

论共享单车下责任风险管理模式的选择

穆 铮

(中央财经大学 保险学院, 北京 100081)

【摘 要】共享单车着眼于解决市民出行“最后一公里”问题,极大地缓解了目前交通资源有限的窘境,然而共享单车骑行者的不规范骑行行为对他人造成伤害的责任风险,却一直游离于风险管理之外,一旦发生事故将引起多方纠纷。为此文章试图将共享单车现存的意外责任风险进行深入分析,并探讨对应的风险管理模式,以期实现经济共享下的风险共担。

【关键词】共享单车; 责任风险; 风险管理

【DOI】10.13939/j.cnki.zgsc.2017.31.168

1 前 言

随着现代社会人口增长不断加速,在现有土地资源不变的前提下,社会交通资源愈加供不应求,随之带来的是交通拥挤加剧,原本的交通便利性大大降低。同时,目前城镇化建设中带来的现代社会人口集中于大中型城市,尽管私家汽车、公交、地铁等已经形成较为完善的出行选择,但受制于人口过度密集,短距离出行缺乏代步工具成为了当下的刚需。再者,目前城市规划的不合理造成机动车道与非机动车道区分不够明显,错道行驶现象严重,单车使用者极易造成责任事故并引发纠纷,因此建立完善的风险管理模式迫在眉睫。

2 共享单车存在的责任风险

2.1 意外责任风险

(1) 意外责任事故。意外责任事故本身与交强险所保事故大体一致,即骑共享单车者在骑行过程中将他人撞伤。就此我们都知道交强险本质在于防范机动车驾驶人撞人后的逃逸行为造成的损失分摊不合理现象。这里通过无过失责任保险进行对比分析,需要注意的是关于无过失责任险的保险责任描述中指出,被保险人或其允许的合格驾驶员在使用保险车辆过程中,因与非机动车辆、行人发生交通事故,造成对方人员伤亡,保险车辆一方无过失时,除根据《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第四十四条的规定,应有被保险人承担的 10% 的经济赔偿外,对于 10% 以上的经济赔偿部分,在事故责任认定前已由被保险人垫付的医药费、抢救费及丧葬费,经公安交通管理部门或人民法院裁定由被保险人承担时,保险人按《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》规定的标准按本合同的有关规定在保险赔偿限额内负责赔偿。但反观共享单车模式下,并未建立相关问责机制,这也是共享单车下意外责任事故所具有的特殊性。

(2) 意外责任损失。意外责任事故一旦发生,就必然涉及损失程度。我们不难意识到一点,共享单车对受害者所造成的伤害应远低于机动车辆造成的伤害,一般而言为软组织挫伤,严重可能会出现骨折现象,但为何新闻媒体中常常披露出的却是如深圳撞人者弃车逃逸,加之单车公司拒不配合调查的现象呢?

(3) 风险实质。意外责任事故风险的本质其实很好理

解,就是骑行者本身的不当行为,属于人为风险。但细究风险所在却是骑行者的逃逸和相关单车公司的不作为,这种现象的实质既源于道路监管的不完善,也是目前法律体系建设的漏洞所致,而这亦同属人为风险。

2.2 连带责任风险

(1) 连带责任事故。连带责任从定义上讲,是基于合伙、担保、联营、承包等合同关系或代理行为、上下级间的关系而产生,这表明依照法律规定或者当事人约定,两个或者两个以上当事人对其共同债务全部承担或部分承担,并因此引起其内部债务关系的一种民事责任。在共享单车下,就变成了共享单车的临时车主将自行车转借给第三方,而第三方的不当骑行对自身或者其他四方造成的人身事故。

(2) 连带责任损失。无论从理论还是实际出发,首先,单车公司目前对这种临时转借现象无法避免,不能也无法做到实名制使用单车;其次,一旦上述事故发生,所致损失基本不变,但问题变得更为复杂,损失分摊如何在临时车主、肇事第三方以及单车公司间合理分担就成为症结所在。

(3) 风险实质。连带责任风险的本质也很好理解,即临时车主的无担保性出借行为以及受借者的不当骑行,显然属于人为风险。然而深思一步,风险源头究竟属于临时车主还是受借者就要视情形而定,究竟临时车主是否属于真正风险源就要利用保险分析中的近因原则,即临时车主借车时是否考虑到可能发生的事并做出合理保证或其他行为,这一点亦无可厚非属于人为风险。

3 基于共享单车责任风险的风险管理模式

3.1 意外责任风险的风险管理模式

(1) 风险管理的目的。在此我们首先要强调的是风险管理本身目的所在,即表面规范人身意外损失的有效赔偿,实质在于最大可能地消除风险,降低事故发生率和事故损失程度,“防胜于赔”是核心理念。意外责任风险管理目的在于有效缓解骑行者撞人后逃逸以及拒不赔偿的窘境,虽然其中也包含提醒骑行者本身规范骑车行为,但更大程度上是为了使事故发生后责任分摊更加明确合理,避免不必要的纠纷。

(2) 风险管理的过程。对于意外责任风险的管理,我们很容易联想到同类型的交强险产品,但是客观来说可能在共享单车模式中采取这种强制保险缺乏实际操作性。首先,从风险事故的损失程度来看,由于缺乏专门的自行车高速路

以及共享单车使用地区如北京、上海、深圳等都属于人口密集型城市，事实上车速很难达到较高水平。其次，目前共享单车除了摩拜单车和小鸣单车重量在 25 公斤级左右（现已推出了 lite 版，重量为 17 公斤），其余大部分单车重量在 15~17 公斤左右，配合一般人的体重基本总重量可以达到 100 公斤以下。再结合共享单车本身的结构制造，一般现存单车都只有一排齿轮，换句话说即不可变速，结合交通专家对自行车车速的判定，将自行车速度 5km/h 定为慢速，10km/h 定为较慢，15km/h 定为中速，20km/h 定为快速，25km/h 定为很快，我们现将单车平均速度估计在 15km/h 左右，根据物理冲击力计算公式 $F = MV/T$ 我们可大体将碰撞时间设为 0.5s，计算结果为 3kN。同时结合人体的耐冲击性和伤害标准中注明的胸部受到的冲击力如超过 6.4kN，人体便会受到严重伤害来看，共享单车在意外撞人后一般不会造成严重的身体伤害。那么，在直接损失程度并不大的情况下采取强制责任保险就显得有些多余，其相关产品的市场调研成本与开发费用乃至保险产品本身都不适于此。

对意外责任风险的识别其实十分容易，即骑行者无意的撞人事故，风险评估根据上述计算得知事故造成的直接损失也并不严重，因此现存单车公司对此风险选择自留风险，并未给予相关重视。

(3) 实际的风险管理选择问题所在和对策建议。笔者认为，风险自留是一种十分消极的行为。虽然共享单车有互联网大数据支持，基本上所有共享单车的使用都依赖于手机 APP 进行操作，因而可根据使用记录寻找到相应车主，技术上能解决找寻逃逸者的问题，但从根本上并不能有效遏制这一恶性事件再发生。同时由于事故损失程度低，惩处力度亦不好掌控，一旦出现对此现象的不当处理可能会产生负面的社会效应。本质上讲，发生意外责任事故出现逃逸现象更多应是一种诚信、信用的缺失，而这种信用缺失不仅应通过法律手段予以制裁，更应通过征信体制对相关逃逸者进行严厉惩处。然而目前我国并没有建立完善的征信体制和信用评分机制，目前建立信用评级的标准大多停留在金融产品的购买层次上，多以贷款和信用卡形式进行计算，因此大众的其他负面行为并不会计入到诚信体制内。

针对这一问题，恰恰是共享单车的互联网性质对此产生了良好的处理手段。目前支付宝公司联合国泰财险推出了相关的人身意外骑行险，我们就可以通过将共享单车线上数据与其支付价款进行对接。单车使用者必须为每次使用单车付出对价的报酬，而这就可以和单车使用者的信用行为进行良好捆绑，如果出现逃逸事件，则以后该用户再次使用单车将付出更加昂贵的费用，从而抵御道德风险的发生。甚至再夸张一点，可以将这种不良信用行为与其金融行为的信用水平挂钩，如使用支付宝平台进行单车使用者将面临贷款利率上扬，信用额度缩减等惩处。

3.2 连带责任风险的风险管理模式

(1) 风险管理的目的。连带责任风险管理目的表面在于明确意外事故发生后多方的责任分摊，但本质在于规范共享单车的经营模式，同时建立单车使用者的道德意识法律意识。这不仅可以改善单车使用的规范性，也能为更广大社会活动中面临的连带责任有所意识。

(2) 风险管理的过程。连带责任风险的识别其实是该风险管理的核心，即单车临时车主出借单车给第三方的行为究竟是否是风险的根本来源。其实共享单车确实存在这样一种技术缺陷，没有办法做到单车租借者与实际单车使用者为同一个体，这也是其共享理念本身存在的固有问题，单车公司并不具有大幅改善此缺陷的能力。那么这种转借行为产生的风险是否应归咎于临时车主，笔者认为主要在于是否存在相应的担保或保证保险的存在。类比银行放贷行为，贷款者不可能没有任何抵押或担保就可获得银行直接贷款，但共享单车的问题在于难以像货币一样作出准确对价，换言之共享单车出借的后果一般是不可预见的，因此需要借助一个特殊的合同或契约对此进行约束。如果缺乏这种约束，那么一味将事故责任推给临时车主或者全部由借车的第三方承担都是不切实际的。接下来的风险评估阶段与上述意外责任风险的评估相一致，不同点在于不同风险下的直接原因都与借车第三方直接联系，而这与临时车主其实也是有连带责任的。事实上，人们平时相互转借低价物品的行为非常常见，在日常生活中人们习惯性借用他人物品的频率相当之高，人们行为惯性会造成共享单车的临时借用也会时常发生，尽管目前缺乏相应准确的统计数据，但可以大体判断有发生的绝对可能。而由于目前这种风险并未造成直接事故，绝大多数共享单车公司仍选择自留风险。

(3) 实际的风险管理选择及问题所在。连带责任风险的纯粹处理其实不仅在实务中存在广泛争议，在学术理论中各法学家对于此也并未形成完善的处理，尽管知道责任应在单车公司、临时车主与受借者三方之间分摊，但缺乏明确的分摊标准。目前单车公司采取的消极处理方法主要由于缺乏对此问题的深入认识和对风险的低估上，其实这在本质上也可视作是共享单车的一次“二次共享”，只是这二次共享缺乏相应的行为规范。单车的随意租借造成的人身事故一旦发生，受损更大的将是共享理念信心的缺失，这对于整个共享单车行业具有很大的负作用。目前单车公司自留风险的选择其实也并非无奈之举，这里可充分借鉴具有担保和保证性质的信用保证保险。由于信用保证保险强调将预期应得的经济利益作为主要的保险标的，在共享单车的转借中虽然不存在预期的经济利益，但可以将受借者的信用等级或其个人财富视作抵押物，这样一方面通过信用保证将临时车主转借单车的风险予以转嫁，能够明确事故发生后的责任主体，防止出现法律纠纷，另一方面也可以规范单车受借者的骑行行为，将转借中出现的事故频率大幅降低，实现双赢。

参考文献：

- [1] 李艳. 共享单车呼唤“共享诚信” [J]. 中国商界, 2017 (3): 90-91.
- [2] 李敏莲. 共享单车市场调研与分析 [J]. 财经界: 学术版, 2017 (5): 121-123.
- [3] 邱淳锵. 共享单车真的是共享经济吗 [J]. 现代商业, 2016 (35): 190-191.

~~~~~  
【作者简介】穆铮（1993—），男，江苏连云港人，硕士，研究方向：共享单车的风险管理模式。