

李朋诉中国太平洋财产保险股份有限公司北京分公司财产保险合同纠纷案

审理法院：北京市第三中级人民法院

案号：（2018）京03民终2038号

案由：财产保险合同纠纷

裁判日期：2018年03月14日

北京市第三中级人民法院

民事

（2018）京03民终2038号

编写人

北京市第三中级人民法院 史智军

问题提示

网约车及顺风车之保险免责条款的适用规则

案件索引

2017-11-29 | 北京市通州区人民法院 | 一审 | （2017）京0112民初30683号 |

2018-03-15 | 北京市第三中级人民法院 | 二审 | （2018）京03民终2038号 |

裁判要旨

顺风车是以分摊出行成本或免费互助为目的的共享出行方式，与具有经营性质的网约车存在本质区别。驾驶员利用家用车从事顺风车服务并不属于改变车辆使用性质的行为，如在此过程中发生事故，保险公司不得以车辆使用性质改变导致危险程度显著增加为由拒赔。即使该车辆曾存在网约车行为，但在不具有持续性、频繁性等特征的前提下，该行为亦不构成减轻保险

公司赔偿责任的理由。

关键词

民事 网约车 顺风车 使用性质 危险程度 免责条款

基本案情

原告（被上诉人）李朋诉称：2016年11月28日，李朋在中国太平洋财产保险股份有限公司北京分公司（以下简称太平洋保险北京分公司）投保机动车交强险及商业险。2017年7月19日，李朋驾车至通州区时，与护栏发生碰撞，造成车辆及护栏损坏，经认定为单方责任事故，车辆损坏已达报废程度。因保险公司拒绝赔付，故诉至法院，请求判令：太平洋保险北京分公司赔偿李朋机动车损失费用61 646元，损坏公路设施费用3600元。

被告（上诉人）太平洋保险北京分公司辩称：车辆投保时登记为家庭用车，但事故发生时却用于网约车，李朋擅自改变车辆使用性质，导致车辆危险程度显著增加且未向保险公司履行通知义务，故拒赔理赔。

法院经审理查明，2016年11月23日，李朋向太平洋保险北京分公司投保。后太平洋保险北京分公司向李朋出具机动车交通事故责任强制保险单及神行车保机动车保险单，保险单显示：被保险人为李朋，车辆使用性质为家庭自用车，保险期间自2016年12月3日至2017年12月2日。神行车保机动车保险单承保险别包括，机动车损失险保险金额/赔偿限额为61 646元，第三者责任险保险金额/赔偿限额为30万元，不计免赔等。后附中国保险行业协会机动车综合商业保险示范条款，其中关于保险责任免除部分包括如下内容：被保险机动车被转让、改装、加装或改变使用性质等，被保险人、受让人未及时通知保险人，且因转让、改装、加装或改变使用性质等导致被保险机动车危险程度显著增加。

2017年7月19日，李朋驾驶车辆自北京市返回住处三河市，通过“滴滴平台”接顺风车单，运行过程中，车辆与路中心护栏接触，造成车辆损坏，无人伤。交通事故认定书确定为单方责任事故。同日，李朋向通州公路分局交纳损坏公路设施费用3600元。后李朋向保险公司提出索赔申请，但遭拒赔，保险公司认为李朋从事顺风车改变了车辆使用性质导致危险程度显著增加，属于条款的责任免除。

经法院调查，涉诉车辆于2009年12月7日在平台注册快车，但无绑定司机；通过李朋身份证号码查询，该司机于2015年6月入职，绑定手机号码，无绑定车辆；该手机号码自2016年9月至2017年9月期间，共接快车单8单：2016年11月及12月各2单，2017年4月1单，2017年7月3单；该手机号码于2015年6月在顺风车平台注册，自2016年9月至2017年9月间，共接单315单，日均不到一单。双方均认可对涉案车辆做推定全损处理。

裁判结果

北京市通州区人民法院于2017年11月29日作出(2017)京0112民初30683号民事判决：一、中国太平洋财产保险股份有限公司北京分公司赔偿李朋机动车损失费用61646元，于本判决生效之日起七日内付清；二、中国太平洋财产保险股份有限公司北京分公司赔偿李朋损害公路设施费用3600元，于本判决生效之日起七日内付清。

宣判后，太平洋保险北京分公司提出上诉。北京市第三中级人民法院于2018年3月15日作出(2018)京03民终2038号民事判决，驳回上诉，维持原判。

法院认为

法院生效判决认为：关于网约车与顺风车的概念区别，首先，交通运输部等七部委颁布的《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》）第二条规定：“从事网络预约出租汽车（以下简称网约车）经营服务，应当遵守本办法。本办法所称网约车经营服务，是指以互联网技术为依托构建服务平台，整合供需信息，使用符合条件的车辆和驾驶员，提供非巡游的预约出租汽车服务的经营活动。”故此，网约车是网络预约出租汽车的简称。其次，《暂行办法》第三十八条规定：“私人小客车合乘，也称为拼车、顺风车，按城市人民政府有关规定执行”。故顺风车与网约车并非同一概念，且上述行政规章规制的对象仅限于网约车。2016年12月，《北京市私人小客车合乘出行指导意见》（以下简称《指导意见》）颁布，其第一条规定：“私人小客车合乘，也称为拼车、顺风车，是由合乘服务提供者事先发布出行信息，出行线路相同的人选择乘坐驾驶员的小客车、分摊合乘部分的出行成本（燃料费和通行费）或免费互助的共享出行方式。”第二条规定：“合乘出行作为驾驶员、合乘者及合乘信息服务平台各方自愿的、不以盈利为目的民事行为，相关责任义务按照有关法律法规的规定由合乘各方自行承担”。综上，可知网约车与顺风车概念不同，行政规制范围内网约车的本质依然是出

租汽车，其目的在于营运；相比较而言，顺风车的目的在于互助，并非营运，无需办理车辆使用性质的变更。

关于李朋的行为界定，李朋在信息服务平台上注册了顺风车，其提前发布的路线与其出行线路相近，事故发生时，李朋所提供的顺风车服务是其在当天的第一次接单，亦未有证据显示李朋曾向乘客承诺或收取过超出平台计算标准费用。故应将李朋驾车运送搭乘者的行为界定为顺风车。

关于太平洋保险北京分公司对李朋的财产损失是否应承担赔偿责任。依合同约定，保险公司免责的基础是：被保险机动车改变使用性质，被保险人未及时通知保险人，且因改变使用性质导致被保险机动车危险程度显著增加。然李朋驾驶的车辆在事故发生时并未用于网约车，而是用于顺风车，李朋并未改变车辆的使用性质。此外，再参考《指导意见》的规定，合乘行为是以车主正常出行路线和常规使用车辆为基础，并不会因此而导致车辆的危险程度显著增加。故保险公司应当对李朋因交通事故导致的损失承担赔偿责任。最后，关于李朋曾从事的“快车”行为，因李朋从事“快车”接单行为的数量极少，且涉诉事故亦发生在顺风车运行之中，故综合上述因素和保险公司的举证情况，应当认为“快车单”的存在不足以导致本案形成车辆使用性质改变及车辆危险程度显著增加的结论。

案例评析

本案是因顺风车和网约车行为的组合而引发的财产保险合同纠纷，争议焦点是顺风车行为及网约车经历是否属于改变车辆使用性质且导致危险程度显著增加的情形，进而再判断保险公司能否免责。网约车是近年出现的新服务业态，其特点是车辆与互联网深度融合；顺风车虽由来已久，然因互联网的介入，其概念也已注入新的因素。较之于传统，当下的网约车和顺风车呈现出两个特征：家庭自用汽车（以下简称家用车）借助于网络平台成为主力；大量网约车及顺风车的相关保险依然为家用型。在此背景下，恰如本案，如果网约车、顺风车在运行中出现事故，与车辆使用性质相关的免责条款能否适用时常成为争议焦点，亦因其情形复杂成为法院审理的难点。

一、困境：车辆使用性质与危险程度显著增加的判断难题

网约车和顺风车的概念区分，不仅有助于车辆使用性质的判断，亦涉及到保险免责条款能

否适用，故其成为了此类案件需要明确的基本前提。

（一）理论前提——网约车、顺风车与保险免责条款的关系

1. 网约车与顺风车的概念区分。如果仅从字面和常规性认知角度分析，通过网络预约的车辆包括顺风车都可称为网约车。然立足于我国当下语境，结合行政监管的对象范畴，可知网约车与顺风车并非同一概念，且两者的差异亦是造成保险免责条款区别适用的前提。

（1）网约车概念。作为一项新兴事物，我国网约车的概念“自发”于民间，“成型”于规章。2016年7月，交通运输部等七部委颁布的《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》）第二条规定：“从事网络预约出租汽车（以下简称网约车）经营服务，应当遵守本办法。本办法所称网约车经营服务，是指以互联网技术为依托构建服务平台，整合供需信息，使用符合条件的车辆和驾驶员，提供非巡游的预约出租汽车服务的经营活动。”第十三条规定：“服务所在地出租汽车行政主管部门依车辆所有人或网约车平台公司申请，按第十二条规定的条件审核后，对符合条件并登记为预约出租客运的车辆，发放《网络预约出租汽车运输证》”，故此，我国现有语境下的“网约车”是网络预约出租汽车的简称，且因具有经营性而需车辆所有人依照程序办理相关证照。

（2）顺风车概念。顺风车虽大多也借助于互联网产生，然《暂行办法》将其与网约车进行了概念性切分，《暂行办法》第三十八条规定：“私人小客车合乘，也称为拼车、顺风车，按城市人民政府有关规定执行”。可见上述规章仅适用于网约车，顺风车当由城市人民政府管理。在此基础上，北京、上海、天津等地政府陆续出台相关规定。如《北京市私人小客车合乘出行指导意见》，其第一条规定：“私人小客车合乘，也称为拼车、顺风车，是由合乘服务提供者事先发布出行信息，出行线路相同的人选择乘坐驾驶员的小客车、分摊合乘部分的出行成本（燃料费和通行费）或免费互助的共享出行方式”；第二条规定：“合乘出行作为驾驶员、合乘者及合乘信息服务平台各方自愿的、不以盈利为目的民事行为，相关责任义务按照有关法律法规的规定由合乘各方自行承担”。

梳理各地政府出台的规定，顺风车的特征基本相同：其一是驾驶员事先发布出行信息；其二是驾驶员与合乘者分摊出行成本；其三是不具有盈利性。然对于车辆每天可以“接单”的次数，有的未限定，有的则限定两到四次不等。

综上，可知网约车与顺风车概念不同，行政规制视野下网约车的本质依然是出租车，需依程序登记为“预约出租客运”；而顺风车的目的在于互助，并非营运，故车辆使用性质并未改变。

2. 网约车与顺风车的保险免责条款不同。因网约车和顺风车在用途、目的等方面均存差异，故在保险理赔特别是免责条款适用层面，亦有区别。

(1) 车辆使用性质与保险免责条款的关系。车辆险种存在交强险和商业险之分，而因网约车、顺风车行为引发的免责争议主要出现在商业险当中。依合同的基本原理，保险公司可依法定或约定事由而免责，“保险标的危险程度显著增加”便是理由之一。

就法定事由而言，我国《保险法》第五十二条规定：“在合同有效期内，保险标的的危险程度显著增加的，被保险人应当按照合同约定及时通知保险人，保险人可以按照合同约定增加保险费或者解除合同。……被保险人未履行前款规定的通知义务的，因保险标的的危险程度显著增加而发生的保险事故，保险人不承担赔偿保险金的责任”；就约定事由而言，保险合同时常附带的《中国保险行业协会机动车综合商业保险示范条款》（以下简称《示范条款》）中关于责任免除的条款包括：“被保险机动车被转让、改装、加装或改变使用性质等，被保险人、受让人未及时通知保险人，且因转让、改装、加装或改变使用性质等导致被保险机动车危险程度显著增加”，即对于危险程度显著增加的原因进行了细化。

保险标的危险程度显著增加的标准如何确定，理论界存在争议。多数观点认为应包括三大要素：重要性、持续性以及未被估价性。[1]其一，重要性，并非所有情形下的危险增加都属重要性危险增加，只有那些足以导致保险人提高费率或终止保险合同的危险才可归入上述类别。[2]其二，持续性，若危险状况只是一时改变而后消失又回复原状，则不属危险增加。其三，未被估价性，即发生在保险期间的危险增加是保险人在订立合同时未曾估计或未曾预料的情况。[3]具体到实务界，虽也曾对上述标准存在分歧，然2018年7月31日公布的《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国保险法〉若干问题的解释（四）》对此进行了明确，其判断原则与学界多数观点基本一致。依据该解释第四条的规定，认定是否构成“危险程度显著增加”时，应综合考虑以下因素：保险标的用途和使用范围的改变；保险标的所处环境的变化；保险标的因改装等原因引起的变化；保险标的使用人或者管理人的改变；危险程度增加持续的时间；其他可能导致危险程度显著增加的因素。此外，保险标的危险程度虽然增加，但增加的危险属于保险合同订立时保险人预见或者应当预见的保险合同承保范围的，不构成危险程度显著增加。

以上述分析为基础，再来考察车辆性质与保费之间的关系。概括而言，我国保险业将车辆的使用性质大致分为八种（不含特种类）：家庭自用、非营业企业、非营业个人、营业货运、营业出租租赁、营业公路客运、营业城市公交、非营业党政机关事业团体。针对不同类型车辆，保险公司设置了差异费率，营业性车辆的保险费率远大于家用车，究其原因，在于保险公司依据大数据测算，判断出营业性车辆的风险程度远大于家用车，出险概率自然也就增大。投保人是否告知将车辆用于营业，将直接影响保险费率的高低，故此，如果家用车从事了职业化营运，此种改变带来的危险则具有重要性、持续性及未被估价性，属于危险程度显著增加。

（2）网约车、顺风车与保险免责条款的关系。结合上文，从理论层面而言，“性质纯粹”的职业网约车和顺风车之理赔规则相对清晰。首先，网约车属于出租车范畴，危险程度较大，故投保费率较高；顺风车依然属于家庭自用，危险程度未显著增加，故保险费率与家用车一致。其次，家用车从事职业性的网约车服务，属于使用性质变更，如怠于通知，则保险公司可对相应事故免赔；如家用车从事顺风车服务，使用性质并未改变，保险公司不得以此为由拒绝理赔。

理论层面的理赔规则虽相对清晰，然实践中的网约车和顺风车却缺乏性质的“纯粹性”，故此，当事故发生后，时常会因车辆用途的多样性导致其性质界定出现诸多困境。

（二）实践困境——车辆使用性质和因果关系的认定

1. 车辆使用性质的认定困境。依照《示范条款》的内容，保险公司免责的条件之一是车辆使用性质改变且导致危险程度显著增加，故使用性质的确定便成了基本前提。该问题之所以成为难点，与网约车在现实中的复杂情况相关，目前从事网约车的驾驶员存在兼职和专职之分，且网约车缺乏普遍的行政登记，以家用车的身份隐性地活跃在市场。

在此背景下，再来判断车辆的使用性质，从行政登记的角度分析，使用性质可分为营业车辆和非营业车辆；从行为性质的角度分析，车辆的运送过程可分为营业行为和非营业行为。所以，如果家用车已登记为“预约出租客运”，其本身属性已经变化，本文所探讨的理赔困境便不存在。然实践中的问题恰恰在于从事网约车行为的车辆并未进行变更登记，进而导致如下困境的产生：车辆运送行为性质与车辆使用性质之间是何种关系？下面就网约车和顺风车分别分析。

其一，关于网约车，如上文所述，需判断车辆使用性质和网约车行为之间的关系，具体言

之：家用车从事了几次网约车行为就属于改变了使用性质，“次数”标准如何确定？此外，如果能够以次数作为使用性质改变的标准，那么在顺风车事故中，保险公司能否以车辆曾从事过一次网约车为由主张免责？对于上述问题，实践中存在独立判断说和经历判断说两种观点，前者坚持以出现事故时的运送行为单独判断车辆的使用性质；后者认为只要家用车曾经从事过网约车行为，就属于改变了使用性质，即使以后在自用过程中出现了事故，保险公司也可拒赔。[4]

其二，关于顺风车，多地政府规定中的判断要件主要包括：驾驶员提前发布行程；合乘各方分摊出行成本；车辆每天“接单”不超过规定次数。因网络平台在程序上的设计原因，驾驶员提前发布行程已是基本前提，故该要件一般不会引发争议，然其他两个要件则会成为顺风车判断的难题。首先，关于车费，一般是由网络平台自动生成并推送给各方，如果超过了成本费用，能否认定改变了顺风车性质？其次，关于接单次数，如果车辆接单超过了地方规定的次数，是否足以影响审判机关对于顺风车性质的认定？对上述问题，实践中不乏分歧。有观点坚持严格的费用和次数认定标准，如裁判者认为车辆接单的次数达到三次，则已不符合顺路搭乘的目的，构成了保险公司的拒赔理由。[5]亦有观点认为，接单的次数与顺风车性质无关。[6]

2. 因果关系的认定困境。实践中，恰如本文所涉案例，同一车辆上的网约车和顺风车行为都可能存在且复杂组合，由此带来的另一个困境反映在车辆使用性质、危险程度显著增加与事故的因果关系认定层面。从行为组合角度分析，家用车身上大致会发生三种情形：第一种是顺风车经历+网约车事故，即长期从事顺风车，然在偶尔的网约车运行中发生事故；第二种是网约车经历+顺风车事故，即家用车长期或偶尔从事网约车，然在偶尔的顺风车运行中发生事故；第三种是顺风车外观+条件性突破，即表面上符合顺风车特征，然违反了地方规定中关于车费计算和接单次数的标准。

在前两种情形中，保险公司能否以《示范条款》约定的内容免责，都涉及到“一个性质和两个因果关系的判断”，即车辆使用性质的改变如何判断，是否需要区分行为性质与属性性质？车辆使用性质的改变是否必然导致危险程度显著增加？退一步而言，即使使用性质的改变等同于危险程度显著增加，那么该种增加是否必然导致事故发生？在第三种情形中，如果家用车突破接单次数和车费限制条件能够成为保险公司的免责理由，将会带来如下疑问：在驾驶员以家用车的常规路线顺路搭乘他人时，接单次数、费用高低与危险程度显著增加之间存在何种

因果关系？

上述问题在实践中都缺乏统一性答案，由此不仅给裁判尺度的统一造成障碍，亦在一定程度上限制了网约车的发展。

（三）关于本案的相关评析

本案审理中，笔者梳理了类似案例，发现大都存在两个问题：概念模糊和经历回避。所谓概念模糊，是指部分案例中并未区分网约车和顺风车，而是笼统认为只要通过打车软件“接单”都属网约车，进而认定车辆使用性质改变而被保险人怠于履行通知义务，故保险公司有权拒赔。所谓经历回避，是指事故虽出现在顺风车运行中，然该车曾长期或偶尔从事的网约车经历对于车辆使用性质及保险理赔是否产生影响，多数案件中的裁判者并未回应。纵观本案，首先，一、二审法院都明确了李朋从事的是顺风车行为，不同于网约车。其次，关于车辆使用经历对于理赔的影响，一、二审的结论虽趋于一致，然对于经历的性质认定却存在区别。一审法院的逻辑推演如下：对于家用车而言，曾经的网约车经历足以导致其危险程度显著增加，故被保险人应履行通知义务；但因本次事故发生在顺风车行为中，顺风车并未导致车辆危险程度显著增加，故保险公司不能免责。

二审法院采取了与一审不同的逻辑思考：依合同约定和保险公司的抗辩理由，保险公司免责的前提是被保险人改变车辆使用性质且导致危险程度显著增加；然少量网约车经历不足以从属性的角度得出使用性质改变的结论，亦不构成保险公司理赔义务的减轻。此外，就使用性质而言，应结合具体行为独立评价，即顺风车行为并未改变车辆使用性质进而无需再考察是否导致危险程度显著增加的要件。一、二审法院对于上述问题的认识差异，反映的恰恰是网约车面临的上述困境。

二、突破：以独立行为和事故期间界定使用性质和因果关系

（一）车辆使用性质的界定

1. 以独立行为界定车辆使用性质。关于车辆的使用性质，如上所述，存在着独立判断说和经历判断说两种观点。笔者认为，经历判断说看似全面，却缺乏操作的可能性。具体而言，如果将曾经的网约车经历认定属于改变车辆使用性质，必然会存在“次数”的确定标准，即从事

过几次网约车行为就可作出上述认定，依据何在？上述问题难以作答且会将下一步因果关系的判断拖入困境，即网约车行为次数与危险程度显著增加的关系又如何确定，是一次网约车行为即可还是需要数次才能确定？笔者曾询问数家鉴定机构，均无法就网约车行为次数与危险程度显著增加之间的因果关系进行鉴定。故此，如果以行为次数作为车辆使用性质及危险程度显著增加的判断标准，则主观色彩过于浓厚，缺乏说服力。

在此前提下，面对统一裁判尺度的实践需求，笔者认为相对妥当的突破路径是结合“独立行为”和具体时间范围判断车辆的使用性质：以事故发生时的车辆行为作为标准，如果是顺风车，则未改变车辆使用性质，以此作为考察理赔规则的基础；如果是网约车，则改变了车辆使用性质，以此作为确定因果关系的前提。

2. 以运行线路考察顺风车性质。对于顺风车的认定，存在行政和司法两个视角。就行政机关而言，因其负有监管之责，故常以地方规定中的接单次数、价格作为顺风车是否应受处罚的基础，然此并不能成为司法否定顺风车的要件。从司法的视角分析，对于顺风车的判断不仅需坚持本质性要件，亦需结合《保险法》的规范确定“违规”的顺风车是否足以导致保险公司免责。所谓“顺风”，是指驾驶员在驾车自用的过程中“顺着运行线路”运送了其他同路者，故“顺路”是顺风车的本质特征。多个国家之所以鼓励此种方式，原因在于其有利于缓解交通、节约能源。就运行次数而言，其与顺风车的本质无关，因为每个人的生活轨迹不可能永远是上下班，尚会存在其他事务，而在处理这些事务的过程中，顺路运送其他乘客当然也符合上述“鼓励性原因”。基于相似理由，在符合“顺路”本质时，驾驶员收取的费用高低当然也不构成否定顺风车性质的依据。再进一步分析，无论依据《保险法》还是《示范条款》，保险公司拒赔的原因在于标的物危险程度显著增加，如果车辆违反了接单次数或车费的规定，可能成为行政处罚的理由，然因其依然符合顺路的本质，危险程度并未显著增加，故不能成为保险公司的拒赔理由。

（二）因果关系的界定

在以独立行为评价车辆的使用性质之后，尚需考察两个因果关系。其一是使用性质的改变与危险程度显著增加之间的因果关系，其二是危险程度显著增加与事故发生之间的因果关系。如上文所述，该两个因果关系无法通过鉴定得出，唯有结合具体情况加以确定。

其一，网约车经历+顺风车事故。网约车驾驶员多为兼职，网约车行为次数与危险程度显著增加之间的因果关系，又缺乏“客观性”标准。退一步而言，即使能够以次数为标准认定网约车经历导致了危险程度显著增加，那么当事故发生于家庭自用时段，也难以判断危险程度显著增加与事故之间是否存在因果关系。故此，笔者建议尝试如下逻辑判断：首先，以事故发生时为基点，以行为性质为基础，对因果关系进行判断。如果是顺风车，则因使用性质未变，进而也就无法得出因车辆危险程度显著增加而导致事故发生的结论；其次，结合重要性、持续性和未被估价性的特征，对曾经的网约车经历作出评价，虽然判断结果无法与事故之间搭建因果关系，但结合权利义务对等的民法原理，可将频繁、持续性的网约车经历作为酌减保险公司理赔数额的基础。

其二，顺风车经历+网约车事故。客观而言，保险公司之所以确定营业性车辆的保费高于家用车，原因在于从大数据的测算结果分析，营业车辆的路程、路况等因素都比家用车复杂，其出现事故的概率也大于家用车，所以，某种程度上，“危险程度显著增加”的结论具有概率测算的特征，如果网约车运行中出现了事故，也就成为了营业车辆事故概率的计算来源，且从反面言之，如果驾驶员未从事该次网约车行为，则可避免该次事故。故此，笔者认为该情形下的因果关系判断相对简单：网约车行为改变了车辆的使用性质，而事故的发生将危险程度显著增加的概率性判断变成了现实，故此，使用性质、危险程度显著增加、事故三者之间的两个因果关系得以确立。

（三）关于本案的评析

本案中，事故发生在李朋从事顺风车行为时，依上文的判断逻辑，保险公司难以以车辆使用性质改变为由拒赔。至于曾存在的网约车经历是否构成保险公司减轻责任的基础，需结合该经历是否具有持续性、频繁性等因素分析。本案中，结合证据和李朋的自认，可知涉诉车辆在过去的保险年度内大致从事过四次网约车行为，并不具有长期性，也未曾在网约车行为中出现事故，故其难以成为保险公司减轻理赔责任的基础。

三、再反思：保险种类的回应与网络平台的监管

（一）根本性路径——保险种类的回应

1. 域外的经验借鉴。网约车在西方国家产生之初，同样面临保险的难题，故其解决方式对

我国具有一定的借鉴意义。

美国：根据加州第 2293 号法案的要求，网络公司与私家车主均有强制投保之义务，在网约车的等待期、迎接期与载客期分别投保不同险种的保险，对于前述保险，网络公司均可与私家车主以书面协议商定在法定保险金额内的各自投保额度。美国私家车保险单中规定，车辆做商用时，保险公司不赔偿，但为了避免纠纷，如经营网约车的 uber 公司要求所有司机在私家车险外购买辅助保险，当 uber 功能关闭时，由私家车保单承保，当 uber 功能打开时，则开启保额较高的保险，乘客离开后，保险又回到私家车保单承保。[7]

英国：网络平台公司与司机均有投保义务，网约车保险主要分为两类，一是平台公司需购买保险金额为 500 万英镑的公共责任险，以应对责任风险和交通安全事件；二是网约车司机在营运前需要购买有偿租车保险，该保险承保范围较广，不仅包括司机与乘客的安全，还包括车辆的安全。[8]

2. 我国保险种类的设计。关于保险，《暂行办法》中只是笼统性规定了“网约车平台公司应当依法纳税，为乘客购买承运人责任险等相关保险”。就行政监管而言，合法的网约车需具有营运车辆的相关保险。然当下的网络平台上接入的大多数都是家用车，且未办理“网络预约出租汽车运输证”，诸多网约车背负的依然是家用车保险。在此前提下，如果依然固守家用车保险和出租车保险的“对立式”划分，不仅无助于风险的分担，亦会对网约车的良性发展造成阻碍。故此，借鉴他国的保险模式，我国应及时设计出专门针对网约车的保险种类，并可尝试将网约车的行政监管与网约车保险区分开来，即如果网约车未履行登记程序，其应接受相应的行政处罚，然并不影响其购买网约车保险，从而达到增强风险分担能力的目的。此外，也可最大限度地避免网约车置“营运型保险”于不顾，“携带”家用车保险从事网约车行为。关于网约车的保险品种，如保费过低则保险公司缺乏动力，如保费过高则难以得到推行，故尚需保险公司在充分考虑网约车的全职与兼职、自用与营业等现实因素的基础上科学设计。

（二）监管性措施——网络平台的责任确定

网约车的出现与网络平台密不可分，作为运行方，网络平台对于接入车辆的审核具有重要的话语权。实践中，网络平台之所以对“营运性”保险疏于审核，主要原因在于家用车司机对于成本很高的“营运型”保险的抗拒，如网络平台强制审核上述保险，其结果可能导致网约车

数量急剧减少，进而将网络平台便利、低廉的成本优势消除。故此，笔者认为，在保险种类丰富的前提下，解决理赔困境的另一个途径是通过立法加强对网络平台的监管。

首先是审查责任，即网络平台对于接入的车辆负有严格的审查义务，其内容之一当包括网约车保险，对于未投相应保险的车辆，应拒绝接入，擅自接纳的平台，当由行政主管部门予以处罚。

其次是投保责任，网络平台作为“媒介沟通”方，其所从事的亦是营利行为，且现有的规章将其定义为“承运人”角色，故如果将意外事故的责任完全交由家用车险方承担则有违公平，故借鉴他国经验，网络平台也应履行一定的投保义务，以公众责任险或其他险种的方式分担网约车运行中发生的风险。

再次是分担责任，除却行为人故意之外，对因保险缺乏或网约车行为导致保险公司拒赔而产生的损失，投保义务人或被保险人和网络平台均负有一定的责任，在各方“逐利”的目的下，该损失亦当在网络平台和投保义务人或被保险人之间依比例进行分担。究其目的，在于强化网络平台对入门车辆的审核义务和动力。

作为科技发展的伴随事物，网约车及顺风车的出现具有着积极的意义，而关乎个人和公共安全的车辆保险能否得到妥当解决，无疑会影响到网约车和顺风车的发展方向。故此，虽可在理清车辆使用性质、危险程度显著增加、事故发生等因素的基础上，对保险免责条款的适用困境找寻出迎合现实的突破路径，然如何在保险种类的设计和监管层面明确规则，才是解决问题的根本性措施。

相关法条

《中华人民共和国保险法》第二十三条第一款 保险人收到被保险人或者受益人的赔偿或者给付保险金的请求后，应当及时作出核定；对属于保险责任的，在与被保险人或者受益人达成有关赔偿或者给付保险金额的协议后十日内，履行赔偿或者给付保险金义务。保险合同对保险金额及赔偿或者给付期限有约定的，保险人应当依照保险合同的约定，履行赔偿或者给付保险金义务。

第五十二条 在合同有效期内，保险标的的危险程度显著增加的，被保险人应当按照合同

约定及时通知保险人，保险人可以按照合同约定增加保险费或者解除合同。保险人解除合同的，应当将已收取的保险费，按照合同约定扣除自保险责任开始之日起至合同解除之日止应收的部分后，退还投保人。被保险人未履行前款规定的通知义务的，因保险标的的危险程度显著增加而发生的保险事故，保险人不承担赔偿保险金的责任。

审判人员

一审法院合议庭成员：熊伟 刘文 贾国禄

二审法院合议庭成员：孙京 蒋巍 史智军