

# 共享单车押金属性及其法律规制研究

杨铁铮

(浙江育英职业技术学院, 浙江 杭州 310018)

**摘要:**多家共享单车企业因经营不善倒闭造成的用户押金难退问题,引起了社会各界和监管层的关注。共享单车押金并不具备担保功能,其本质是一种融资手段,具有金融属性。传统的押金担保模式并不适用于共享单车领域,并且容易引发风险积聚。亟需引入信用机制,推动免押金服务,防范化解风险。因此,强制共享单车企业采取免押金模式,是解决共享单车押金问题最有效的方案。

**关键词:**共享单车;押金;法律规制

**中图分类号:** F570.6

**文献标志码:** A

**文章编号:** 0199(2018)02-0052-04

2016年,共享单车开始在全国各大城市普及。一时间,各种颜色的共享单车纷纷涌现街头。甚至有网友提醒创业者抓紧时间进场,来晚了颜色恐怕就不够用了。然而,好景不长,从2017年下半年开始,悟空单车、小鸣单车、酷骑单车、小蓝单车、町町单车、3Vbike等近10家企业相继因资金链断裂陷入经营危机。由于用户在使用共享单车时需要缴纳一笔数额不等的押金,一旦共享单车企业出现资金链断裂乃至倒闭,用户缴纳的押金将难以退回。据有芝麻信用提供的数据,目前共享单车企业倒闭造成的用户押金损失已超过10亿元<sup>[1]</sup>。因此,共享单车押金亟待监管。要想有效监管共享单车押金,必须首先明确共享单车押金的属性,然后才能依据其属性制定有效的监管方案。本文以押金的属性与功能为切入点,论证传统押金模式在共享单车领域并不适用,而且共享单车押金并不具备押金担保功能,其本质是一种融资手段,具有金融属性。因此,一劳永逸地解决共享单车押金问题的办法就是强制共享单车企业采取免押金模式,采用信用担保。

## 一、押金属性与功能分析

共享单车押金的属性涉及政府是否应当将共

享单车押金纳入金融监管及实施监管的法律依据等问题。因此,弄清楚共享单车押金属性相当重要。在明确共享单车押金属性之前,有必要先厘清押金的属性与功能。押金,是指一方当事人将一定数量的金钱交付给对方,用以担保自己的行为不会损害对方的利益。一旦发生损害事实,该笔金钱可以直接用于偿付。给付押金的人,称出押人,受领押金的人,称受押人。押金在日常生活中应用非常广泛:如租房押金、租车押金、住店押金等。由于我国现行法律没有对押金进行明确的规定,在实践中,押金规则多是基于日常生活或商业交易习惯而由行业自发形成。比如在房屋租赁中,出租人往往收取一个月的房租作为押金。租赁期满,如果承租人没有损坏房屋及其附属设施,并如期结清租赁期内相关费用,则押金全额退还承租人;否则,该笔押金可以用来据实赔偿出租人。

从性质上看,押金属于担保物权。但是,与抵押权、质押权、留置权等典型担保不同,押金是一种非典型担保,即让与担保。所谓让与担保,是指债务人(或第三人)为担保债务清偿,将担保标的物的所有权移转给债权人,在债务履行完毕后,标的物的所有权又回归于担保人,在债务届时未能得到清偿时,债权人可就担保物优先受偿的权利。押金担保的标的物是货币。按照民法一般原理,占

收稿日期: 2018-05-20

作者简介: 杨铁铮(1980- ),男,浙江育英职业技术学院商务贸易分院,讲师,硕士,主要从事民商法研究。

有货币即享有货币的所有权。因此,在押金担保中,随着押金的占有转移,其所有权也同时转移给债权人。债权人既享有以押金优先受偿的权利,又负有债务到期履行后返还押金的义务。所以押金属于非典型担保之让与担保。在实践中,押金具有消费抵扣、损失赔偿和违约处罚三项功能<sup>21</sup>。第一,消费抵扣。在合同存续期间,如果出押人产生新的消费,则受押人可以直接从押金中扣除抵充。例如,酒店的房客在住宿期间消费了房间内有偿使用的商品,则在退房时,酒店可以从住房押金中抵扣。第二,损失赔偿。在合同存续期间,如果出押人造成受押人利益损失,则受押人可以直接将押金用于偿付自己的损失。例如,在租赁合同中,如果承租人损坏、丢失出租物,出租人就可以就押金优先受偿。第三,违约处罚。当事人可以在合同中约定将扣除押金作为一方违约的处罚。例如,在房屋租赁合同中,出租人可以在合同中约定,如果承租人提前解除租赁合同,则押金不予退还。

## 二、共享单车押金属性分析

我们判断一个事物是什么的时候,不能看人们怎么称呼它,而要看它是否具有相应的特点或功能。共享单车本身就是一个例子。共享单车虽然冠以“共享”之名,但本质上却并不属于共享经济。共享经济的要义是共享个人闲置资源,提高社会整体资源的利用效率。因此,共享经济的模式应该是C2C,即个人与个人之间的交易。共享企业的作用主要是利用技术聚集一批需求方和供给方。比如,爱彼迎没有自有房屋,而是根据地理位置让房主把闲暇房间分享出来,让房主可以利用自己的闲置空间赚钱。但是共享单车采取的是一种B2C模式,即单车的所有者与出租人是企业,承租人是用户。单车企业在公共场所投放自行车,通过收取押金和提供分时租赁获取收益。因此,共享单车虽然名为“共享”,但只是一种“互联网+租赁自行车”商业模式,其本质是押金模式的租赁经济,与共享经济背道而驰。同理,在分析共享单车押金属性时,不能因为共享单车企业声称自己收取的钱是押金,就认为这些钱是押金,而应该从该笔钱具有的特点或功能上对其进行分析。

首先,在传统的租赁经济中,其押金模式是“一物一押”,即一个租赁物对应一份押金。而共享

单车的押金模式是“一人一押”,即一个用户对应一份押金。由于用户数远远大于单车投放数,这就导致“一车多押”。其结果是平均在每辆单车上的押金远远超过单车自身的价格,从而使共享单车押金突破了押金的担保属性,转而具有了一种资金聚集功能<sup>22</sup>。其次,在传统租赁经济中,出租人在租赁结束或者承租人返还相应租赁财产时,应当即时返还押金。但是共享单车使用频次高、骑乘时间短的特点,决定了即时返还押金不是一种有效率的举措。大部分用户在骑乘结束后不会申请退还押金。同时,共享单车企业设计的规则是:用户不主动提交申请,押金不自动退还。这就出现了用户没有使用单车,但是押金却沉淀在共享单车企业的情况。这时的押金已经完全没有担保功能,而是具有无息融资的性质。最后,从押金的功能上看,虽然共享单车企业宣称其收取押金的目的是为了确保用户正当合理使用单车,并在用户毁损单车时就押金优先受偿,但是,从实际情况来看,这一目的根本无法实现。第一,用户在骑行过程中是否损坏单车,共享单车企业根本无从知晓。就算用户将单车破坏,只要单车能够正常锁车,系统就会默认该车无损还车。第二,共享单车企业既然无法确认破坏单车的用户,也就无法在发现单车毁损时就用户的押金优先受偿。第三,人为破坏单车的原因非常复杂,很多时候单车破坏者并不是使用者。比如,有黑车司机觉得单车抢了自己的生意,就将单车砸坏。还有些人纯粹是因为无聊或是发泄情绪而将单车破坏。在这种情况下,凭什么让用户为别人的行为买单?所以,共享单车企业收取的押金既不能确保用户合理使用单车,也不能在单车毁损时优先受偿。这表明共享单车押金不具备损失赔偿和违约处罚功能。至于押金的消费抵扣功能,也被共享单车企业单方废除了。因为按照共享单车的规则,押金与车费是严格区分的,押金不能抵扣骑车费用。如果车费欠费,用户无法申请退还押金。至此,押金的三个功能都不能实现。综上所述,共享单车押金徒有押金之名,而没有押金之实。所以,虽然共享单车押金名为押金,但实质上并不是押金。

既然共享单车押金在法律上不具有押金性质,那么共享单车企业收的这笔钱是什么呢?要回答这个问题,还是要从这笔钱的实际功能来分析。从实践上看,共享单车押金主要有三大功能。第

一,增强用户粘度。由于用户不愿意缴纳多份押金,所以,当用户在某个共享单车企业上注册并缴纳押金后,不会轻易转投其他共享单车企业。这样共享单车企业就捆绑住了用户,从而提高用户留存率。第二,缓解共享单车企业的现金流压力。毋庸置疑,共享单车现在还处在市场跑马圈地、扩张大战阶段,而盲目扩张给单车企业带来巨大的资金压力。因此,押金最大的价值在于缓解单车企业的现金流压力,起到金融杠杆的作用。用户虽然没有买下单车这项资产,却可以帮助单车企业分解资金压力。第三,成为企业盈利的主要来源。从目前来看,共享单车的盈利模式主要是通过分时租赁来部分变现,通过收取押金来回收资金,实现现金流并进行扩张。共享单车主要用于短途出行,因此,在对标公交和公共自行车之后,其租赁费的上漲空间非常有限,单靠租赁费根本无法实现盈利。而共享单车企业将用户的押金用于市场投资,所获利润远远高于租金收入,于是,押金成为共享单车企业主要的盈利来源。综上分析,共享单车企业以“押金”名义收取的这笔钱,实际上并不具备担保功能,而是具备了资金融通的功能,具有金融属性。共享单车企业将收取押金作为融资的手段或途径。从这个意义上讲,共享单车企业表面上看是单车租赁公司,实质上却具有金融公司的属性<sup>[4]</sup>。

### 三、共享单车押金的法律规制

2018年3月中国互联网络信息中心发布了第41次《中国互联网络发展状况统计报告》。相关数据显示,截止2017年12月,共享单车国内用户规模已达2.21亿。保守估计,共享单车领域的存量押金规模超过200亿元。一旦共享单车企业出现资金断链问题,极易出现押金退还兑付的流动性危机,从而危害消费者的资金安全,引发严重的社会问题。从目前已经倒闭的多家共享单车企业来看,除了悟空单车将押金全部退还给用户外,其他企业都拖欠着用户的押金。据中国消费者协会统计汇总,各地消协组织已收到共享单车押金投诉事件数千起<sup>[5]</sup>。由于工商部门针对消费者投诉只能开展行政调解,一旦企业拒绝配合,依照相关规定只能终止调解,建议消费者走司法途径解决。而单个消费者起诉共享单车企业,难免力不从心。同时,多个消费者起诉又容易造成司法资源的浪费。尽

管有维权人士建议消费者协会代表消费者提起公益诉讼,但根据《最高人民法院关于审理消费民事公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》,对经营者侵害众多不特定消费者合法权益或者具有危及消费者人身、财产安全危险等损害社会公共利益的行为才能提起公益诉讼,而共享单车企业的用户虽然很多,但是人数是特定的,因此消费者协会无法提起公益诉讼。基于种种原因,消费者的押金损失最终只能自己承担。因此,共享单车押金难题亟待解决。

为了增强共享单车押金监管的有效性,必须从共享单车押金的属性出发,根据其属性采取有针对性的措施。从属性上看,共享单车押金不具备押金担保功能。同时,共享单车企业收取押金的的目的也不是为了保障单车租赁合同的履行和合同标的物的安全。共享单车押金本质上是一种融资手段,并且这种押金模式存在着巨大的风险。如果共享单车企业将数额巨大的押金投资于股票市场,很容易引发资本市场的骚动,冲击国家的金融秩序。而一旦投资失败,又会引发大规模的社会公共利益风险。所以,共享单车企业收取押金,是一种是具有负外部性涉及社会公众利益的金融行为,因此不能将其作为一般的经济交易行为,交由市场进行调控,必须纳入政府金融监管<sup>[6]</sup>。

2017年8月交通部等10部门出台了《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》,对共享单车的用户资金做了具体的制度设计,划定了三种资金监管方式。第一种是免押金,用信用;第二种是即租即押,即退即还;第三种,若使用押金模式,要建立专用的账户和监管,政府相关部门也要通过监管保证资金安全。在即租即押,即退即还的模式下,押金实际上已不在共享单车企业的账户上,因此也就谈不上对押金的监管了。而且在这种模式下,共享单车用户每次使用单车之后都退还押金,再次使用时又重新注入押金,这对共享单车租赁双方而言都显得非常繁琐,势必导致一定的效率损失。第三种模式要求企业在存款银行开设专用账户用于存放用户押金,不得私自挪用、转移,用户提出退款要求必须及时退还,实际上是将巨额资金变成死钱。这种模式必然造成资金的闲置浪费,不利于优化资金配置。而第一种模式直接让共享单车企业免押金,既节省了监管环节又让用户彻底放心使用,无疑是共享单车押金问题

最完美的解决方案。由于传统租赁行业中的押金担保模式并不适用互联网+租赁经济,并且极易引发风险积聚,必须强制共享单车企业摒弃押金担保模式,采用信用担保,免押金。目前阿里、腾讯、京东以及多家银行都推出了自己的信用体系,共享单车企业完全可以选择接入,从而采用免押金模式。这在技术上完全没有难度,唯一的难点是盈利模式和现金流的问题。如果采取免押金模式,共享单车企业的资金充沛度就会受到挑战。这也是众多共享单车企业不愿意采用免押金模式的原因所在。但是,企业的经营风险不能转嫁到消费者身上,共享单车的残酷竞争不能由消费者来买单。在征信逐步市场化和互联网化,并从金融领域拓展至商用后,共享单车押金必须取消。实行免押金模式,共享单车企业可能会面临运营压力及运营成本的阶段性上升的挑战,但是损耗峰值一定是阶段性的。为了应对免押金模式给企业带来的挑战,共享单车企业必然会运用人工智能、物联网等技术提高运营的有效性。同时,信用担保模式也会加快中国信用体系的建设进度,而信用体系的完善又会助推共享单车的规模化、高效化发展<sup>7</sup>。

#### 四、结论

打着“共享经济”旗号的共享单车并不是共享经济的产物。其本质是套着“互联网+”马甲的押金模式的租赁经济。共享单车企业以“押金”的名义,从用户手中收取数额不等的金钱。表面上看,收取“押金”是为了保障单车租赁合同的履行和合同标的物的安全,但是从功能上分析,这笔“押金”既不能确保用户合理使用单车,也不能在单车毁损时优先受偿,甚至不能抵扣单车租赁费。实际上,共享单车企业收取“押金”主要是为了增强用户粘度,缓解共享单车企业的现金流压力,以及通过对押金的运作来实现盈利。所以,共享单车押金根本不具备押金担保功能,其本质是一种融资手段,具有金融属性。一旦共享单车企业出现经营困难,极易出现押金退还困难问题,进而危害用户的资金安全。为了一劳永逸地解决共享单车押金问题,最有效的解决方案就是强制共享单车企业采取免押金模式,通过引用信用机制,防范化解风险。从而在根本上保证消费者的资金安全,使消费者权益得到保障。

#### 参考文献:

- [1] 杨召奎.共享单车押金如何走下“火山口”[N].工人日报,2017-12-6(3).
- [2] 汪传才.押金初探[J].政治与法律,1999(2):25-26.
- [3] 吴沐暄,程楠,李玲.从租金和押金看共享单车的公益性和经营性[J].价格理论与实践,2017(5):141-143.
- [4] 房志勇.共享单车押金谁来监管?[N].天津日报,2017-2-21(8).
- [5] 齐志明.共享单车押金,为啥难退?[N].人民日报,2017-12-1(18).
- [6] 邓大鸣,李子建.共享单车押金的性质及其监管问题探究[J].西南交通大学学报(社会科学版),2017(4):97-100.
- [7] 伍月明.“免押金”模式兴起共享单车“死亡潮”背后的商业模式重构[J].商学院,2018(1):98-100.

## Research on the Deposit and Its Legal Regulation of Shared Bikes

YANG Tiezheng

(Zhejiang Yuying College of Vocational Technical, Hangzhou Zhejiang 310018)

**Abstract:** The problem of the difficult withdrawal of users' deposit caused by the poor operation of shared bike enterprises has attracted the attention of all walks of life and the regulatory layer. Shared bike deposit does not have a guarantee function. It is essentially a means of financing and has a financial attribute. The traditional deposit guarantee model is not suitable for shared bike area, and it is easy to cause risk accumulation. It is urgent to introduce the credit mechanism, promote the deposit free service and prevent the risk. Therefore, the most effective solution to the problem of shared bike deposit is to force shared bike enterprises to take the free deposit model.

**Keywords:** shared bikes; deposit; legal regulation

(责任编辑:朱泽忠)