

该不该收，该怎么收，公众需要一个说法。

高铁作为出差旅行的主要交通工具之一，退票费问题一直备受各方关注。继2020年

关注高

铁票价及退改

签费用问题后，全国政协委

员、民革安徽省委会副主委周世虹

今年再次把目光对准了火车票5%至20%的退票费。

相关提案称，现行铁路退票费采取的是梯次方案，开车前15天以上退票不收取退票费；凡15天以内（含）退票均要收费：48小时以上的收5%，不足24小时的收20%，两者之间的收10%。而且，春运期间，一律按20%收取退票费。周世虹认为，铁路运输企业收取旅客退票费的标准没有进行过公开听证，“5%至20%的退票费除了与其作为退票劳务成本的实际明显不符，还与相关法律规定和合同约定不符。”



资料图。图据IC Photo

提案还提出，事实上在2003年底，原国家计委曾发布过《规范旅客运输退票费意见》，明确规定能够再次发售的车票，原则上不应当收取退票费；2008年，国家发改委也曾向原铁道部提出取消退票费。只不过，上述两个文件并未得到实施。

12306

推出了候补购票功能，那些并不影响再次发售的车票，该不该继续收取退票费？最高20%的退票费，又是不是太高？这些问题确实值得讨论。所谓退票费，不是旅客与铁总在缔约时谈

判的结果，而是铁总单方提供的格式

条款。《民法典

》规定，提供格式条款的一方未履行提示或者说明义务，致使对方没有注意或者理解与其有重大利害关系的条款的，对方可以主张该条款不成为合同的内容。据此来看，退票费实有霸王条款之嫌。

退票费，到底收的什么费？追问退票费该不该收，首先要厘清退票费的性质。如果作为运杂费，退票费的收取标准及金额显然与事实不符，远远高于成本。退票费的真实含义，应属民法上的违约金。铁总作为承运人，以格式条款约定的违约金，如果明显超过其实际损失，合同相对人有权要求下调违约金；如果旅客退票，很快又被再次候补出售，铁路企业没有损失，退票费就不该再收。

换个角度说，旅客退票固然属于旅客违约，但列车晚点甚至取消发车，又何尝不是铁路企业违约？铁路企业违约、单方终止或解除运输合同，并不需要承担违约责任，只需同意退票或改签

即可，但旅客退票却必须付费，而且越是春运这样一票难求的时候，往往退票费更高，这也不符合公平原则。说白了，高额退票费更多是基于铁路企业自身经济利益考量，并非为了那些买不到票的候补车票乘客考量。

平心而论，铁路服务这些年的进步还是很大，也越来越人性化，这都是值得肯定的地方。事实上，退票费问题更为严重的，不是铁路，而是民航。一方面，高铁有12306购票平台，价格全网统一，民航却没有统一平台，各商业平台机票价格相差悬殊；另一方面，高铁退票手续费最高20%，且基本能够秒退，民航最高退票费却是100%，而且退费时间更长。

无论是铁路退票费，

还是民航退票费，既要合理，更要合法。政协委员

关注高额退票费问题，反映的是民意诉求。退票费不能任由企业单方说了算，更不能收得不明不白。该不该收，该怎么收，需要向公众释疑。

红星新闻特约评论员 舒圣祥

编辑 汪垠涛

红星评论投稿邮箱：hxpl2020@qq.com

（下载红星新闻，报料有奖！）

