

共享单车需骑行在法治轨道上

□ 刘俊海 张宇翔

分享经济为新常态下我国市场经济的发展开辟了崭新的商业模式。习近平同志在第二届世界互联网大会开幕式上提出“推动网络经济创新发展”的主张,强调“发展分享经济”;李克强总理在2017年《政府工作报告》中强调“支持和引导分享经济发展”;中共十八届五中全会指出,要实施“互联网+”行动计划,发展分享经济。分享经济是法治经济,作为分享经济理念下的创新实践,方兴未艾的共享单车市场也应纳入法治轨道。

共享单车的发展态势与内在风险

作为解决城市出行“最后一公里”难题的创新接驳方式,共享单车展现出诸多优势:既缓解了交通拥堵,又压缩了非法运营车辆的盈利空间;既降低了消费者的出行成本,提高了资源的利用效率,又间接促进了实体经济产业的发展;既弘扬了“绿水青山”的发展理念,又遏制了汽车尾气所造成的空气污染,实现了社会效益、经济效益与环境效益的统一。在此综合效益下,共享单车显示出巨大的发展潜力。2016年以来,共享单车发展迅速,市场规模达12.3亿元,用户规模达0.28亿人;预计2017年市场规模将达102.8亿元,用户规模将达2.09亿人。各类平台企业已在全国逾40个城市共投放超过400万辆共享单车。

与此同时,共享单车市场呈现出市场风险、道德风险与法律风险相交融的特点。市场风险诱发道德风险,道德风险诱发法律风险,

法律风险又反向诱发道德风险。一方面,多元竞争格局致使平台企业经营失败的市场风险不断积聚,极易诱发见利忘义、唯利是图的道德风险,进而诱发不正当竞争、变相揽储、侵犯消费者合法权益等法律风险。长时间免费骑行、不合理充值返现等经营策略,具有构成反不正当竞争法第11条规定之低价倾销的风险;汇集巨额押金,且不在明确其法律性质与用途的前提下规范存管,具有构成商业银行法第11条第2款规定之非法开展商业银行业务的风险;未按时检修、定期淘汰老旧单车,导致消费者因车辆故障遭受人身损害的情形,具有违反消费者权益保护法第7条规定之安全保障义务的风险。另一方面,共享单车的公共性和高流动性极易诱发消费者不文明用车的道德风险,进而诱发侵权、违法停放等法律风险甚至盗窃、侵占等犯罪风险。通过恶意污损二维码导致车辆功能性损毁或通过恶意破坏车座、车把等导致车辆物理性损毁,具有构成侵权责任法第19条规定之侵犯财产权的风险;乱停乱放以致阻碍通行,具有违反道路交通安全法第59条规定之依法停放非机动车的风险;加装私锁、藏匿单车等行为,在满足“数额较大”的要件时,具有构成刑法第264条规定之盗窃罪或第270条规定之侵占罪的风险。

共享单车必须纳入法治轨道

上述分析表明,共享单车利弊相伴、优劣并存。唯有坚持兴利除弊的基本原则,秉持打

造消费者友好型共享单车生态环境的理念,贯彻契约精神与公平竞争的法治精神,才能使共享单车在发展与规范相互协调的法治轨道上骑得更远,骑得更稳。

规范共享单车的发展要坚持兴利除弊的基本原则。监管部门要充分认识到分享经济模式在供给侧结构性改革背景下的重要意义,支持与鼓励共享单车的发展,最大化地实现综合效益。同时,共享单车市场绝不能成为法外之地、失信之地。监管部门要正确理解发展与规范的辩证关系,在发展中规范、在规范中发展,打造多赢共举、诚实信用、法治理性、可持续发展的市场生态环境。

规范共享单车的发展要秉持打造消费者友好型的共享单车生态环境的理念。消费是财富之源,也是分享经济可持续发展的动力来源,而消费者正是源头活水。打造消费者友好型共享单车生态环境不仅能够纠正现阶段共享单车行业野蛮生长的状态,而且有利于提升共享单车的诚信度和公信力,从而使共享单车市场实现诚信培育信心、信心促进消费、消费拉动需求、需求刺激投资、投资繁荣经济的良性发展,形成消费驱动投资、投资助推消费的良性互动。

规范共享单车的发展要贯彻契约精神与公平竞争精神。作为市场经济的创新形态,分享经济的本质是法治经济、契约经济、竞争经济,理应贯彻契约精神与公平竞争精神。就契约精神而言,契约自由要求监管部门充分尊重和保障契约双方的理性合意,进而鼓励市场创新、激发市场活力;契约正义要求契约双方权利义务的对等,反对霸王合同,主张形式平等之上的实质平等;“民有私约如律令”,契约严守要求契约双方尊重生效合同的法律效力,履约守信。要保护双边实质的契约自由,以契约正义矫正契约自由的形式化与单边性,并最终落脚于契约严守。公平的市场

竞争机制既是分享经济的活力之源,也是维护消费者合法权益的有效保障。应积极鼓励公平竞争,反对垄断行为和不正当竞争行为,以反垄断法、反不正当竞争法为依据维护共享单车市场公开、公平、公正的竞争秩序与交易秩序。

打造消费者友好型的 共享单车市场协同共治体系

规范共享单车的发展要综合考虑立法相关部门、监管部门、法院、行业协会、平台企业及消费者等多方主体,打造消费者友好型的共享单车市场协同共治体系。

良法是善治的前提。建议由交通运输部牵头,与公安部、工商总局、质检总局、国家网信办等多部门携手联动,共同推出部门规章,对共享单车予以细化规定。要坚持开门立法、民主立法、透明立法的原则,充分调研并总结可供复制推广的成功经验。目前,深圳、南京、成都等城市已出台了规范共享单车发展的相关意见。这些地方规章有三点值得借鉴:其一,确立了以人为本、鼓励创新、市场配置、政府规范的原则,为具体条文的解释与适用提供了指导。其二,明确划分了政府各有关部门的监管职责,使其分工明确、权责明晰,避免监管的错位、缺位、越位与失位现象。其三,详细规范了共享单车企业的经营行为,包括用户的实名制管理、押金的第三方存管、意外伤害保险及第三者责任险的购买等。此外,还应明确消费者与平台企业间的特殊租赁合同关系,并盘活消费者权益保护法、合同法、刑法等立法资源,切实强化平台企业的法定义务与社会责任。

监管部门要不断创新监管与服务方式。建议监管部门实行全程监管、协同监管、能动监管,建立健全消费者友好型行政监管体系。全

程监管强调事前、事中、事后监管的合理配置与良好衔接。要对平台企业的市场准入实行备案制,强化对押金存管、车辆安全性等重点事项、重点环节的监管并加强对违法违规行为的行政处罚力度。协同监管强调各相关监管部门在明确分工与职责的前提下,在监管过程中形成高效、协调的多元执法机制。能动监管强调监管部门在监管过程中的主动性、策略性,利用大数据等技术,通过分级管理、现场检查、行为指导等方式提升监管效果。既要提升监管效能,也要改善行政服务,尤其要尽快解决由于城市管理思路落后而导致的共享单车乱停放现象。

法院要对各类共享单车领域的民事纠纷采取“开门立案、凡诉必理”原则,建立健全消费者友好型司法救济体系。法官在认定事实的过程中,要充分利用手机应用程序及企业信息终端所记录的电子合同、行车记录、报修信息等相关电子证据,从而正确认定合同关系与侵权中的因果关系等法律争点。法院要在明确消费者与平台企业间特殊的租赁合同关系的基础上,在适用一般性规范的同时把握其特殊性,尤其要考虑消费者在格式合同下的弱势地位及短期租赁所放大的不确定性。在此基础上,明确合同法、侵权责任法、消费者权益保护法之间一般法与特别法的关系,依“特别法优于一般法”的原则准确适用法律。

行业协会既要加强行业自律,建立健全行业规范和标准,也要引领行业文化,弘扬企业的商业伦理与社会责任理念。目前,上海市自行车行业协会和天津市自行车电动车行业协会牵头发布了《共享单车团体标准(征求意见稿)》,从产品质量、安全要求、车辆维护、押金存管、损害赔偿等方面确立了相关行业规范和标准,值得肯定。

平台企业要树立“一心(对消费者的感恩之心)二维(盈利合理化思维与社会责任思

维)三品(产品、企品与人品的三品合一)四商(智商、情商、法商与德商的四位一体)”的经营理念,兼顾近期财产利益与远期品牌利益,践行契约精神,规范经营行为,主动承担先行赔偿责任以及保险理赔不足时的补充赔偿责任。其中,道路交通安全法实施条例第72条明确规定,驾驶自行车必须年满12周岁。虽然平台企业通过身份验证等技术手段限制不满12周岁的儿童注册账号,并在电子合同中约定使用者须符合上述年龄要求,但并未有效控制儿童违规骑行的风险。平台企业要完善技术,通过用智能锁替代机械锁等方式有效遏制儿童私自开锁的行为,同时要建立健全失信惩戒机制,加强对用户违规为儿童开锁等行为的失信惩戒力度。家长也应认真履行监护职责,不因自身疏忽而导致儿童人身安全的损害。若不满12周岁的儿童骑行共享单车发生事故,应视具体情形由平台企业、监护人或者其他过错方承担相应责任。

消费者在遭受人身或者财产损害时要选择公平高效的维权策略。其一,消费者倘若因共享单车的质量问题而遭受人身、财产损害,可以依据消费者权益保护法向平台企业要求赔偿,也可以向单车生产者要求赔偿。属于生产者责任的,平台企业赔偿后,有权向生产者追偿。属于平台企业责任的,生产者赔偿后,有权向平台企业追偿。其二,消费者倘若因机动车驾驶者、非机动车驾驶者或行人违反道路交通安全法而遭受人身、财产损害,可依据该法与侵权责任法向过错方主张侵权损害赔偿。其三,消费者倘若因产品质量、机动车驾驶者、非机动车驾驶者或行人过错等多个原因而遭受人身、财产损害,要视具体情形分别依据消费者权益保护法、道路交通安全法、侵权责任法中的相关规定主张损害赔偿请求权。

(作者单位:中国人民大学法学院)