

文章编号: 2095-0365(2017)04-0071-05

合同法视域下铁路客运站坐票同价问题探析

杨宇虹, 刘卫红

(石家庄铁道大学 文法学院, 河北 石家庄 050043)

摘要: 列车站坐票同价问题是铁路运输中公众利益保护的重要问题, 支付相同对价却不能享受同等的服务, 与合同的自由平等原则相悖, 与契约精神相悖。虽然铁路运输行业有其特殊性, 但其特殊性不足以牺牲公众利益为代价, 因此, 文章从理论上厘清列车站坐票同价问题的实质及危害, 并提出解决对策。解决站坐票同价问题, 应当调整火车票价实现站坐票差异化对待, 同时引入社会资本提高铁路运力逐步取消无座票, 重视对个案的公正判决加强司法正确引导, 以实现铁路旅客运输合同的自由性和正义性。

关键词: 合同自由; 合同正义; 站坐票同价

中图分类号: D923.6 **文献标识码:** A **DOI:** 10.13319/j.cnki.sjztdxxbskb.2017.04.13

一、引言

火车硬座票与无座票的价格相同, 购买坐票的乘客能享受座位服务, 而持站票的乘客只能在过道站至终点, 并且不时需要给过路的乘客让出道路。购买站票的乘客支付了与坐票相同的对价, 却没有享受同等的服务, 不公平的待遇使乘客与铁路运输公司的矛盾日益激化。近年来, 乘客起诉铁路运输公司的案件层出不穷, 其中雷闯案最具代表性。2014年雷闯将广深铁路股份有限公司诉至广州铁路运输法院, 请求法院判令将其购买的站票打5折, 返还多收取的票款^[1]。

雷闯诉称, 1月8日21时许, 他在“12306”铁路客户服务官网上购买了由深圳出发到韶关的K9004次列车的无座火车票, 票价为85.5元。雷闯认为, 在4个多小时的旅途里, 无座票都没有提供座位服务, 却支付了和硬座相同的票价, 明显不合理。根据《合同法》第54条, 有权要求变更与被告的客运合同价格条款。庭审期间, 广深铁路公司的诉讼代理人辩称, 原告在购买无座车票时对自己上车无座的情况完全知情, 可以自主选择

坐与不坐。并且原告被列车安全送达目的地, 不存在合同违约。该代理人进一步解释, 火车票价属于政府定价行为, 需要国务院、铁路主管部门、发改委等审批。铁路运输属于公益行业, 票价较低。由于人口多、运力紧张, 铁路企业为满足更多旅客出行需求设置了无座票, 能否买到坐票取决于“先来后到”, 不存在垄断。最后, 广州铁路运输法院判决雷闯败诉。时过一年, 雷闯于2015年2月10日再次购买无座票乘坐火车, 以相同的理由起诉广深铁路股份有限公司。此二案引起了社会公众的广泛关注, 也开启了因站票、坐票价格相同而起诉铁路企业的先河。

乘客与铁路运输企业之间成立铁路旅客运输合同关系, 而站坐票同价的规则严重违背了合同自由原则与合同正义原则。

二、铁路客运站坐票同价与合同自由原则相悖

合同自由原则的核心是意思自治, 这是由商品经济的自由流通性决定的。随着自由资本主义

收稿日期: 2017-06-25

基金项目: 国家铁路局科技与法制司课题“铁路运输营业活动中公众权益保护研究”

作者简介: 杨宇虹(1993-), 女, 硕士研究生, 研究方向: 合同法。

本文信息: 杨宇虹, 刘卫红. 合同法视域下铁路客运站坐票同价问题探析[J]. 石家庄铁道大学学报: 社会科学版, 2017, 11(4): 71-75.

的发展,合同自由原则最终上升为现代法治国家合同法的基本原则。合同自由原则在我国合同法中被确认,乃是我国经济体制改革和市场经济发展的必然结果^[2]。我国的社会主义市场经济强调减少国家对经济的计划和干预,充分保障个人在经济活动中的自由。2013年党的十八届三中全会通过的《中共中央关于全面深化改革若干问题的决定》指出要使市场在资源配置中起决定性作用和更好地发挥政府作用,提高了市场在资源配置中的作用。

市场起决定性作用意味着充分尊重市场竞争中的平等主体资格,弱化政府在资源配置中所起的作用。铁路旅客运输业也应当顺应市场环境的变化,适当改变政府定价的规则,充分尊重旅客的意见。现行铁路票价制度下,火车票站票与坐票的服务相差甚远而票价却相同,乘客虽感觉不公平,但面对铁路运输企业强大的经济实力,乘客没有能力与之讨价还价。因此,以雷闯为代表的一部分乘客以坐票价格购买站票并不是其内心真实意思的表达,该合同的订立严重违背合同自由原则。

雷闯案中,原被告双方就原告事先对自己购买的票是无座票完全知情而仍然购买无座票是否符合合同自由原则进行了激烈的辩论。关于合同自由原则的内涵,学者们的表述虽不尽一致,但基本达成了共识。崔建远教授将合同自由原则表述为:合同自由原则赋予当事人自由选择的权利。这包括:其一,缔约自由,即根据本人的需要和意愿而决定是否与他人缔结合同的自由。其二,选择相对人的自由,即当事人有权决定选择何人作为交易伙伴,决定与何人缔结合同,任何人均不负有必须与特定人缔约的义务。其三,决定合同内容的自由,即当事人就具体的交易内容、权利义务分配、合同风险的负担、违约责任的确立、发生纠纷时解决争议的方法等事项的选择和决定的自由。其四,变更或解除合同的自由,即在合同依法成立后、履行完毕之前的任何时间内,当事人都有权协商变更合同内容或者解除合同。其五,选择合同形式的自由,即当事人有权自由决定所订立的合同采取何种形式^[3]。

合同符合合同自由原则的前提是当事人享有自由充分的选择权。垄断使自由竞争的市场被束缚,提供服务的企业只局限于竞争力强的大企业,消费者丧失了自由选择缔约对象的机会,从而被

变相剥夺了选择相对人的自由。目前,中国的铁路运输业是垄断行业,由中国铁路总公司运营,旅客欲选择火车作为出行方式,唯一可缔约的合同相对人是铁路总公司。在这种情况下,合同自由原则所赋予的当事人选择相对人的自由毫无存在的基础和可能。因此,即使没有坐票,雷闯也只能选择与广深铁路公司订立合同,而没有别的铁路公司可供选择。

在合同自由原则下,当事人有权就合同的主要条款进行平等协商。在旅客运输合同中,承运人的主要义务是安全、及时地将乘客送往目的地;乘客的主要义务是支付价款。显然,价格条款是铁路旅客运输合同的主要条款。火车票的价格在合同中是格式条款,乘客完全没有和铁路公司商量价款的余地。根据《铁路客运运价规则》第3条“国家铁路的旅客票价率和行李、包裹运价率由国务院铁路主管部门拟定,报国务院批准”,可见,我国的火车票票价实行政府定价的规则,乘客被“霸道”地剥夺了协商价款的主要权利,只能被迫地接受铁路公司和政府联合制定的价格。

2016年3月5日,中国铁路总公司前总经理盛光祖在江苏代表团全体会议审议政府工作报告结束后,接受记者采访时表示,高铁票价是根据市场承受能力、铁路运输企业的成本等因素综合考虑后得出的。关于站票是否考虑半价,他表示,站票是节假日期间坐票紧张,为了旅客能够回家,征得旅客同意后出售的^[4]。然而,旅客虽同意购买站票,但铁路部门事先未通过任何形式与乘客协商是否以硬座票的价格购买站票。乘客在购票过程中,无论是人工售票窗口、电话订票还是网络订票,站票的价格都是固定的。

火车票价是根据成本与载客数量的比例制定的。列车在设计时,载客数量是在能够保证列车安全、平稳运行的前提下确定的,一辆列车在投入使用时座位数相对固定,该座位数即核定载客数。而铁路客运票价也是在列车投入使用前就已确定,铁路定价部门无法预知会有多少乘客超载,只能根据核定载客数量来作为定价的依据,可以推定,在列车恰好载满核定数量的旅客时,铁路公司是能够盈利的。当“合法”超载时,铁路部门对站票所付出的成本并未增加,却收取了与坐票相同的票价,并且站票的服务质量远未达到坐票的水平。

旅客屈从于企业强大经济实力而不得不“自

愿接受”不公平的价格条款。因此,表面上的当事人意思表示一致掩盖了实质上的内心意思表示不自由而导致的非真意表示,合同内容仅仅是由格式条款制定者单方决定,违背了合同自由。

三、铁路客运站坐票同价与合同正义原则相悖

自由是经济交往中所应遵循的基本理念,但是自由并非没有限制。有时候契约自由甚至成为强者压制弱者的自由,其结果使得契约自由下的公平正义大为减杀^[5]。在我国,铁路运输是垄断行业,消费者处于经济弱势。此时若片面强调合同自由将在实际上认可企业对消费者的支配,造成实质上的不公平、不正义,严重背离了合同正义原则的精神。

合同自由并不完全意味着合同正义。合同自由能够导向合同正义必须以完全自由竞争的市场为前提。只有自由竞争才能实现当事人双方的真意表达,“自由即公正,自愿即公平”之理念才有存在的土壤。自由市场只是经济学家的一种美好的愿望,尽管现代市场自由化程度越来越高,但仍然存在不平等的事实。放眼全球,没有任何一个国家或地区能够实现市场竞争完全自由。反观我国,随着改革开放的深入发展,经济主体地位的差异性不断加深,保证自由竞争的“平等性”和“互换性”难免会受到冲击。垄断的产生打破了当事人之间的力量均衡,造成了双方经济实力和民事地位的不平等。在此背景下,容易形成经济上强势方支配弱势方,弱势方不得不服从强势方的局面。若强调双方法律地位绝对平等,则不平等的力量对比将损害弱势方的利益,违背法的公正价值。因此,法律的天平应当适当向弱势者倾斜,以保证经济主体的实质机会公平。

合同正义原则表现在给付与对待给付之间具有等值性,在合同的负担和风险上应合理分配。它应要求:当事人地位平等;当事人权利义务对等;合同负担及风险要合理;不违反社会公共利益^[6]。关于给付与对待给付是否具有等值性,在判断上有客观说和主观说之分。客观说以客观的市场标准或理性人的标准来判断当事人之间的给付和对待给付是否等值;主观说则以对当事人的主观意愿来判断,纵使市场标准或从理性之人的角度衡量并非等值,但只要当事人具有真实的合意,在主观上愿意以自己的给付换取对方的给付,

那么对双方而言就是公正的^[7]。主观说存在的必要前提是合同自由而不论合同内容客观上合理或正确性的要求。这是认定合同是否正义的主要标准。在某些情况下,当事人的自由意志受到他人侵害导致意思表示不自由不真实,此时应用实质正义的标准判断合同的正义性。在缔约人面临着垄断性商品或服务,无法进行自由选择而无奈地接受对自己明显不利的合同条款时,这很难说是当事人的真意表达。此时,探究当事人是否自愿订立合同已经没有太大的意义,而用社会理性人的认知即实质正义的标准来认定合同的正义性较为合理。

广深铁路公司认为雷闯在购买火车票之前接受了与坐票价格相同的无座票,是其自由选择,不能据此主张站票半价。这种观点忽略了“自由”背后当事人所处的无奈处境。我国的长途旅客运输方式不外乎铁路、公路、航空三种,航空运输速度快但价格高昂。公路运输车次相对较少,速度慢,安全性低。而铁路运输具有安全、快捷和低价等优势。另外,每年寒暑假和春运期间,返乡的学生和农民工数量暴增,由于铁路运输具有价格低廉的优点,他们普遍选择的中长途出行方式便是铁路。当坐票售罄时,旅客出于无奈不得不购买站票。站票并未提供座位,坐票提供了座位,两种服务的质量千差万别,但票价却是一样的。显然一个理性的消费者不愿意为站票付出与坐票相同的对价,但却因为铁路运输具有垄断性质,旅客无法与铁路公司协商火车票价,而必须接受站坐票同价的霸王条款。这很难说是旅客内心的真实意思。购买与坐票价格相同的站票,是旅客在意思表示不自由不真实的情况下订立的合同,严重违背了合同正义原则。

四、解决铁路客运站坐票同价问题的途径

(一) 调整火车票价实现站坐票差异化对待

由于铁路运输垄断性和公益性并存,长期以来,我国的铁路旅客票价并未实行市场定价机制。1991年实施的原《铁路法》第二十五条将国家铁路、地方铁路、专用铁路的定价权分配给不同机关:国家铁路旅客运输票价率由铁道部拟定,国务院批准;地方铁路旅客运输票价率由省级政府物

价主管部门会同铁道部授权的机构规定;专用铁路的旅客运输票价率由省级政府物价主管部门规定。

可见,原《铁路法》实行政府定价的制度,完全排斥了市场主体的参与。2013年国务院机构改革跨出了铁路政企分开的第一步,作出了改革的顶层设计。此次改革将铁道部的职能一分为三,中国铁路总公司承担原铁道部的企业职责,而定价权主体也通过修改《铁路法》进行了更改。2015年新《铁路法》规定“铁路的旅客票价率和货物、行李的运价率实行政府指导价或者政府定价,竞争性领域实行市场调节价。”改变了原来绝对的政府定价制度,赋予铁总公司自主定价权,使火车票站票降价有了法律依据。

尽管铁路法将铁路运输定价权下放给铁路总公司,但国务院颁布的与之配套的行政法规还不完善,缺乏具体的制度设计。2014年4月,国家发改委发布了《国家发展改革委关于包神、准池铁路货物运价有关问题的通知》,率先在铁路货物运价方面进行市场化改革;2015年12月23日,国家发改委依据新《铁路法》发布了《国家发展改革委关于改革完善高铁动车组旅客票价政策的通知》(发改价格[2015]3070号),对高铁动车组一等座、二等座、商务座、动卧等的定价权作出了改革完善。铁路运输票价的改革正逐渐推进,对铁路货运和高铁动车组票价的定价权作出了一定的调整,但目前发改委对于火车客运特别是普通列车站票是否降价的问题,并未出台相应的规章。

由于缺乏规章制度的约束,铁路总公司对站票降价的动力不足。另外,铁路运输行业的垄断局面尚未改变,市场竞争不足,难以期待铁路总公司自行对站票价格进行调整,铁路客运票价仍然由铁路总公司决定。因此,“站票是否半价”的问题上,发改委应尽快出台规章,根据《价格法》第23条之规定,建立听证会制度,征求旅客、铁路总公司等有关方面的意见,论证站票半价的必要性与可行性,并由铁路总公司根据市场情况及时进行调整。

(二) 引入社会资本提高铁路运力逐步取消无座票

按照市场状况对无座票票价进行合理调整,符合我国当前铁路运输运力不足的实际情况,但随着铁路运输事业的发展,铁路路线、车次的增

加,无座票应当逐步退出历史舞台。

当前,每逢黄金周、寒暑假和春节,火车运力难以满足旅客出行需求。来自中国铁路总公司的数据显示,2016年40天春运中,全国铁路共发送旅客3.03亿人次,比2015年多发送1亿人次^[8]。当软卧、硬卧、硬座票售罄时,无座票确实大大缓解了铁路运输的压力。随着铁路运输事业的发展,缓解铁路运输的压力不能仅靠“合法超载”出售无座票的方式,而应当适当增加火车运营的车次,以保证铁路运输服务质量。增加铁路运营的线路涉及到铁路路线的设置及铺设,以及土地征收征用的问题,关系老百姓的切身利益,必须处理好其中的矛盾,因此,必须制定科学合理的铁路网中长期规划;另外,铁路运营线路的增加使得火车调配的难度加大,需要更科学、精确的调配制度的调整和支撑。

大力发展铁路运输事业,使铁路运输能力满足我国旅客出行需求,需要解决铁路建设资金紧张的局面。目前,我国铁路运输部门债台高筑,资金问题成了发展铁路运输事业的瓶颈。改革现行铁路投融资体制,拓宽融资渠道,大力引入多种形式的社会资本,有利于解决铁道建设资金短缺的问题。对于市场来讲,引入社会资本,增加社会资本控股,有利于打破铁路总公司的垄断局面,形成充分有效的自由市场竞争机制。这样,乘客才能在竞争有序的铁路运营市场中自主选择缔约对象及合同条款,实现铁路旅客运输合同的自由与正义^[9]。但是,引入社会资本投资铁路行业面临着诸多问题:

首先,社会资本投资铁路的主体资格合法性问题。由于铁路运输行业关系国家经济安全 and 人民的福祉,因此,社会资本投资铁路的准入主体既不能危及国家经济安全,又要有利于打破铁路行业垄断,引入竞争机制,还要有利于社会资本投资铁路预设政策目的之实现^[10]。其次,民间资本进入铁路的投融资领域,由于资本的有限性,很难构成对国有铁路的有效竞争,难以撼动国有铁路“一股独大”的地位。有鉴于此,国家在引进民间资本进入铁路投融资领域的同时,应当适当调整国有铁路股权。再次,民间资本进入铁路领域缺乏相应的法律法规保障,产权界定不清晰,民间资本的收益难以得到有效的法律保障。这就需要物权法等法律法规的完善,界定权属,明确各方的权、责、利,为铁路运营提供法律保障。

(三) 对个案进行公正判决加强司法正确引导

司法是社会公平正义的最后一道防线,改变站坐票同价的现状需要司法的正确引导。否则,错误的司法引导将使法律所追求的公平正义难以实现。

雷闯诉广深铁路案,广州铁路运输法院认为雷闯购买无座车票系自主自愿,订立合同时不存在“显失公平”,且从合同履行看,被告将其安全送到目的地,履行了合同的主要义务。综上,法院判决认定雷闯要求站票打5折无法律和事实依据。

实际上,广州铁路运输法院的判决忽视了站坐票同价是建立在铁路运输企业垄断的基础之

上,铁路运输企业与旅客的实力强弱相差悬殊,经济力量强的一方容易将自己的意志强加给交易相对方。另外,双方订立的合同是格式合同,旅客缺乏与铁路运输企业进行协商的机会与实力。因此,消费者与铁路运输企业订立的合同难以认定是“自主自愿”购买无座车票。

邓江湖案中,成都铁路运输法院也以相同的理由判决驳回原告诉讼请求。这两个案件法院均作出了对消费者不利的判决。这类判决违背了合同法的自由和正义价值,适用法律不当,应当引起上级法院的足够重视,建议尽快启动审判监督程序对事实、证据和法律适用重新进行审查,作出正确的司法引导。

参考文献:

- [1] 新浪新闻中心. 广州一市民状告广深铁路 [DB/OL]. (2014-02-19). <http://news.sina.com.cn/o/2014-02-19/150929509627.shtml>.
- [2] 王利明. 论合同自由原则 [J]. 法制现代化研究, 1996 (2): 356-359.
- [3] 崔建远. 合同法学 [M]. 北京: 法律出版社, 2015.
- [4] 新华网. 火车站票会半价吗? 铁总经理这样回应 [DB/OL]. (2016-03-06). http://news.xinhuanet.com/city/2016-03/06/c_128776705.htm.
- [5] 卢文道. 论契约自由之流弊 [J]. 法学论坛, 1996 (12): 16-17.
- [6] 唐彩虹. 论合同自由原则与合同正义原则的统一性 [J]. 河北法学, 2003 (5): 148-149.
- [7] 崔建远, 戴孟勇. 合同自由与法治 (上) [M]. 北京: 中国政法大学出版社, 2002: 312.
- [8] 网易新闻. 铁总: 2016 年全国铁路春运发送旅客突破 3 亿人次 [DB/OL]. (2016-03-01). http://www.china-railway.com.cn/xwdt/2016cybd/mtkey/201603/t20160310_56054.html.
- [9] 黄忠新. 火车票“站、坐同价”合同正义性之质疑——兼论我国火车票价制度之完善 [J]. 发展研究, 2007 (2): 47-49.
- [10] 亏道远. 社会资本投资铁路适格主体 [J]. 河北法学, 2013 (12): 60-69.

Analyzing on Issue of Same Price of Railway Standing and Sitting Tickets Based on the Contract Law

Yang Yuhong, Liu Weihong

(College of Humanities and Law, Shijiazhuang Tiedao University, Shijiazhuang, 050043, China)

Abstract: Railway corporations sell standing tickets when passengers' volume booms in order to relieve the pressure of railway traffic. Thus it can meet the need of leaping passenger transportation. But selling standing tickets at the same price as sitting tickets not only harms passengers' economic interests, but also violates the principles of contract freedom and justice. In the long run, it isn't beneficial for sustainable and healthy development of railway corporations. Also, it obstructs the way of setting up a free and fair market. It is necessary to adjust the price of train ticket, make correctly judicial guidance, attract social capital in railway business and push the railway transport enterprises to solve the problem.

Key words: principles of contract freedom; principles of contract justice; same price of standing and sitting tickets