



内蒙古自治区消费者权益保护服务中心指导

网约摩托车，安全性几何？

近日，多个网约摩托车平台在三、四线城市上线，以“3公里5元起”的低价和灵活穿行优势迅速走红。然而，这一新兴出行方式在填补短途出行空白的同时，也因安全监管缺位、权责划分模糊等问题引发不少争议。

便利与风险交织下，如何对网约摩托车进行规范管理？记者对此展开采访。

击中短途出行痛点

“花6元就能坐摩托走街串巷，比打车快多了”“摩托车在高峰期不会被堵，价格还便宜不少，我觉得比网约车方便”……一些网友直言，网约摩托车凭借低价、灵活的优势，迅速成为老城区、乡镇等区域的“通勤优选”。

记者采访发现，网约摩托车精准击中了一些人短途出行的“痛点”。在一些城市老城区或乡镇地区，道路狭窄、停车困难、路不好走，骑车不便通行，而3公里及以内路程较短，网约车司机不愿接单，共享单车又受限于体力和天气。这种情况下，网约摩托车完美覆盖“骑车太远、打车太贵”的出行区间。

受访专家指出，作为网约车的“平价替代”，网约摩托车的出现并非偶然，其底层逻辑暗合城市交通的结构性矛盾。

北京市律师协会交通运输法律专业委员会秘书长施长龙介绍，网约摩托车之所以火起来，主要是因为一些城市交通拥堵较为严重，传统网约车和公交车在短途出行中不够灵活，而它能走街串巷、快速抵达目的地，同时为摩托驾照持有者提供了收入稳定的就业机会，且价格实惠、成本低，具有灵活、便宜、便捷的特点，适合短途出行，手机下单支付也很方便。

北京交通大学北京综合交通发展研究院教授郑翔认为，这种看似新颖的服务模式，本质上是传统“摩的载客”的平台化升级。在出租车覆盖率低、地铁未通达的区域，摩托车载客其实一直存在，只是借助互联网平台后，供需匹配效率大幅提升。

安全与监管成短板

尽管便利性突出，但网约摩托车的安全问题也让不少人担忧，如相关法规不够健全、平台安全保障能力有限、发生意外后权责难划分等。

“摩的在一些地方本来就是野蛮生长的状态，进入‘网约’模式，其管理会更规范吗？”广东深圳陈女士认为，近日发生在深圳的“摩的司机恶意伤人”事件就是摩的市场混乱秩序的一个极端案例。此前，她曾不止一次遇到过贴着人行道飞驰、轰鸣、逆行的摩的司机。

记者查询网约摩托车平台发现，比起主动管理，平台的一些做法似乎更多是为自己免责。例如，“摩的某某”在其《用车协议》中提出“切勿超速、逆行、闯红灯、私自改装车辆，无牌照、无证件上路。出现以上问题的司机，被查到后，平台一概不负责，由司机本人承担”“一摩的车限载一人，请勿超过一个人出车，



· 资料图片

出现事故，由司机和乘客本人承担，与平台无关”等。

“某摩行”也在《用户协议》中明确：“平台仅作为信息发布和交易撮合平台，您与司机之间的运输服务交易由您与司机自行完成，平台不对司机提供的服务内容、服务质量等承担任何责任。”

记者了解到，针对网约车，目前有《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》）相关规定，这种规定是否可以用于规范网约摩托车？

在郑翔看来，网约车和网约摩托车的车辆虽然都属于机动车辆，但依据道路交通安全法相关管理规则差异很大，车辆的技术标准、安全系数、载客法定人数等方面差异也非常大。不能简单适用《暂行办法》等规定，该规定如果要扩张使用，需要对其进行修订。当前虽然我国没有统一的网约摩托车管理规定，但根据道路交通安全法规定，从事经营性运输需取得相应资质。各地对于是否允许摩托车个人使用，并进而允许商业化使用，相关规定也存在差异。网络摩托车运营，不仅要保证摩托车具有相应资质，还要保证驾驶人具有相应资质，且网约摩托车平台应符合提供信息服务的相关规定。

施长龙认为，将《暂行办法》相关规定沿用于网约摩托车存在一定可行性，但同时面临诸多挑战。可行性方面，该办法对平台运营规范的相关规定，如资质审核、数据管理等，可助力网约摩托车平台走向有序运营。以网约车司机资质审核为例，网约摩托车平台能借此建立相似审核机制，筛选掉无证或违规记录多的人员，保障出行安全。此外，《暂行办法》中的监督检查措施，也能为监管部门针对网约摩托车建立有效监督体系提供借鉴。

“但摩托车与汽车属性差异大，安全风险更高，直接套用难以完全解决其特有安全问题，像强制佩戴国标头盔、合理限速等，都需额外制定细则。保险方面，网约摩托车保险覆盖缺失、标准不统一，与网约车成熟保险体系不同，难以直接沿用，需重新构建。而且，摩托车营运合法性在多地界定模糊，与网约车营运

法规的明确性形成反差。所以，要让网约摩托车健康发展，在参考《暂行办法》时，须结合其特性，制定针对性监管规则。从目前情况来看，网约摩托车存在立法空白。在营运资质、驾驶员和车辆的资质审核、保险购买等关键方面，没有统一且明确的标准，使得监管部门在面对这一新兴业态时，往往处于‘无法可依’的尴尬境地。”施长龙说。

在施长龙看来，立法规定的缺失，必然会对网约摩托车运营安全保障产生多方面影响。在司机管理上，缺乏明确法规，没有统一、强制的准入门槛。平台审核标准可能五花八门，甚至可能过于宽松，导致一些没有足够驾驶技能、缺乏交通法规知识，甚至有不良驾驶记录的人员成为网约摩托车司机，增加了运营中的人为失误和违规驾驶风险。

在车辆安全方面，因没有法规约束，对网约摩托车辆检测、维护、报废标准等没有清晰界定。一些车况不佳、安全性低的摩托车可能长期在道路上运营，制动系统、灯光系统等关键部件存在故障隐患，一旦在行驶中出现问题，后果不堪设想。

在保险理赔方面，立法空白使得网约摩托车保险种类、保额、理赔流程等

缺乏规范。当事故发生时，容易出现保险覆盖不足、责任划分不清、理赔困难等状况，乘客和司机的权益都难以得到有效保障，可能面临巨额的医疗费用和财产损失无处索赔的困境。

立法补位细化规则

那么，如何健全网约摩托车的准入、运营资质、安全保障等相关规定？

郑翔说，道路运输条例对于载客运输有具体的规定，首先需要符合条例提出的基本规则。在此基础上，地方可以根据规则细化相关规定，包括平台企业的责任、驾驶员的责任、网约摩托车服务质量等都需要规则细化。

施长龙建议，在准入机制构建上，针对车辆，可参考两轮机动车安全认证体系，强制要求配备ABS防抱死系统、行车记录仪等基础保障功能，并对车辆功率、排气量设定上限，避免高性能车型带来的安全隐患；对驾驶员实行“双证双审”制度，除驾驶证外，需考取交通法规与安全运营专项资格证，同时建立驾驶员背景数据库，动态筛查3年内无危险驾驶、无暴力犯罪记录者。

运营资质规范方面，平台端需通过交通运输部门的合规性审查，强制接入政府监管平台，实时上传订单、行驶轨迹等数据；车辆端推行“一车一码”电子营运牌照，实现车辆状态与保险信息的动态核验；司机端实施“积分制”管理，将违规行为与平台派单权重、从业资格挂钩，积分低于阈值自动退出行业。

安全保障体系建设应形成“技术+制度+保险”的闭环。技术层面，利用高精度定位与5G通信技术，实现对车辆超速、闯红灯等行为的毫秒级监测；制度层面，建立跨部门联合执法机制，针对重点区域开展“双随机”检查，并要求平台设置安全监督员岗位；保险层面，设计“基础险+附加险”组合产品，基础险覆盖第三方责任险与乘客意外险，附加险提供高额医疗垫付、误工补偿等增值服务，同时探索建立行业互助保险基金，应对重大安全事故。

据《法治日报》



· 资料图片