

道路运输法学

(客 运 · 客运站)

雷孟林 刘兰英 编著



人民交通出版社
China Communications Press

Daolu Yunshu Faxue

道路运输法学

(客运·客运站)

雷孟林 刘兰英 编著

人民交通出版社

内 容 提 要

本书共分为十部分,主要论述了道路运输法的调整对象和调整范围,经营性道路运输研究;道路运输法律关系;道路旅客运输及客运站管理法概述;道路旅客运输发展政策;道路旅客运输及客运站经营许可;道路旅客运输及客运站经营管理;客运违法行为及责任;道路运输执法监督。

本书可用于道路运输执法人员的培训,也可作为本、专科运输管理专业的学生、道路运输企业的有关人员学习道路运输法的教科书,还可作为有关人员研究道路运输法的参考书。

图书在版编目(CIP)数据

道路运输法学:客运、客运站/雷孟林,刘兰英编著.
北京:人民交通出版社,2008.3
ISBN 978-7-114-07010-5

I. 道… II. ①雷…②刘… III. ①公路运输:旅客运输—
管理—法规—中国②汽车站:客运站—管理—法规—中国
IV. D922.296

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 019072 号

书 名:道路运输法学(客运·客运站)

著 者:雷孟林 刘兰英

责任编辑:袁 方

出版发行:人民交通出版社

地 址:(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址:<http://www.ccpres.com.cn>

销售电话:(010)85285838,85285995

总 经 销:北京中交盛世书刊有限公司

经 销:各地新华书店

印 刷:北京市密东印刷有限公司

开 本:850×1168 1/32

印 张:10.25

字 数:272 千

版 次:2008 年 3 月 第 1 版

印 次:2008 年 3 月 第 1 次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-07010-5

印 数:0001—3000 册

定 价:21.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

前 言

2004 年国务院颁行了《中华人民共和国道路运输条例》(以下简称《道条》)。为贯彻落实《道条》，中华人民共和国交通部于 2005 年和 2006 年先后颁布实施了七个配套规定。《道条》及其配套规定的出台，是我国道路运输领域里的一件大事，对于维护道路运输市场秩序，保障道路运输安全，保护道路运输有关各方当事人的合法权益，促进道路运输业的健康发展具有重要意义。以《道条》及其配套规定为主要表现形式的道路运输法的颁行，标志着我国以行政法规为“龙头”，以行政规章为配套的道路运输法体系的初步形成。古人云：“徒法不足以自行”，“天下之事，不难于立法，而难于法之必行”。促进道路运输业的健康发展不仅需要一部好的法律，更有赖于对法的理解和实施。到目前为止，市场上只有几本对《道条》及其配套规定的释义性的书籍，全面而系统研究道路运输法的著作未见面世。道路运输法理论研究的落后，既不利于道路运输法的实施，也不利于未来法律层面的道路运输法的制定。本书的出版有助于促进人们对道路运输法的研究，并为道路运输执法工作提供理论参考。

道路运输法是调整道路运输关系的法律规范的总称。我国的道路运输法既调整经营性道路客、货运输关系，又调整经营性道路客、货运输站场关系，机动车维修关系，机动车驾驶员培训关系。本书主要研究了道路运输法的若干基本理论，尤其是对作为道路运输法最基础的、理论上研究又较为薄弱的一些理论问题进行了较为深入的研究，这些问题如：经营性与非经营性道路运输的界定、道路运输法的调整范围、非法经营运输行为的构成要件、客运

站的法律地位和道路客运行政许可体制等。另外,作为一本较为系统研究道路运输法的理论书籍,本书依据《道条》和《道路旅客运输及客运站场管理规定》,对道路运输法中的道路客运及客运站管理法的内容进行了全面论述。

长安大学经济与管理学院承担了交通部西部培训项目的任务,在所有的培训课程中,我们主要承担的讲授科目为“道路运输法”。本书的写作是在讲授“道路运输法”的基础之上完成的,对此,感谢那些听过我们讲课并提出了许多问题,给我们的写作带来诸多启发的来自全国各地的道路运输执法人员!在写作本书的过程中,我们曾请教吴群琪教授、陈引社教授、郝恩崇教授、李升朝副教授等专家,并就有关问题进行了广泛讨论,专家们的提醒使我们受益良多,对此,我们深表谢意!本书的顺利付梓,得益于人民交通出版社的支持,在此,我们表示由衷的感谢!

道路运输法是一门专业法,对道路运输法的研究既需要具备运输专业的知识,又需要具备法学专业的知识,由于我们水平有限,加之时间仓促,书中不当之处在所难免,诚望广大读者圈点指正。

本书可用于道路运输执法人员的培训,也可作为本、专科运输管理专业学生,以及道路运输企业人员学习道路运输法的教科书或参考书。

作者

2007年11月于长安大学

目 录

绪论	1
第一章 道路运输法概述	14
第一节 道路运输法的概念及调整对象	14
第二节 经营性运输研究	16
第三节 道路运输法的调整范围	41
第四节 道路运输法的性质和渊源	52
第二章 道路运输法律关系	61
第一节 道路运输法律关系的概念和种类	61
第二节 道路运输行政法律关系	63
第三节 道路运输民事法律关系	67
第四节 道路运输行政主体	68
第三章 道路旅客运输及客运站管理法概述	78
第一节 客运及客运站管理法的概念及调整范围	78
第二节 客运及客运站管理法的立法宗旨	85
第三节 道路旅客运输及客运站的经营与管理原则	89
第四章 法律申述的道路客运发展政策	96
第一节 产业、产业政策及产业政策法	96
第二节 道路客运产业政策的内容	99
第三节 法律申述的道路客运产业政策法	104
第五章 道路客运及客运站经营行政许可	143
第一节 道路客运及客运站经营许可的概念及类别	143
第二节 道路客运及客运站经营许可体制	147
第三节 道路客运及客运站经营许可条件	150
第四节 道路客运及客运站经营许可程序	161

第五节	道路运输经营许可的变动·····	197
第六节	分公司报备制度·····	201
第六章	客运车辆管理·····	204
第一节	客运车辆定期维护制度·····	204
第二节	机动车检测制度·····	205
第三节	客运车辆年审制度·····	207
第四节	客运车辆类型及档案管理·····	209
第七章	客运经营管理·····	211
第一节	客运经营者的若干消极义务·····	211
第二节	对客运经营者证件的管理·····	218
第三节	临时客运和包车客运的管理·····	221
第四节	客运经营者的若干积极义务·····	222
第五节	客运经营者的赔偿责任限额·····	226
第八章	客运站经营管理·····	231
第一节	客运站的法律地位·····	231
第二节	客运站提供车辆站务服务的义务·····	235
第三节	旅客站务服务义务及其他义务·····	239
第九章	客运行政违法行为及其责任·····	241
第一节	客运行政相对人行政违法行为及其责任概述·····	241
第二节	客运行政相对人行政违法行为的表现及责任·····	245
第十章	道路运输执法监督·····	279
第一节	道路运输行政监督·····	279
第二节	道路运输行政法制监督·····	290
第三节	客运行政主体的违法违纪行为及责任追究·····	300
参考文献	·····	319

绪 论

一、运输及运输业

运输与人类的生产、生活联系十分密切,被认为与人类的历史同时存在,可谓源远流长。早期的运输活动主要依赖于人力、畜力,运输能力十分有限。与有限的运输能力相适应,人类早期的生产、生活对运输的依赖程度也十分有限。工业革命以后,随着运输工具的革新和运输需求的迅速增加,交通运输事业得到了前所未有的发展,并迅速成为一个产业。交通运输法作为法律体系的一个组成部分,是随着交通运输业的发展而日渐形成的。因此,欲了解运输法,必须首先了解什么是运输。

在运输经济学上,运输往往被定义为:将人或货从一地送达另一地的生产(同时也是消费)活动。在《经济大辞典·运输邮电经济卷》一书中,运输被描述为:“劳动者使用运输工具和设备、实现人和物空间场所变动的有目的的活动。……运输活动按其在社会再生产中所处的位置分为企业生产过程中的运输和社会流通过程中的运输”,企业生产过程中的运输“是企业生产的有机组成部分,‘实现生产过程中劳动对象的位置变化’,直接参与产品的价值创造”;而社会流通过程中的运输则是“实现‘商品在空间的流通’,完成产品由生产领域到消费领域的运输。”根据这些描述,运输具有以下特征。

首先,运输必须利用一定的运输线路,如公路、铁路、水路等。

其次,运输必须利用一定的交通工具。这些交通工具,既可以是机动车辆,也可以是非机动车辆。

再次,运输的对象须为一定的物品或旅客。一般认为,作为运

输对象的物品应为有形之物,以输送电力、信号等无形之物为对象的电力供应、信号传输属于广义的运输。运输经济学和运输法学上所讲的运输是狭义的运输,其运输对象为有形之物。

最后,运输的功能或目的在于实现人和物空间上的位移。

以运输所使用的工具及所利用的媒介为标准,可将运输分为五种方式,即道路运输、铁路运输、航空运输、水上运输和管道运输。近几十年来,由于联合运输之发展,也有学者认为多式联运是一种新型的、独立的运输方式。

运输被认为是一种产业,即有目的地改变人和物空间位置的产业。马克思将运输业分为全部运输业、运输业和邮电通信业。全部运输业也称为广义的运输业,包括狭义的运输业和邮电通信业。狭义的运输业,即有目的地改变人和物空间位置的产业。邮电通信业是传递消息、书信、电报等事业。本书所称运输业为狭义的运输业。

按照马克思的运输经济思想,运输业属于物质生产部门,而且是最古老的产业之一,具有公用事业的属性。与一般的物质生产部门相比较,运输业具有以下特征:一是运输业的生产要素特殊,表现为劳动对象既可以是物,也可以是人本身,且劳动对象不必为运输业者所有;二是运输业的功能特殊,表现为运输业只改变物的时空状态,而不改变其物理化学属性;三是运输业的产品特殊,表现为运输业的产品为运输对象的位置变化,不具有实物形态,不能脱离生产过程而存在;四是运输业的生产过程特殊,表现为运输业生产过程的场所不是一个点,而是一条线、一个面,而且与运输产品的消费过程同为一个过程;五是运输业的资本结构特殊,表现为固定资本比重较大,流动资本比重较小,资本周转的速度相对较慢;六是运输业劳动资料的消费形式特殊,表现为它既能被生产地消费,也能被生活地消费。

了解运输经济学的相关知识,对于学习和研究运输法具有重要意义。经济基础决定上层建筑是马克思主义的基本理论,因此,如果我们不懂运输经济这个基础,就不可能准确把握运输法,研究

运输法就会成为无源之水、无本之木。同时,运输法作为上层建筑的一部分,也会反作用于运输经济这个基础。运输法可能促进运输经济的发展,也可能阻碍运输经济的发展,研究运输法就是要使运输法能够适应和促进运输经济的发展。事实上,上述有关运输的经济学上的相关认识,在以后我们研究运输法的内容中都会得到体现。如,本书所讲运输法,其调整的对象为与狭义的运输相对应的运输关系;运输业作为具有公用事业属性的产业,造就了运输法律调整方式方面的诸多特点;运输私法研究的运输法律关系的客体为运输劳务(相当于运输产品);运输作为一种消费,而不完全属于生产活动,决定了不能运用纯粹规范生产关系的法律原则对运输活动进行调整等。

二、运输管制^①

研究运输法,必须了解运输管制,因为,运输法被认为是运输管制的最主要的方法和手段。无论是运输市场的准入、退出,还是运价的决定,运输服务质量的保障,都离不开运输法律的规制,可以说,运输管制的目标主要依赖运输法得以实现。运输管制不仅是运输经济学的研究课题,也构成了运输法的主要内容。

(一) 运输管制及其基础

管制经济学被认为是经济学的一个分支,而运输管制则属于管制经济学的重要组成部分。在一般产业中,诸如市场准入、价格决定、服务质量和普遍服务等问题是由市场机制来决定的。但在运输业,由于自然垄断、信息不完备、外部性和公共物品特性及恶性竞争等原因,同样的问题却难以由市场机制加以调整——即市场失灵,而需要由政府的管制加以取代,这就是运输管制。简言之,运输管制是基于对公共利益的考虑而对运输经营活动所加的各种特殊限制措施。

① 写作本部分内容,主要参考书籍有:唐富藏. 运输经济学. 华泰书局印行,1982; 许庆斌,荣朝和,马云. 运输经济学导论. 北京:中国铁道出版社,2004.

1. 运输管制的经济学理论基础

对包括运输业在内的公用部门和公用事业而言,管制所以成为必要,理论上存在着不同的解释,如公共利益理论、利益集团理论和俘获理论等,其中最具有代表性的是管制的公共利益理论。按照管制的公共利益理论,包括运输业在内的公共部门和公共事业存在着自然垄断、信息不完备、外部性和公共物品特性以及恶性竞争,这些因素的存在导致了该领域内的市场失灵。因此,政府应当通过管制来干预这些事业的运行,以便提高该行业的经济效益。具体而言,运输所以需要管制,有如下因素:

(1) 运输业属于基础产业,其产出是其他产业投入的供给者,因此,运输业的发展水平直接影响整个国民经济的健康成长。基于国家政策,为谋求整个国民经济的良好发展,需要政府对运输业进行管制。

(2) 投资运输业的固定成本较大,因此,为降低成本、提高效率,就必须扩大经济规模,以便谋取规模经济利益。然而,规模经济往往是有害的,它极易形成市场势力或垄断,从而损害整个社会经济的发展及消费者利益,对此,为减轻独占的弊端,保护公共利益,就需要对运输业实行必要的管制。

(3) 运输业的毁灭性竞争也是社会公共利益所不能容许的,而运输业前述资本结构的特殊性——固定资本投入较大,决定了在固定资本闲置时,毁灭性的竞争是不可避免的。为避免毁灭性的竞争,保护公共利益,完全有必要对运输业实施有效的管制。

2. 运输管制的法理基础

在英国,运输管制的理念来自习惯法(Common Law),依照习惯法,公共事业须对大众负担特殊的义务,运输业者就从事着这种公共事业。运输业者经常充当公共运输承运人的角色,而公共运输承运人的概念不仅是英国习惯法上的概念,也是世界各国法律普遍规定的概念,我国《合同法》第289条就规定了公共承运人。公共承运人是面向社会公众提供服务的承运人,负担着以合理运价进行运送,并避免不公正的差别待遇的义务。然而,收费是否合

理并不是一件容易判断的事情,尤其是对法院而言,它甚至没有能力加以合理的判断。这一问题的存在,就促成了政府对该问题所进行的干预,并且演化成为具体的运输管制制度。

(二)运输管制的沿革

在西方世界,管制源于习惯法,已如前述。其实,对运输进行管制的观念和实践在世界范围内可以说自人类有商业文明时便已存在,但作为一种理论,运输管制则是在19世纪中叶在美国发展成熟起来的。美国运输管制的理论及实践十分具有典型性,以致学者们论及运输管制时言必称美国。美国运输管制沿革即是范例,因此,对美国运输管制历史轨迹的追述无疑有助于对运输管制沿革的把握。

依照管制试图解决的主要问题可将美国运输管制的历史划分为两个大的阶段:第一阶段为对运输垄断的管制;第二阶段为对运输竞争的管制。依管制的方法亦可将美国的运输管制分为两个阶段:一为直接立法的阶段;二为由管制委员会或政府其他机构管制的阶段。

在美国,较为明确的管制始于动力运输发明以后,这一时期所谓的管制的主要特征表现为:管制的对象主要是铁路运输;管制的方法是由州政府行使特许权;管制范围较狭窄,主要对运输费率和运输服务水准进行限制;管制缺乏明确的法律依据。

通过立法对运输进行管制是美国运输管制的第一个阶段,这一阶段主要由州议会来完成。这一阶段,各州议会及政府通过行使立法权制定运输的最高费率,而管制的对象主要是铁路运输。在这一阶段,美国的最高法院确立了铁路为公共承运人、其业务影响公众利益,因此应受管制的判例。

通过制定法令以便管制运输收费的费率和服务水准很快被认为是一个粗率的做法,并且由于州议会的性质使州议会难以全力参与管制,这便使企图对运输进行周全的管制的希望几乎破灭。为解决这一问题,美国各州纷纷改变这一做法,出现了由专家组成的咨询团或独立的局或委员会等专门的管制机构,这些专门的管

制机构通过制定铁路的费率与服务标准负责对运输进行管制。这个阶段的管制被称为委员会管制阶段。委员会管制的特点是偏重于安全问题,且权力较小,有的州的委员会仅有建议权,实际上是顾问性的委员会。

州委员会管制还有一个明显的缺失,即州管制者无权管制州际间的运输活动。为解决这一问题,1887年美国颁布实施了“州际商务法”(Interstate Commerce Act),并根据该法组建了联邦级的管制机构——州际商务委员会(Interstate Commerce Commission,简称ICC)。ICC在运输管制方面的权力并不拘泥于1887年的“州际商务法”,在1890年至1920年期间不断有新的法案出台以强化ICC的权力,如,1920年出台的运输法就赋予了ICC规定铁路最低运价的权力。另外,从管制的重点来看,1920年至1930年期间的管制主要针对相同运输方式之间的恶性竞争,因为在这一时段,铁路间的竞争呈现白热化,不合理的低运费使铁路运输业难以维系。

从20世纪30年代到70年代,公路运输、航空运输及水上运输成为运输发展的强劲力量,于是,不同运输方式的竞争日趋激烈,运输管制的重点也相应地从对同一运输方式间的竞争的管制走向对不同运输方式间的竞争的管制。相应地,各种单式运输管制的法律也登上了历史舞台,如1935年美国国会制定的“汽车承运法”(Motor Carrier Act),1934年的“空邮法”(Air Mail Act),1938年的民航法(Civil Aeronautics Act),1958年的“联邦航空法”(Federal Aviation Act),1940年的运输法等。这些法律使得各种运输方式被纳入到管制的范围,尽管它们都源于对铁路的管制。

从20世纪70年代起,运输管制所起的作用越来越为更多的人所认识,管制确实起到了一些积极作用,但也带来了运输业的低效率,尤其是铁路与航空运输领域。因此,放松管制的呼声越来越高涨,并变成了放松管制的行为。1978年美国国会通过的“航空业放松管制法”,1980年通过的“公路运输放松管制法”、“斯塔格斯法”等都是放松运输管制的成果。依照这些法律,允许财务状

况良好的航空公司开通新的运营航线,运价的调整也无需政府的批准。在铁路方面,运输管制的放松主要表现在允许铁路公司兼并、放宽废弃多余线路和适当放开运价。作为放松管制的另一个明显的成果是过去的管制机构退出了历史舞台,如原来的民用航空委员会(CAB)于20世纪80年代中期被撤销,取而代之的是对航空运营活动进行监管的运输部,1995年州际商务委员会被地面委员会(Surface Transportation Board,即STB)所取代。

美国对运输业的管制的历史沿革情况表明:政府对运输业的管制已经从比较严格的管制阶段走向比较宽松的管制阶段,这一变化说明继续对运输业实施适当的管制仍然是必要的;除对运价进行一定限度的管制外,对以安全为核心内容的运输服务质量的管制仍然显得很重要。因此,运输业还不是一个可以随便进入的领域,运输业市场准入的门槛还有必要在一定程度上发挥作用,以便保障运输活动的安全;对不同运输方式间的竞争的管制是非常必要的,这种管制不仅需要统一管制的法律,也需要一个统一的管制机构。

(三) 运输管制的内容

运输管制的目的主要是促进运输事业的发展,维护公共利益。为达此目的,各国运输管制的举措或内容大体有如下几点。

1. 市场进入的许可

按照各国运输法的规定,自然人或法人欲从事运输经营,应当经过政府的许可。在很多国家,许可被称为管制,日本则称为规制,我国《行政许可法》将行政许可与行政审批视为同一概念。在现代法治国家里,公民可以从事一切活动,除非法律有禁止。而行政许可建立的基础是:凡对社会有百害而无一利的事情,法律禁止人们从事;凡对社会只有好处而无不利的事情,法律允许人们从事;而对那些介于前两者之间的事情,即对社会存在潜在危险、对需求者又有益的事情,就需要通过政府的行政许可加以解决。如前所述,运输对于整个社会经济的发展是有益的,运输具有很多有利于社会发展的功效。但另一方面,运输对公共安全、环境保护等

又存在着潜在的危害。因此,公民或法人欲从事运输经营就需要经过政府的许可,运输事业属于需要政府行政许可进行管制的事业。

2. 事业经营的管制

在一般工商业,其经营的开始、暂停、终止,经营范围、营业区域、服务形态等事项的确定皆由经营者决定,不受政府的干预。而在运输企业,由于其经营什么,如何经营及经营之好坏直接影响社会公共利益的实现,因此,法律往往施加必要的干预。如,由于道路运输经营的歇业与停业等会直接影响社会公众出行的方便,因此,法律往往规定,经营者不得擅自停业、歇业。各国对运输事业经营的管制,从积极方面而言,要求经营者负担某种经营上的作为的义务,如持续经营的义务等;从消极方面而言,则要求经营者负担不得擅自停业、歇业等不作为的义务。

3. 缔约强制义务的负担

依据民事法律的规定,一般工商业并不负担缔约强制义务,订不订合同、与谁订立合同以及订立何种内容的合同,这些缔约方面的事情都是由一般工商业自己决定的,他们享有缔约的自由。而在运输业,由于运输所面对的主要是社会公众,因此,法律往往对运输经营者课以缔约强制的义务,要求其不得拒绝旅客、托运人等事业利用者提出的合理的运输要求。运输经营者负担的缔约强制义务,理论上将其称之为运送强制义务,是指运输经营者不得拒绝事业利用者提出的通常、合理的运输要求。我国《合同法》第289条规定了作为运输经营者的承运人的这一义务,该条规定:“从事公共运输的承运人不得拒绝旅客、托运人通常、合理的运输要求。”《合同法》从私法的角度规定承运人负有缔约强制的义务,从而提供了在订立运输合同过程中承运人应遵循的行为规范。然而,遗憾的是,在行政法领域,我国的《道条》并未对承运人的这一行政法上应负的义务及违反义务所应承担的责任作出规定。对此,我们建议,未来的《道路运输法》应对此作出规定,且其内容至少应当包括:运送强制的义务;违反义务之责任;运送强制义务的

豁免等。

国外有关运送强制义务的法律规定大体有两种做法:一是法律明文规定运输业者的该项义务,如日本;一是法律虽未明文规定该项义务,但在解释上认为运输业者负有该项义务。我国属成文法系,为明确该项义务,法律应对此加以明文规定。此处列举日本道路运输法及我国台湾地区公路法的相关规定,希望有助于未来《道路运输法》的制定。日本道路运输法第十五条规定:汽车运输业者,除下列各款情形外,概负运输之义务,不得拒绝:一、托运者不遵守第十二条所规定经核准之运输规约时;二、托运者不肯为前条第一项所规定之明告,或不同意为同条第二项所规定之检验时;三、无适于该项运输之设备;四、关于该项运输,托运者请求为特别之负担时;五、该项运输违反法令之规定,或有害公众之秩序及善良之风俗时;六、因天灾或其他不得已事由,运输发生故障时;七、除前所列各款外,有运输省所规定之正当理由时。从立法技术上讲,对运送强制义务之豁免,日本道路运输法系采用列举之方法,因此,凡法律未列举的运送强制豁免情形,运输业者皆不得拒绝托运人的运输请求。我国台湾地区公路法第五十条规定:物品依其性质,对于人或财产有致损害之虞者,汽车运输业得拒绝运送。前项运送物,因申请不符,致汽车运输业蒙受损害,托运人应负损害赔偿之责。台湾地区公路法关于运输业者的运送强制义务及其豁免的立法技术属于概括式。建议我国未来制定道路运输法时,法律对运输业的该项义务的规定采用概括加列举的立法技术,这样既可以克服概括式立法技术的高度抽象化带来的不便操作的不足,又可以克服列举式立法技术的挂一漏万的弊端。

4. 运输待遇之持平

道路运输具有公用事业的属性,其以提供一般利用、增进公共利益为使命,为完成该使命,法律应通过管制防止差别待遇。然而,作为管制手段的法律的使命并不仅限于实现公平的理想,运输管制还必须考虑到运输效率的实现,而某些情形下的差别待遇有助于提高运输效率,又不在很大程度上影响公平,因此,应当允许

在某些情形下的差别待遇。为防止差别待遇,实现对运输利用者的公平对待,各国法律多从运送强制、运费收取以及起运之先后次序三个方面加以规范。关于运送强制,上一个问题已有论述,此处不再赘述。兹仅就运费之收取及起运之先后次序两个方面做简要分述。

对运费的收取进行管制无疑是必要的,因为运费之高低不仅影响运输业的发展,也对整个社会经济、文化事业产生重大影响,尤其影响社会公共利益的实现程度。因此,为求公平正义立法价值的实现,必须对运费收取之高下进行拘束。

参阅国外运输立法,对运费收取进行管制的内容大致有以下几点:一为运价之制定。在一般工商业,交易价格皆由交易双方协商确定,运输业之运价则由相应的政府机关制定或核定,不允许运输经营者自行定价。如日本道路运输法第八条规定:汽车运输事业者,订定客、货运费及其他运输费用,须呈请运输大臣核准。变更时亦同。我国台湾地区公路法第四十二条规定:汽车运输业之客、货运输,由公路主管机关按照管辖范围,依交通部所定准则核定之;非经请准,不得调整。二是运价之公告。运价之收取手续会影响运价收取的高下,如果不要求运价公告,则运输经营者可能会差别对待不同客户,也可能会常常突然变更运价。因此,各国运输法往往规定运价收取应公告。依美国州际商务法,所有运价和票价,必须公布并严格遵守。我国台湾地区公路法第四十三条规定:汽车运输业之客、货运运价及杂费,非于有关车站公告后,不得实施。我国《道条》未对此问题作出规定,但依相关规定,运价之公告亦属必须。三是禁止折扣。日本道路运输法第九条规定:汽车运输事业者,不得将应收运价或费用,折扣退还予旅客或货主。美国州际商务法亦规定,运输业在同样情况下作类似的服务,直接或间接地用特别运价、回扣或其他方法,向任何人要求收取或得到比其他人更多或更少的报酬是违法的;背离公布的运价或坚持被法院禁止的运价的行为是非法的。四是运价之合理与公正。合理而公正的运价对全社会经济的发展影响重大,因此,制定的运价应当