

# 邻里合乘——社区拼车常态化的探索

Neighborhood Carpool Practice: A Case Study on Community Carpool

汤黎明, 刘其华

(广州市华南理工大学建筑学院, 广东 广州 510641)

TANG Li-ming, LIU Qi-hua

(Architecture College, South China University of Technology, Guangzhou Guangdong 510641, China)

**摘要:** 为了促进邻里合乘社区拼车模式不断完善以及有效推广实践,实现社区拼车常态化发展,在分析我国拼车发展现状与困境的基础上,探讨了邻里合乘社区拼车的创新理念,包括社区组织、法律支持、签订协议、社会参与四个方面。针对存在的拼车协议缺陷、拼车对象受限难推广的局面,提出邻里合乘的发展建议:扩大活动影响,寻求政策支持,从根本上突破法律等制度的困境;建立由政府支持的社区拼车试点计划,逐步将社区拼车模式推广,最终实现社区全民拼车的常态化。

**Abstract:** Aiming at improving the practice of neighborhood carpool as well as promoting a widespread and sustainable development of community carpool, this paper discusses the innovative ideas of “neighborhood carpool” practice in community organization, legal support, agreement guarantee, and social participation based on an analysis on existing problems and difficulties in the development of carpool in China. Considering the existing limitations in the carpool agreement and carpooling practice in different communities, the paper makes suggestions on the future development in two aspects: to expand the influence of “neighborhood carpool” practice and to seek policy support so as to break through the legal dilemma; to establish a government-backed community carpool pattern and finally realize carpool’s popularity.

**关键词:** 城市交通; 交通管理; 邻里合乘; 拼车; 社区; 私人小汽车

**Keywords:** urban transportation; traffic management; neighborhood carpool; carpool; community; private cars  
中图分类号: U491 文献标识码: A

收稿日期: 2010-10-13

**作者简介:** 汤黎明(1962—),男,浙江诸暨人,高级工程师,副教授,规划系副主任,主要研究方向:城市发展理论。E-mail:lmtang@scut.edu.cn

拼车(Carpool或Car Sharing)是指几个人合乘一辆车或有偿同搭顺风车。拼车最早出现在瑞士,如今在欧洲、美国等发达国家较为盛行。近年来,我国也出现了各种各样的拼车形式,这是民间对拼车需求的现实反映。然而,由于缺乏相关法律、政策、市场等制度的保障支持,普通的拼车往往存在有偿拼车“不合法”、拼车双方安全难保障及拼车事故纠纷难解决等风险。为了规避这些风险,同时又使拼车易于实现,许多民间团体不断探索。邻里合乘就是在社区的组织下,通过法律专家参谋、协议保证以及政策鼓励的方式对社区拼车常态化的一次尝试。

## 1 拼车发展的现状与困境

### 1.1 发展现状

拼车出行具有节省出行成本、缓解大城市交通压力、降低碳排放以及减少噪声等优点,在许多国家大受欢迎。在我国,居民的收入水平相对较低,选择拼车出行可以降低出行成本,对于无车族来说又能享受有车的便利。

常见的拼车类型是同一单位、社区相互熟识的人之间自发组织的无偿拼车。在邻里、熟人之间,车主邀请他人一起合乘出行,如果双方都有车,也可彼此约定轮流开

车拼车出行。这类无偿拼车在我国比较普遍，在方便出行、缓解交通压力等方面起到了较好的作用。北京奥运会、南京十运会等大型赛会期间，各城市采取了“汽车单双号限行”措施。当时，许多社区的居民为了不耽误出行，开始约定拼车上下班、接送孩子上学。拼车行动取得了良好的成效，成功应对了限行措施，同时也在一定程度上缓解了交通拥挤。

另外，还有一种通过网络发布拼车信息的形式，拼车人可以在网站上发布自己的“求拼”或“征拼”信息，或者直接在网站上寻找符合条件的拼车人。在春节等其他节假日出行高峰时期，这种拼车回家的方式既可以免去买票排队的麻烦，同时又大大节约开支<sup>[1]</sup>。

## 1.2 发展困境

虽然拼车在民间有着巨大的市场，但由于现有法律、政策等制度的不完善，使拼车面临着众多困境，也阻碍了拼车的正常发展。

### 1) 有偿拼车“不合法”。

按照拼车双方是否有支付费用的行为可将拼车划分为无偿拼车和有偿拼车两类。

虽然我国现有法律并未对拼车做出禁止性规定，但根据《中华人民共和国道路运输管理条例》相关规定，车辆未取得道路运输经营许可从事道路运输经营属于非法营运行为。由于私人小汽车没有获得《道路运输许可证》，因此拼车时收费就属非法营运，也就是“黑车”。因此，交通管理部门一旦遇到此类行为，将会按照我国有关法律予以处罚。这是我国拼车发展最大的困境，因为受法律的限制，很多有拼车意向的人都望而止步。而法律所允许的无偿拼车，通常只发生在互相熟识的朋友、邻里之间，而且一般要求双方都是有车族。对象人群少，拼车成功率不高<sup>[2]</sup>。

### 2) 拼车安全性无法保障。

拼车作为一种经济、便捷的出行方式，受到了很多城市年轻人的追捧，但拼车出行舒适与风险同在，拼车行为存在比较大的安全隐患。现在很多人都是通过网上发布信息寻找拼车对象，通

常车主并不了解拼车人信息的真假，也不了解拼车的真正动机；同样，拼车人对车主的驾驶技术、车况和车险情况也一无所知。与陌生人拼车是否安全，有没有人身、财产等危险，会不会遇到纠纷，是人们选择拼车时考虑最多的问题。与陌生人拼车时双方只能依靠直觉去判断对方是否可靠，安全无法保障是人们选择拼车的一大心理障碍。

### 3) 缺少拼车服务机构。

在拼车发展比较成熟的国家如德国，从政府机制到市场运营形成了一套比较完善的拼车服务体系。政府设有专门的部门机构，主要负责对拼车人的信息进行备案管理，制定相应的法律规章规范拼车行为、保障拼车人合法权益；在民间，有各种提供拼车服务的公益组织及中介公司，负责提供拼车匹配服务；在超市、加油站等公共场所附近通常设有拼车点，以迅速实现拼车需求。拼车人只需要支付一定的费用，就可以通过拼车公司或公益组织快速地实现拼车。在中国，拼车只是民间自发的行为，没有政府和市场机构的支持。利用网站发布信息的方式费时费力，时效性差，成功率也很低。

### 4) 拼车事故纠纷解决困难。

拼车时可能发生交通意外事故，责任怎样认定，如何赔偿？目前我国通常的做法是由拼车双方事先签订协议，规定“在车主提供搭车服务时如发生意外事故，应根据有关交通法规及保险条例进行相关责任认定及赔偿处理”。而尴尬的是，我国交通法规及保险条例并不完善，对在拼车过程中，在车主无过失的情况下发生交通事故造成第三人损害的，搭乘人是否要分担赔偿风险；以及由于车主的过失发生交通事故，造成搭乘人损害的赔偿这类问题基本无法可依。

更为重要的是，私人小汽车不像营运车辆那样有旅客意外伤害险，一旦发生交通事故很难得到保险公司足够的赔偿，不够的部分怎么办，该由谁负责？而且我国现行的车辆保险体系是按营运车辆和非营运车辆进行区分，而所有的私人小汽车都是以非营运车辆参加保险，保险合同都有规定：“非营业性的单位和私有车辆用做营业用

途(即有偿拼车),不能获得保险赔偿”。这就意味着有偿拼车的搭乘人即使寻求车辆责任保险体系的帮助也存在法律障碍<sup>[3]</sup>。

## 2 邻里合乘的探索

邻里合乘社区拼车行动是由武汉市常青花园二社区首次提出。由于机动车数量大增,该社区出入口处城市道路交通日益拥堵。为缓解这一问题、减少机动车出行数量,社区管委会通过调查论证,开始动员社区居民尽量减少自驾车出行次数,选择多人拼车出行的方式<sup>[4]</sup>。

### 2.1 邻里合乘创新理念

#### 1) 社区组织,规范管理。

邻里合乘是以社区为单位,由社区管委会组织管理,针对社区居民的一次拼车行动,社区组织是邻里合乘最大的亮点。众所周知,社区既是我国城镇基本的居住单位,也是社会管理的基本单元。社区的社会管理必然涉及对居民个人信息的登记、核实等工作,由社区组织拼车行动,统一对拼车信息进行管理,可行性和可靠性较强;由社区进行组织更容易调动其他社会资源包括政府支持等,有利于拼车行动的开展;社区之间通常具有相似性,通过一定的宣传和影响,有利于拼车在其他社区的推广。

邻里合乘行动由社区管委会、居民联合组建的公益组织负责管理,社区对参与合乘者的资料信息进行详细登记、核实,并且规定合乘者必须是已经登记过的社区居民,避免了陌生人拼车的风险。拼车时车主和乘客将自己的出行路线/时间、搭车类型、可载人数等相关信息提交给社区,社区按照出行情况进行拼车匹配。由社区公益组织充当拼车服务的中介机构是邻里合乘的一大特色,大大提高了拼车的效率。

#### 2) 法律支持,保证合法。

为了保证邻里合乘的合法性、解除车主对“拼车”被认定为“黑车”的担忧,社区咨询了相关法律专家,将邻里合乘界定为无偿拼车类型。拼车对象主要针对有车居民,车主之间可以约定

轮流开车合乘出行,不需要向对方支付任何费用。如果无车居民要参与合乘,在征得车主承诺不收取任何费用后方可参与。为此,社区管委会在法律专家的指导下,制定了合乘志愿书及承诺书,志愿书中规定车主不得以任何形式收取合乘者任何费用,并要求合乘双方分别签署。为进一步确保邻里合乘规范运行,与“黑车”相区别,社区还专门为拼车车辆设计了统一的邻里合乘车贴,通过与城市交管部门沟通争取,确保拼车的合法地位<sup>[4]</sup>。

#### 3) 协议保障,分担风险。

为了避免以往拼车过程中经常发生的交通事故责任纠纷,在邻里合乘承诺书中规定:合乘者必须是同一社区居民,且车主不得在中途搭载任何陌生乘客,防止因陌生人合乘而引起不必要的纠纷;同时车主必须在协议中保证车况良好、遵守交通法规,尽可能减少安全事故发生的可能性;承诺保险齐全,要求拼车车辆必须购买车上人员责任险,一旦发生安全事故可以由保险公司承担部分赔偿责任;合乘者还要承诺对合乘期间的人身安全自负其责,不得因合乘过程中发生的安全事故向车主提出追责请求<sup>[4]</sup>。社区通过拼车协议对合乘人身份、车辆车况、保险等方面有严格要求,并规定合乘期间双方自负责任,分担拼车风险,以尽可能避免发生纠纷。

#### 4) 社会参与,政策鼓励。

为了鼓励更多的车主参与邻里合乘行动,社区管委会动员多方社会力量,积极联系企业团体为拼车车辆提供优惠服务,也得到了社会各界的积极响应。如“五一车务”面向合乘车主推行了每月两次免费洗车等系列优惠活动;武汉城市建设投资集团通过社区给合乘车主发放停车补贴等。这些激励措施无疑会大大提高车主们的积极性,同时吸引更多的车主参与。

另外,社区还为拼车居民搭建各种沟通交友平台,增强行动的号召力和吸引力。通过建立邻里合乘QQ群,居民可以畅谈趣事;组织居民参加各类聚会活动以及定期开展关于汽车保养及维修知识的讲座等。

## 2.2 邻里合乘积极反响

邻里合乘行动一经提出,马上得到了社区广大车主的积极响应,截至2009年12月,已经有300名车主报名参加,且在社区的不懈努力下,大多数都进行了有效拼车。邻里合乘推行之后,许多居民反映良好,认为邻里之间拼车出行,不仅能大大降低出行成本、减少对环境的污染,也能一定程度上缓解城市交通压力,还能在拼车的同时促进邻里之间的交往、增进感情。

邻里合乘的成功运行,也引起政府部门的关注。随着邻里合乘行动影响的不断扩大,武汉及其他城市的许多社区也纷纷效仿。

## 3 邻里合乘的局限

邻里合乘毕竟只是社区单方面发起的一次拼车行动,无法从根本上突破法律等制度的制约,因此还是有一定的局限。

### 1) 拼车双方免责协议不合法。

由于我国没有相关的法律条文规定拼车事故中各方的责任如何认定,保险公司也没有专门针对拼车的保险险种。为了避免纠纷,邻里合乘承诺书中规定,发生安全事故,合乘者自负责任,不得向车主提出赔偿。然而这样的协议并不一定得到法律的认可,邻里合乘过程中如果发生安全事故,即使双方签订了免责协议,车主对拼车人乘车过程中所发生伤亡损害的赔偿责任也是免不了的<sup>[9]</sup>。

### 2) 拼车对象受限难推广。

由于私人小汽车有偿拼车“不合法”,邻里合乘就只能被界定为无偿拼车,由社区有车居民轮流驾车出行。如果无车居民也参与拼车,而又不能支付费用,固然对有车居民不公平,因此很难吸引有车居民的参与。考虑到行动的可行性问题,社区只能将拼车的对象界定为有车家庭。然而,社区有车家庭毕竟只是小部分,参与拼车行动的就更为有限。虽然已有300名车主报名参与邻里合乘,但整个社区却有近10万居民。邻里合乘服务的只是社区中的极少部分居民。可见,邻里合乘对参与对象的规定虽然保证了拼车的合法

性,但由于拼车对象受限,拼车匹配的成功率低,邻里合乘推广的实际意义也就有限。

## 4 相关建议

尽管邻里合乘不尽完善,但它的成功运行也充分证明了社区拼车的可行性。为促进邻里合乘社区拼车模式不断完善以及有效推广实践,实现我国社区拼车常态化发展,提出以下建议:

1) 扩大影响,寻求政策支持,从根本上突破法律等制度的困境。

邻里合乘行动存在的种种局限,归根结底是由于现有法律等制度的不支持所致。要突破这些局限,可行的方法就是通过扩大邻里合乘的影响,尽量争取政策的支持。

① 建议交通管理部门对有偿拼车的法律性质重新认定。

一直以来,对于有偿拼车,有关部门一般认定尽管表面上看来合情合理但是并不合法。根据交通管理有关条例,私人小汽车有偿拼车因为涉及收费则属非法营运的行为。实际上,界定非法营运的标准应是是否以营利为目的。社区内居民有偿拼车,虽然有收费行为,但一般并不以营利为目的,而是降低车主的出行成本,乘客支付的费用也不会超过成本,即没有营利的事实。因此,只要拼车中收取的费用在一定额度,有偿拼车就不应被界定为非法营运<sup>[4]</sup>。

对有偿拼车的合法性质重新认定,交通管理部门只需补充一条关于“非法营运”性质界定的条款即可,而不用对交通管理条例进行大的修改,从司法程序上来说也简单易行。

② 由政府与保险公司协商,增加拼车保险险种。

借鉴国外的做法,保险公司专门设有多种针对拼车的险种。发生拼车事故时,首先由保险公司根据责任正常理赔,超过保险赔付范围的则由拼车双方自行承担。这样的协议既保证了各自的正当权益在遭遇事故时能够得到应有的保障,同时也要求双方自身承担一定的风险。

有偿拼车一旦被认定合法,邻里合乘便可以

面向社区全体居民, 参与拼车的人多了, 拼车成功率自然大增。出现拼车事故, 也可由保险公司先赔付, 超出部分由双方根据协议自行承担, 排除了居民对拼车过程中事故纠纷解决困难的担忧。

2) 建立社区拼车试点计划, 逐步将社区拼车模式推广, 最终实现社区拼车的常态化。

在突破法律等制度困境的基础上, 邻里合乘需要向全民拼车模式转变。在机构运行、信息管理、平台建设等多方面, 仅凭社区的能力是无法实现的, 需要借助各种社会资源, 尤其是政府的支持。

因此, 建议政府将邻里合乘由原来的民间拼车行动提升为一项由政府支持、社区合作实施的拼车计划。依靠政府经济、政策、人才等方面的支持以及社区本身居民管理的优势, 在社区组建一个专门的拼车机构, 负责管理各类拼车信息, 提供拼车服务及解决拼车纠纷等工作。建设与政府部门共享的拼车管理平台, 借助行政力量对拼车行为进行规范管理。

以试点的方式探索社区全民拼车模式具有较大的可行性。如果邻里合乘社区全民拼车模式试点成功, 考虑到社区功能结构的相似性, 只要将该模式结合实际加以改造, 便可在其他社区进行推广实践。社区拼车模式下, 拼车仅是在社区内部进行。要满足不同社区居民之间的拼车需求, 需要建立包含多个社区的联合管理平台, 实现多个社区拼车信息的共享以及统一管理。这种联合平台的成员可以不断增多, 最初可能由两个成熟的社区先组建, 然后有其他社区加入, 慢慢扩大至整个城市所有社区。

## 5 结语

邻里合乘通过社区组织、采用多种创新措施对社区拼车进行了一次有益实践。尽管邻里合乘仍然存在拼车协议不合法、拼车对象受限难推广的局限, 但却为探索常态化的社区拼车打开了一条新路。拼车的常态化发展是建设节约、环保型社会的必然要求, 也是拼车发展的必然趋势。

拼车常态化的实现是涉及社会多方面的系统工程, 本文通过对邻里合乘行动的认识, 提出可行的社区拼车常态化发展思路, 关于其中一些具体的措施, 还需要进一步的探讨和实践。

参考文献:

References:

- [1] “拼车”想说爱你不容易!: 拼车及拼车法律风险 [EB/OL]. 2007[2010 - 09 - 03]. <http://www.law-star.com/cacnew/200709/45010775.htm>.
- [2] 丁洁蓉. 我国“拼车”合法化的法律思考[J]. 浙江万里学院学报, 2009, 22(6): 56 - 60.  
DING Jie-rong. Legal Consideration About Carpool Legitimation in China[J]. Journal of Zhejiang Wanli University, 2009, 22(6): 56 - 60.
- [3] 陶春兰, 王元元, 单逸. “拼车”出事故车主要不要赔偿[J]. 家庭科技, 2007(8): 50.
- [4] 私家车贴上“邻里合乘”标志 武汉探路拼车合法化 [EB/OL]. 2009[2010 - 09 - 03]. [http://www.cnr.cn/china/newszh/yaowen/200911/t20091121\\_505649749\\_3.html](http://www.cnr.cn/china/newszh/yaowen/200911/t20091121_505649749_3.html).
- [5] 尤琳. “有偿拼车”问题的法律分析[J]. 青年法苑, 2008(2): 128 - 130.  
YOU Lin. Legal Analysis about The Problem of Paid Carpool[J]. Journal of Youth Law Garden, 2008(2): 128 - 130.

## 本刊数值范围表示方法说明

从A到B ( $A \leq X \leq B$ ):  $A \sim B$ ;

超过A到B ( $A < X \leq B$ ):  $>A \sim B$ ;

至少A不足B ( $A \leq X < B$ ):  $A \sim < B$ ;

超过A不足B ( $A < X < B$ ):  $>A \sim < B$ 。

以年龄为例的连续性数据表示方法: 0~10, >10~20, ..., >50~60, >60。