车平台公司和车辆清退出市场,通过线上线下并举的方式治理网约车非法运营。例如:厦门采用能识别“三证一牌”的执法电子眼镜辅助交通执法;广州启用人工智能技术与卫星定位数据综合分析的“福尔摩斯”执法系统,对违法违规行为精准打击;兰州大力推进非现场执法和信息化移动执法,通过对接交通综合管制系统的相关数据信息,实现执法信息共享和精准打击,提高了执法的科学化、信息化、规范化和精确化。同时,还可以建立网约车监管平台和“智慧公安”等相关部门的大数据共享机制,进行数据碰撞共享,构建大数据研判后台,提升监管执法部门对网约车非法营

运行行为的掌控覆盖、研判预警及精准识别的能力。

(三) 发挥司法规制优势

网约车行业特质决定了应对其进行多主体、多方式的合纵连横规制。对于规制中出现的失灵问题,可通过配置权利、义务和责任的方式解决。以私人诉讼作为法律的有力实施工具,通过司法行为实现对网约车营运活动的规范和指引^[12]。

首先,司法规制有助于弥补行政规制效能之不足。随着网约车运营规模的不断扩大,网约车司乘数量和出行次数显著增加,但因网约车交易的内闭性导致监管部门获取的信息有限,这使得行政规制不能全面满足相关主体权利保障需求。此时权利受侵害方可诉诸法院,要求披露相关交易信息,通过司法程序补偿其受损权益。这种事中救济不仅能最大限度地恢复受损权益,还能威慑潜在的侵害人,预防侵权行为发生^[13]。

其次,司法规制有助于调校平台自我规制实践之偏差。虽然立法明确了网约车平台应承担司机、车辆运营准入的审查责任,并激励和约束平台自觉且充分地履行保障网约车运营安全的相关义务,发挥平台自我规制效能^[14],但网约车驾驶员和车辆的“体量”关乎网约车平台的利润总额及市场份额。这种既是“运动员”又是“裁判员”的双重身份,使得网约车平台不能尽职尽责地依规自制,违法违规运营、损害乘客权益的情况时有发生。而对权利受侵害方在权益恢复的诱因下通过司法程序加以救济,既能实现法律的公平正义,也能促使平台增强自我规制意识,督促平台加大自我规制力度。

最后,司法规制有助于填补网约车法律漏洞。网约车立法在横向上无法囊括网约车运营中的所有问题,在纵向上亦跟不上网约车与时俱进的变化。这意味着网约车司法规制的过程必然面临着相关法律缺位、不周全或不明确的情形。在司法过程中应通过习惯、司法解释、指导性案例、国家政策、权利推定等方法加以弥补,及时回应发展中遭遇的新问题^[15]。

综上,将司法规制作为网约车规制手段能部分弥补行政规制和自律规制的不足,通过对具体案件的标准化处理,在补偿受损权益的同时,也为受监管方提供了有效的解决措施。

(四) 建立健全配套保障措施

网约车法律规制是一项系统工程,需要其他相关配套措施进一步抵消运营中的外部负效应,降低安全风险,协力促进网约车持续健康发展。

一是完备信用法律体系。健全成熟的信用法律体系是信用交易和信用监管的根本保障。虽然《暂行办法》第32条规定了归集网约车平台公司和驾驶员信用记录且纳入全国信用信息共享平台,第36条规定对驾驶员的行政处罚信息要计入驾驶员和网约车平台公司信用记录,但这些规定缺乏具体实施细则。因此,需要对信息征集及共享、信用主体权益保护、信用监管、失信惩戒等问题作出明确规定。通过信用立法强化法律约束,优化信用评价体系,督促网约车运营参与主体守信经营。

二是丰富保险险种。《暂行办法》第17条规定网约车平台应提供营运车辆相关保险,第23条规定网约车平台公司应为乘客提供承运人责任险,但均未进一步明确具体险种或金额,除此之外《暂行办法》再无关于网约车保险的条款,而且以上规定也仅仅停留在政策导向层面,未形成科学的模式和具有实操性的具体规定。目前我国车辆保险依车辆的用途性质分为营运车辆保险和非营运车辆保险。单一的险种类型无法覆盖网约车多样化的运营模式,在司法实践中对私家车从事网约车服务过程中发生的交通事故案件,保险公司是否承担责任认定不一^①。因此,需在保险规制理念的指引下,将大数据和保险结合起来,可引入UBI^②模式,给予险企较大的定价自主权,分类型分阶段分驾驶员进行动态投保,不断丰富我国网约车保险险种^[16]。

四、结语

网约车作为近年来对社会生活产生重大影响的新兴业态,其出现及发展打破了城市传统交通运输市场的格局,加之自身业务模式所具有的新特点,对现有的法律规制体系无疑是一种挑战。面对

① 私家车车主将自用的非运营车辆变为运营网约车,因改变车辆用途而引致危险程度增加造成的损害,保险人应否进行赔偿,学界和实务界存有争议;有的主张被保险人改变了保险合同约定的“家庭自用汽车”用途,致使投保车辆的危险程度显著增加,保险人不承担保险赔偿责任;有的认定保险公司应对危险程度显著增加的通知义务条款负有明确的解释说明义务,否则不发生法律效力;有的则认为应区分网约车的不同使用情形来设定保险公司的不同赔偿方案。

② UBI(Usage-Based Insurance),即使用定价模式车险。该车险以OBD(On Board Diagnostics)系统为桥梁,将车主和保险公司联系起来。用户通过OBD上传信息,保险公司则根据驾驶时间、行驶里程、驾驶行为等相关信息建立数据模型,测试驾驶水平,确定风险因子,分时分段计算保费。

当下我国网约车法律规制中存在的问题,一方面需要去除不当规制,另一方面更需要聚焦网约车重点问题,有针对性地添补有效规制措施。法律的生命力在于与时代的契合和对创新的鼓励,因此网约车法律规制体系的构建和完善也需要与时俱进,通过妥善规制为社会和民众创造福祉。

参考文献:

- [1] 侯登华. “四方协议”下网约车的运营模式及其监管路径[J]. 法学杂志, 2016(12): 68-77
- [2] 方俊. 我国网约车规制困境的法律应对[J]. 苏州大学学报(法学版), 2017(4): 78-91
- [3] 王静. 中国网约车的监管困境及解决[J]. 行政法学研究, 2016(2): 49-59
- [4] 沈福俊. 部门规章为什么没有行政许可设定权——部门规章功能分析[J]. 政治与法律, 2005(6): 74-78
- [5] 张素华, 孙畅. 民法典视野下网约车平台侵权的法律适用[J]. 河北法学, 2020(8): 21-31
- [6] 朱宝丽. 合作监管的兴起与法律挑战[J]. 政法论丛, 2015(4): 137-144
- [7] 李涛. 互联网背景下网约车法律规制研究[M]. 南京: 江苏人民出版社, 2021: 207-208
- [8] 于莹. 共享经济法律规制的进路与策略[J]. 法律适用, 2018(7): 51-59
- [9] 周少华. 法律理性与法律的技术化[J]. 法学论坛, 2012(3): 105-110
- [10] 陈国栋. 网约车地方立法合法性之辨析——以城市道路资源的公共性为视角[J]. 浙江社会科学, 2018(8): 44-53, 156
- [11] 李雅男. 网约车平台法律地位再定位与责任承担[J]. 河北法学, 2018(7): 112-126
- [12] 宋亚辉. 论公共规制中的路径选择[J]. 法商研究, 2012(3): 94-105
- [13] 蒋岩波, 黄娟. 网约车行业规制路径的选择——从行政规制走向合作规制[J]. 江西财经大学学报, 2020(3): 138-147
- [14] 陈越峰. “互联网+”的规制结构——以“网约车”规制为例[J]. 法学家, 2017(1): 17-31, 175-176
- [15] 刘作翔. 司法中弥补法律漏洞的途径及其方法[J]. 法学, 2017(4): 51-60
- [16] 李涛, 王志恒. 我国网约车保险困境及其应对[J]. 河北科技大学学报(社会科学版), 2018(3): 59-63, 70

(责任编辑: 刘 鑫)

The Study on the Predicament and the Way out of the Legal Regulation of Online Car-Hailing in China

LI Tao

(Nanjing Tech University, Nanjing 211816, China)

Abstract: As a representative business form of China's sharing economy, online car-hailing has modernized the traditional travel business form driven by big data and cloud computing technology. Online car-hailing has released many social “dividends” and also changed the way in which order and benefits are allocated. There are many problems and potential safety hazards in operational safety management and product compliance. These problems cannot be effectively solved only by relying on the self-regulation of platforms, which are urgently needed to be regulated by laws and regulations. Therefore, in order to promote the healthy and sustainable development of online car-hailing, it is necessary from the aspects of perfecting the legislation of online car-hailing, standardizing the law enforcement methods and yardsticks, giving full play to the advantages of judicial regulations, and establishing and sounding safeguard supporting measures to construct a legal and regulatory system with Internet thinking and in line with the principle of law.

Key words: online car-hailing; management measures for online car-hailing; legal regulations; sharing economy; Internet thinking