

# 浅析共享单车的押金的法律性质\*

岳廷芸 邓来声 陈 银 高佳菲 李 珍

西北民族大学,甘肃 兰州 730104

**摘 要:**近年来,共享经济正如火如荼地发展,出现了一系列的共享产品。而共享单车以其便捷性迅速走红。共享单车的运营以租赁合同为基础,承租人缴纳押金以担保租赁合同中的合理使用,由于“一个人对应一份押金”的押金缴纳方式,使得共享单车的运行模式兼有金融功能。但是随着各方面形势的变化,现在也有很多共享单车企业推出免押金政策,即信用机制替代押金机制。然而,不管有何变化,关于共享单车的押金的性质,在学界尚存在争议,没有统一的看法,具体如何定性在法律上亦处于空白状态。

**关键词:**共享单车;押金;担保金;担保物权;债权

中图分类号:D922.294;D923

文献标识码:A

文章编号:2095-4379-(2018)21-0059-02

**作者简介:**岳廷芸,西北民族大学,法学专业本科生;邓来声,西北民族大学,法学专业本科生;陈银,西北民族大学,法学专业本科生;高佳菲,西北民族大学,法学专业本科生;李珍,西北民族大学,法学专业本科生。

押金,也即担保金,是债的履行的担保,是债务人或第三人为担保债务的履行而向债权人支付一定数额的金钱,在债务人依约履行债务后,债权人应当及时如数退还的一种金钱担保。押金是特殊的权利质押,占有押金就享有押金的所有权。押金在数额上由当事人约定。押金一词我们在生活中很常见,如住宿、房屋租赁一般都要押金。要押金的目无非让对方确保自己的物品、财产安全,一旦发生财产损毁的情况,以便通过扣留押金的形式得到补偿。从共享单车企业合同中提供的格式条款解释来看,共享单车企业收取用户押金的目的在于保证用户合理用车和防止共享单车被损坏。然而共享单车企业在发展过程中,由于企业经营管理出现问题,导致一大批共享单车企业随之走向倒闭,押金的返还问题掀起了一股热潮。对用户来说,99元、199元、299元这些金额确实不是一笔大数字,但是一个企业将这些资金集资起来就是一个巨大的“资金池”。此时面对押金的返还问题,针对共享单车的押金的性质的争论也此起彼伏,学界呼声不断。但是押金在法律上到底是什么性质呢?共享单车的押金的性质怎么定性?这将需要结合《合同法》、《中华人民共和国合同法担保法》、《物权法》等多个部门法进行分析和定性。

## 一、学界对共享单车的押金的法律性质的争论

2018年3月份,广州中院开庭审理了省消委会诉广州某信息科技有限公司(经营共享单车)民事公益诉讼案。案件经审理当庭宣判,法院判决某公司按承诺向消费者退还押金,披露押金收支等机制。据了解,这是全国首例共享单车民事公益诉讼案。在这起案例中,法院很大程度上是遵照意思自治的原则,尊重押金收付双方的约定来处理押金纠纷,该还就还,该扣就扣。但法院在审理的过程中仍然没有对押金的性质做出界定。有资料显示,某些法院的法官不满于此,主动撰文声称押金属于“意定担保”。什么意思呢?就是双方通过意思自治创设的担保法之外的担保形式。那么担保法之外的担保还是不是担保,有效无效?这个问题回答起来有点复杂。关于共享单车的押金的性质,在法律上还没有统一的定性,但学界存在两种声音。

### (一) 共享单车的押金属于担保物权的范畴

很多学者认为共享单车的押金在本质上体现的是

一种物权关系,即把共享单车的押金看成是担保物权的范畴,具备担保物权的特性,如从属性和物上代位性等特征。这种观点认为,根据共享单车的押金的转移占有等方式,共享单车的押金的法律性质更接近于一种质权,即一种质押,而不是抵押,只不过是属于质权当中的债权权利质权。权利质权,即为了担保债权清偿,就债务人或第三人所享有的权利设定的质权。权利质权是一种准质权。权利质权的标的是权利。《物权法》第二百零八条规定,动产质权是指“为担保债务的履行,债务人或者第三人将其动产出质给债权人占有的,债务人不履行到期债务或者发生当事人约定的实现质权的情形,债权人有权就该动产优先受偿。”结合共享单车企业运营收取押金的模式来看,承租人向出租人支付押金之后,押金的所有权随占有转移给出租人,承租人对出租人享有要求支付相当于押金金额的货币的债权。因此认为共享单车的押金的性质体现为一种债权权利质押。

### (二) 共享单车的押金的法律性质属于债权

有学者认为,从共享单车的运营和收取押金的模式上来看,共享单车的押金的性质应属于债权,并且认为是一种附条件的债权,即承租人对使用单车时所交的押金享有返还请求权,更多的体现债权的相对性。只是承租人请求返还押金时需要解除租赁合同关系后才能请求返还押金,这种观点认为此时共享单车的押金的性质具有债权性。

### 二、共享单车的押金性质的法律界定

笔者赞同共享单车的押金的性质属于担保物权的范畴。担保物权是指债务人或第三人为了保证债权到期实现,将其所有的财产为债务履行设定担保,在债务不能到期履行或发生约定的行使担保物权情形的,债权人可以就该财产享有优先受偿权。共享单车的性质是具有担保性质的“押金”,根据共享单车企业的合同条款中的提示内容,企业收取押金的目的是确保主合同义务正当履行。其实,平时的房屋租赁中常见的“押一付三”以及入住酒店时都会缴纳押金。实际上,俗称的“押金”即为“保证金”,按照《物权法》和《担保法》相关法律规定,押金属于一种特殊的“动产质权”。

在目前共享单车的押金返还问题仍然没有得到根本解决的情况下,界定清楚共享单车的押金的性质极为重要。首先,要清楚共享单车企业收取押金是不是

\* 西北民族大学国家级大学生创新创业训练项目(项目编号:201810742008)。

为了非法集资,如何追究企业的责任;其次,已倒闭的企业如何返还用户的押金;最后,政府如何去监管巨大的“资金池”和法律法规怎样规范这一现象和法律风险等问题。这些问题的解决需对共享单车的押金性质作出界定。

共享单车的押金的性质,界定为担保物权的范畴更为准确。首先,从共享单车企业的角度出发,收取押金更多的是出于一种担保的目的,本质上并不体现债权的属性。承租人支付的押金,出租人即占有转移拥有所有权,也即拥有自由处分的权利,也即出租人对押金享有直接支配和获取利益的权利。从共享单车收取押金的模式来看,收取押金的目的在于保证用户合理合法的是用车,避免出现用户违规使用或者损害单车。当单车的使用人出现以上情况时,出租人有权直接以押金抵扣已经遭受的损失或者有优先受偿的权利。但是此处笔者需强调,学界中对于单车收取押金作为质押,认为不同于一般意义上的质押,不同于普通流通中的货币“占有即所有”的原则,更多体现为静态意义上的担保,所以共享单车的押金的所有权应该仍然归属共享单车的用户,以及产生的孳息若没有特殊约定,法定属于用户。但是笔者认为,学界中有这种声音,更多的是出于考虑到用户押金的安全性。根据法律的规定,货币属于流通物,遵循“占有即所有”的原则。对于单车收取的押金,就目前来看仍然属于流通物。因为没有专门的制度来限制每个用户交的押金不能改变或者

挪用,共享单车平台收取了这些押金,虽然交易形式特殊,但仍然在流通,每个用户交的押金在退回时,不一定就是自己交的那一笔,可能用户今天交的押金,明天就退给另外一个用户,很难说这不是一种流通。

其次,从目前共享单车押金发展的趋势,即信用机制替代押金机制来看,共享单车的押金更侧重于担保的功能,即督促用户正常使用共享单车。因此,共享单车的押金的法律性质界定为担保物权的范畴,一方面更符合实际情况和促进共享经济系列产品的发展;另一方面有利于解决共享单车多方面的困惑和解决押金返还问题的困境,解决目前巨大的“押金池”问题,预测法律风险,让押金的返还有法律依据做支撑。因此,界定共享单车的押金的性质势在必行,如何界定共享单车的押金的性质也极为重要。综上所述,笔者认为,应将共享单车的押金的法律性质界定为担保物权的范畴更为准确和具有说服力。

#### [ 参 考 文 献 ]

- [1] 杨立新著. 合同法专论[M]. 北京: 高等教育出版社, 2006.
- [2] 杨玉成主编. 担保合同[M]. 北京: 中国民主法制出版社, 2003.
- [3] 庄阿苗. 浅谈押金的法律性质[J]. 贵阳学院学报, 2012.
- [4] 刘静辉, 肖扬. 共享单车押金的性质及其法律风险研究[J]. 法制与社会, 2017(21).
- [5] 王传徽, 田雨. 关于共享单车押金的法律思考[J]. 中国市场, 2017(17).
- [6] 周珺. 押金之返还与承租人之保护——以美国法为中心[J]. 武汉大学学报(哲学社会科学版), 2011(02).

(上接第116页)

们一定要加强对铁路恐怖的重视程度,让铁路反恐防范工作更加的常态化和细致化。各个部门和单位都要在精神上高度重视,在行动上高度统一,相互配合,相互支持,坚决维护好国家和人民的生命财产安全。当出现突发事件时,我们一定要沉着冷静,积极面对。在日常的组织学习中,我们要不断给单位员工加强思想教育,多多研究和解读国内外的反恐案例,让他们在心里真正意识到反恐的重要性和紧迫性,随时提高警惕,打好这场铁路反恐防范攻坚战。只有真正的在心里认可和重视反恐这件事,我们才更有行动力和执行力。

(二) 培养高素质的安保人才,增加安保人员配置

再规范的制度都需要人去完成,完成的好坏程度就和人员素质有很大关系。因此反恐要想有很强的执行力和行动力就必须培养高素质的安保人才,这样才能提高我们的工作效率,减少资源的浪费,保证铁路的安全。除此之外,人员短缺是我们铁路反恐的一个重要问题,我们一定要加强人员配备,协调旅客、乘车地点、车站的等等各个地方警力资源,做到各个方面都在我们的严密监督之下,不放过任何一个细节,做到万无一失。建立健全一个整套的反恐防范制度,保证警务力量的整合和随时调配。并且加强警务人员日常的训练,保证了乘警和治安、巡警之间的严密的配合,出现紧急情况时,能做到相互协调联合行动。

(三) 建立一个基于但高于治安防范的铁路反恐防范体系,提高全面反恐能力

一套行之有效的管理制度是一切行动的前提。成立一个铁路公安、铁路运输机构专门的反恐组织,对于全局有一个整体的调动和一个全面的部署。在党中央和国务院的正确领导下,进一步完善管理制度,提高反

恐的工作能力。我们要建立一个基于但是又略高于治安防范的铁路反恐防范体系,它是指通过借鉴现有基础的铁路治安防范体系,主要针对可能存在的各种恐怖因素进行全方位控制的一个体系。一方面是铁路部门进行有效的风险评估,明确反恐的重点区域,制定我们的反恐目标,并且找出安全对策和我们实际方案的差距,分析不同时期不同的反恐形势,进一步的完善我们的反恐措施;另一方面在我们现有的铁路防范的基础上结合自身本地地区的实际情况和反恐斗争的形式,在原有的铁路反恐措施下重新修订并且进一步的细化细节,制定一个基于但是又略高于治安防范的铁路反恐防范的相关制度,为日后的反恐工作提供一个保障。与此同时我们也要加强各个单位和组织的沟通,使得反恐上下政策一致,思想一致,行动一致,提高全面反恐的能力。

三、结语

当前的国际环境复杂多变,很多国家都存在或多或少在恐怖活动。铁路作为一个国家的运输枢纽更要加强反恐防范工作。我们要不断的提高反恐意识,健全健全相关的法律制度及管理制度、不断的提高安保人员的综合素质,相信我们在铁路反恐防范工作中会越做越好,可以有效的打击和震慑恐怖主义,维护祖国的安定。

#### [ 参 考 文 献 ]

- [1] 兰立宏. 铁路反恐的研究现状及对策建议[J]. 中国刑警学院学报, 2017(05): 37-41.
- [2] 原圆. 铁路反恐防范工作的现状、问题与对策研究[J]. 理论观察, 2016(09): 88-89.
- [3] 张修远, 石斌. 高铁时代铁路反恐工作问题与对策研究[J]. 广西警官高等专科学校学报, 2016(01): 78-82.