

分类号 \_\_\_\_\_  
UDC \_\_\_\_\_

密级 \_\_\_\_\_  
编号 10741



# 硕士学位论文

论文题目 我国交通型共享经济平台运营法律规制研究

研究生姓名: 暴润发

指导教师姓名、职称: 张桂芝 教授

学科、专业名称: 法学 经济法学

研究方向: 市场规制法

提交日期: 2021年5月30日

## 独创性声明

本人声明所呈交的论文是我个人在导师指导下进行的研究工作及取得的研究成果。尽我所知，除了文中特别加以标注和致谢的地方外，论文中不包含其他人已经发表或撰写过的研究成果。与我一同工作的同志对本研究所做的任何贡献均已在论文中作了明确的说明并表示了谢意。

学位论文作者签名： 慕润发 签字日期： 2021.5.30

导师签名： 张桂芝 签字日期： 2021.5.30

## 关于论文使用授权的说明

本人完全了解学校关于保留、使用学位论文的各项规定，同意（选择“同意”/“不同意”）以下事项：

1. 学校有权保留本论文的复印件和磁盘，允许论文被查阅和借阅，可以采用影印、缩印或扫描等复制手段保存、汇编学位论文；

2. 学校有权将本人的学位论文提交至清华大学“中国学术期刊（光盘版）电子杂志社”用于出版和编入 CNKI《中国知识资源总库》或其他同类数据库，传播本学位论文的全部或部分内容。

学位论文作者签名： 慕润发 签字日期： 2021.5.30

导师签名： 张桂芝 签字日期： 2021.5.30

# **Research on the legal regulation of transportation sharing economy platform operation in China**

Candidate : Bao Runfa

Supervisor: Zhang Guizhi

## 摘 要

共享经济作为一种经济的新业态,利用互联网技术、定位技术、大数据收集整理等技术的发展和共享经济平台的出现,这样的新型经济模式正在蓬勃发展。按照消费者需求及功能特征进行划分,笔者选择具有代表性的,交通型共享经济平台运营中的法律问题进行研究分析。交通型共享经济平台运营模式符合绿色发展理念的特征与可持续发展理念相契合,是当下人们广泛参与最多的一种经济形式,同时也带来了一些问题,引起了社会的关注。交通型共享经济平台的法律关系与传统交通运输的法律关系存在差异,导致无法使用传统经济的法律制度有效规制交通型共享经济平台运营。新制定的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》中明确提到要大力发展平台经济,鼓励引导其健康发展。现有研究多集中在交通型共享经济平台的某种单个平台运营模式,没有着眼于一个行业背景对这个共享经济平台运营的法律制度进行反思,本文着力于交通出行共享经济平台运营的法律问题研究,具有一定的研究价值。

本文从平台运营角度出发:文章第一部分是对相关文献的综述。第二部分对共享经济及平台相关基础理论进行分析,对交通型共享经济平台的概念及规制原则进行分析。第三部分首先对交通型共享经济平台的政策规制现状,对我国的交通型共享经济平台运营过程中的主体准入资格、资金风险、个人信息保护、平台间的不正当的竞争行为进行剖析。第四部分借鉴域外国家关于共享经济在规制过程中的监管经验、信用经验,劳动保障经验。第五部分结合我国共享经济发展独特的优势,对我国交通型共享经济平台运营中的问题提出法律规制建议。为其它类型的共享经济平台发展提供经验,为我国共享经济的健康有序发展助一臂之力。

**关键词:** 共享经济平台 平台运营 法律规制

# Abstract

The sharing economy, as a new economic format, utilizes the development of technologies such as Internet technology, positioning technology, big data collection and sorting, and the emergence of a sharing economy platform. This new economic model is booming. Organize according to the needs and functions of consumers, and select the current operating status of the transportation-type sharing economy platform for research and analysis. The operating mode of the transportation-type sharing economy platform conforms to the characteristics of the green development concept and the concept of sustainable development. It is an economic mode with the most extensive participation of the people at present, and has attracted enough attention from the society. There are differences between the legal relationship of the transportation-type sharing economy platform and the traditional transportation legal relationship, which makes it impossible to use the traditional economy-based legal system to effectively regulate the transportation-type sharing economy platform, and there are many problems in its operation. The newly formulated "Recommendations of the Central Committee of the Communist Party of China on Formulating the Fourteenth Five-Year Plan for National Economic and Social Development and Long-Term Goals for 2035" clearly mentions the need to vigorously develop the platform economy and encourage and guide its

healthy development. Existing studies mostly focus on the legal perspective of a certain single platform operation mode of the transportation-type sharing economy platform, and do not focus on an industry background to reflect on the operation system of the sharing economy platform. This article focuses on the legal issues of the operation of the transportation sharing economy platform Research has certain research value.

From the perspective of platform operation, this article analyzes the basic theories of the sharing economy and the platform, and analyzes the subject access qualifications, capital risks, personal information protection, and unfair competition between platforms in the operation of my country's transportation-based sharing economy platform. Analyze, learn from the regulatory experience and credit experience of the sharing economy in the regulatory process of foreign countries, combine the unique advantages of my country's sharing economy development and the advantages of the socialist market economy, and legalize the legal issues in the operation of my country's transportation-type sharing economy platform Regulation. Provide experience for the development of other types of sharing economy, and contribute to the healthy and orderly development of my country's sharing economy.

**Keywords:** sharing economy platform ; platform operation ; legal regulation



# 目 录

<b>1 绪论</b> .....	<b>1</b>
1.1 研究背景.....	1
1.2 研究目的及意义.....	1
1.3 国内外研究现状.....	3
1.4 研究方法和重点解决问题.....	8
<b>2 交通型共享经济平台的相关理论界定</b> .....	<b>10</b>
2.1 共享经济平台的概念.....	10
2.1.1 “共享经济”之界定.....	10
2.1.2 共享经济平台.....	11
2.1.3 共享经济平台的分类.....	12
2.2 交通型共享经济平台的概念及法律属性.....	12
2.2.1 交通型共享经济平台的定义.....	12
2.2.2 交通型共享经济平台的法律属性.....	13
2.3 交通型共享经济平台运营的经济法规制原则.....	13
2.3.1 保护性原则.....	14
2.3.2 差异性原则.....	14
2.3.3 严格责任原则.....	14
2.3.4 公共性原则.....	15
<b>3 我国交通型共享经济平台运营存在的政策及法律问题</b> .....	<b>16</b>
3.1 我国交通型共享经济平台运营的发展.....	16
3.1.1 放任发展阶段.....	17
3.1.2 暴露问题阶段.....	17
3.1.3 未来发展方向.....	18
3.2 我国交通型共享经济平台运营中的法律问题.....	18
3.2.1 平台主体准入资格法律问题.....	19
3.2.2 平台垄断竞争法律问题.....	22

3.2.3 平台运营的资金监管法律问题.....	23
3.2.4 平台个人信息保护的法律问题.....	24
<b>4 域外交通型共享经济平台运营法律制度的经验借鉴.....</b>	<b>26</b>
4.1 域外国家交通型共享经济平台运营法律发展现状.....	26
4.1.1 美国.....	26
4.1.2 英国.....	26
4.1.3 欧盟.....	28
4.2 域外国家交通型共享经济平台运营的制度借鉴.....	29
4.2.1 信用制度的经验.....	29
4.2.2 劳动保障制度的经验.....	29
4.2.3 监管模式的经验.....	29
<b>5 完善我国交通型共享经济平台运营法律规制的对策建议.....</b>	<b>31</b>
5.1 明确平台主体准入资格条件.....	31
5.1.1 强化平台对供给方的资格管理义务.....	31
5.1.2 建立平台需求方准入资格监督机制.....	33
5.2 反垄断方面的规制.....	34
5.2.1 创新监管方式.....	34
5.2.2 制定数字模式监管政策.....	34
5.3 完善交通型共享经济平台运营资金安全的监管.....	35
5.3.1 实行第三方存管模式.....	35
5.3.2 共享征信机构的征信.....	36
5.4 完善交通型共享平台个人信息保护的规制.....	37
5.4.1 草案做好与《民法典》的衔接.....	37
5.4.2 加强行业自律并建构惩治机制.....	37
<b>6 结语.....</b>	<b>39</b>
<b>参考文献.....</b>	<b>40</b>
<b>致谢.....</b>	<b>44</b>
<b>附录.....</b>	<b>46</b>



# 1 绪论

## 1.1 研究背景

2010年以来,共享经济蓬勃发展,出现了共享经济的新模式,共享经济的模式主要集中在交通运输、生产工具、知识共享、房屋租赁等领域,数量众多;我国涌现出的共享经济平台类型多样,一经出现,共享经济作为一种新业态经济模式,国家大力扶持其发展。根据国家信息发展中心公布的相关数据显示,今年共享经济市场交易额高达40000亿元,较上年增长11%,上一年,我国交通型共享经济中的共享出行服务和共享物流服务分别占同类型传统行业的37%和16%,较去年都有所增长。<sup>①</sup>2019年7月17日的国务院的常务会议上,国务院总理李克强强调了要大力发展平台经济,促进经济健康发展。会议明确指示,平台经济作为一种新的组织形式,是促进经济发展的新动力,对资源的再利用,多领域协同发展,拓宽市场发展都具有重要的作用。2019年8月8日,国务院出台了《关于促进平台经济规范健康发展的指导意见》,对交通运输行业的平台的发展做了全面的部署,该指导意见对平台中的交通运输行业的有关工作进行了细化,具体为,明确网约车的法律地位,司机准入资格,多部门协同监督,健全平台间的信用体系建设。要求在原有的经济框架下,做好网约车的制度管理,以及汽车行业平台的相关的标准规范的完善,开展相关工作。

虽然共享经济平台已经发展了很长时间,国家和政府也出台了一些政策和实施规则来规范平台的运营发展,创造有序的法治营商环境。市场经济环境的变化,给共享经济平台的发展带来了新的挑战。本文着重从交通出行行业的角度分析,分析此行业平台运营中所涉及的法律规制问题,并提出相应完善的对策建议,以期解决问题。

## 1.2 研究目的及意义

### 1.2.1 研究目的

中国的经济模式已经开始向新业态转变,劳动力的优势消失和资源节约型已经成为当下发展的困境,迫切的需要转变发展思路。共享经济给我们带来了机遇和挑战,坚持绿色发展,加快动能转换,促进经济增长,把握共享经济的新浪潮,

<sup>①</sup> 国家信息发展中心.中国共享经济发展报告(2020).

对我们实现中华民族伟大复兴的中国梦具有重要的理论意义和实践意义。

交通型共享经济作为共享经济中的支柱产业，交通型共享经济平台的发展，影响着交通出行共享经济的发展，该平台在运营中的反映的问题，不仅代表了其它类型共享经济平台的共性问题，也反映出交通型共享经济平台的个性问题；譬如传统的服务提供者假借共享经济之名，影响共享经济参与者的利益获取，容易引发不正当竞争的现象，发生损害事故时，共享经济平台的责任承担，平台的资金风险，平台的参与者的个人信息保护等问题。本文将从交通型共享经济平台运营中的参与主体资格准入法律问题，平台运营过程的资金规制问题，对平台服务接受者权益保护等问题进行分析，通过市场规制角度把握问题，促进交通共享经济平台在良好的法治环境下的更好运营。

## 1.2.2 研究意义

### 1.2.2.1 理论意义

交通型共享经济平台的发展关乎共享经济、互联网技术、大数据技术的综合发展，还关乎数字经济和实体产业的联合发展，共享经济平台是共享经济发展的基础和关键。交通型共享经济平台的发展又为其它类型的共享经济平台的发展提供经验，为我们国家共享经济的发展注入活力，实现国家经济转变，实现经济目标。目前，我国交通型共享经济平台已经发展的日渐成熟，其在发展方向，监管模式，都具有独特的优势，政府应当加强对其引导，鼓励引导其发展。但对其发展过程中存在的一些缺陷，难以适用社会主义市场经济的要求，学者对此研究较少，这样的现状反映了它的复杂性和重要性。对于规制建议上，交通类共享经济平台应该如何结合其它法律制度发展，国外共享平台的法律规制经验能否适用我国共享平台运营的规制，都值得研究。

### 1.2.2.2 实践意义

本文研究交通型共享经济平台运营的实践意义在于：

#### (1) 规范交通型共享经济平台运营

虽然交通型共享经济平台与其它共享经济平台存在一定的差异性，同时具有一定的相通性，本文将从交通型共享经济平台的发展过程中，研究其存在的问题，根据市场经济活动中存在的问题，提出相应的规制建议。与传统的交通型经济相

比,交通型共享经济平台的发展,方便了交易的双方,创造性的颠覆了传统的交易建构。现行的法律规范存在滞后性,无法满足当前新的经济形式的要求,加之交通型共享经济平台暴露的问题逐渐变多。本文将有针对性的创制新的规制措施,以期能够达到规范交通型共享经济平台的效果。

## (2) 保障交通型共享经济平台参与者各方权益

从供需双方资格准入审查制度完善,有利于保障供需双方在共享经济活动中的权益免受侵害,受到侵害后的应急措施。劳动保障制度的规定有利于对共享经济平台参与者保障劳动权益。促进信用评价制度的共享,将信用评级制度的发展引入共享经济平台的运营过程中,避免平台在运营的过程中因为经营不善给其它参与主体带来利益损失,避免因对平台企业信息的不了解,造成资金流失,帮助完成整个交易的目的。

## 1.3 国内外研究现状

### 1.3.1 国内理论研究现状

学者对共享经济的研究主要从经济学角度入手,从经济法的原则为视角研究的较少,相关的资料较少,将共享经济平台运营从某个行业入手研究的也是少之又少,只能从一些研究共享单车,网约车的论文入手,寻找监管的经验。国家信息发展中心在每年发布的发展报告中,综述共享经济的发展,行业剖析,共享经济类型;分析去年的共享经济发展情况,存在的问题和所面临的挑战,给出未来的发展方向。《中国共享经济发展报告》都有对各类型共享经济平台发展也有作出简介,能够清楚的把握问题,对论文的完成具有一定的借鉴意义。

从国内学者的文献中,选出交通型共享经济平台运营中法律规制问题相关理论,交通型共享经济平台运营的法律问题着手,我国交通型共享经济平台的规制方式的现状分析。

#### 1.3.1.1 交通型共享经济平台运营法律问题的研究现状

关于交通型共享经济平台相关法律问题的研究,学者对其研究较少,多数学者主要对网络预约车,共享汽车进行研究,未对交通型共享平台运营为对象进行界定。

关于共享经济的由来及发展脉络。李文明、吕福玉(2015)在《分享经济的

发展趋势和应对策略》中，董成惠（2016）在《共享经济:理论与现实》中认为，共享经济（合作经济或者协同经济），基本理念就是“用益物权（使用权）的转让”。<sup>①</sup>它的本质就是依托大数据技术和互联网技术的新业态经济形态，充分对闲置资源进行配置，是符合当下的绿色发展理念。<sup>②</sup>按照共享产品的种类可以划分为，交通类、知识技能类、空间类、劳务类、资本类、生产工具类等类型。按照需求者的需求划分共享经济，划分为交通出行、餐饮、知识、医疗、出游等。

关于交通型共享经济平台的运营模式及其优势。方执向（2019）在《共享经济的成因、内涵与商业模式研究》中认为共享经济平台的发展对共享经济发展具有重大的意义，拓宽了交易主体的选择的范围和提高收益范围、转变了人们对传统私权的观念，塑造合作氛围，对传统行业的发展方向，形成新的交易方式、改变了劳动者法律地位，可以有效解决城市管理的困境。<sup>③</sup>

关于交通型共享经济平台的法律关系，交通型共享经济平台的内部法律关系包括横向之间的供需双方之间的合同关系和共享经济平台与参与方之间的监督关系；外部关系政府行政机关和平台企业之间的税收或监管等关系。交通型共享经济平台运营中的法律制度与传统的法律制度存在差异，共享经济平台从行间人可能变成了监管人，交易的对象从所有权变成了使用权，市场主体经济活动向社会公共利益转变，从平等主体之间的合同交易向信用评价转变的经济活动。<sup>④</sup>

### 1.3.1.2 交通型共享经济平台运营的法律规制的现状

学者对交通型共享经济平台运营法律规制的研究，多是从个例平台角度进行研究，其从行业进行研究的比较少。益言（2015）在《共享经济发展简介》中认为当前我国交通型共享经济平台的发展困境主要体现在：平台违法存在，破坏传统经济结构的利益、缺乏社会公益、缺乏劳动保障，劳动时间不合理安排。政府部门确立监管对象，明晰共享的界限，外部监督、帮助树立社会责任、平衡各方利益。<sup>⑤</sup>

柳悦丰、张鑫（2015）在《中国发展分享经济的机遇与建议》中认为共享经济平台运营中可能出现监管漏洞，传统经济规范无法对交通型共享经济平台规制，

<sup>①</sup> 吕福玉.分享经济的发展趋势与应对策略[J].商业时代,2014(29):47-49.

<sup>②</sup> 董成惠.共享经济:理论与现实[J].广东财经大学学报,2016,31(05):4-15.

<sup>③</sup> 方执向.共享经济的成因、内涵与商业模式研究[J].环渤海经济瞭望,2019(06):47.

<sup>④</sup> 吕福玉.分享经济的发展趋势与应对策略[J].商业时代,2014(29):47-49.

<sup>⑤</sup> 益言.共享经济发展简介[J].金融会计,2015(12):39-43.



诚信意识缺失。由此, 提倡完善监管的方式方法, 完善法律规范, 发掘共享经济的市场, 创新多样化的共享经济模式, 多领域互相合作, 拓宽共享经济的市场范围和平台企业的实力。<sup>①</sup>

刘澍、王崇璋 (2016) 在《共享经济竞争行为的行政法调控行为——以互联网租车市场为考查对象》指出交通型共享经济平台中参与经济活动的各方主体法律关系复杂, 责任不明, 存在以下弊端: 个人作为经济活动的主体时, 缺少承担责任的能力; 经济关系主体法律关系不明; 共享经济的主体在进入平台时候, 需要填写信息, 可能造成个人信息的泄露买卖; 平台参与主体的利益容易受到损害。<sup>②</sup>

共享经济平台的健康运行需要各方主体的配合和服从平台主体的管理, 平台的运营发展要求严格的市场准入资质和完备的管理系统, 对共享经济平台造成极大挑战。<sup>③</sup> 供需者通过共享经济平台将闲置的资源交换, 得以经济化, 使其达成人与人在时间上和空间上的无缝连接, 刘亚丽 (2019) 在《浅谈共享经济的法律监管问题》中认为交通型共享平台在运营中出现的法律问题包括, 平台大数据对消费者隐私侵犯, 劳动者权益保障存在缺位, 平台的地位模糊等。<sup>④</sup>

频繁的网约车司机伤害乘客的事件以及交通型共享经济平台的合并, 出现垄断市场的现象, 共享经济平台的发展偏离了人们的需求, 导致人们对共享经济新经济形态产生了抵触的情绪, 同时影响了社会公共利益的保障, 将其纳入正确的轨道, 符合当前的时代呼声。<sup>⑤</sup>

### 1.3.1.3 交通型共享经济平台的规制方式

实现交通型共享经济平台的健康运营的建议: 完善安全保障制度, 保障平台参与方的利益, 对平台进行监管, 完善参与主体的市场准入制度, 确定监管部门, 提高平台企业的自律性。张恒龙 (2016) 在《分享经济时代政府监管如何创新》中认为明确交通型共享经济平台的外部监管和加强平台企业自身收集的第三方制度建议。交通型共享经济平台有利于资源的有效利用和满足消费者需求,

<sup>①</sup> 柳悦丰, 张鑫. 中国发展分享经济的机遇与建议[J]. 经济论坛, 2015(12):82-84.

<sup>②</sup> 刘澍, 王崇璋. 共享经济竞争行为的行政法调控——以互联网租车市场为考察对象[J]. 上海政法学院学报(法治论丛), 2016, 31(04):1-7.

<sup>③</sup> 张效羽. 互联网分享经济对行政法规制的挑战与应对[J]. 环球法律评论, 2016, 38(05):151-161.

<sup>④</sup> 刘亚丽. 浅谈共享经济的法律监管问题[J]. 市场研究, 2019(12):38-40.

<sup>⑤</sup> 徐文. 论共享平台的发展偏差与分类矫治[J]. 广东财经大学学报, 2020, 35(01):67-79.

市场能够公平竞争。政府应该处于弥补市场的不足,发挥市场的主动性,实现社会公平,促进整个共享经济新业态的发展。<sup>①</sup>

关于共享经济平台运营中的法律制度和规制方式的问题,彭岳(2018)在《分享经济规制现状及方法改进》对于交通型共享经济平台出现的问题,管理机构应注重市场创新性,学习其他国家严格、灵活的规制手段和方法,要注重共享经济平台的动态的创新性和规制技术的静态性的平衡,要摒弃传统的定量定价的规制方式,必要时,可以立法强制责任承担主体,或者通过其它强制手段解决。<sup>②</sup>

关于交通型共享经济平台运营规制方式可以创新方式,设置“落日条款”,出台地方规章或者政策引导后,再慢慢通过立法调整。针对共享经济平台造成的服务质量出现模糊化,闲置资源重复使用导致监管和大数据信息隐私等问题。实行公权力机构的行政干预和平台的自我约束的规定,该规制规范要具有灵活性和可操作性的特征,要处理好平台的创新和规范的固定、监管和放任、经济自由和权益保护等问题。<sup>③</sup>

### 1.3.2 国外研究现状

#### 1.3.2.1 共享经济的起源及平台的模式

早期关于共享经济(协同消费)的概念由 Spaeth Joe L.发表的论文 Community Structure and Collaborative Consumption: A Routine Activity Approach 提出,提出的协同消费可以理解为多个消费主体和其他消费主体共同消费同一物品或者接受同一服务者提供的服务行为。<sup>④</sup>社会的总体的恩格尔指数影响共享经济的发展水平,同时,共享经济的发展对社会资源在再利用具有重要的作用。政府管理部门应当及时弥补市场经济在资源配置中的不足,鼓励共享经济的发展,促进共享经济及平台的发展。<sup>⑤</sup>

国外学者对共享经济的发展方式及平台运营模式研究较多,有的学者认为,乘车服务平台的优步的运营模式为 p2p 模式, p2p 模式主要包括三者架构组成成分

<sup>①</sup> 张恒龙.分享经济时代政府监管如何创新[J].高科技与产业化,2016(09):52-55.

<sup>②</sup> 彭岳.分享经济规制现状及方法改进[J].中外法学,2018,30(03):763-781.

<sup>③</sup> 吴晓隽,方越.分享经济的挑战与政府管制变革的思考[J].上海经济研究,2016(09):9-16.

<sup>④</sup> <https://www.scirp.org/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=2486751>.

<sup>⑤</sup> Sara Horowitz.Occupy Big Business:The Sharing Economy's Quiet Revolution [EB/OL].

<https://www.theatlantic.com/business/archive/2011/12/occupy-big-business-the-sharing-economys-quiet-revolution/249582/>.



为：优步的司机，消费者乘客，优步平台企业。<sup>①</sup>Hansen B. E.,Etherington D.认为传统的 p2p 经济模式是个人对个人的服务模式，而优步是讲自己的闲置的汽车作为共享的对象。优步平台的成功发展，带来了许多的便利和收益。它可以带给乘客比传统的出租车定价系统的更优惠的价格，吸引更多人使用优步平台的乘车的服务，增加了就业岗位，增加了对服务者服务质量的要求，并增加了司机的收入。

### 1.3.2.2 交通型共享经济平台存在的法律问题

关于交通型共享经济平台所引发的社会问题及法律问题：首先，平台之间可能存在垄断竞争的行为，传统的中介平台（中介人）需要接受法律的规制；并缴纳税费。但共享经济平台发展的初期，没有合适的法律规制。其次，对于参与平台企业的服务者的劳动权益，缺乏法律的保障，存在法律的空白。再次，交通型共享经济平台运营中的资金风险，平台企业经营不善，出现破产，平台的供给各方的权益保护。<sup>②</sup>Brescia 认为，我们要重视那些具有社会责任感和商业发展潜能的共享经济平台。交通型共享经济平台改变了原有的传统的出租车行业的叫车服务，模糊了专业的服务的边界，非专业服务介入专业服务行列，并引用专业服务的资源，造成共享经济发展困境。

### 1.3.2.3 交通型共享经济平台的法律规制路径

国外学者关于交通型共享经济平台运营的法律规制问题，Nadler (2016) 在 *The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism* 一书中提出要大数据互通共享，自我监管，行业自律等方式对平台运营进行约束。<sup>③</sup>共享经济的发展对国家及国家财政制度带来了挑战，交通型共享经济平台在其运营过程中，使得许多经济活动无法收到经济法的规制，平台不愿将自己的信息公开公示，政府在检查过程中，无法出台有效的措施和公共政策强制监管。

其他的学者针对共交通型共享经济平台运营也提出了自己的看法，应当出台在理论框架下多样化的规制方式方法，对不同行业的闲置资源划分种类，以调整

<sup>①</sup>Hansen B. E.,Etherington D.Finding the Subway Disruption Regimes of Switching Subway to Uber in Toronto[J]. Transportation Research Record,2020,2674(12).

<sup>②</sup><https://xueshu.baidu.com/usercenter/paper/show?paperid=b68220681cd57e5fccc852ff8c720ad5>

<sup>③</sup> Nadler. *The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*[J]. *Journal of Markets & Morality*, 2016, 19.

闲置资源再利用,保障各方的权利和义务。<sup>①</sup>Mathieu P. Sundararajan A.提出应当设立自律组织和行业自律规范,来规范交通型共享经济平台的在市场运行中的问题,给予平台更多自我纠正权利,发挥市场的主导性,政府宏观调控补充市场的不足,同时引用信用评价体系促进信息公开,减少信息不对称造成的影响。<sup>②</sup>

交通型共享经济平台的运营方式较之以往发生了改变,应当抓住交通型共享经济平台的实际情况,制定合适的,与之相适应的法律规范。

综上所述,由于学者对共享经济的研究方向各不相同,对交通型共享经济平台的研究也有所差异,我国交通型共享经济平台发展已经基本成熟,但是为对其看到发展中的两面性,资料不够全面。国外对于交通型共享经济平台的研究多集中政府的监管,平台劳动者的权益的保护,无论是国内还是国外,对交通型共享经济平台运营规制措施,作出建议的较少。

## 1.4 研究方法和重点解决问题

### 1.4.1 拟采取的研究方法

#### 1.4.1.1 文献分析法

本文通过收集、查阅中国期刊全文数据库(CNKI)、中国互联网数据咨询中心(DCCI)、谷歌学术搜索等的相关文献资料以掌握国内外关于共享经济平台运营的法律现状研究成果,进而通过对有关文献的整理、辨析,以期能够更加全面和深入分析交通型共享经济平台的法律规制。

#### 1.4.1.2 交叉学科分析方法

交通型共享经济平台运营运营过程中显现的问题,涉及较多经济学问题也涉及较多的管理学问题,学者们也大多从经济学角度进行分析。但是我们应该注意到对交通型共享经济平台的规制也关系法学角度研究。所以,对交通型共享经济平台的研究要采用经济学和法学双角度研究。从本文出发,应主要从法学角度进行研究。

#### 1.4.1.3 比较分析法

---

<sup>①</sup> Mathieu P. Sundararajan A. (2016), *The Sharing Economy. The End of Employment and Crowd-Based Capitalism*, Cambridge MA. The MIT Press[J]. Post-Print, 2019.

<sup>②</sup> <https://www.scirp.org/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=2486751>

共享经济最早起源于国外，相对于我国平台的发展较为迅速，其在运营中也显露出很多的问题，本文对域外国家的共享经济平台发展中的经验进行借鉴，对域外国家共享经济发展状况分析，借鉴规制经验。虽然每个国家存在制度不同，但是可以与我国共享经济平台的发展比较分析，选取可以借鉴之处，弥补我国交通型共享经济平台在运营中的不足。

#### 1.4.1.4 实证分析法

通过《中国共享经济发展报告》中的交通出行行业数据分析，以及共享经济平台的发展中的法律问题，平台案例分析，找到问题的关键点，探讨出交通型共享经济平台的缺陷，提出完善意见和对策。

#### 1.4.2 重点解决问题

共享经济不仅是一个经济问题，而且包含着对其平台运作的法律问题。在认定交通型共享经济平台法律规制的基础上，借鉴国外关于交通型运输共享经济平台运行的法律规制经验。本文拟研究分析交通型共享经济平台的现状及主要法律问题，结合我国交通型共享经济平台运行的法律框架，并提出完善的对策和建议。

研究将综合多个学科涉及的问题，但主要是从法学角度进行分析，充分认识到交通型共享经济平台的法律现状及存在的法律问题，为更好地发展我国交通运输行业，建立平台运营的法律法规体系提供完善的对策和建议。对国外交通型共享经济平台的现状和法律规制进行学习，旨在为我国建立交通型共享经济平台运行的法律规制体系奠定基础。彻底了解共享经济的内涵，借鉴国外共享经济平台监管的经验，更好地推进我国共享经济平台的规范化运作。综上所述，共享经济平台各参与方的关系、平台之间的市场地位、平台运营中暴露的问题才是提出的法律监管研究的核心。

## 2 交通型共享经济平台的相关理论界定

共享经济平台是共享经济发展的关键,根据共享交易中产品或服务的功能和人们需求,可以将共享经济平台划分为交通型共享经济平台、住宿型共享经济平台、知识型共享经济平台等。交通型共享经济平台运营具有发展先导性的优势,传统的法律制度无法解决新型的法律关系及平台运营的问题。笔者首先将对交通型共享经济平台相关理论进行研究。

### 2.1 共享经济平台的概念

#### 2.1.1 “共享经济”之界定

“共享经济”是一个颠覆传统商业模式类型的新业态经济。重新塑造了人们对经济认识观念的认知。有数据统计显示,少于半数的被调查者对共享经济的理解偏侧重于“分享”而非“经济”,多数被调查者认为,分享一词就是物品所有权人以公益的方式分享资源的使用权,另外的被调查者认为分享与相近的人相联系,如在“邻里”“社区”等词汇相关联。<sup>①</sup>共享经济具有创新互联网科技的魔力,共享经济平台更是依靠共享经济的保护伞下发展。共享经济包含着各式各样的活动,难于与其他研究者进行探讨统一对象,因而产生如何规制共享经济的这一议题。实际上,不论是共享经济的企业还是共享经济的参与者,均不能充分理解分享能力,他们的唯一目的就是获得利益。因此,对共享经济可以限定为个人经济或者需求者经济更为符合现实。然而这些名称不能反映它的真实原意,刺激人们去分享自己的物品的积极情感,共享经济的理念是为了更好的将供应者的占有与需求者的需求相联系,促进物尽其用,展现出闲置资源的有效利用的特征。摒弃共享经济的利己主义色彩,宣扬共享经济的利他色彩,展现共享经济的可持续发展和绿色发展理念。

目前,有学者在自己的论著中提到共享经济一词(又称分享经济,英文 Sharing Economy,)还有其他学者发明了一个新的单词: Shareconomy 有统一、权威的认识和界定。<sup>②</sup>一般来说,共享经济就是共享依靠社会关系而衍生的一种社会经济形态;这种依靠社会关系的共享是建立在对商品和服务的共同使用上,在

<sup>①</sup> 张守文.共享经济的经济法规制[J], 经济法研究. 2017,18(01).

<sup>②</sup> 此外,也有“共享经济现象”或者“共享经济模式”的表述,从严格意义上来讲“共享经济现象”与“共享经济模式”是两个完全不同的术语,前者强调作为一种社会经济形态的载体与表现;后者则强调这一经济样态的组织方式与运行规律。为行文方便简洁,并未特意区别二者,均适用“共享经济”一词指代之。

人与人之间的社会关系的共同的经营的关系；它的核心要求就是对社会整体的闲置资源进行收集整理，然后重新分配使用。我们应该重新审视用来共享的物品或者服务是否为真的闲置资源，如果不是真正的闲置资源，借此资源为基础搭建共享经济的运营模式，其实就是传统的商业活动借用共享经济的外衣，来充当共享经济。此运作模式不属于共享经济模式。还有对闲置资源的使用方式和内容，需求者通过何种方式进行使用，使用闲置资源的权利，也是区分真正共享经济的标准，从法律规制的角度进行分析，对闲置资源的收集，使用的方式和内容进行治理，或许更具监管性。

### 2.1.2 共享经济平台

共享经济的参与主体包括物品或者服务的提供者，物品或者服务的接受者以及共享经济平台。事实上，共享经济区别于传统的经济模式，共享经济以互联网大技术为基础，信息综合处理将市场经济参与主体各方联系在一起，由此建成一个交互平台将供需双方各自需求信息联系起来的平台企业。共享经济发展的最为主要的原因是网络技术的普及和平台数据处理能力，拉近了供需双方的空间距离和时间距离，降低了交易的成本，由此可以看出共享经济中平台作为载体的重要作用。

共享经济平台健康发展是共享经济发展的基础，平台发展处于共享经济的核心地位。共享经济平台的发展也反映出共享经济的前景和状态。<sup>①</sup>共享经济平台对内着供需双方，对外代表着共享经济，因此共享经济平台的问题代表着共享经济的矛盾集合点。所以，如何在共享经济的浪潮中抓住关于共享经济平台这个“牛鼻子”，对于共享经济发展至关重要。当下，学者对于共享经济的讨论多针对共享经济如何规制或者针对共享经济中某一类行业，如共享出行类网约车进行研究，很少对于作为共享经济核心的共享经济平台进行专门研究，而对于共享经济平台的研究应该首先充分认识到共享经济平台的类型与法律定性。

笔者倾向认为共享经济平台是共享经济公司为实现资源共享之目的依托互联网建立的虚拟信息平台。有学者认为平台经济是互联网时代的主要商业模式。平台经济为导致或促成双方或多方客户之间的交易提供了一种现实或虚拟的空间。在平台经济模式下，交易双方在平台提供者或平台企业的组织下，通过信息

<sup>①</sup> 李凌.平台经济发展与政府管制模式变革[J].经济学家,2015(7).



纽带缔结在一起,平台企业为供求双方提供信息空间、撮合市场交易、降低交易成本、提升交易效率。<sup>①</sup>而正是基于此,笔者认为,共享经济平台亦属于平台经济的一种,共享经济平台则是众多网络平台的一种,不同的是共享经济平台强调使用权的接入与获得。

### 2.1.3 共享经济平台的分类

共享经济平台的样态既反映共享经济的运行模式,也是共享经济发展的集中体现。对于共享经济的分类,<sup>②</sup>对于共享经济平台的类型划分,官方没有公布一个划分标准,学者大多根据不同标准,将共享经济平台划分为不同的种类。蒋大兴教授和王首杰教授,对于共享经济平台的按照功能的划分,可以将共享经济平台划分为四种类型,1.交易建构型(偶然随机匹配交易关系)共享运输和共享住宿均属该种类型;2.约定建构型,如互相照顾孩子、长期租用汽车以及共享区域场所等;3.服务建构型,如工具租赁组织等;4.生活服务建构型,如共享工具等。国外学者提到将共享经济平台划分为公益性平台和非公益平台,如时间银行就是公益性平台,而滴滴出行和优步都是典型的非公益性平台。按照用户的需求的角度,共享经济平台划分为:交通出行共享经济平台(滴滴出行/货拉拉)、住宿共享经济平台、餐饮共享经济平台、服装共享、知识共享(慕课中国)、医疗服务、外出旅行、生产(Applestore/淘工厂)等。<sup>③</sup>

笔者认为,当前的共享经济平台各有所长,各有特色,拥有自己的发展方向,对于共享经济平台的划分应当结合共享经济的发展内涵和平台发展的差异化综合区分。

## 2.2 交通型共享经济平台的概念及法律属性

### 2.2.1 交通型共享经济平台的定义

根据国家信息发展中心出具的报告,按照使用的类型,将共享经济平台划分种类及数量;参照学术界对共享经济平台的观点,将交通型的共享经济平台定义为:共享经济公司为实现交通工具所有权者资源的高效利用和交通工具利用者能够及时获得资源的利用,为供应方和需求方搭建平台,促进交易机会,节约资源,

<sup>①</sup> 刘雨昕,马秋.共享经济模式演变及法律规制[J].哈尔滨学院学报,2020,41(04):58-61.

<sup>②</sup> 李文明,吕福玉.分享经济起源与实态考证[J].改革,2015.(12).

<sup>③</sup> 国家信息发展中心.中国分享经济发展报告,2016.



提高效率为目的依托互联网技术建立供需双方的信息分享平台。

### 2.2.2 交通型共享经济平台的法律属性

首先,传统意义共享经济概念下的共享经济平台仅提供信息平台,没有参与实际的经济活动中去,只是单纯的参与信息互换,这种角度具有局限性,未看到共享经济平台在共享经济发展的主导作用,影响整个共享经济的发展,影响参与共享经济主体的权益。

其次,广义共享经济概念的共享经济平台不仅仅作为信息中介的平台类型,笔者认为平台不仅作为交易参与方提供信息。对于在信息公示发布,同时还审查供需双方信息发布的真实性,具有判断惩戒制度,平衡交易双方利益,简化交易流程。交通型共享经济平台利用各种优惠活动促进交易实现的,在促进交易完成后,向占用平台资源的主体抽取利润,或者预先要求参与方缴纳服务费等行为。平台的这种法律地位与中介人的资格相仿,与《民法典》961条中介合同规定中介行为相似,中介人促进交易合同的形成,然后从委托人或者受托人处获得报酬。<sup>①</sup>笔者认为交通型共享经济平台符合中介人的法律地位。

再次,交通型共享经济平台控制服务供应方、服务需求方交易,如操纵价格,派发订单、人员安全教育等,共享平台则成为共享经济主体,同服务供应方共同属于运营方。二者共同向服务需求方承担运营方的责任。

最后,对于平台利用优势地位,自身占有资源,通过所占有的资源为供给方与需求方提供服务,平台可直接认定为独立运营方,参与平台经济的交易主体可要求其承担经营者责任。

## 2.3 交通型共享经济平台运营的经济法规制原则

对交通型共享经济平台的规制原则研究,确立对共享经济平台发展的态度。由于共享经济的发展涉及许多且繁杂的法律问题,确保能够把握共享经济的研究的重点,选择好规制原则引导规制建议的完善。共享经济能够充分利用闲置的资源,提高交易的效率,保障社会公益性。其在发展过程中,不可避免的带来了一些内部和外部矛盾,因此我们在对共享经济平台的发展过程中,既要发挥其对社会公益事业的积极作用,也要处理好其带来的社会矛盾。因此,共享经济平台的经济法规制应当从以下原则入手:

<sup>①</sup> 《民法典》中华人民共和国民法典—合同编第26章961条中介合同。

### 2.3.1 保护性原则

虽然共享经济的发展迅速，发展迅猛，但是大部分的共享经济平台的运营方在现实共享交易的过程中，违反法律法规和规章，游走于法律规定底线边缘，违反规定的行为导致大量的社会矛盾产生。不合法的行为的增多，导致共享经济活动中的运营方逃避法律的监管，造成共享经济参与主体的不信任感，难以促成交易。同时，参与到交通型共享经济平台中的各方主体也会受到法律严峻的指控。交通型共享经济平台大多数已经获得国家的支持和民众的认可，但是还有部分的共享经济平台尚未被大众所熟知，处于隐蔽经营过程中，不仅催生了危险的因素，也会导致不正当竞争的行为。作为经济法的核心，营业自由原则最重要的保障商事活动主体在共享经济活动中保障商业自由。经济法的内涵就是秉持着自由、开放、包容的态度对待新业态的经济模式。所以，交通型共享经济平台在运营过程中，运营方也要受到经济法的保护，赋予相应的权利，将其纳入法治化交易轨道。

### 2.3.2 差异性原则

经济法规范属于不同市场主体的经济活动的技术性规范总和，所以对待不同的共享经济平台有不同的技术规范规制，才能解决好各类共享经济平台的现实中的实际问题。同时，由于共享经济参与到生活的方方面面，共享经济平台在知识共享、共享住宿、共享餐饮、共享出行等不同的领域进行涉猎，坚持差异性原则才能处理好各种共享经济平台在不同的市场的多样化需求。

根据国家信息发展中心发布的数据显示，共享经济领域不同行业平台的发展趋势迥然不同，共享住宿为了实现短租，共享金融为了获得资金支持，知识共享为了获得不同的知识经验。因此作为共享经济的重点领域交通出行领域在立法规制上，主要集中对乘客的人身财产的保障，运输工具的安全标准上。在交通型共享经济平台的运营上，抓住交通型共享经济与其它共享经济类型的差别，比如平台参与各方的劳动保障，参与方的准入资格是否合理等问题，进行具体问题具体分析。想要解决好上述问题，对交通型共享经济平台运营中的经营者与参与方之间的权利义务内容进行分析，分析该类型与其它类型之间的差异性。

### 2.3.3 严格责任原则

严格责任原则是在“无过错原则”基础上进一步严格限制责任的划分，区别

于一般的民事责任。工业革命的到来，资本开始聚集，摆脱了传统的产业模式，新兴的产业在这个时候开始发展，许多新兴的事物给消费者（使用者）造成了损害，应当由生产者承担责任，但是为了促进新兴产业的积极性，人们将这种损害责任，转由社会公众承担，显然违背一般人中的社会公平原则。随着技术的进步和法律规制的完善，再将此责任转由社会承担，不能得到人们的认可，也不能促进整个新兴经济模式的发展。在此，市场主体的无过错责任原则向严格责任原则发展。同理，在共享经济中，严格责任原则充分调动共享经济平台参与主体的积极性，保障共享经济的交易安全，维护公平交易。我们应当坚持严格责任原则，才能更好的为政府和民众消除对共享经济的疑虑。

#### 2.3.4 公共性原则

公共利益原则是经济法重要的原则，市场主体在市场经营活动中不但要注重市场的效益，还要注重对社会公益性需求的反馈，作为交通型共享经济平台的发展，交通型共享经济平台在发展用户，赚取收益的过程中，更要考虑共享经济平台对社会公共利益的需求的满足，如共享单车，既解决了人们最后一公里的问题，也低碳环保，绿色出行。要重视共享经济对公共利益的积极作用，在共享经济平台运营规制过程中，将公共利益纳入共享经济的发展考量内容，政府通过监管，调控等方式帮助共享经济平台实现社会公益的作用。

### 3 我国交通型共享经济平台运营存在的政策及法律问题

#### 3.1 我国交通型共享经济平台运营的发展

根据国家信息发展中心发布的报告,近几年的我国共享经济各个领域交易数量明显提高,充分显示了我国共享经济的发展潜力。据统计,2020年的共享经济市场份额约为33000亿元,较上一年有所增长,受疫情影响,整体增幅趋缓,但知识分享领域增长迅猛。交通型共享经济发展已经趋于平缓。如表4.1所示:

表 4.1 2017-2020 年我国共享经济领域发展概况

领域	共享经济市场交易额(亿元)			
	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
交通出行	2010	2478	2700	2276
共享住宿	120	165	225	158
知识技能	1382	2353	3063	4010
生活服务	12924	15894	17300	16175
共享医疗	56	88	108	138
共享办公	110	206	227	168
生产能力	4170	8236	9205	10848
总计	20772	29420	32828	33773

数据来源: 国家信息中心分享经济研究中心

交通型共享经济平台大致经历了三个阶段,现在,众多的交通出行类客户端存在于人们的手机中,方便简洁,可以随时随地多种方式形式的叫车服务,满足了人们的多样化需求。叫车服务平台经过竞争洗礼,逐渐从原先的众多平台到现在的独树一帜的局面。不管从客运还是货运,都形成了一枝独秀的场面。消费者多元化选择到现在单一式选择,各有利弊,呈现的社会矛盾逐渐显现,共享经济平台作为一个服务信息的提供者和监管者,在其中的运营过程中,未尽到合理的义务,造成的损害应当如何承担?共享经济平台在未来的发展过程中,要做到可持续发展。仍处于不断探索与完善的过程中,总体来看,针对平台规制政策经历了三个主要阶段。

### 3.1.1 放任发展阶段

21 世纪初期以来，随着我国大力推行协同发展的战略，城镇化水平显著提高，城市人口迅速增加，刺激了共享经济发展的可能；闲置资源共享模式的盛行，交通领域的共享经济的发展首先拉开了序幕，其他类型的共享经济模式紧随其后，并迅速的发展起来，促进了整个共享经济行业的发展，当前，交通出行领域的发展已经趋于成熟，滴滴出行共享经济平台利用资本优势，独占共享出行领域的鳌头。在交通出行的其它细分市场，一些平台企业也利用其自身的独特优势，得到了消费者的亲睐，赢得了部分市场份额。如曹操专车、神州专车等。

然而，此阶段的国家没有完全对共享经济的发展予以重视，政府部门没有对共享经济的发展起到监管的作用，甚至有压制其发展的趋势，不承认平台企业的合法性，抵制新生事物的发展。交通领域的共享经济发展对传统的巡游出租车造成影响，对其他的运输行业也开始产生一定的效应，此阶段的国家没有制定合理的标准准则，没有配套的监管措施，只是通过传统的法律手段进行规制，给共享经济平台的发展注入了活力，一定程度也阻碍了其发展。

### 3.1.2 暴露问题阶段

当今，我国的交通型共享经济平台已经发展的日趋完善，对使用优化，客户端的操作性，交互感都有很高的提升，对于刚开始发展阶段，产品使用率得到了很高的普及，人民广泛参与到新型产品的使用上。供应服务方在不断提供优质服务，提高服务效率，提高性价比。平台之间最初的“烧钱”的行为，为赢得客户的信任，得到了一定的好处。<sup>①</sup>同时，问题也开始显现，服务需求方的人身安全和财产安全，温州滴滴顺风车女孩被害事件；长沙女孩货拉拉跳车事件；服务供应方的权益无法获得应有的保障，平台劳动者权益谁来保障的问题。平台之间缺少行业的自律和监管责任。国家开始重视其发展的必然性，肯定其在经济发展的过程中的积极作用，陆续出台各种政策法规，如表 4.2 所示：

表 4.2 2017 年-2020 年交通型共享经济平台出台的相关法律法规

时间	部门	文件名称
----	----	------

<sup>①</sup> 张一弛.我国共享经济发展的困境与法律规制[J].金融经济,2019(08):37-39.



2017年3月	国务院	《政府工作报告》以体制机制创新促进分享经济发展建设共享平台
2017年9月	发改委网信办等8部门	《关于促进分享经济发展的指导意见》
2018年6月	交通运输部	《出租汽车服务质量信誉考核办法》
2018年9月	交通运输部、公安部	《关于进一步加强网络预约出租汽车和私人小客车合成安全管理的紧急通知》
2018年9月	交通运输部	《关于开展网络车平台公司和私人小客车合乘信息服务平台安全专项检查工作的通知》
2019年6月	市场监督管理总局、商务部	《禁止滥用市场支配地位行为暂行规定》
2019年8月	国务院办公厅	《关于促进平台经济规范健康发展的指导意见》
2019年9月	中共中央、国务院	《交通强国建设纲要》
2019年12月	交通运输部、工信部等7部委	《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》
2020年1月	交通运输部、税务总局	《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》

### 3.1.3 未来发展方向

在《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》中的第12条提到国家要发展新兴产业，国家要扶持一批有自己特色，具有优势地位、建构完善的符合国家新兴战略的活力产业，培育新技术、新产品、新业态、新模式。让平台经济促进共享经济发展。<sup>①</sup>在十四五规划中，中共中央明确将平台经济的发展列入计划，对未来平台经济发展中的立法，执法，司法，监管都具有指引作用。

## 3.2 我国交通型共享经济平台运营中的法律问题

我国交通型共享经济平台作为共享交通经济的关键基础，在其发展过程中，

<sup>①</sup> [http://www.gov.cn/zhengce/2020-11/03/content\\_5556991.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2020-11/03/content_5556991.htm) 2021年3月10日最后访问。



不可避免出现各种问题,传统的规制措施难以有效解决平台运营中的问题,所以,在此章节选取最具代表性的,暴露问题最多的交通型共享经济平台进行分析其存在法律问题,具体问题如下:

### 3.2.1 平台主体准入资格法律问题

#### 3.2.1.1 平台服务供给方准入资格宽松

案例一:滴滴顺风车司机杀害女乘客案;2018年浙江乐清的一位女乘客赵某某在乘坐滴滴顺风车后被司机杀害,此后引起了极大的社会恐慌,滴滴出行平台马上关停了顺风车业务,并承诺无限期整改。由此暴露出滴滴顺风车平台对顺风车司机资格审查要求过低,只是符合了注册条件,就可以参与滴滴平台,为需求者提供服务,所以造成司机杀害乘客的事件。滴滴平台随后公布了整改意见,具体如下:加强顺风车安全管理加强用户个人信息隐私保护,取消关于平台的交友服务,明确主体责任和做到平台信息及时与政府共享机制,畅通警方调查通道,员工和司机要做好安全教育培训,及时查处不符合规定的服务供应方。此事件造成了一定的社会危机和社会矛盾,服务提供者(实际承运人)的准入资格问题,且尤为严重,事件频发。

案例二:长沙女孩货拉拉跳车事件:2021年湖南女孩车某某通过货拉拉App预约一辆面包车搬家,在与司机周某一起前往新租的公寓;途中她从车上坠落,因头部受伤抢救无效死亡。涉事的货拉拉司机周某对警方称,女孩曾质疑他三次偏航行驶,后来自己从车窗跳了下去。货拉拉平台随后展开深入调查,后续出台整改意见:制定严格的司机入职平台的细则,加强司机的业务培训,在车辆上全程录音录像,实时监控,加强与警方的合作,设立预警制度,制定紧急事件处理方案。

从上面案例分析,究其原因,在司机的资格查验上,滴滴出行平台和货拉拉平台都缺乏对司机监管,只是对司机的驾龄、个人身体状况等形式进行了审查,没有对司机背景调查,个人征信等方面进行内容审查。从这些案件就可以将交通型共享经济平台运营中的准入资格问题暴露,仅仅一部《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》无法行之有效的对整个交通共享经济领域进行完全的规制,

在关于交通型共享经济平台的法律法规中,我们只有关于网约车的一部暂行

管理办法,此暂行管理办法只是对网络预约租车的服务进行规制,针对网约车的司机准入资格作了规定,没有作出的规范,没有明确的细则规定资格审查的条件和范围,该办法不具有完整性。

关于《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》(后简称办法)的规定,只是将传统对巡游出租汽车的管理模式套用在交通型共享经济平台上,虽然规章制度写明,但是无法真正对网约车司机资格条件进行审查,简单的完成注册条件就可以参与到平台的服务,平台没有真正审查司机的真实情况;这种简单的套用模式不利于共享经济的发展,没有根据交通型共享经济的特性,制定符合共享经济发展的措施。<sup>①</sup>部分学者提出对交通型共享经济平台的监管应当从乘客(消费者)的权益保障着手,将运行监管作为重点内容,不必细分交通型共享经济模式。对其它类型共享经济模式也能起到一定的示范作用。该办法作为我国共享经济第一部,也是唯一一部关于交通型共享经济的法规,应该看到它的积极作用,同时也要看到它存在弊端,应当重点分析。

由于只有《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》对网约车平台的准入条件做了规定,其它交通领域的平台没有规定,只有平台企业自己设置了准入条件,但是准入条件标准都过低,只要符合它们平台的注册条件即可,一般就是注册,填写信息和证件拍照,等待审核就可以,只要将信息填写完整就可以注册成功,就可以进入该平台,提供服务;有些平台只要利用其他关联平台的个人信息就可以完成注册,如利用支付宝账户信息、微信账户信息、QQ账户信息注册即可。不同的平台可能需要一些辅助信息填写就可以,或者人脸识别就可以上线服务,平台的审查要求并不严格。传统巡游出租车公司会对司机的犯罪记录、个人征信,关注司机心理健康,安排体检等方面审查,较交通型共享经济平台要求严格。虽然资格限制低,但是使更多人参与到共享经济平台中,促进交易机会的增多。

交通型共享经济平台的司机准入标准不确定性引发问题。导致在市场交易的活动中与需求方进行接触,容易引发一些危险。司机对于车况环境、路况环境较服务接收方熟悉,可能存在不正当利益的接单服务,对服务接受方来说,未经严格审查司机进入平台服务,可能对其造成危害。部分交通型共享经济平台单纯的

<sup>①</sup> 侯登华.共享经济下网络平台的法律地位——以网约车为研究对象.[J]政法论坛.2017(1).

为了谋取商业利益，不考虑司机潜在危险，盲目的扩大平台市场份额占有。不法分子利用平台审查的漏洞，进入平台开展违法行为。<sup>①</sup>所以，现有法律制度无法有效处理司机准入资格标准的问题上，应当结合后续问题，制定相应的规章制度对该问题予以解决。

### 3.2.1.2 平台服务接受方准入资格监督缺失

此处的平台服务接受者即为消费者，平台服务接收方的准入资格监督是指平台对消费者在消费过程中的行为进行监管。在传统出租车行业中，没有规定对消费者交易行为进行举报和投诉制度，只要消费者群体，越能带来市场的活力，传统的出租车司机能够获得丰厚的回报，且在达成交易之前，司机能够对服务接收方进行线下的考量，来决定是否达成合同的意思表示，处于公开透明的场合，司机相对于服务接收方受到损害较小。此外还有专门《消费者权益保护法》对消费者进行保护。

共享经济的特征的公共性体现平台的受众越多，平台参与市场交易活动就会越频繁，从而利用参与主体的数据，将互相有交易需求的主体，平台将信息交互，已达成精确的匹配服务，交通型共享经济平台不会从服务接收方的资格入手，不会限制接收方的资格条件。但是平台采用该方式，也会给司机造成一定的损害，影响司机的安全，司机可能随时面对一个不稳定的因素。实践中，也发生过乘客殴打司机，对司机作出不文明的行为等案件。<sup>②</sup>此类事件的发生，说明交通型共享经济平台没有注意到线上的交易的特殊性，这种不确定的交易对象增加交易的风险，平台线上的交易特殊性就在服务接收方的不确定性。服务接受方也会造成司机的伤害，所以，应当规定相应的服务接收方的资格监督机制。

从交通型共享经济平台的交易结构来看，需要足够多的参与主体才能使整个交通型共享经济平台发展，对于服务接受方的资格标准过于严格，也不利于整个整个行业的共享经济的发展，影响平台运营的整体效率，提高交易成本，不利于社会需求的满足，我国现行也没有相应的乘客标准，《网络预约出租汽车经营服

<sup>①</sup> 徐文.论共享平台的发展偏差与分类矫治[J].广东财经大学学报,2020,35(01):67-79.

<sup>②</sup> “滴滴司机被醉酒乘客辱骂殴打”事件，本事件发生在2021年1月，叫车人为女乘客，辱骂并殴打司机贾师傅的男乘客为同行者。在订单行程中，醉酒男乘客对司机极其不尊重，多次且长时间辱骂并殴打贾师傅，行为非常恶劣。滴滴出行表示，对殴打司机的乘客进行封禁处理。但由于打人者并非叫车人，且叫车人拒不提供打人者的滴滴账号信息，平台暂时无法对打人者进行账号封禁。此外，在醉酒男乘客辱骂殴打司机期间，叫车人未积极有效劝阻，因此，平台决定对叫车人即视频中的女乘客进行封禁处理，永久不允许其使用滴滴服务。

务管理暂行办法》对此也没有作出规定。规定关于服务需求方的资格标准非常的有必要,虽然不必和司机的资格审查那么严格,也无需通过考察或者考核的方式获得许可,但应该有定期反馈渠道,司机评价机制,对服务接收方的平台使用行为进行约束,以期达到健康有序的交通共享经济环境。

### 3.2.2 平台垄断竞争法律问题

由于网络能够集聚各种资源,平台的硬件设施能够掌握和处理相关数据的能力等因素,交通型平台企业很容易形成市场主导地位。平台规模越大,成本越低、用户聚集意愿越高、数据汇聚越多,越能够进一步取得市场优势地位,从而形成“一家独秀”“强者恒强”的局面。共享经济平台作为经济的典型代表,在出行服务共享经济平台之间出现了一些大型平台兼并、收购的行为。这些平台在提高经济发展效率、增加消费者福利的同时,也带来了一些负面影响,引发社会广泛质疑:

#### 3.2.2.1 对市场支配地位的滥用

交通型共享经济平台具有市场绝对的优势,具有市场支配地位,对交易对象的选择、市场交易定价、服务结算方式、侵权责任承担等都具有控制力。交通型共享经济平台的服务供需双方或者其它参与方相对于平台企业没有话语权,对平台的提供的服务,只能接受,不能选择其它种的服务模式,被迫接受平台企业的服务模式,平台利用地位优势,收取信息服务费,利润抽成等费用,难以保障平台劳动者的权益;平台间的限制竞争,不公平对待消费者的现象。引发了社会的不满和损害了交通市场竞争环境。据调查显示,超过半数以上的调查者表示有过此经历。<sup>①</sup>

#### 3.2.2.2 数据独享

交通型共享经济平台在日常运营的过程中,大量的用户注册使用,信息上传到平台,共享经济平台会对个人信息进行处理,来发现用户潜在的喜好特征,平台会采用定期推送信息或者通知等方式,向平台的参与方发送消息,在增强客户交互使用感的同时,平台利用这种独占的数据优势,拒绝向其它平台分享,造成数据专享;同时平台之间的运算规则、人员匹配、订单派发、流量控制等方面进

<sup>①</sup> 张恒龙.分享经济时代政府监管如何创新[J].高科技与产业化,2016(09):52-55.



行限制,影响其它平台企业在市场活动的地位,约束了市场的竞争活力和市场创新力。

### 3.2.2.3 垄断性扩张

一些交通型共享经济平台大多被金融寡头企业所控股,背后强大的资本支持,所以平台能够发掘潜在的消费者群体,扩大市场。若市场出现一些具有发展潜力的交通型共享经济平台,大型的平台就会利用大平台的优势地位,通过兼并、收购、控制股权等方式垄断此行业的市场;或者使用下调价格、不合理的优惠政策等手段排除其它共享经济平台的发展,挤压小型经营主体的生存空间,最后将其它经营者排除市场。平台开始利用自己的优势地位,收取信息服务费或者抽取利润等方式获得超额利润。

## 3.2.3 平台运营的资金监管法律问题

### 3.2.3.1 平台运营中押金监管

在一些交通型共享经济平台中,平台存在要求司机或者服务接受者提供押金,以保障自己的账户可以正常使用,但将押金交付给平台,平台不能正确处理该笔资金的流向,容易造成一定的风险。共享经济属于信用经济,交通型共享经济平台应当提供必要的保险措施,保证平台参与方的信任,维护平台的正常运营秩序。平台的押金问题主要存续在支付押金、平台占有、返还押金中。由于参与交通型共享经济平台的用户众多,且多分散状态,众多小个体将押金支付给平台,平台会拥有巨大的资金流,若平台不当使用该项资金流,挪作他用,无法弥补资金缺口,将会引发资金安全的问题。当前,法律法规未对平台的资金流向确定,平台存在金融风险,平台将押金或者其它的资金流混用,用于弥补亏损或者扩大市场规模等用途,严重背离了押金的本质,是一种变相的融资;或者出现平台收取押金后,平台企业“跑路”现象或者破产情况。需要法律进行规制。<sup>①</sup>

为了稳定广大交通型共享经济平台的参与者的心态,平台企业一般会宣传其会在银行设立专门账户,做到专款专用,不会挪用资金,保障返还押金时的效率性。但实际上,交通型共享经济平台很难做到这一点,大多数的平台企业将押金和企业资产进行混用,若平台企业出现经营不善,甚至破产的情况,平台参与方

<sup>①</sup> 刘亚丽.浅谈共享经济的法律监管问题[J].市场研究,2019(12):38-40.



的押金就很难得返还。

对在银行设立的专门账户，银行也没有监管责任，平台企业能够随取随用，账户的资金性质，都没有确定的法律予以规定，平台可能存在取出现金挪作他用，或者设立的虚假的账户，押金已经流出。<sup>①</sup>究其发生的原因，是我们没有重视交通型共享经济平台的发展规律，没有对平台的金融风险进行规制，缺乏平台信息披露制度，导致平台不受监督，如果出现问题，造成社会的恐慌和不信任感，给用户造成损失，影响整个共享经济的发展前景。

《破产法》规制平台企业的破产的押金能否优先受偿的问题，破产法的目的就是公平的使每一个债权人的得到清偿，但是平台的押金属于债权还是物权，交付押金的参与主体能否行使取回权，现实中，还需要商榷。虽然押金制度普遍存在于共享经济平台中，但是它与共享经济发展理念相违背，共享经济的信用理念，将会阻碍共享经济的发展，势必要创设新的监管体系。

### 3.2.3.2 共享平台违约支付风险的监管

交通型共享平台作为汽车使用权闲置资源的共享载体，共享参与主体在平台预付或者信用支付等手段，在司机和服务接收方交易完成后，需要共享经济平台完成支付。然而，当共享平台被面临财产被执行，公司解散或者被吊销时，可能面临共享经济平台账户资金不足等状况，交通型共享经济平台就可能难以为继。司机和服务接受者就处于不利的地位，同时，如果交通型共享经济平台一旦瘫痪，必将造成平台主体的恐慌，交易乱象，并引发矛盾。通过受损方的私力救济或者行政机关公力救济没有实际用处，政府要发挥好宏观调控的作用。

### 3.2.4 平台个人信息保护的法律问题

#### 3.2.4.1 共享经济平台中个人信息泄露

在交通型共享经济平台中，注册平台会涉及个人信息的上传，共享经济平台是否会合理利用信息，保护好用户的信息；<sup>②</sup>其它的应用软件会向自己的手机提供相关广告信息，可能存在交通型共享经济平台将自己的信息共享其它应用软件的行为。再者，现在存在许多买卖个人信息的行为，对消费者的信息滥用，形成

<sup>①</sup> 王丹尼.共享经济法律规制的研究进路与反思[J].中国商论,2020(03):108-109.

<sup>②</sup> 徐颖.中介型共享经济平台运营法律规制研究[D].对外经济贸易大学,2019.

了一条黑色产业链。平台的工作人员违法将个人信息拷贝然后窃取后，将信息出售或者交由他人使用，违背职业道德。这些关于信息买卖的问题一直存在，在共享经济的背景下，将这些问题放大。

共享经济平台形成依托于网络技术和平台的数据收集能力，由此形成关于各方主体需求的数据库。在数据库中包含着个人信息，个人姓名、家庭住址等信息，甚至包含着大数据系统分析的公民的个人喜好等涉及隐私的信息。交通型共享经济平台在利用这些信息时，要注重保密措施，不泄露给不必要的主体，保障公民个人信息安全，民法典人格权编中对个人信息的保护做了规定。公民的个人信息是公民的基本权利内容，也是当前数字经济时代发展的基石。避免因个人信息的泄露，可以免受侵扰，从而促进共享经济的发展。共享经济平台对个人信息的合理使用，是共享经济成功必不可少的要素。交通型共享经济平台依赖于大量的数据信息，不合法的将信息散播，影响信息所有人的正常生活，如垃圾短息，电话骚扰、广告弹窗等，不仅浪费资源，而且影响公民的工作和学习时间。寻找行业平台的发展和个人信息保护的平衡，关系整个交通型共享经济平台的发展，甚至共享经济的健康发展。

#### 3.2.4.2 行业平台缺乏自我约束

交通型共享经济的行业自我规范，由平台企业制定的公司的规章制度进行平台约束，但是某些共享经济平台自我约束不强，对网络隐私和保护缺乏正确行业规范指导。平台放任不管，政府缺少沟通，监管主体都没有落实监管责任。

共享经济平台在一个新的行业产品出现时，没有及时作出反应并调整，没有发挥自律作用；行业平台能够在一定的范围内保障个人信息的安全，保障共享经济的合法顺畅，对共享经济产品具有促进作用。相反平台在个人信息的保障方面，没有主动性，导致平台企业自己很难发现漏洞，要针对性的发现问题，进行规范。

共享经济的迅速发展，更加需要共享经济平台树立自我约束意识，加强自我监管，对个人信息在共享经济平台中的监管，需要确立严格的共享经济平台保护制度，这是对服务接收方保护的一种方式，更是交通型共享经济平台在注重个人人格权的重要表现，也是承担保护公民个人隐私的义务。既要在国家监管方面着手，也要从行业平台的自身出发，从源头开始治理这一信息安全问题，为共享经济发展不断助力。

## 4 域外交通型共享经济平台运营法律制度的经验借鉴

本章节首先从美国、英国和欧盟国家中分析共享经济发展的方向和趋势，各个国家对本国共享经济发展的态度，总结他们的制度经验，为我国交通型共享经济平台的法律问题提供制度建议。

### 4.1 域外国家交通型共享经济平台运营法律发展现状

美国最早出现了共享经济的模式，并影响全球的经济模式，融合其它传统经济成为新业态经济，对世界上各个国家的法律法规规制经济架构形成了新的挑战。对于共享经济迅速普及，各个国家也积极采取相应的措施应对新挑战。虽然国家之间的经济制度不一致，但是相关改革思路和制度经验，对我们国家共享经济发展提供了相关的思路，例如欧盟、英国等国家重视这种新业态经济的发展，开始实行专门机关对其监管，制定法律法规予以促进共享经济的发展。

#### 4.1.1 美国

交通型共享经济平台在美国最早出现的就是优步平台，是共享经济平台的最早的发源地，也是交通型共享经济平台最早的发源地。优步以其自己独特的资源优势 and 融资规模，都居于世界的前列，是共享经济发展的指明灯，优步技术革新是其发展的核心动力。

当前，虽然联邦政府没有对共享经济的发展表明态度，也没有规定相应的监管措施，但是州政府可以在自己的州范围内立法，在自己的州范围内有效。例如加州为优步设立了专门的新公司，明确其存在的合法地位，优步平台纳入法治化轨道经营，由公共事业委员会进行监管。州政府对司机的准入条件和交通工具的标准进行了规定，优步平台遵守该规定，落实规定。旧金山的交通部门针对共享单车的特殊性，对原有的《旧金山交通法规》进行了重新修订，增加了关于单车项目准入资格，运营的注册，个人信息保护、服务反馈、平台企业的信息共享等规定。<sup>①</sup>达拉斯政府提倡开启智慧城市计划，加强企业与政府之间的合作和信息共享。

#### 4.1.2 英国

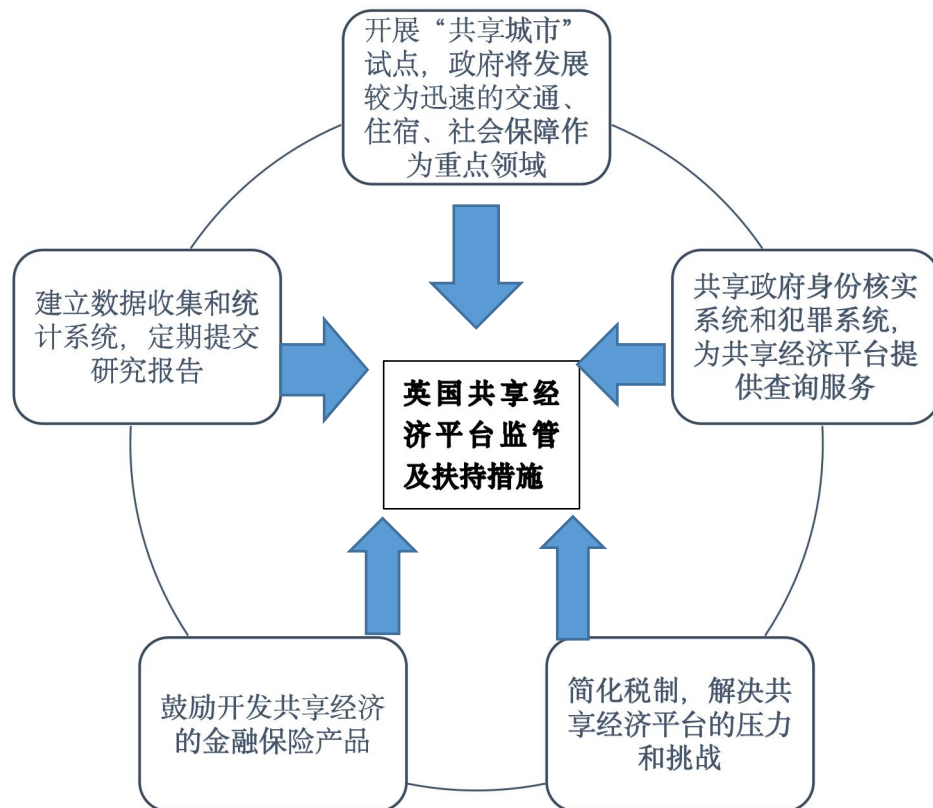
近几年，英国的共享经济平台开始崛起，根据英国的调查报告，2015年，单

<sup>①</sup> [http://www.nychinaren.com/keyword/type\\_keyword/keyid\\_491402.html](http://www.nychinaren.com/keyword/type_keyword/keyid_491402.html) 最后访问时间 2021 年 3 月 10 日。

就伦敦一年共享企业成立的就超过 200 家,超过了纽约和旧金山。其中,英国发汗最好的共享经济平台为金融领域的共享经济平台。

英国的政府想利用共享经济这个新热点打造成为世界的共享经济的中心,主导共享经济的发展,英国认为要想发展共享经济就要有先进的大数据处理技术,发掘新的商业途径,培养人们的消费理念,融合成为共享经济新形势,英国政府引导共享经济促进健康有序的市场经济秩序和为消费者谋取福利,鼓励传统行业抓住机遇进行自身的改革。英国的政策带有一定的倾向性,鼓励共享经济的发展。英国大力引导共享经济的发展的原因还在于制定的政策立法者就是共享经济利益获得者。

英国政府开展了一系列的措施,促进共享经济的发展,包括试点城市、信息收集、信用评级、税收政策等各方面开始,并加以资金扶持共享经济的发展,英国政府为打造全球的金融共享经济中心,提出了一系列的扶持和监管措施;如 5.1 图所示:



### 4.1.3 欧盟

2013年9月,欧洲经济和社会委员会成立了欧洲共享经济联盟,倡导要团结各方,统一力量,在欧洲各国推行共享经济的发展战略。欧洲共享经济联盟力推建立一个政府企业互利共赢的共享经济的合作关系。将政府的权力者、共享经济企业行业协会三者统一协调起来,从四个方面促进欧盟及各个国家共享经济的发展:一是增强共享经济的意识,帮助相关的权力者认识到共享经济的重要性,提高管理者的决策能力;二是制定合理有序的规制措施,可以让共享经济在市场经济中有优势地位;三是实现共享经济的互动交流,在欧盟国家之间实现互通可转移;四是加大资金支持欧洲各个国家的试点工作。

欧洲共享经济联盟要达成的目标是:首先,打造整体性的共同体,注重欧洲各个国家行使统一的监管政策和法律,是共享经济成为欧洲各国的优先事项;其次,在共享经济的整个流程上,建立政府和企业合作的关系,改善政府权力者、行业协会、共享经济平台三者之间的关系;再次,对共享经济平台的融资鼓励支持,扩大共享经济的市场占有率;最后,注重宣传的引导作用,提高人们对共享经济的认识。

欧洲共享经济联盟从四个方面引导欧洲政府发展共享经济:培养共享意识。将共享经济的相关内容教育纳入学校的教育中,从小抓起,成年人开展其它层次的学习;确定一个合适的标准评价共享经济对公益性事业的影响。强化监管,设立共享经济市场主体的准入资格,政府设置共享经济服务参与方的准入条件,更新相关金融制度和税收的规定;重视用户的反馈机制,对共享经济平台的意见建议进行整改,加强各方主体交流沟通。政府和企业要将共享经济进行推广,建立共享网络,国家、城市之间可以互通互信,增强共享经济平台的影响力。针对共享经济试点项目及平台的公共投资,支持建立区域性共享经济创新集群作为推广试点;鼓励城市制定共享经济行动计划。招商引资。为共享经济平台设立全方面服务,服务包括政策宣讲、融资规划、商业扶持等服务;制定公共服务计划,将共享经济纳入政府采购中去。<sup>①</sup>

2016年,欧洲共享经济联盟颁布了《共享经济的欧洲议程》,计划在欧洲国

<sup>①</sup> EU Parliament Policy Dept Challenges for competition policy in a digitalized economy R/OL (2015-07-15). 2021-01-21. [https://www.researchgate.net/publication/290429309\\_Challenges\\_or\\_Competition\\_Policy\\_in\\_a\\_Digitalis-ed\\_Economy](https://www.researchgate.net/publication/290429309_Challenges_or_Competition_Policy_in_a_Digitalis-ed_Economy).



家范围内打造一体化的共享经济团体，在 2050 年的计划中，明确目标为发展共享经济平台的就业岗位的产生，提升市场交易的效率，并促进共享经济发展的数字化、包容性。

## 4.2 域外国家交通型共享经济平台运营的制度借鉴

### 4.2.1 信用制度的经验

美国政府建议公民开始使用注册电子身份认证，最开始使用的在行政事务的办理过程中，网上借贷手续简便，促进了金融共享领域平台在美国的发展，电子身份认证是官方对个人信用的认证，可以直接采用电子身份认证的信用信息，平台对电子身份认证的信息采用，减少了调查的成本，减少了其它共享经济主体的不信任感。英国政府采用 UK 验证，强调了身份信息的重要性，可以适用在各个方面，包括金融机构等。满足需求的同时，要注重审查。欧洲共享经济联盟制定相关计划，清除障碍，信用数据共享，将平台作为基础，行业自律组织主导，各个国家试验，总结经验教训后，再全面推广适用。

### 4.2.2 劳动保障制度的经验

在英国，实践中将平台的司机难以认定为雇员，只能将司机认定为劳动者，但是这样的法律地位，不能像雇员一样的得到法律保护，但是也可以得到一定的法律保护，在英国劳动法中分为两种类型，雇员的范围不能包含的时候，将其纳入劳动者的范围，这样也能得到一定劳动法的保护，英国实际上就是分层次的劳动保障。美国从判例案 Uber 案中确立提供出租车服务的司机与平台间存在劳动关系，主要考量了平台对司机存在实际控制权，将司机纳入劳动的保障体系。

### 4.2.3 监管模式的经验

在共享经济平台的监管方面，政府监管部门对不同领域的部门制定了不同的监管政策，在交通出行领域，英国的采用平台是否具有运营的许可证，采用电话预约或者网络预约等方式将出租汽车平台进行细分，并重新修改了原有的出租车法案，将网络约车纳入监管范围，平台企业、交通工具、司机都要经过政府部门的审核领取相应的执照才能进入交通领域市场，在交通局另设部门对交通型共享经济平台运营进行监管。在美国，加州细化了交通领域的监管法规，明确了平台参与者之间的责任，专门的监管机构直接进行管理，并内设公共事务委员会，严

格市场准入审查制度，颁发执照，设定经营标准。

## 5 完善我国交通型共享经济平台运营法律规制的对策建议

对我国交通型共享经济平台出现的法律问题,应当及时解决,交通型共享经济平台作为交通型共享经济发展的基础和前提。本章将针对上述的法律问题,逐一分析,提出建设性意见。

### 5.1 明确平台主体准入资格条件

#### 5.1.1 强化平台对供给方的资格管理义务

在交通型共享经济平台中,服务提供方具有基础性的作用。由此,只有服务提供方按照相关标准进行运作,它所提供的相应服务才能正常运作、安全运行。加强服务提供方的管理具有迫在眉睫的紧迫性,加强其管理可从下面三个层次展开:

第一,设立配套犯罪背景调查机制。现实中,行政机关的审查大都集中在车辆牌照、轴距等内容,这些内容的审查都是一些客观的内容,仅仅需要进行机械、物理的审查。诚然,保障车辆的安全对安全驾驶具有非常重要的作用,但是,对实践中大部分交通事故发生原因进行具体分析,大都是与驾驶人的工作状态、服务安全相关联。驾驶人个人素质的高低、驾驶技术的优劣,这些因素往往会对公共安全产生更重要的影响。生活中,对于网约车的管理,大多采用流程式的牌照登记、驾驶人员户口审查等方式。这种管理方式反映出政府管理思维存在一定程度的固化、僵化,没有随着新事物的出现相应的管理转变方式。更重要的是,如果继续坚持现在的网约车管理模式,不仅不会产生推动网约车发展的积极作用,反而会因为无效的管理制约网约车这种新型经济的兴起。

合理的犯罪背景调查机制应围绕着调查内容和主体进行相关调查两部分进行展开。首先,网约车服务的提供方是否曾发生犯罪行为,是否患有引发暴力、犯罪行为的精神疾病,对网约车行业的安全运行具有重要的作用。犯罪背景调查机制相关内容的设置也是围绕着上述两方面的内容展开。若网约车服务的提供方可查询到犯罪记录,且记录内容可能会对身体安全和社会发展产生严重的破坏,那么这种情况下,应禁止该类提供进行相关的经济活动。其中,对身体安全和社会发展产生严重破坏的犯罪记录包括但不限于以下内容:严重损毁人身利益与财产利益的放火行为,使用大规模破坏性武器恐吓或伤害他人行为,曾组织或参与

恐怖活动的行为,非法持有违禁的生物制品、曾进行过投毒的行为。其次,服务提供者的背景调查的主体应是进行运营的平台。当然,在进行背景调查时,相关政府部门会授予运营平台使用犯罪记录数据库的权利。<sup>①</sup>与此同时,交通型共享经济平台相关规定应当予以完善。为维护对方的隐私,进行背景调查工作应当专职人员展开,调查的范围仅限于与服务相关的内容。调查所得的内容只作为对方加入平台,允许其进行服务的根据。通过查询得到的数据信息,不可随意向外界散布、不可作为商业宣传使用。更重要的是,犯罪数据库只能专事专用,不可随意将使用的权利转移给他人。现如今,交通型分享经济平台仍处在襁褓阶段,随之的犯罪背景调查机制也仅停留在设想阶段。但是随着科技和经济的不断融合,未来交通型分享经济平台终会“大展拳脚”,配套的犯罪背景调查机制也存在实现的可能性。

第二,取消不必要的户籍限制。实践中仍存在对网约车驾驶员地域歧视的现象,具体体现为各地在制定具体实施细则时对驾驶员的户籍进行严格的限制。其实,这是不必要、不合理的规定。无论是从权利保护角度,还是保护新兴行业的角度,户籍限制都是十分不科学、不理智的规定。一方面,我国法律保护劳动者自由选择职业的权利。外来的务工人员同样为城市添砖加瓦,同样是城市的一分子,不能仅仅因为没有户籍便否定他们为城市发展所做出的贡献。法律应当给予外来想从事、进入网约车市场的人员一份工作的机会。另一方面,取消户籍限制也是为了促进网约车这一朝阳产业的崛起。试想,若将不具有本地户籍或在本地未办理居住证明的驾驶员列在网约车行业的城墙外,这将会大幅度的减少网约车的数量。众所周知,网约车最初设立的目的,就是缓解传统出租车行业在用车高峰时段“一车难求”的局面。显然,限制户籍导致网约车数量大幅减少情况的发生,与用网约车最初设立的目标相背驰。

第三,建立服务提供者平台认证机制。考虑到实践的复杂情况,对于加入平台的产品、服务提供者的标准规定和执行应当分开进行。较为合理的做法是,标准由法律进行细化、进行规定,具体的执行由平台进行。平台有义务采取相应的配套措施保证产品和服务提供者的质量。实践中,产品及服务提供者平台认证机制是可以达到这一效果。关于想要加入平台的产品及服务提供者,目前获得的信

<sup>①</sup> 常畅.共享经济视角下网约车法律规制[J].人民法治,2019(12):74-75.

息仅是资源提供者自己提供的，真实性无法保障。

### 5.1.2 建立平台需求方准入资格监督机制

在强化平台对供给方的资格管理义务后，需求方资格管理制度也需要进行相关的完善。考虑到公众自主选择权的保障，平台需求方的资格管理制度不能十分严苛，同时，也不能对其采取类似产品及服务提供者犯罪背景调查的方式。因此，应当探索一个平衡的监督机制，保障公众的自主选择权的同时，增加消费者的数量，平台可以继续保持盈利状态。

首先，在规制交通型分享经济平台法律的制定中，制定平台需求方消费资格管理制度十分必要。与供给方相同采用考试、考核等方式获得许可证的严格标准不同，需求方管理制度内容的标准可以相对宽松些。理论上，需求方管理制度可以保证减少需求方对供给方人身及财产安全造成危害的可能性，保证要事故发生时可以定位到需求方。

除上述，交通型共享经济平台的法律规制措施中也应当明确，需求方以实名制使用产品、接受服务。第一次使用平台进行注册时，需提供需求方的真实姓名、照片、身份证号、家庭住址、联系方式、工作单位、指纹等基本信息。这些基本信息经过平台进行验证，验证通过后才可以使用平台。在今后的日常使用过程中，每次登录平台，可以简化登录程序，例如用指纹或摄像头功能验证是否为本人。这样不仅节约时间、简化流程，同时也可以防止冒用账号的行为的出现。这样规定，不仅能够使平台更好的掌握需求方信息，同时，对于意图以冒用他人身份注册、使用平台的不良企图的需求方，可以直接禁止其使用平台。在这种情况下，真实身份注册者，欲行损害他人之事时也会心存胆怯，因为他的身份信息被平台掌握，实施违法行为会被精准定位到个人，进而使想要违法的行为人望而却步。生活中，即使需求方使用自己账户为他人预订服务，在发生需求方损害供给方或第三人权益事件时，也能够精准定位到行为人定位到行为人。<sup>①</sup>与此同时，设立“黑名单”制度，对于交易中恶意损害产品或意图危害供给方人身安全的需求方，根据其违反规定的具体程度，进行分类。对于严重损害产品、严重侵犯他人利益的需求方，将其列入“黑名单”，在一定时间段内或永久禁止使用平台进行服务。

从可行性角度，上述提出的规定对于交通型共享经济平台来说，并不难实现。

<sup>①</sup> 李世宁. 共享经济的政府法律责任研究[D].广东外语外贸大学,2019.



交通型共享经济平台无论是以网站还是以手机应用作为经营媒介,需求方都是注册后方可搜索产品、服务,并通过平台接受服务、付款、评价。在这个过程中,平台有义务保证需求方履行信息保密义务。虽然这一要求较为严格,但这对于交通型共享经济平台顺利经营具有重要的作用。建立平台需求方准入资格监督机制,保证供需双方人身、财产安全的同时,也能够避免发生损害却无法找到行为人而由平台承担赔偿责任的情况。

## 5.2 反垄断方面的规制

平台经济反垄断监管的路径选择,对于平台经济反垄断监管中的新问题和新特征,世界各国反垄断监管机构应加强联系,同时密切与行业组织、平台企业、多边用户间的交流与合作,通过多方协同,加深对平台经济领域竞争问题的认识,加快出台指导全球平台经济反垄断监管的基础性规则,推动平台经济健康有序发展。

### 5.2.1 创新监管方式

平台的多边市场、多元主体、开放共享、无限接入、动态竞争等特征,使市场上各参与者之间的关系错综复杂、瞬息万变,引起的竞争争议多且很难裁决,对平台经济的反垄断监管难度较大,监管机构需转变监管方式。第一,转变监管模式。平台经济运行更为复杂,内部包括技术手段、平台规则、算法、网络生态等内容,单靠监管机构或某一方力量很难解决竞争争议问题,这决定了平台经济反垄断监管要从过去以反垄断监管机构为主的“纵向”监管,向反垄断监管机构牵头,行业协会、平台、用户群等多方参与的“横向”监管模式转变。通过广泛取证,认清个案竞争争议的核心问题,进而通过多方举证和辩论,探索反垄断监管的边界。第二,转变监管框架。传统的反垄断分析框架是静态、单向的,平台经济是动态竞争的,双边或多边平台可能涉及不止一个市场,界定相关市场难度加大,同时平台市场基于质量和创新的非价格竞争日趋显著,基于价格的分析很难反映真实市场情况,应推动反垄断分析框架向动态、跨界框架转变。第三,转变监管技巧。平台经济是基于新兴互联网技术的市场形态,要积极利用大数据、云计算、人工智能等技术手段对平台经济竞争争议问题进行取证和分析,为反垄断监管和裁决提供可靠的素材和依据。

### 5.2.2 制定数字模式监管政策

世界上一些超大平台企业已经在加速改变许多行业和领域的产业组织和商业规则，这给传统的竞争秩序和规则带来了挑战，传统竞争政策中的很多规则、标准对平台经济反垄断监管的适用性大大降低。<sup>①</sup>制定相关平台经济的竞争政策及法案，应遵循以下策略：第一，设置数字经济专章，传统的反垄断法发源于工业经济时代，原有的理论框架已经不能适用新兴数字经济时代的社会关系。针对平台、数据、算法三维经济结构发生巨大变化，反垄断法的理论框架和法律规制体系也应该予以重构。重构并不是简单地强化管制，而是维护反垄断法原则、促进数字经济的竞争有序发展。数字经济领域反垄断法律可以建立“法律专章规定+指南+部门规章”并存的构架。通过《反垄断法》专章的形式规定相关的宣示性条款更为适宜，具体内容可在平台经济反垄断指南中予以细化。第二，吸收新的经济理论，创新与平台经济相适应的反垄断理论。当前，平台经济竞争案件裁决结果面临广泛质疑的原因在于结果缺乏相应理论支撑。要坚持以司法审判为渠道，调动多方共同举证、辩论，加深对竞争争议事件核心问题的认识，积累相关理论和实践经验，最终形成系统性的反垄断理论。第三，确定平台经济反垄断分析总体框架。着重细化平台经济垄断行为的分析方法和判断标准，或者无需改变现行反垄断法的既有框架。考虑平台经济特点，结合个案进行具体分析，依法评估平台经济领域垄断行为可能具有的正当理由，以救济市场竞争为宗旨，科学合理地设计和实施违法行为救济措施，以专业分析和正当程序保护市场竞争秩序和消费者利益。

## 5.3 完善交通型共享经济平台运营资金安全的监管

### 5.3.1 实行第三方存管模式

参照证券交易金的托管方式，针对交通型共享经济平台中的押金保管方式，设立押金保管制度，将银行作为保管人，借鉴相关制度的经验，寻找一种，政府主导立法监督，行业协会自律组织自我监督的双层管理体制。政府的监管部门应当完善相关问责机制，合理的监管模式。对于交通型共享经济平台的出现的不合法的行为，及时作出处理，追究相关责任平台的法律责任。设立的行业自律组织，严格把控行业的准入机制。

<sup>①</sup> 彭志月. 共享经济的经济法规制研究[D].烟台大学,2019.

另外，可以在交通行业的协会下设置交通型共享经济平台的行业自律协会，依托行业自律组织对平台的收取押金类型的费用，通过行业自律协会进行自我管理监督，行业自律协会可以定期召开会议，沟通分享监管的经验及模式。同时要与政府的监管部门加强合作，推动交通共享经济行业的押金管理规范的制定。行业自律组织可以逐步确立统一的押金管理准入条件，设立统一的押金市场准入标准，规范交通型共享经济平台的资金流向，资金安全。防止个别的共享经济平台逃避法律的监管，钻法律的漏洞。交通型共享经济平台行业自律协会也可以定期将平台的资金流向，做好向社会公示的制度，从产业全局角度把握平台押金整体运营情况，防范风险。

### 5.3.2 共享征信机构的征信

完善我国的信用体系建设和对征信内容采集的制度建设，可以借鉴世界上其它国家关于信用体系建设的经验。世界上主要有三种信用体系建设经验：美国为代表的民营企业建立的社会信用管理，民营企业对企业平台信用的收集，该信用完全由市场所控制，具有一定的局限性，容易引发信用被作为商品交易。德国为代表的大陆法系国家，建立中央银行为征信系统的社会信用管理模式，属于公共信用体系，但该体系具有一定的固化，不具有灵活性。日本代表的银行加商业机构共同构建的社会信用监管模式。<sup>①</sup>

从征信角度看，我国已经建立中央银行的个人征信查询的系统，但是没有对其它社会团体，其它组织的征信问题进行综合监管。只有一些网络信用查询平台对企业的风险进行整理分析。<sup>②</sup>所以，在我国要建立完整的惩罚机制，对共享经济平台中出现的失信行为，及时处理，及时上报社会信用系统，将企业的信用公示，向社会公示提高共享经济平台的违法成本。再者要在政府的主导下，建设一批市场化的民营征信机构，丰富信用的内容。官方要主动向民众宣传市场主体信用等级的重要性。加大对信用的使用率，是信用成为交通型共享经济平台运营不可缺少的一部分。

从平台的运营长期发展来看，用信用记录替代押金模式的转变，有利于交易成本的降低，避免出现信任危机，用信用保障共享经济平台中参与主体的利益，

<sup>①</sup> 李祥. 我国共享经济的法律规制研究[D]. 江苏大学, 2019.

<sup>②</sup> 共享经济背景下个人征信法律问题研究[D]. 云南大学, 2018.

具有深远的意义。

## 5.4 完善交通型共享平台个人信息保护的建议

### 5.4.1 草案做好与《民法典》的衔接

现如今,《个人信息保护法》(草案稿)已经披露,其中对平台的信息保护义务有一定程度的涉及,但是该专项立法只停留在立法草案阶段,尚未经过相关程序成为正式立法生效实行。

作为民事领域的基础性法律,《民法典》将个人信息保护问题纳入“人格权编”,并对个人信息处理规则、合理使用、责任承担等作出明确规定,为个人信息作为“人格利益”予以保护以及保护机制提供重要依据。作为一部以保护“个人信息权益”为重要目标的立法,如何与《民法典》进行规范性协调是个人信息保护法面临的一个核心问题。

从这一角度看,可以说,草案是以《民法典》所确立的个人信息民事权益为基础,从国家监管角度,用公权力细化、落实个人信息民事合法权益的保障法。基于此,草案的许多规定还需要与《民法典》相协调。例如草案目前“敏感信息”处理规则如何与《民法典》中的“私密信息”规定进行协调也是需要考虑的问题。还有投诉受理机关的明确,明确监管主体以及整个程序规定。此外,公开个人信息的处理规则也需要注意与《民法典》相关规定的有效衔接。

### 5.4.2 加强行业自律并建构惩治机制

在共享经济的大环境下,想要做的个人信息的保护,仅仅依靠《个人信息保护法》的出台对个人信息保护有所困难。借鉴美国经验,关于在行业之间制定的相应的行业标准规范与立法法律制度相配合。首先,各行业共享经济平台的经营者作为收集个人信息的主要主体,在法律作为后盾保证,结合行业标准规范可以应对不同的行业信息管理,属于标本兼治的做法,同时也能够节省更多的司法资源。对于经营者企业来说,没有信息,可能就会丢失市场。健全行业自律的标准规范,可以营造良好行业发展前景,提升互联网技术与企业之间的合作互补,促进共同发展。其次,帮助企业树立行业自律意识,提高企业在对个人信息收集时的处理手段。更好的保护个人信息的保护。

经营主体在收集和利用个人信息的过程中,应该完善内部制度,采取有效的

方式保障信息不被窃取和泄露,保障信息的安全;其工作人员在利用个人信息时,明确利用的权限及程序,如实登记。保证从信息采集到利用,对信息利用的全方位监控。保证从信息的收集到利用,对每一条的信息的询问使用都经过特定的审批程序加以保护,防止非必要用户对信息的接触或者窃取。<sup>①</sup>另外,企业应当根据实际业务的处理情况,对整个信息进行优化处理,制定新的优化产品,不局限于“共享经济”平台对个人信息所带来的安全隐患,以保证各个行业制度及流程的可操作性,避免出现新的个人信息安全危机与产品优化相脱节。

公权力机关通过法律的制定与实施对平台予以行政监管以外,行业协会也可以通过制定行业规范等方式自觉主动地进行行业自律,对行业内的义务主体的履行情况进行监督和管理。例如,国家可以鼓励以平台为对象,组成专门的平台行业协会,通过在行业内部制定相关标准和规则,发挥行业的敦促与主观能动力量,对平台同样起到一个监督的作用。同时,行业协会相较于国家公权力机关而言,会带给平台主体更多的亲切感与可接受度,在一些规则的制定与政策的执行方面,会在很大程度上减少来自平台主体的抗拒与阻力,会更容易敦促平台履行对个人信息的保护义务。例如可以通过行业内部的平台激励与惩治的方式,对平台的运营管理与义务履行做出积极与消极的评价,从而促使各个平台对该评价做出自身运营与规则方面的调整与反馈,形成一条积极有效的反馈链条。

可以创新设置专职部门,如“个人信息保护办公室”对共享经济平台的运营中侵害平台参与方个人信息的行为进行监管进而给予处罚,即将审议通过的《个人信息保护法》应当规定专职部门的权力清单,对个人信息保护的范围和内容,机构之间统一协调,牵头执法,明确机构之间的权责界限,既要防止职能被分化,没有统一的领导机关,又要避免互相推诿责任,出现管理空缺,提高针对个人信息保护的受理效率。对于严重违法的行为,及时将案件移送至司法机关,交由司法机关处理,形成完善的个人信息保护受理机制和处理维权机制。

<sup>①</sup> 马婧婷. 中国分享经济的经济法规制研究[D]. 华南理工大学, 2018.



## 6 结语

任何事物的发展都是前进性和曲折性的统一，新兴的事物总是带给人们惊喜和挑战。共享经济的蓬勃发展，衍生了许多新生产物，共享经济平台作为共享经济发展的依托，是共享经济发展的基础，解决好共享经济平台运营中的法律问题，对我们来说至关重要。交通领域是共享经济领域发展最为迅速，人们广泛参与的，但与此同时，迅猛发展的背后也带来了许多法律问题，如最近发生的湖南货拉拉女孩跳车事件，通过此事件，暴露出当前的平台在运营中，对司机上岗培训、服务意识，平台派单不合理等问题。我们迫切的需要处理好共享经济平台的问题，摆脱传统规范文件规范的滞后性，创新监管模式，规范健康有序的发展，来完善整个监管法律体系。为共享住宿、共享医疗、共享知识领域的规制提供经验，促进共享经济整体领域的发展。

共享产品从生活领域向产品制造、社会服务、民生保障等领域渗透融合，平台之间的竞争关系激烈。在引导共享经济可持续的同时，针对运营中暴露出来的问题，量身定做监管制度已经迫在眉睫。特别是关乎人民群众自身利益的问题，自内而外形成合力，内部自省和外部监督共同发挥作用。要充分发挥市场在资源配置中的主要地位，实现政府由管理监管型政府向服务型政府的转变，实现管理能力现代化。本文从选取具有代表性的交通型共享经济平台，暴露的问题较为突出、将问题进行分析，从交通型共享经济平台运营法律规制措施构建方面着手，立足市场现实，完善细化相关制度，紧紧围绕市场资格准入制度、劳动者权益保护和个人信息保护、共享经济平台健康有序发展为目标展开，增强共享经济发展能力。

## 参考文献

### 1.著作类:

- [1]马化腾.分享经济:供给侧改革的新经济方案[M].北京: 中信出版社,2016.
- [2]张晓峰.滴滴:分享经济改变中国[M].北京: 人民邮电出版社,2016.
- [3]阿里研究院.平台经济[M].北京: 机械工业出版社,2016.
- [4]李昌麒.经济法学[M].北京: 法律出版社,2007.
- [5]林旻川.互联网+法治思维与法律热点问题探析[M].北京: 法律出版社,2016.
- [6]贾霄锋.社会转型加速时期社会组织介入社会问题治理[M].西安: 西安大学出版社,2015.
- [7]姜奇平.分享经济:垄断竞争政治经济学[M].北京: 清华大学出版社,2017.
- [8]余来问,封智勇等.共享经济:下一个风口[M].北京: 经济管理出版社,2017.
- [9]倪云华,虞仲轶.共享经济大趋势[M].北京: 机械工业出版社,2016.
- [10]蔡斯.共享经济--重构未来商业模式[M].王芮译.杭州: 浙江人民出版社,2015.
- [11]李光斗.分享经济[M].北京: 机械工业出版社,2015.
- [12]刘国华,吴博.共享经济 2.0: 个人、商业与社会的颠覆性变革[M].北京: 企业管理出版社,2015.
- [13]倪云华,虞仲轶.共享经济大趋势[M].北京: 机械工业出版社,2016.
- [14]于雷霆.分享经济商业模式——重新定义商业的逻辑[M].北京: 人民邮电出版社,2016.

### 2.期刊类:

- [1]王磊.共享经济下网约车监管的法律问题研究[J].求是学刊,2020(02).
- [2]陶然.共享经济时代下共享单车押金监管的法律问题探讨[J].法制与经济,2020(04).
- [3]刘雨昕,马秋.共享经济模式演变及法律规制[J].哈尔滨学院学报,2020(04).
- [4]王丹尼.共享经济法律规制研究的研究进路与反思[J].中国商论,2020(01).
- [5]王亚楠.共享经济视域下互联网平台用工劳动关系认定司法裁量[J].华北水里水电大学学报,2020(02).
- [6]杨陈顺,温莹莹,张悦,阮懿,游荣林,陈何捷.共享经济是脚下平台型企业信用机制分析[J].中外企业家,2020(03).
- [7]米竞.对共享经济中消费者权益保护之反思[J].电子科技大学学报,2020(03).
- [8]郑阳晏,郑怡沁.“解局”共享经济出招税收征管[J].中国税务,2020(02).
- [9]徐文.论共享平台的发展偏差与分类矫治[J].广东财经大学学报,2020(01).
- [10]温青美.论共享经济平台经营者的商法规制[J].湖北景观学院学报,2019(01).

- [11]郝飞飞.对我国共享经济的审视与思考[J].商业经济研究,2019(03).
- [12]王璐.新时代共享经济发展的现状与对策建议[J].产业与科技论坛,2019(02).
- [13]陈志,张亮亮.新时代颠覆性创新规制研究[J].现代管理科学,2018(10).
- [14]高颖.网约车服务的保险瓶颈与法律建议[J].中国保险,2018(10).
- [15]马长山.互联网时代的双向构建秩序[J].政法论坛,2018(1).
- [16][美]奥利,洛贝尔.分享经济监管:自治、效率和价值[J].环球法律评论,2018(4).
- [17]赵鹏.平台、信息和个体:共享经济的特征及其法律意涵[J].环球法律评论,2018(4).
- [18]王静.中国网约车的变革方向[J].行政法研究,2018(4).
- [19]莫林.网约车规制策略转向:从整体管控到技术治理[J].甘肃政法学院学报,2018(5).
- [20]彭岳.分享经济规制现状及方法改进[J].中外法学,2018(3).
- [21]齐爱民,张哲.共享经济发展中的法律问题研究[J].求是学刊,2018(2).
- [22]苏盼.共享经济预付押金模式的法律挑战与应对[J].武汉大学学报(哲学社会科学版),2018(6).
- [23]陈岳峰.“互联网+”的规制结构—以网约车为例[J].法学家,2017(2).
- [24]郑毅.中央与地方立法权关系视角下的网约车立法——基于《立法法》与《行政许可法》的分析[J].当代法学,2017(03).
- [25]侯登华.共享经济下网络平台的法律地位—以网约车为研究对象[J].政法论坛,2017(1).
- [26]高秦伟.分享经济的创新与政府规制的应对[J].法学家,2017(4).
- [27]蒋大兴,王首杰.共享经济的法律规制[J].中国社会科学,2017(9).
- [28]刘根荣.共享经济:传统经济模式的颠覆者[J].经济学家,2017(5).
- [29]王利君.我国分享经济发展的问题及对策[J].学术界,2016(12).
- [30]王亚丽.供给侧改革视角下的共享经济[J].改革与战略,2016(7).
- [31]张力.共享经济:特征、规制困境与出路[J].财经法学,2016(5).
- [32]王勇,冯骅.平台经济的双重监管—私人监管与公共监管[J].经济学家,2019(04).
- [33]徐颖.泛分享经济及其法律规制原则[J].法治研究,2019(04)

### 3.学位论文类:

- [1]徐颖.中介型共享经济平台运营法律规制研究[D].对外经济贸易大学,2019.
- [2]彭志月.共享经济的经济法规制研究[D].烟台大学,2019.
- [3]王健羽.共享住宿监管法律研究[D].中国矿业大学,2019.
- [4]徐敏.中美对共享经济下网约车的法律监管措施之比较研究——以波斯纳法官判决 Uber 案为例[D].华东政法大学,2019.

- [5]杨楚楚.我国共享经济发展中政府治理问题研究[D].山东大学,2019.
- [6]孙秀.“互联网”+平台模式下的劳动关系认定[D].华中科技大学,2019.
- [7]宋晓燕.共享经济模式中责任承担问题及其法律规制研究[D].上海交通大学,2018.
- [8]杨赫.共享经济模式法律问题研究[D].黑龙江大学,2018.
- [9]田明远.共享经济模式的法律问题[D].吉林大学,2016.

#### 4.政策法规类

- [1]国家发展和改革委员会.关于促进绿色消费的指导意见[L].2016.
- [2]国家交通运输部.网约车管理办法[L].2019.

#### 5.网站类

- [1]国务院常务会议:确定支持平台经济健康发展的措施,壮大优结构促升级增就业的新动能;切实保护各类市场主体合法权益 2019-07-17.

<http://www.gov.cn/guowuyuan/cwhy/20190717c23/index.htm> 最后访问时间 2020-6-11.

- [2]国家信息中心:中国共享经济发展报告(2020) 2020-03-09.

<http://www.sic.gov.cn/News/568/10429.htm> 最后访问时间 2020-6-11.

- [3]国家信息中心:中国共享经济发展报告(2019) 2019-03-01.

<http://www.sic.gov.cn/News/568/9906.htm> 最后访问时间 2020-6-11.

- [4]国家信息中心:中国共享经济发展报告(2018) 2018-03-01.

<https://max.book118.com/html/2018/0309/156494500.shtm> 最后访问时间 2020-6-11.

- [5]国家信息中心:中国共享经济发展报告(2017) 2017-03-06.

<http://www.sic.gov.cn/News/568/7748.htm> 最后访问时间 2020-6-11

- [6]国家信息中心:六大领域分享经济发展概况(之一):交通出行(2016) 2016-03-06.

<http://www.sic.gov.cn/News/568/6067.htm> 最后访问时间 2020-6-11

#### 6.外文文献

- [1]Erez Aloni, Pluralizing the “Sharing” Economy,91 WASHINGTON LAW REVIEW 1397(2016).

- [2]Erez Aloni , Capturing Excess in the On-Demand Economy, 39 U. HAW.L.REV.315(2017). 274(2014).

- [3]Eric Biber, Sarah E. Light, J.B. Ruhl, James Salzman, Regulating Business Innovation as Policy Disruption: From the Model T to Airbnb, 70 VANDERBILT LAW REVIEW 1561(2017).
- [4]Huang Lijuan, Wang Zhuoyu, The Insurance Law Supply in Sharing Economy: Taking Online Car Booking Industry as an Analysis Object, 6 CHINA LEGAL SCI. 122 (2018).
- [5]Munke M.M.,Regulating the European Sharing Economy: State of Play and Challenges, 52 INTERECONOMICS 38(2017).
- [6]Michael Motala, The Taxi Cab Problem Revisited: Law and Ubernomics in the Sharing Economy, 31 B.F.L.REV. 467(2017).
- [7]Abbey Stemler, Feedback Loop Failure: Implications for the Self- Regulation of the Sharing Economy, 18 MINN. J. SCI. & TECH. 673(2017).
- [8]Abbey Stemler, The Myth of the Sharing Economy and Its Implications for Regulating Innovation, 67 EMORYL.J.197(2017).



## 致谢

时光荏苒，转眼间，研究生三年的学习时间即将结束了，我还牢牢记得第一次来兰州财经大学，参加研究生复试的时候，那时候对学校充满了憧憬；到复试成绩公布得知自己的录取结果，心情非常激动。三年的在校学习，我学习到了许多的东西，不光是课本上的知识，还有与人相处的经验，还有老师教给我们人生态度。三年马上即将结束，我也将离开象牙塔的庇护，自己整装待发自己走向社会。我必坚守兰州财经大学的校训“博修商道”，在以后的自己人生路上，博修自己的“上”路，积极进取，勇攀高峰。

在此，感谢所有的老师三年对我的谆谆教诲。从研一时，民法课的包哲钰老师，讲授给我们经典的民法实践案例；商法学的李长兵老师，讲授我们商法学的基础知识；婚姻家庭法的吕春娟老师，讲授给我们婚姻家庭法发展脉络及最新的前景问题；经济法的何立慧老师，教给我们用自己眼睛去学习，去认识法律世界；法学理论课的孙丽君老师，带我们重温各法学派代表人物的经典思想；陈冲老师的经济学课，教给我们如何用经济学的思维看待新世界；马哲课、英语及外教的所有老师。到研二学年，财税法的史正保老师，教授给我们税种知识，实务案例分享帮助我学习财税法；国际法的黎明老师，教授给我们的三国法的历史和当今世界国际局势；市场规制法及劳动与社会保障法的唐正彬老师，社会经典案例的教学，知识产权法的张革新老师，讲授我们知识产权的发展过程和经典案例；金融法的李萌老师和杨利华老师，带我们学习最新的货币制度和金融政策；公司法学的纪晟老师，讲授公司实践中的实务操作问题分析；还有桑老师的和蔼可亲。最后，感谢我的导师张桂芝老师，张老师不管在任何时候都对我肯定和鼓励，对我所做的工作进行认可，自我认为自己做的不能符合张老师的期望，在此也向老师致歉，对在工作中的一些失误和不认真，表示歉意。每次给张老师打电话，张老师最后总是嘱咐我注意身体，着实感动。张老师作为兰州市人大代表，兰州市的立法专家，也带领我参加了许多立法项目，参加立法论证会，像《兰州气象灾害防御条例》《兰州市城市照明管理办法》《兰州市机动车排气污染防治条例》《兰州市土地储备办法》立法评估等，学习到许多立法的经验；张老师也会留给我自己的时间去做自己的事情，使得我能够通过法律职业资格考试和省考上岸。

至此，非常感谢我所有老师对我的教诲和学校对我的培育。

也要感谢我的父母对我一直都扶助。感谢我的兄弟姐妹们，我们同甘共苦，砥砺前行，互相鼓励，共同进步，一块爬山，过河，共同度过了三年的快乐时光。我们一定也要继续努力，完成自己的梦想。

感谢各位答辩老师对我论文的指导意见，我将虚心接受，认真修改。完成研究生最后的一项工作。

在未来的工作和学习的生活，我定会砥砺前行，不论在那里，都不会忘记自己的老师和学校。

## 附录

### 1. 硕士期间发表论文:

[1] 论文《浅谈股权代持中的法律风险及规制》载《福建质量管理》，2020年9月。

### 2. 硕士期间参与社会实践:

[1] 2020年11月-2021年1月，在甘肃精佑明律师事务所实习。

### 3. 硕士期间参与的科研项目:

[1] 2018年12月，参与《兰州市城市管理领域地方性法规政府规章执行情况评估》项目，结项机关：兰州市人民政府法制办公室。

[2] 2018年12月，参与《兰州市殡葬管理办法》立法后评估，结项机关：兰州市人大常委会内务司法工作委员会。

[3] 2019年12月，参与《兰州市机动车排气污染防治条例》项目，结项机关：兰州市生态环境局。

[4] 2019年12月，参与《兰州市土地储备办法》立法后评估，结项机关：兰州市司法局。

[5] 2020年12月，参与《兰州市城市照明管理办法》项目，结项机关：兰州市住房和城乡建设局。

[6] 2020年12月，参与《兰州市气象灾害防御条例》项目，结项机关：兰州市气象局。