

郴州市交通运输局“以案释法”案例

无资质网约车案例释法

一、案例基本信息采集

案例类型：行政法案例（交通运输执法）

二、案例正文采集

杭某某未取得经营许可擅自从事网约车经营活动案折射常识与法治观念冲突

【案情简介】（不超过 200 字）

2017 年 12 月 28 日 12 时许，苏 L2E89X（蓝）小轿车所有人兼驾驶员杭某某通过本人手机接受滴滴平台派单：从扬中市汇丰河豚馆到扬中市汽车客运站，随后杭某某依单所示驾驶苏 L2E89X 在汇丰河豚馆接了一名乘客并送其至客运站，在该单乘客下车后另一单乘客上车时遭遇扬中市运输管理处执法人员非法营运专项整治检查。事实是杭某某与下车乘客此前并不认识，其利用网络接单且在该趟载客运输中产生了运费，最终却未能出示合法有效营运证件。

【调查与处理】（不超过 200 字）

通过检查询问知苏 L2E89X 车是杭某某于 2016 年 8 月购买注册，使用性质为非营运，被查时并没有取得《网络预约出租汽车

运输证》，而手机显示该单运费为 6.4 元。经调查取证，查明杭某某未签订书面协议就自行下载软件加入滴滴出行平台，通过该平台共跑了 14 单，总计收入 110 元。执法人员依法据实制作了现场笔录、询问笔录、视听资料、调查报告，按程序报批立案、证据登记保存及处理、集体讨论、发通知书、听取陈述申辩、罚款壹万元并责令立即改正。

【法律分析】（不超过 2000 字）

1.常识认为利用互联网实现约车载客目的的车辆就是网约车，而法治观念上网约车全称为网络预约出租汽车，受《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》调整，二者理解上有霄壤之别。一是从种属关系上讲，最上位概念是汽车，受驱动力、车轮数、载重量等限制，次上位概念是出租汽车，受运营标志、车载设备、计价器、顶灯等限制，下位概念是网约车，受车辆条件、服务方式等限制，若常识概念为一大圆，则法治概念仅为其中一点，点外皆为法外。二是从约车方式上讲，自行下载出行软件只是一种单方事实行为，如果没有与获得特别许可之平台公司签订书面协议，则没有形成法律关系，产生不了法律效力，以事实行为代替法律行为，因资质缺位必将受到法律规制。三是从营运关系讲，网约车经营不仅是车辆所有人或驾驶员与平台公司、乘客之间民事法律关系，因其属于许可经营，与行政主体间行政法律关系尤

为明显。具体到本案，当事人杭某某从事载客收费车辆既不是网约车，也不是出租车，甚至不是营运车辆，而是非营运车辆。从法律角度来说，杭某某擅自下载滴滴出行软件，没有与滴滴出行平台公司签订书面劳动合同，其行为不具有合同效力，如此更谈不上申请获得《网络预约出租汽车运输证》与《网络预约出租汽车驾驶员证》，其后果自然不受法律保护。

2.常识认为未取得经营许可擅自从事网约车经营活动主体应是平台公司，不应是车辆所有人或驾驶员，而法治观念上该主体包括平台公司、车辆（所有人）、驾驶员。一是从法律上来说，依据《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》第六条、第十三条、第十五条，《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》都必须依申请获核准后方能取得，故平台公司、车辆所有人、驾驶员皆成为许可申请人主体，且交通运输部 2017 年 7 月 31 日出台之交法函〔2017〕564 号文亦明确作出“未取得《网络预约出租汽车经营许可证》的经营者、未取得《网络预约出租汽车运输证》的车辆、未取得《网络预约出租汽车驾驶员证》的驾驶员擅自从事或者变相从事网约车经营活动的，均适用《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》第三十四条第（一）项规定”立法解释。二是从法理上来说，网约车经营者平台公司须具有企业法人资

格，实行公司化经营，加入平台公司之车辆所有人、驾驶员与其构成劳动合同关系，身份上对平台公司具有从属性和依附性，既然平台公司须经许可，则车辆所有人、驾驶员作为其职工自然应经许可方可从事平台公司业务。三是从法律逻辑上来说，平台公司如果是合法主体，客观行为合法，与车辆所有人、驾驶员又不存在劳动合同关系，则后者之非法责任要求由其承担明显缺乏法律上之因果关系，既不符合过错责任原则，也不符合无过错责任原则。具体到本案，当事人杭某某既是非营运车辆苏 L2E89X 车所有人，也是该车驾驶员，且其与滴滴出行平台公司并未签订书面劳动合同却从事载客收费行为，故其理应适用《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》第三十四条第（一）项之规定，成为未取得经营许可擅自从事网约车经营活动主体。

3.常识认为无资质网约车比正规出租车价格更低、服务更好，更加便民，更受市场欢迎肯定，存在即为合理，而法治观念上认为合理不一定合法，正规出租车出具发票确认了运输合同，车载装备保障了服务质量和视听资料证据取得，运营标志和顶灯确保群众监督下物证、人证易得，驾驶员拥有从业资格证对保证乘客生命安全更有说服力，乘客人身意外保险费缴纳避免了交通事故下对乘客二次伤害，简言之就是乘坐合法车辆生命更安全，财产更安全，权益更安全。另，价格受供求关系影响，服务受市

场地位左右，所以，仅从方便、便宜等眼前急切利益出发作简单价值判断意义不大且存有潜在风险。具体到本案，当事人杭某某与平台公司无劳动合同，给乘客未缴纳人身保险，加之其车辆非营运性质，运输合同成立及效力存在诸多不确定因素，一旦发生交通事故，对乘客而言，其请求侵权责任赔偿主体范围和能力明显要小于正规出租车上乘客；对杭某某自身来说，如其与保险公司签订之合法有效合同明确约定，投保之家庭自用车不能从事营运活动，则其非法营运造成事故之损失，如伤者医疗费、修车费、鉴定费等，保险公司有权拒绝赔偿，法院一般不予支持其赔付请求，故无论对当事人还是对乘客，都是两败俱伤结局。

此外，本案凸显之常识与法治观念冲突还体现在：常识认为法不禁止皆可为，而法治观念上表述则是：对行政主体来说，法无授权不可为；就行政相对人而言，才是法不禁止皆可为。常识认为不知法即不存在违法，而法治意义上则是你知或者不知，法就在那里，符合行为要件，承担法律责任，不重不轻。等等。

【典型意义】（不超过 600 字）

杭某某未取得经营许可擅自从事网约车经营活动案是扬中市运输管理处开启新一轮非法营运专项整治的成果之一，也是《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》施行以来查处无资质网约车较为成熟的案例，该案典型意义在于：一是实现了宣传

网约车管理法规，引导互联网共享经济健康发展查处目的。无资质网约车因其便民赢得了乘客广泛支持，扬中市无资质网约车第一案经媒体报道后引发了争议甚至是一边倒同情潮，至本案，经过对立统一辨析安全与便民分合利弊后，有效引导了舆论走向，无论是当事人还是网民，都已经明显消除了对抗抵触情绪，能理性认同无资质网约车违法性与危险性。二是形成了“一望二问三查四分离五取证六强制”无资质网约车查处工作法，为今后查处工作全面展开与常态化确立了程序基础和逻辑前提。无资质网约车查处，理论上虽然有了专门法规可依，但实际行动却无操作指南借鉴，即使事前学习观摩周边做法、细致研讨网约车法规、反复揣摩各地案例、实地模拟网约车经营行为、成立领导小组等，起初也不免如履薄冰、顾此失彼，六步法形成于实践中，必将经受住考验并日益完善。三是体现了以案释法既是合力之流又是张力之源理念，其手段是执法者及时普遍宣传，其目的是市民理解支持。本案之典型建立在无数前案探索基础之上，并为后案不断成熟作铺垫，以案释法不止于案，释法明理不止于法，良好连锁效应前提应是依法行政意志坚定，为民服务意识明确，边实践边总结，边宣传边扩展。