

# 共享单车押金管理问题

洪萍,张霞娅,余帅栋

(江西师范大学政法学院,江西 南昌 330022)

**摘要:**共享单车押金是当前共享单车行业发展中对用户和公司均产生重大影响的一种金融行为,出于共享经济健康发展的需要,共享单车押金具有准公共属性以及为了规范共享单车公司经营行为,有必要加强共享单车押金的管理。对押金的概念、法律属性等进行分析论证。研究表明:共享单车公司在押金管理上存在押金法律性质模糊,导致押金管理混乱、未按照政府部门要求设立专门账户保管,押金容易被挪用和侵占等;共享单车公司在市场优胜劣汰机制下面临破产将引发押金无法退还等问题,可能被认定为集资诈骗罪、非法吸收公共存款罪等,加强共享单车押金管理迫在眉睫。因此,加强共享单车押金管理应该在厘清单车押金属于特殊质押的基础上确定押金监管部门和监管方式,明确单车押金孳息归属,同时引入押金托管制度、按比例计提押金风险准备金等。

**关键词:**共享单车;押金管理;押金托管制度;计提押金风险准备金;小鸣单车

**中图分类号:**F572;F724.6 **文献标志码:**A

**文章编号:**1671-6248(2018)05-0000-00

## An analysis on the management of deposits for shared bicycles

HONG Ping, ZHANG Xiaya, YU Shuidong

(Institute of Political Science and Law, Jiangxi Normal University, Nanchang 330022, Jiangxi, China)

**Abstract:** Paying deposit for shared bicycles is an important financial behavior having big influence on consumers and the companies during the development of shared bicycle industry. For the healthy development of the shared economy, deposits for shared bicycles is granted quasi - public property. To regulate the operation of shared bicycle suppliers, management of deposits for shared bicycles should be strengthened. This paper analyzed the concept and legal property of deposits. Research shows that shared bicycle providers do not have a clear view of the legal property for the deposits, leading to confusion during management, failure to set up special management account according to government request, or

收稿日期:2018-06-13

作者简介:洪萍(1974-),女,江西上高人,副教授,硕士研究生导师。

even misappropriation of the deposits. Under the highly competitive market survival mechanism, the shared bicycle company faces bankruptcy, resulting in non-refundable deposits and other problems. The Shared bicycle company may be accused of crimes such as fraudulent fund-raising and illegally taking public deposits. Therefore, it is urgent to strengthen the management of shared bicycle deposits. A specialized deposit management department and proper monitoring mechanism should be determined on the basis of clarifying that the bicycle deposit is a special pledge. The ownership for fruits of shared bicycle deposit should be clearly defined. At the same time, a deposit custody system should be adopted, as well as the withdrawal of deposit risk reserve by proportion.

**Key words:** shared bicycle; deposit management; deposit custody system; withdrawal of deposit risk reserve; Xiaoming bicycle

贯穿中国经济发展始终的五大理念“创新、协调、绿色、开放、共享”，为中国经济发展指明了方向，产生了深远的影响。例如“共享”这个概念一经提出，迅速被运用到日常生活中，深刻影响到我们的衣食住行，其中最典型的莫过于“共享单车”的出现。共享单车实际上是一种单车租赁服务，承租人与单车出租人通过互联网平台建立租赁关系，单车出租人保证出租单车的安全、可靠、舒适；承租人则要支付押金，按约定合理使用出租物并且及时支付租金。共享单车便于绿色、环保出行的同时，充分利用了公共道路，有利于化解城市道路拥堵的问题，有广阔的推广和应用价值。共享单车押金则是在共享单车网络分时租赁合同中，共享单车公司为确保用户的租车行为不会损害自己的利益，要求其在互联网金融服务平台注册共享单车使用账号时存放的一定数量的保证金。

但是2017年，因酷骑单车押金难退问题涉嫌非法侵占、职务侵占等刑事犯罪，中国消费者协会向有关公安机关举报，申请立案侦查。到2017年12月底，中消协收到全国各地酷骑单车用户请求返还押金诉讼信2千多封，集中反映出押金退还难问题。

## 一、文献综述

有关共享单车押金问题，学术界存在一定分歧，主要存有两种观点：

第一种观点认为共享单车押金收取方式具有金

融属性，保管不当易造成用户损害，应当加强押金管理。翟业虎、刘田鑫认为：共享单车企业通过押金规则形成巨大的“资金池”，表面上看似是租赁服务，实质上还具有金融功能，共享单车公司已然成为融资平台（胡宇齐也认为共享单车是简单粗暴、投机取巧的资本游戏<sup>[1]</sup>），这才是其疯狂抢占市场的真正原因。他们主张应从以下几个方面加强监管：①相关法规要完善，市场准入提标准；②有序存放和管理押金；③建立信用评级（袁浩捷也提到了建立信用信息共享系统<sup>[2]</sup>）；④政企合作提效率<sup>[3]</sup>。罗浩亮认为：单车用户申请退还押金后，往往要等待7日左右才能获得押金，期限的错配造成资金池中的押金沉淀，这会带来很多风险；并提出以下建议：①采用备付金集中监管制度；②第三方存管模式；③利息监管<sup>[4]</sup>。吴沐暄等认为：共享单车从一开始就有非常清晰的盈利模式，就是利用押金：共享单车通过收取押金来回收资金，实现现金流并进行扩张，最终实现盈利<sup>[5]</sup>。李涛认为：共享单车押金不会主动退换，也不能冲抵租金，更设置了返还时间，该规则运作之下有非法吸收公众存款罪和构成集资诈骗罪之嫌，应明确监管规则和主体、实行托管、探索押金监管新模式<sup>[6]</sup>。彭雨晨认为：现有押金规则无法保障押金绝对安全，因此重构押金监管规则，首先重构押金法律关系，其次重构预付资金监管规则<sup>[7]</sup>。夏新竹认为：近来不断有共享单车企业倒闭，押金无法退还现象，应对单车押金进行监管，提出了设立质权并交银行存管和设立信托两种监管方式<sup>[8]</sup>。邓大鸣等认为：共享单车押金无法退还已损

害消费者财产权益,有必要加强监管,但应秉持“包容审慎”监管原则<sup>[9]</sup>。部分法律学者认为共享单车押金有可能从正常的质押演变成非法集资,沉淀资金庞大,需要有关部门介入监管<sup>[10]</sup>。

第二种观点认为共享单车押金收取属于单车公司与用户间的民事行为,应充分尊重双方意愿自治,不应过于干涉。徐宏认为:如果绝对禁止共享单车运营企业在成长期通过押金规则来约束和控制风险,那么共享单车运营行业势必将会面临难以承受的成本损耗和道德风险,进而步履沉重、难以为继<sup>[11]</sup>。张志胜等认为:从犯罪主观方面考察,共享单车企业收取押金的主观动机至少包含了保证单车在使用过程中出现丢失或损坏时得到快速有效赔偿的合理成分,而非以非法占有押金为目的,更无扰乱金融秩序之意<sup>[12]</sup>。钱玉文等认为:共享单车押金未能特定化属于让与担保,在中国已有的法院判决中,让与担保可以使用担保物并取得收益,对单车押金的法律规制应坚持适度干预原则<sup>[13]</sup>。刘田鑫认为:押金的收取方式为“一人一押”,其赞同此种押金收取方式的转变和进步,但需要有关部门出台相关文件对押金问题予以明确,需要企业通过手机客户端宣传并标明押金属性及支付方式<sup>[14]</sup>。法律界人士也表明“法无禁止即可为”,现阶段法律没有明确禁止单车公司收取押金,在用户和平台达成一致的情况下,可以收取押金<sup>[15]</sup>。

学界对共享单车押金监管规则已有初步构想,认为单车押金退还难已对消费者财产权益构成威胁,政府部门有必要强化对单车押金的监管。2017年下半年开始,各类共享单车公司逐步取消收取押金,取而代之的是结合芝麻信用等信用评级制度来逐步实现免押金,但仍有部分共享单车依旧收取押金,例如 ofo 单车。本文认为收取押金是基于用户和企业双方合意的行为,法律不应加以过度干预,但事实证明单车企业收取押金后,没有妥善保管押金,而是进一步投资利用,被淘汰出局后造成押金无法退还的局面,因此应进一步明确共享单车押金管理存在法律性质模糊、未设立专门账户保管、无法退还等问题已经造成用户财产权益受损,应当对其加强管理。因此笔者提出共享单车押金管理应

该在厘清押金属于特殊质押的基础上确定押金监管部门和监管方式,确定单车押金孳息归属,同时引入押金托管制度、计提押金风险准备金。

## 二、加强共享单车押金管理的必要性

《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》(以下简称《指导意见》)中明确指出,共享单车是移动互联网和租赁自行车融合发展的新型服务模式,能够有效缓解城市交通压力,更好地满足人们对便捷出行的需求,为中国构建绿色出行体系做出良好的示范,但随着共享单车的普及,有关押金管理的问题越来越多,矛盾越来越尖锐,不能满足社会发展需要,有必要加强管理。

### (一) 共享经济健康发展的需要

2016年分享经济新兴领域亮点纷呈,共享经济新模式快速兴起,领域不断拓宽、新兴平台不断扩大,其中共享单车也迎来“发展元年”,在全国部分城市迅速崛起。两年时间的蓬勃发展,共享单车借助互联网为共享经济注入新动力,推动租赁自行车创新模式和生产方式的全面变革,据报道预计到2020年,共享单车这一产业链将创造经济产值700多亿元。对于发展初期的共享单车来说,其正处于摸石头过河的阶段,新事物的兴起必定会带来一些负外部效应<sup>[16]</sup>,但我们不能因为共享单车出现了一些问题就一棒子将其打死,而应当抱有“鼓励、包容、审慎”的态度对其进行适当的引导。另外,自从共享单车诞生以来,出现了一系列戴着“共享”帽子的产品出现,例如:共享雨伞、共享充电宝、共享篮球等等,进一步方便了公众的生活,为中国建设绿色服务性产业添砖加瓦,可以说共享单车的出现推动着共享经济的发展,在共享经济中起到了领头羊的作用,共享单车这一具有创新意义的租车模式不能因为押金问题阻碍其发展,有必要加强对押金的管理。

### (二) 共享单车押金具有准公共属性,理应接受必要监管

第一,在共享单车出现之前,我们国家为了方

便公众出行,推行以政府为主导的城市公共自行车,采取有桩停放模式,政府划拨一定的土地作为公共自行车停放点,公众可以在固定停车点内用车或还车,且公众使用城市公共自行车价格低廉。这一具有公益性和惠民性的租车模式,符合公共产品受益的非排他性,即公民在使用城市公共自行车时,不会影响其他人对其使用,边际成本近乎为零,因此政府提供的城市公共自行车可视为公共产品<sup>[17]</sup>。而今的共享单车是由市场为主导,却参与了政府提供的基础性服务,且共享单车投放量远远超过政府提供的城市公共自行车,一个用户在使用单车时不会影响其他人对单车的使用,满足消费的非竞争性,因此共享单车属于准公共产品。

第二,共享单车的服务对象不特定,任何符合条件的社会公众都可以使用,面向社会大众,受益群体广泛,体现了共享单车的社会公共性。另外,共享单车已经成为城市交通的重要组成部分,改变了公众以驾驶轿车出行为主的方式,取而代之的是“地铁/公交+共享单车”模式。因此共享单车具有准公共属性<sup>[18]</sup>,可以推导出共享单车押金也具有准公共属性,理应接受相关部门必要的监管。

### (三) 规范共享单车公司经营行为的必然要求

从共享单车平台法律地位来看,单车公司没有金融牌照,不具有金融服务功能,但其收取押金的模式——“一对多”模式(一辆车对应多份押金),有着类似融资的功能,产生了金融属性<sup>[4]</sup>,共享单车押金管理模式一直被舆论指责为“圈钱运动”“零成本融资”非法聚集社会资金或非法吸收公众存款,似乎收取押金已经成为共享单车模式的“原罪”。但笔者认为在现代社会诚信信用体制建设尚不完善,诚信意识不够健全的现实背景下,如果一味要求共享单车免除押金这一可以约束和降低风险的规则,不仅会使得共享单车行业面临高度的成本损耗,还会助长公众不当使用共享单车之风。我们时常可以听到一些新闻媒体报道,乱停乱放、违规行驶、损害单车的行为,若没有押金规则的束缚,恐怕

此类情况只会变本加厉。当然,笔者并非赞同单车公司收取押金后就可以随意处分押金,毕竟押金所有权属于用户,单车公司不享有押金使用权,更不享有押金所有权,因此为了规范共享单车公司经营行为,相关部门也应加强共享单车押金监管。

## 三、共享单车押金管理中存在的问题

共享单车押金法律性质不清是共享单车押金管理中最大的问题,导致共享单车公司押金管理混乱,有关新闻媒体不断推出报道,指明单车公司挪用、侵占用户押金,损害用户的合法权益;更有律师提出共享单车可能涉嫌集资诈骗、非法吸收公众存款罪等刑事犯罪<sup>[18]</sup>。

### (一) 共享单车押金法律性质模糊,导致单车押金管理混乱

共享单车押金法律性质到底是什么,中国现行《合同法》《担保法》等相关法律没有明确规定也没有关于押金的明确定义;因此理论界对押金的分歧很大,目前有以下几种观点较为盛行,第一种观点认为,押金本质上是物的担保,多存在于租赁关系中,其转移占有方式更加符合质押的特征。根据货币“占有即所有”规则,单车押金的所有权随占有转移给单车公司,与此相对应,单车公司需支付一笔价值等同于押金额度的债权,故而押金是一种债权质押。第二种观点认为,押金本质上为一种附条件的债权,就像银行储户将自己的资金存入银行后,用户丧失了对资金的所有权,储户与银行之间形成存在一种债权关系,储户对银行享有请求返还财产的权利,银行对储户负有返还财产的义务。在共享单车押金中,当单车公司收到用户押金之后,用户对该押金享有请求返还的权利,但该请求是附条件的,应当在租赁关系解除后才能要求返还押金,因此共享单车押金是一种附条件的债权关系。第三种观点认为,单车押金属于担保物,但其所有权不随占有转移,此处押金不适用“占有即所有”规则。

虽然货币属于特殊种类物,可代替性强,应充分发挥货币流通职能,但共享单车中的押金只充当担保职能,而不应倡导流通职能,因此,单车押金所有权还是属于用户。

从法律的规定看,共享单车押金实际上是一种特殊质押。单车公司收取押金只是为了保证用户在使用过程中不对单车造成损害,或者保证用户按照双方约定使用单车。用户使用单车过程中依照约定合理使用单车,那么该笔押金应在用户结束使用单车后立即退还给用户;如果有损坏、丢失单车的情况,或者由于用户的不当使用单车致使单车公司利益受损,那么单车公司可根据实际受损情况就这笔押金优先受偿。与传统租赁关系中的押金不同的是,单车公司创新利用互联网技术,使得共享单车押金收取模式突破了传统押金“一物一押”变成“一人一押”,收取押金不再是根据出租的租赁物收取,而是依据使用人收取押金,这样的押金收取模式使得传统的担保物权衍生为具有金融属性的产品,因而引起学术界普遍关注。

中国《担保法》明确规定了动产质押,质押物可以是动产和权利<sup>①</sup>。与一般质押物不同的是,共享单车押金属于特殊的质押物,因为质押物是货币,属于一般等价物、种类物,可替代性强。另外,共享单车押金收取也不再是“一物一押”而是按人头收取押金,用户越多收取押金自然越多,但单车投放量却远远少于用户增长量,在这样的运作模式下,押金收取不再受时间限制,不像传统租赁,在需要使用租赁自行车时,或者在租赁合同成就时收取押金,而是押金一直会存留在单车公司的虚拟账户中,只要用户不申请退押金,那么就可以随时随地使用单车,当然共享单车公司更是不会主动退还押金。因此共享单车押金从法律性质的角度来看属于特殊质押,所有权仍然属于用户,共享单车公司不享有押金所有权与使用权。

## (二) 未设立专门账户保管,共享单车押金容易被挪用、侵占

2017年8月1日,交通运输部等10部门出台

了相关指导意见,明确要求相关企业必须开立押金、预备资金专用账户,规定共享单车押金由交通、金融部门监管、专款专用。不少单车公司也表态说,押金存放账户与公司运营账户不是同一账户,押金在公司分文未动。但轰动一时的全国首例消费民事公益诉讼于2018年3月在广东提起,原告为广东省消委会,被告是广州悦骑信息科技有限公司,起诉原因是悦骑公司旗下的小鸣单车存在拖欠用户押金、公司资金账户管理不规范等问题,侵害了用户财产权益。自2017年8月开始,广东省消委会陆续收到上千封投诉信,都是关于小鸣单车押金逾期未退还。截止至同年12月,共收到用户对悦骑公司的投诉2952件还不包含上门投诉<sup>②</sup>。据了解,小鸣单车约有990多万的押金未退还给用户,理由竟是公司高管、技术人员未办理交接手续即离开公司,致使相关材料缺失,无法核实涉案情况。

笔者认为是否原因真是如此,还有待考究,但唯一可以确认的是,悦骑公司并没有按照《指导意见》中的要求,将押金单独开立银行账户与企业自有资金区分开来,实行专款专用,不然也不会出现990多万押金无法退还的现象。且《指导意见》中明确指出,共享单车公司若退出市场经营的,必须制定合理方案,确保用户合法权益和资金安全。但事实上,悦骑公司目前管理瘫痪,经营停止,公司无法解决薪酬问题,无法立即恢复营运盈利,更没有可处置的资金用于解决剩余用户押金退还问题。这说明《指导意见》并未得到有效落实,相关交通、金融部门也没有进行有效监管,导致公司收取的押金存入公司账户,涉嫌押金私自挪用、甚至侵占。

## (三) 共享单车押金无法退还,涉嫌集资诈骗

一般押金收取为“一对一”模式,即一个租赁物

<sup>①</sup> 参照《中华人民共和国担保法》第六十三条:本法所称动产质押,是指债务人或者第三人将其动产移交债权人占有,将该动产作为债权的担保。债务人不履行债务时,债权人有权依照本法规定以该动产折价或者以拍卖、变卖该动产的价款优先受偿。

<sup>②</sup> 《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》指出:要求加强用户资金安全监管,并要求企业注册地开立用户押金、预付资金专用账户,实施专款专用,接受交通、金融等主管部门监管。

上的押金是唯一的,当租赁物返还时,押金立即退还。而共享单车公司“一车多押”的运营模式使得一辆单车上存在着多个押金,易形成巨额“押金池”,单车公司事实上构成了“未依照法定程序,经有关部门批准向不特定多数人筹集资金”<sup>[19]</sup>。根据最高人民法院的解释可知,行为人有非法占有目的,并且使用诈骗方法实施非法吸收资金的行为<sup>①</sup>,可以认定为集资诈骗罪。

第一,小鸣单车公司具有“非法占有为目的”。根据最高院的解释可知,单车公司不交代押金去向,逃避返还押金,就可以认定单车公司具有“非法占有目的”。小鸣单车欠用户 990 多万押金,但没有向公众披露如此多的押金到底去哪儿了,被广东省消委会提起诉讼前,用户申请退还押金,小鸣单车以返还押金时间为 2~7 个工作日为由逃避返还押金;当用户与小鸣单车客服沟通解决押金退还问题时,小鸣单车客服无法连接,逃避返还押金行为明显,由此可见,小鸣单车未对押金账户实施银行托管,甚至未开设专门的押金账户,对用户、消协会等组织均未能履行真实告知义务。因此笔者认为小鸣公司对单车押金具有“非法占有为目的”。其次,小鸣单车在严重违约,公司无法运转的情况下仍接受新用户注册其账号并继续收取押金,对无法退还押金、损害用户利益这一事实持放任态度,用仍能继续在小鸣单车 APP 继续注册,缴纳押金使用单车的表象,掩盖小鸣单车公司运营瘫痪,无法经营的事实,而用户正是基于小鸣单车的欺骗表象,产生了小鸣单车运作良好的错误意识,并基于这样的错误认识缴纳了无法退还的押金,由此可以认定小鸣单车使用诈骗手段非法向用户吸收资金。

## 四、强化共享单车押金管理的对策

### (一) 落实共享单车押金的监管部门

《指导意见》规定,企业对用户收取押金应实行专款专用,自觉接受交通、金融等主管部门监管,防控用户资金风险。但上述规定却并没有明确指明

到底由谁来监管,交通、金融领域部门繁杂,体系庞大,只是粗浅规定由交通、金融等部门监管缺乏明确性。共享单车问世以来,各地方政府出台了一系列关于规范共享单车押金的文件,例如,北京市出台鼓励规范发展共享自行车征求意见稿中规定:在北京投放车辆的企业必须在北京市开立企业资金专用账户,由中国人民银行营业管理部加强对企业资金专用账户管理。深圳市也出台了相关意见,但只规定了收取押金的企业,须设立押金专用账户,保障用户资金安全,但没有具体规定监管部门。因此,对共享单车押金的监管应当首先由中国人民银行牵头制定总设计,再根据“属地监管”原则,由各地区分行确定具体的押金监管部门。

### (二) 引入押金托管制度

共享单车押金托管的含义就是借鉴 P2P 第三方资金托管制度,不经过平台的银行账户,直接将押金交付第三方托管。一来避免押金形成“资金池”沉淀;二来防止单车公司私自挪用资金。如图 1:单车用户和单车公司分别在第三方支付开通自己的托管账户,用户在使用单车前,将押金打入第三方托管账户,在使用完成并上锁之后,第三方托管平台会主动将押金退还给用户;若发生可归因于用户的车辆盗窃、毁损等现象时,经相关机构测评反馈结果后,由第三方托管账户将押金汇入单车公司托管账户,保障单车公司优先受偿权。

### (三) 确定押金孳息归属

《指导意见》中没有明确规定由押金沉淀所产生的孳息到底归谁所有,但《指导意见》中规定:企业对用户收取押金,应当严格区分企业自有资金和用户押金,并且在单车公司退出市场经营时,必须制定合理方案,确保用户合法权益和资金安全,从中我们可以分析得出《指导意见》本质上认为用户押金及孳息所有权归用户,应当与企业自有资金区

① 参照《最高人民法院关于审理非法集资刑事案件具体应用法律若干问题的解释》第四条:以非法占有为目的,使用诈骗方法实施本解释第二条规定所列行为的,应当依照刑法第一百九十二条的规定,以集资诈骗罪定罪处罚。

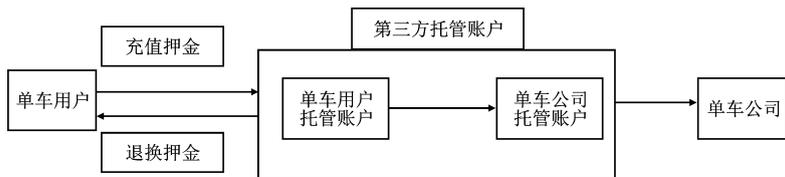


图1 共享单车押金托管制度图

别开来,企业不得擅自使用、处分押金。共享单车APP中应明确押金及孳息归属,单车公司应积极承认押金孳息所有权归用户所有,并且将孳息以合理的方式返还给用户。但事实上沉淀在单车虚拟账户中的押金孳息虽然庞大,但均摊到每位用户平均得到的孳息微乎其微,甚至可以忽略不计,若强行将押金孳息返还给用户,不仅增加了单车公司运营成本,而且在操作上需要技术支持,为了返还用户可以忽略不计的孳息,而专门配备技术人员进行操作,并不是明智之举,反而是一种浪费人力资源的表现。

因此可以借鉴美国联邦存款保险公司(FDIC)的“延伸存款保护制度”,该制度将“沉淀资金存入(FDIC)在银行开设的一个无息账户中,产生的利息为每个用户购买上线为10万元的保险”,那么共享单车也可以将押金孳息一部分为用户购买人身意外伤害保险,最大限度对用户骑行过程中发生的意外和事故进行保障。目前为止,摩拜还没有出台为用户购买保险内容,在摩拜单车APP中无法找到与人身保险有关的协议;而OFO单车为每位用户购买了《意外伤害险》,如发生意外,可通过本人或亲戚朋友在发生事故的24小时内拨打客服热线。哈罗单车就出台了相对完备的保险内容,哈罗单车为每位用户购买了《骑行意外险》,严格规定了保险人为中国平安财产保险股份有限公司上海分公司,被保险人为在上海钧正网络科技有限公司网络平台实名认证注册,并通过“哈罗单车”官方APP扫码开启使用单车骑行服务的用户。投保的险种:平安骑行人员短期意外伤害保险,另外,哈罗单车还依据伤害程度不同,制定了意外身故、残疾的保险额度和意外医疗的保险额度。因此,各类单车公司应完善保险内容,切实保障用户骑行安全。以购买保险形式将押金孳息返还给用户,不仅将闲置的押金孳

息进一步利用,还可以保障用户骑行中的人身安全;余下孳息可以作为单车公司平日的增值服务,一方面减轻单车公司运营成本,另一方面也是处理孳息较为高效的方式,更不会引起公众对单车押金的诟病。

#### (四) 按比例计提风险准备金

风险准备金制度是政府允许企业按照一定的比例留存一部分应税所得(不需要缴税),以备将来的开支或者投资。《指导意见》规定单车公司应单独开立押金账户,区分企业自有资金和用户押金,但事实是否如此我们无法得知,只是从小鸣单车事件中可以看出有部分企业未按照《指导意见》规定的方式保管用户押金,致使用户利益受损。事实上,目前为止,没有一家单车公司完全公正、透明、完整地将押金管理方案展示给公众,因此用户在单车公司正常运作期间根本无法得知自己的押金是否安全,只有到企业面临破产,或者资金链断裂时,用户才知道押金已经被挪用,无法再取回押金。对于此类情况,《支付机构客户备付金》中规定:支付机构按季度计提风险准备金,计提比例为所有备付金存入银行账户所产生的利息总额10%,当然,计提比例不是一成不变,应当根据支付机构与合作银行的不同,可适当调整,但一般不低于10%。共享单车押金管理也可参照此做法,与中国人民银行一同制定管理办法计提一定比例风险准备金,用于企业破产或者资金链断裂时弥补用户损失。风险准备金可以保存在企业单独开立的押金银行账户中或者其授权分支机构开立的风险准备金专用账户。

## 五、结语

共享单车的兴起无疑成为城市交通中最为靚

丽的风景线之一,越来越多的公众出行方式转变为“地铁/公交+共享单车”。共享单车的出现极大减少了中国年碳排放总量,成为绿色出行中至关重要的一环。然而共享单车押金管理却引起公众诟病,阻碍了共享单车这一创新租车模式的发展,在明确了单车押金法律性质,厘清押金所有权及其孳息归属后,应当由监管部门履行监管职责,将共享单车押金真正纳入到监管范围,对押金孳息处理也应当明确,既要保障用户资金安全,也要给单车公司留有发展余地。可以看到的是,部分单车公司与支付宝合作引入芝麻信用,在押金管理方面已经采取免押金模式,只要用户芝麻信用分达到一定分值即可享受免押金待遇。乍看免押金似乎对用户来说是件好事情,但对于企业发展未必是好事,免押金使得部分企业一时之间现金流负担加重,如果不妥善经营,很难说会不会面临现金流、资金断裂等危机,可能还会出现企业兼并、重组、破产情况,最后形成一家独大的场面,若市场不存在竞争,只有一家独大,那么随之而来的问题也就越来越多,最终受害的还是消费者。从长远来看,与其鼓励单车公司免押金,不如引导其规范管理押金,押金管理完善,不仅可以分担企业成本,还可以保障用户资金安全。

参考文献:

[1] 胡宇齐. “互联网+”别只顾玩资本游戏[EB/OL]. (2017-04-21) [2018-05-26]. <http://news.cnfol.com/guandianpinglun/20170421/24627212.shtml>.

[2] 袁浩捷. 共享单车押金法律问题与对策研究[D]. 成都:四川师范大学,2018.

[3] 翟业虎,刘田鑫. 共享单车租赁的法律问题[J]. 扬州大学学报:人文社会科学版,2017(4):39-46.

[4] 罗浩亮. 金融的属性:共享单车“押金”治理模式研究[J]. 甘肃金融,2017(11):41-44.

[5] 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):136-138.

[6] 李涛. 共享单车刑事法律风险评估[EB/OL]. (2017-

07-05) [2018-05-26]. [http://www.legaldaily.com.cn/fxjy/content/201707/05/content\\_7232881.htm](http://www.legaldaily.com.cn/fxjy/content/201707/05/content_7232881.htm).

[7] 彭雨晨. 共享单车押金及预付资金监管规则的反思与重构[J]. 金融法苑,2018(1):147-155.

[8] 夏新竹. 共享单车用户押金监管研究[D]. 北京:中国政法大学,2018.

[9] 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):94-100.

[10] 刘红霞,周琳,杰文津,等. 共享单车押金潜在风险不容忽视[EB/OL]. (2017-03-28) [2018-05-26]. [http://zqb.cyol.com/html/2017-03/28/nw.D110000zgqmb\\_20170328\\_5-03.htm](http://zqb.cyol.com/html/2017-03/28/nw.D110000zgqmb_20170328_5-03.htm).

[11] 徐宏. 共享单车“押金池”现象的刑法学评价[J]. 法学,2017(12):124-132.

[12] 张志胜. 共享单车经营者收取押金不构成非法吸收公众存款罪[EB/OL]. (2017-03-13) [2018-05-21] <https://zhuanlan.zhihu.com/p/25750842>.

[13] 钱玉文,吴炯. 论共享单车押金的性质及其法律规制[J]. 常州大学学报:社会科学版,2018(4):1-13.

[14] 刘田鑫. 共享单车押金的法律问题和风险研究[D]. 北京:首都经贸大学,2018.

[15] 刘庆华. 消费者吐槽进去容易出来扯拐共享单车巨量押金去哪儿了?[EB/O]. (2017-02-22) [2018-05-26]. <https://www.toutiao.com/i6389758451739787778/>.

[16] 秦铮,王钦. 分享经济演绎的三方协同机制:例证共享单车[J]. 改革,2017(5):124-134.

[17] 郭鹏,林祥枝,黄艺,等. 共享单车:互联网技术与公共服务中的协同治理[J]. 公共管理学报,2017(3):1-10.

[18] 翁士洪. 城市共享单车监管体制的整体性治理创新研究[J]. 电子政务,2018(4):21-31.

[19] 唐珩,薛江华. 共享单车公益诉讼首案宣判:小鸣单车须10日内提存未退还押金[EB/OL]. (2018-03-22) [2018-05-26]. [http://sh.qihoo.com/pc/99ba9ee5c3a5d0300?refer\\_scene=so\\_1&sign=360\\_e39369d1](http://sh.qihoo.com/pc/99ba9ee5c3a5d0300?refer_scene=so_1&sign=360_e39369d1).