

民法典生效后全国首例 “无烟列车”公益诉讼调解结案

在高铁、动车全列禁烟已成全民共识的情况下,普速列车设置吸烟区、提供烟具的情况仍然较为常见。虽然对于普速列车全列禁烟已呼吁多年,但普速列车是否应该全列禁烟仍存在争议。

今年1月4日,公益组织中国生物多样性保护与绿色发展基金会(以下简称“中国绿发会”)针对K41/K42次列车吸烟问题,对中国铁路北京局集团有限公司(以下简称“铁路北京局”)、中国铁路兰州局集团有限公司(以下简称“铁路兰州局”)、中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)提起环境污染民事公益诉讼,并在北京市第四中级人民法院立案。

据了解,这是民法典生效后全国首例“无烟列车”公益诉讼案件。普速列车全列禁烟问题再次引发关注。

铁路部门 再因控烟问题成被告

涉诉的K41/K42次列车往返北京与敦煌,途经河北、山西、内蒙古自治区、甘肃、宁夏回族自治区等多地,全程时长超过35小时。

中国绿发会副秘书长、法律工作委员会秘书长马勇介绍,选择K41/K42次列车起诉是为了推进“无烟列车、无烟奥运”建设,考虑到K41/K42次列车途经2022年冬奥会举办地北京、张家口两地,且两地均出台了地方性控烟条例,明确规定公共场所、工作场所的室内区域以及公共交通工具内禁止吸烟。

起诉之前,中国绿发会工作人员和志愿者做过大量现场调查和检测工作。他们在多次乘坐K41/K42次列车往返北京与张家口时发现,车厢连接处设有烟具、烟灰缸,贴有吸烟区/处的指示标识,乘客和其他人员均在车厢连接处吸烟,且有人在卧铺洗漱区多次吸烟。

另外,中国绿发会工作人员和志愿者通过空气检测仪检测显示,列车行驶过程中全部车厢尤其车厢连接处空气污染严重,包括PM2.5、TVOC(指能够在空气中挥发的有机化合物)、甲醛等污染物严重超标。

中国绿发会的诉请包括要求三被告立即拆除K41/K42次列车内烟具、吸烟区/处指示标识;三被告履行单位管理责任和义务,采取必要措施消除烟草烟雾对列车乘客、工作人员及其他人员造成的危险;承担中国绿发会为本案支出的相关费用等。

这并非铁路部门首次因为普速列车控烟问题被告上法庭。2017年8月,李某在搭乘K1301次列车时遭遇乘客吸烟问题,随后将中国铁路哈尔滨局集团有限公司告上法院,索赔购票款,同时要求取消该趟列车内的吸烟区、拆除烟具,禁止在该区域吸烟,并要求赔偿精神损失费1元。最终,北京铁路运输法院于2018年6月宣判,支持了李某的部分诉请,以旅客身体健康权高于吸烟权为由,判决中国铁路哈尔滨局集团有限公司取消K1301

次列车的吸烟区标识及烟具。

此案也被称为“国内公共场所无烟诉讼第一案”。据了解,目前K1301次列车原本吸烟处的烟具已经被铁皮覆盖,车厢连接处、厕所和车厢内挂有醒目的“车内各处所禁止吸烟吸烟将录入征信系统”警示牌。

“已为限制吸烟尽到合理努力”

在公共交通工具全面禁烟问题上,国家层面早已表态。2019年7月,国务院印发《健康中国行动(2019—2030年)》,明确提出到2022年和2030年,全国无烟法规保护的人口比例分别达到30%及以上和80%及以上,逐步在全国范围内实现室内公共场所、室内工作场所和公共交通工具全面禁烟。

各地出台的控制吸烟条例或公共场所禁止吸烟规定中对于公共交通工具内的禁烟问题态度也较为统一。记者通过梳理发现,目前全国已经有20个省市以地方性法规的形式,明确将公共交通工具列为禁止吸烟场所。

但是,从国家层面的立法来说,目前对普速列车全列禁烟尚无统一的法律法规,有关铁路旅客列车禁烟规定主要依据《铁路安全管理条例》第七十七条第十四款及第九十五条的规定,在动车组列车上吸烟或者在其他列车的禁烟区域吸烟的,由公安机关责令改正,对个人处500元以上2000元以下的罚款。

按照上述规定,对于铁路旅客列车的禁烟规定仅针对动车组列车,而不针对普速列车。

对中国绿发会来说,此次诉讼最大的难度也来自立法方面。“从上位法的依据来看,略显不足。”马勇介绍。

关于普速列车车厢连接处设置吸烟处是否符合现行法律规定,也是庭审中的争议焦点。

三被告均以现行法律中未明确禁止普速列车吸烟为由,认为设置吸烟区符合法律规定,不存在违法行为。另外,铁路北京局认为,在现行法律法规未对全体国民作出禁止吸烟规定的情况下,该局已为限制吸烟尽到合理努力。铁路兰州局则认为,在

普速列车上设置吸烟处,既符合相关规定,又是一种“人性化”的管理措施。

庭审中,国铁集团对未能全面实施普速列车全列禁烟的原因作出说明。国铁集团认为,国家对普速列车全列禁烟没有明确规定,缺乏相应的法律支持和行政处罚手段,公安处罚缺乏法律依据,现场乘务人员劝阻难度大。另外,若实施全列禁烟,不设吸烟区配备烟具,反而容易造成火灾隐患。

对于中国绿发会诉称K41/K42次列车内空气污染指数超标,铁路兰州局在答辩中提出质疑,认为其采集、检测人员没有法定资质,证据无法采信,也没有证据证明设置烟具的行为造成了旅客的人身损害。

国铁集团也认为,中国绿发会对车厢连接处空气质量进行检测,只是检测到瞬间空气质量数据,不符合《室内空气质量标准》关于室内空气质量检测的方法和标准,检测不科学,检测数据缺乏真实性和关联性,检测结果不具备参考价值,没有证明力。

4列普速列车取消吸烟装置

今年4月,此案经法院调解,最终达成和解。6月9日,中国绿发会收到案件民事调解书。

根据调解书,铁路兰州局、铁路北京局取消K41/K42次、Y535/Y536次列车内的吸烟区,采取对烟灰盒进行遮挡、封堵、改造等适当方式进行取消,不设置吸烟装置,并取消吸烟区标识,进行控制吸烟提示。两局在车站、列车加强控制吸烟的宣传。

值得注意的是,由铁路北京局享有所有权、经营权和管理权的Y535/Y536次列车并不在本次公益诉讼的起诉范围之内,也被纳入取消吸烟装置车次。这也意味着,此次共有4列普速列车被取消吸烟装置。

“诉讼请求基本得到满足,对调解结果总体满意。尤其是Y535/Y536次也取消吸烟装置,是我们通过案件实现的一个意外收获。”马勇说。

在马勇看来,此案的重要意



义不仅在于是民法典生效后全国首例“无烟列车”公益诉讼案件,还在于此案开启控烟公益诉讼的先例,“意味着公共场所特别是公共交通工具内的空气污染被纳入环境公益诉讼范围。”

马勇说,目前《中华人民共和国环境保护法》中对于“环境”的定义并未明确将室内公共空间纳入其中,公共交通工具内空气质量变差是否可以归结为环境污染的一部分,历来争议较大。

“此案通过公益诉讼的方式对火车公共空间内因吸烟导致空气质量变差的侵权行为进行救济,开了一个‘先河’。”马勇说。

据了解,针对普速列车控烟问题,此次中国绿发会就相同诉求同时分别在北京市第四中级人民法院、张家口市中级人民法院提起环境公益诉讼。与此案在北京顺利调解结案不同,在张家口市中级人民法院提起的环境公益诉讼至今未获立案。

普速列车 全列禁烟还有多远?

对于普速列车的控烟工作,铁路部门并非没有努力。

根据2020年5月31日中国国家铁路集团有限公司官方微博消息,当时已经有9个铁路局集团公司的100列普速列车实施全列禁烟。中国铁路沈阳局集团有限公司在2021年也开始推行普速列车禁烟试点。今年2月,该局共有9对普速列车作为控烟试点列车,实施全列禁烟。这也意味着,中国铁路沈阳局集团有限公司管内的夕发朝至列车已实现禁烟全覆盖。

不过,相比于目前普速列车的拥有量来看,普速列车禁烟工作仍有很长的路要走。根据国家铁路局今年4月发布的《2020年

铁道统计公报》,2020年国家铁路客车拥有量为7.5万辆,其中动车组30620辆。照此推算,普速列车数量仍达到4万余辆。

近年来,也不断有全国人大代表、全国政协委员提交建议和提案,呼吁在普速列车实施全列禁烟。全国人大代表黄望明、全国政协委员马口、全国政协委员孙承业就提交了建议和提案,建议推进我国普通空调旅客列车全面禁烟或将普速列车纳入禁烟范围。

普速列车全列禁烟还有多远?在马勇看来,普速列车全列禁烟仍有不少阻力,而最大的阻力仍是立法问题。

据了解,2014年11月,原卫生计生委曾起草《公共场所控制吸烟条例(送审稿)》(以下简称“条例送审稿”),报送国务院并向社会公开征求意见,这是我国首次拟制定行政法规在全国范围全面控烟。

根据条例送审稿第二条、第十条、第十一条的规定,明确公共场所包括公共交通工具,并规定所有室内公共场所一律禁止吸烟,同时公共交通工具的室外等候区域也是全面禁止吸烟场所。不过,距条例送审稿出台已近7年,何时能够落地仍不明朗。

马勇说,今年2月,中国绿发会曾提出建议,希望尽快出台《公共场所控制吸烟条例》,落实控烟行动,共同推进我国控烟法治化进程。

另外,根据4月21日全国人大常委会2021年度立法工作计划,《中华人民共和国铁路法》的修订已被列入预备审议项目。马勇表示,下一步,中国绿发会还将关注《中华人民共和国铁路法》的立法进展,建议把普速列车控烟写入法律,并建议配套相应的执法手段,使其在具体执法工作中便于执行。

(据《民主与法制时报》)