



东方律师

SHANGHAI BAR ASSOCIATION

上海律协现代物流专业委员会编



现代物流·法讯

二〇二三年十一月刊 总第 100 期

上海市律师协会现代物流专业委员会



目录



法规速递

交通运输部 公安部 应急管理部关于印发《道路旅客运输企业安全管理规范》的通知.....	3
国家碳达峰试点建设方案公布.....	25



热点关注

第五届中国（杭州）国际快递业大会召开 共同探讨快递业高质量发展.....	40
首届交通运输职业发展研讨会 12 月上旬海口举办.....	42
第九届运输航空运行安全研讨会召开	43



行业动态

北斗系统今后可全球民航通用	46
广西推动邮件快件多式联运一站式通关	48
甘新青藏建立保通保畅联动机制	50



典型案例

A 某诉某快递公司快递服务合同纠纷案——非本人下单，超出保价服务约定的损坏赔偿额上限，快递公司无权引用保价条款限制赔偿责任	52
---	----



现代物流专业委员会主任：狄朝平

副主任：胡小俐、彭朝辉 周喆豪

本期责任编辑：北京金诚同达（上海）律师事务所 狄朝平 律师

法规速递

- 交通运输部 公安部 应急管理部关于印发《道路旅客运输企业安全管理规范》的通知
- 国家碳达峰试点建设方案公布



交通运输部 公安部 应急管理部关于印发《道路旅客运输企业安全管理规范》的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）、公安厅（局）、应急管理厅（局）：

为贯彻落实《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国道路运输条例》等法律法规要求，进一步规范道路旅客运输企业安全生产管理，切实保障人民群众生命财产安全，交通运输部、公安部、应急管理部修订了《道路旅客运输企业安全管理规范》。现印发给你们，请认真贯彻执行。

交通运输部 公安部 应急管理部

2023年11月11日

道路旅客运输企业安全管理规范

第一章 总 则

第一条 为加强和规范道路旅客运输企业安全生产工作，提高企业安全管理水平，全面落实客运企业安全主体责任，有效预防和减少道路交通事故，保障人民群众生命和财产安全，根据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》《中华人民共和国道路运输条例》等有关法律、法规，制定本规范。

第二条 本规范适用于从事道路旅客运输经营的企业（以下简称客运企业）。

第三条 客运企业是道路旅客运输安全生产的责任主体，应当坚持以人民为中心，把保护人民生命安全摆在首位，树牢安全发展理念，坚持安全第一、预防为主、综合治理的方针，严格遵守安全生产、道路交通安全和运输管理等有关法律、法规、规章和标准，建立健全全员安全生产责任制和安全生产管理制度，完善安全生产条

件，严格执行安全生产操作规程，加强客运车辆技术管理和客运驾驶员等从业人员管理，构建安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，健全风险防范化解机制，提高安全生产水平，保障道路旅客运输安全。

第四条 客运企业应当接受交通运输、公安和应急管理等部门对其安全生产工作依法实施的监督管理。

第五条 客运企业应当依法积极开展安全生产标准化建设，鼓励采用新技术、新工艺、新设备，不断改善安全生产条件。

第二章 安全生产基础保障

第六条 客运企业及分支机构应当依法设置安全生产管理机构或者配备专职安全生产管理人员。设置安全生产管理机构的，安全生产管理机构应当包括企业主要负责人（包括法定代表人和实际控制人、实际负责人），运输经营、安全管理、车辆技术管理、从业人员管理、动态监控等业务负责人及分支机构的主要负责人。

第七条 拥有 20 辆（含）以上客运车辆的客运企业应当设置安全生产管理机构，配备专职安全生产管理人员，并提供必要的工作条件。拥有 20 辆以下客运车辆的客运企业应当配备专职安全生产管理人员，并提供必要的工作条件。

专职安全生产管理人员配备数量原则上按照以下标准确定：对于 300 辆（含）以下客运车辆的，按照每 50 辆车 1 人的标准配备，最低不少于 1 人；对于 300 辆以上客运车辆的，按照每增加 100 辆增加 1 人的标准配备。

客运企业作出涉及安全生产的经营决策，应当听取安全生产管理机构以及安全生产管理人员的意见，不得因安全生产管理人员依法履行职责而降低其工资、福利等待遇或者解除劳动合同。

第八条 客运企业主要负责人和安全生产管理人员应当具备与本企业所从事的道路旅客运输生产经营活动相适应的安全生产知识和管理能力，并按规定经交通运输主管部门对其安全生产知识和管理能力考核合格；或者取得注册安全工程师（道路运输安全）执业资格，在道路运输领域有效注册后向属地市级交通运输主管部门

报备，并做好相关信息上传工作。客运企业主要负责人和安全生产管理人员应当在从事道路旅客运输安全生产相关工作6个月内完成安全考核工作。

第九条 客运企业应当对从业人员进行安全生产教育培训，未经安全生产教育培训合格的从业人员，不得上岗作业。

客运企业使用实习学生的，应当将实习学生纳入本企业从业人员统一进行安全生产教育培训。企业采用新工艺、新技术、新材料或者使用新设备，应当对从业人员进行专门的安全生产教育培训。

从业人员的安全生产教育培训应当以客运企业自主培训为主，也可委托、聘请具备对外开展安全生产教育培训业务的机构或其他客运企业进行安全生产教育培训。

客运企业主要负责人和安全生产管理人员初次安全生产教育培训时间不得少于24学时，每年再培训时间不少于12学时，每个学时不得少于45分钟。

第十条 客运企业应当定期召开安全生产工作会议和安全例会。

安全生产工作会议至少每季度召开1次，研究解决安全生产中的重大问题，安排部署阶段性安全生产工作。安全例会至少每月召开1次，通报和布置落实各项安全生产工作。拥有20辆以下客运车辆的客运企业，安全生产工作会议可与安全例会一并召开。

客运企业发生造成人员死亡、3人（含）以上重伤、恶劣社会影响的生产安全事故后，应当及时召开安全生产工作会议或安全例会进行分析和通报。

安全生产工作会议和安全例会应当有会议记录，会议记录应建档保存，保存期不少于36个月。

第十一条 客运企业应当保障安全生产投入，依据有关规定，按照上一年度营业收入1.5%的比例确定企业本年度安全生产费用应计提金额，并逐月平均提取，专项核算。安全生产费用主要用于：

（一）完善、改造、维护安全运营设施设备支出（不含“三同时”要求初期投入的安全设施），包括运输设施设备安全状况检测及维护、运输设施设备附属安全设备等支出；

(二) 道路运输车辆动态监控平台、视频监控系统的建设、运行、维护和升级改造, 以及具有行驶记录功能的卫星定位装置、视频监控装置的购置、安装和使用等支出;

(三) 配备、维护、保养应急救援器材、设备支出和应急救援队伍建设、应急预案制修订与应急演练支出;

(四) 开展安全风险分级管控和事故隐患排查整改支出, 安全生产信息化、智能化建设、运维和网络安全支出;

(五) 安全生产检查、评估评价(不含新建、改建、扩建项目安全评价)、咨询和安全生产标准化建设支出;

(六) 配备和更新现场作业人员安全防护用品支出;

(七) 安全生产宣传、教育、培训和从业人员发现并报告事故隐患的奖励支出;

(八) 安全生产适用的新技术、新标准、新工艺、新装备的推广应用支出;

(九) 安全设施及特种设备检验检测、检定校准支出;

(十) 承运人责任险及安全生产责任保险支出;

(十一) 与安全生产直接相关的其他支出。

第十二条 客运企业应当按照有关法律法规要求, 投保承运人责任险、工伤保险等安全生产责任保险和机动车交通事故责任强制保险。

第十三条 鼓励客运企业采用交通安全统筹等形式, 加强行业互助, 提高企业抗风险能力。

第三章 安全生产职责

第十四条 客运企业应当依法建立健全全员安全生产责任制, 将本企业的安全生产责任分解到各部门、各岗位, 明确责任人员、责任内容、目标和考核标准。

安全生产责任制内容应当包括:

(一) 主要负责人的安全生产责任、目标及考核标准;

(二) 分管安全生产和运输经营的负责人的安全生产责任、目标及考核标准;

(三) 管理科室、分支机构及其负责人的安全生产责任、目标及考核标准;

(四) 车队和车队队长的安全生产责任、目标及考核标准;

(五) 岗位从业人员的安全生产责任、目标及考核标准。

第十五条 客运企业应当与各分支机构层层签订安全生产目标责任书, 制定明确的考核指标, 定期考核并公布考核结果及奖惩情况。

第十六条 客运企业应当实行安全生产一岗双责。客运企业的法定代表人和实际控制人为安全生产的第一责任人, 负有安全生产的全面责任; 分管安全生产的负责人协助主要负责人履行安全生产职责, 对安全生产工作负组织实施和综合管理及监督的责任; 其他负责人对各自职责范围内的安全生产工作负直接管理责任。企业党组织、工会、各职能部门、各岗位人员在职责范围内承担相应的安全生产职责。

第十七条 客运企业的主要负责人对本单位安全生产工作负有下列职责:

(一) 严格执行安全生产法律、法规、规章、规范和标准, 组织落实相关管理部门的工作部署和要求;

(二) 建立健全并落实本单位全员安全生产责任制, 加强安全生产标准化建设;

(三) 组织制定并实施本单位安全生产规章制度、客运驾驶员和车辆安全生产管理办法以及安全生产操作规程;

(四) 组织制定并实施本单位的安全生产教育和培训计划;

(五) 保证本单位安全生产投入的有效实施;

(六) 组织建立并落实安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防工作机制, 督促、检查本单位安全生产工作, 及时消除生产安全事故隐患;

(七) 组织制定并实施本单位生产安全事故应急救援预案, 开展应急救援演练;

(八) 定期组织分析本单位的安全生产形势, 研究解决重大安全生产问题;

(九) 按相关规定及时、如实报告道路客运生产安全事故, 落实生产安全事故处理的有关工作;

(十) 实行安全生产绩效管理, 定期公布本单位安全生产情况, 认真听取和积极采纳工会、职工关于安全生产的合理化建议和要求。

第十八条 客运企业的安全生产管理机构及安全生产管理人员对本单位安全生产工作负有下列职责:

(一) 严格执行安全生产法律、法规、规章、规范和标准，参与企业安全生产决策，提出改进和加强安全生产管理的建议；

(二) 组织或者参与制定本单位安全生产规章制度、客运驾驶员和车辆安全生产管理制度、动态监控管理制度、操作规程和生产安全事故应急救援预案，明确各部门、各岗位的安全生产职责，督促贯彻执行；

(三) 组织或参与本单位安全生产宣传、教育和培训，加强事故案例警示教育，总结和推广安全生产工作的先进经验，如实记录安全生产教育和培训情况；

(四) 组织开展危险源辨识和评估，督促落实本单位重大危险源的安全管理措施；督促落实本单位安全风险管控和隐患排查管理措施，组织或者参与本单位应急救援演练，督促落实本单位安全生产整改措施；

(五) 组织或参与制定本单位安全生产年度管理绩效目标和安全生产管理工作计划，组织实施考核工作；

(六) 组织或参与制定本单位安全生产经费投入计划和安全技术措施计划，组织实施或监督相关部门实施；

(七) 组织开展本单位的安全生产检查，对检查出的安全隐患及其他安全问题应当及时督促处理；情况严重的，应当依法停止生产活动。对相关管理部门抄告、通报的车辆和客运驾驶员交通违法行为，应当进行及时处理。制止和纠正违章指挥、冒险作业、违反操作规程的行为；

(八) 发生生产安全事故时，按照有关规定，及时报告相关管理部门；组织或者参与本单位生产安全事故的调查处理，承担生产安全事故统计和分析工作；

(九) 其他安全生产管理工作。

第十九条 客运企业应当履行法律、法规、规章规定的其他安全生产职责。

第四章 安全生产制度

第一节 客运驾驶员管理

第二十条 客运企业应当依法建立客运驾驶员聘用制度，可依法探索驾驶员第三方劳务派遣管理制度。统一录用程序和客运驾驶员录用条件，严格审核客运驾驶员从业资格条件、安全行车经历及职业健康检查结果，对实际驾驶技能进行测试。

驾驶员存在下列情况之一的，客运企业不得聘用其驾驶客运车辆：

- （一）无有效的、适用的机动车驾驶证和从业资格证件，以及被列入黑名单的；
- （二）36个月内发生道路交通事故致人死亡且负同等以上责任的；
- （三）最近3个完整记分周期内有1个记分周期交通违法记满12分的；
- （四）36个月内有酒后驾驶、超员20%以上、超速50%（高速公路超速20%）以上或12个月内有3次以上公安机关交通管理部门记录超速违法行为的；
- （五）有吸食、注射毒品行为记录，或者长期服用依赖性精神药品成瘾尚未戒除的，以及发现其他职业禁忌的；
- （六）已经取得驾驶证，但身体条件变化，有器质性心脏病、癫痫病、美尼尔氏症、眩晕症、癔病、震颤麻痹、精神病、痴呆以及影响肢体活动的神经系统疾病等妨碍安全驾驶疾病的。

第二十一条 客运企业应当建立客运驾驶员岗前培训制度，培训合格方可上岗。

岗前培训的主要内容包括：道路交通安全和安全生产相关法律法规、安全行车知识和应急驾驶操作技能、交通事故案例警示教育、职业道德、安全告知知识、交通事故法律责任规定、防御性驾驶技术、伤员急救常识等安全与应急处置知识、企业有关安全运营管理的规定等。

客运驾驶员岗前培训不少于24学时，并应在此基础上实际跟车实习，提前熟悉客运车辆性能和客运线路情况。客运驾驶员更换新的客运车辆、客运线路的，也应当进行跟车实习，熟悉客运车辆性能和客运线路情况后方可独立驾驶。

第二十二条 客运企业应当建立客运驾驶员安全教育培训及考核制度。

客运企业对客运驾驶员进行定期全覆盖培训，每人安全教育培训应当每月不少于2学时，安全教育培训内容应当包括：法律法规、典型交通事故案例、技能训练、安全驾驶经验交流、突发事件应急处置训练等。

客运企业应当组织和督促本企业诚信考核等级为不合格的客运驾驶员参加继续教育，保证客运驾驶员参加继续教育培训的时间，提供必要的学习条件。客运企业可依托互联网技术积极创新、改进安全培训教育手段，丰富培训方式，及时全面开展驾驶员安全培训教育。

客运企业应在客运驾驶员接受安全教育培训后，对客运驾驶员教育培训的效果进行统一考核。客运驾驶员安全教育培训考核的有关资料应纳入客运驾驶员教育培训档案。客运驾驶员教育培训档案的内容应包括：培训内容、培训时间、培训地点、授课人、参加培训人员签名、考核人员和安全生产管理人员签名、培训考核情况等。档案保存期限不少于 36 个月。

客运企业应当每月分析客运驾驶员的道路交通违法信息和事故信息，及时进行针对性的教育和处理。

第二十三条 客运企业应当建立客运驾驶员从业行为定期考核制度。

考核内容主要包括：客运驾驶员违法违规情况、交通事故情况、道路运输车辆动态监控平台和视频监控系统发现的违规驾驶情况、服务质量、安全运营情况、安全操作规程执行情况以及参加教育培训情况等。考核周期应不大于 3 个月。

客运驾驶员从业行为定期考核结果应与企业安全生产奖惩制度挂钩。

第二十四条 客运企业应当建立客运驾驶员信息档案管理制度。客运驾驶员信息档案实行一人一档，及时更新。客运驾驶员信息档案应当包括：客运驾驶员基本信息、体检表、安全驾驶信息、交通事故信息、交通违法信息、内部奖惩、诚信考核信息等。

第二十五条 客运企业应当建立客运驾驶员调离和辞退制度。客运企业发现客运驾驶员具有本规范第二十条规定情形的，应当及时调离驾驶岗位，并对存在（一）至（五）规定情形之一的严肃处理，情节严重的应当依法予以辞退。

第二十六条 客运企业应当建立客运驾驶员安全告诫制度。客运企业应指定专人、委托客运站或者采用信息化、智能化手段对客运驾驶员出车前进行问询、告知，

预防客运驾驶员酒后、带病、疲劳、带不良情绪上岗、不具备驾驶资格驾驶车辆或者上岗前服用影响安全驾驶的药物，督促客运驾驶员做好车辆的日常维护和检查。

第二十七条 客运企业应当关心客运驾驶员的身心健康，每年组织客运驾驶员进行体检，加强对客运驾驶员的心理疏导、精神慰藉，对发现客运驾驶员身体条件不适宜继续从事驾驶工作的，应及时调离驾驶岗位。

客运企业应当督促客运驾驶员及时处理交通违法、交通事故，按规定办理机动车驾驶证、从业资格证审验、换证。

客运企业应当建立防止客运驾驶员疲劳驾驶制度，为客运驾驶员创造良好的工作环境，合理安排运输任务，保障客运驾驶员落地休息，防止客运驾驶员疲劳驾驶。

第二节 客运车辆管理

第二十八条 客运企业应当建立客运车辆选用管理制度。

客运企业应当按照相关法律法规和标准要求，购置符合道路旅客运输技术要求的车辆从事运营。鼓励客运企业选用安全、节能、环保型客车。

客运企业不得使用报废、擅自改装、拼装、检验检测不合格以及其他不符合国家规定的车辆从事道路旅客运输经营。

第二十九条 拥有 20 辆（含）以上客运车辆的客运企业，应当设置车辆技术管理机构，配备专业车辆技术管理人员，提供必要的工作条件。拥有 20 辆以下客运车辆的客运企业应当配备专业车辆技术管理人员，提供必要的工作条件。

专业车辆技术管理人员原则上按照每 50 辆车 1 人的标准配备，最低不少于 1 人。

第三十条 客运企业应当建立客运车辆技术档案管理制度。按照规定建立客运车辆技术档案，实行一车一档，实现车辆从购置到退出运输市场的全过程管理。客运车辆转移所有权或者车籍地时，技术档案应当随车移交。

客运车辆技术档案内容应当准确、详实，包括：车辆基本信息，机动车检验检测报告（含车辆技术等级），道路运输达标车辆核查记录表，客车类型等级审验、车辆维护和修理（含《机动车维修竣工出厂合格证》）、车辆主要零部件更换、车辆变更、行驶里程、对车辆造成损伤的交通事故等记录。

客运企业应当逐步建立客运车辆技术信息化管理系统,完善客运车辆的技术管理。

第三十一条 客运企业应当建立客运车辆维护制度。

客运企业应当依据国家有关标准和车辆维修手册、使用说明书等,结合车辆类别、车辆运行状况、行驶里程、道路条件、使用年限等因素,科学合理制定客运车辆维护周期,确保车辆维护正常。

客运车辆日常维护由客运驾驶员实施,一级维护和二级维护由客运企业按照相关规定组织实施,并做好记录。

第三十二条 客运企业应当建立客运车辆技术状况检查制度。

客运企业应当配合客运站做好车辆安全例检,未按规定进行安全例检或安全例检不合格的车辆不得安排运输任务。

对于不在客运站进行安全例检的客运车辆,客运企业应当安排专业技术人员在每日出车前或收车后按照安全例检规定对客运车辆的技术状况进行检查,也可委托客运站经营者或者具备条件的维修企业等开展车辆安全例检,明确委托双方的责任和义务。开展安全例检的专业技术人员应当熟悉车辆结构、例检方法和相关要求。对于1个趟次超过1日的运输任务,途中的车辆技术状况检查由客运驾驶员具体实施。

客运企业应主动排查并及时消除车辆安全隐患,每月检查车内安全带、应急锤、灭火器、三角警告牌,发动机增压器隔热罩、排气管隔热棉、发动机舱自动灭火装置,以及应急门、应急窗、安全顶窗的开启装置等是否齐全、有效,安全出口通道是否畅通,确保客运车辆应急装置和安全设施处于良好的技术状况。

客运企业配备新能源车辆的,应该根据新能源车辆种类、特点等,建立专门的检查制度,确保车辆技术状况良好。

客运企业不得要求客运驾驶员驾驶技术状况不良的客运车辆从事运输作业。发现客运驾驶员驾驶技术状况不良的客运车辆时,应及时采取措施纠正。

第三十三条 客运企业应当按照有关规定建立车辆检验检测和年度审验制度。严格执行道路运输车辆检验检测和技术等级评定制度，确保车辆符合安全技术条件。逾期未年审、年检或年审、年检不合格的车辆禁止从事道路旅客运输经营。

第三十四条 客运企业应当建立客运车辆报废管理制度。

客运车辆报废应当严格执行国家有关规定。对达到国家报废标准或者检测不符合国家强制性要求的客运车辆，不得继续从事客运经营。客运企业应当按规定将报废车辆交售给机动车回收企业，并及时办理车辆注销登记，交回道路运输证。

第三十五条 客运企业应当加强对停放客运车辆的安全管理，明确安全管理责任人。客运企业原则上自备或租用相应停车场所，对停放客运车辆进行统一管理。

第三节 运输组织

第三十六条 客运企业在申请班车客运线路经营时应当进行实际线路考察，按照许可的要求投放客运车辆。

客运企业应当组织对每条班车客运线路的交通状况、限速情况、气候条件、沿线安全隐患路段情况等建立信息台账，定期更新并及时提供给客运驾驶员。

第三十七条 客运企业在制定运输计划时应当严格遵守通行道路的限速要求，以及客运车辆（9座以上）夜间（22时至次日6时，下同）行驶速度不得超过日间限速80%的要求，不得制定可能导致客运驾驶员为按计划完成运输任务而违反通行道路限速要求的运输计划。

客运企业不得要求客运驾驶员超速驾驶客运车辆。企业应主动查处客运驾驶员超速驾驶行为，发现超速驾驶时，应及时采取措施纠正。

第三十八条 客运企业在制定运输计划时应当严格遵守客运驾驶员驾驶时间和休息时间等规定：

（一）日间连续驾驶时间不得超过4小时，夜间连续驾驶时间不得超过2小时，每次停车休息时间应不少于20分钟；

（二）在24小时内累计驾驶时间不得超过8小时；

（三）任意连续7日内累计驾驶时间不得超过44小时，期间有效落地休息；

(四)禁止在夜间驾驶客运车辆通行达不到安全通行条件的三级及以下山区公路；

(五)长途客运车辆凌晨2时至5时停止运行或实行接驳运输；从事线路固定的机场高铁快线、通勤包车、定制客运以及短途驳载且单程运营里程在200公里以内的客运车辆，在确保安全的前提下，不受凌晨2时至5时通行限制。

客运企业不得要求客运驾驶员违反驾驶时间和休息时间等规定驾驶客运车辆。企业应主动查处客运驾驶员违反驾驶时间和休息时间等规定的行为，发现客运驾驶员违反驾驶时间和休息时间等规定驾驶客运车辆时，应及时采取措施纠正。

第三十九条 客运企业应当严格遵守长途客运驾驶员配备要求：

(一)单程运行里程超过400公里（高速公路直达客运超过600公里）的客运车辆应当配备2名及以上客运驾驶员；

(二)实行接驳运输的，且接驳距离小于400公里（高速公路直达客运小于600公里）的，客运车辆运行过程中可只配备1名驾驶员，接驳点待换驾驶员视同出站随车驾驶员。

第四十条 客运企业应当规范运输经营行为。

客运班车应当严格按照许可的起讫地、日发班次下限和备案的途经线路运行，在起讫地客运站点和中途停靠地客运站点（统称配客站点）上下旅客，不得在规定的配客站点外上客或者沿途揽客，无正当理由不得改变途经路线。客运班车在遵守道路交通安全、城市管理相关法律法规的前提下，可以在起讫地、中途停靠地所在的城市市区、县城城区沿途下客。重大活动期间，客运班车应当按照交通运输主管部门指定的配客站点上下旅客。对于成立线路公司的道路客运班线，可自主确定中途停靠地客运站点并告知原许可机关，提前向社会公布，方便乘客上下车。

客运车辆不得超过核定的载客人数，但按照规定免票的儿童除外，在载客人数已满的情况下，按照规定免票的儿童不得超过核定载客人数的10%。

客运车辆不得违反规定载货，行李堆放区和乘客区要隔离，不得在行李堆放区内载客，客运班车行李舱载货应当执行《客运班车行李舱载货运输规范》（JT/T 1135）。

客运包车应当凭包车客运标志牌，按照约定的时间、起始地、目的地和线路，持包车合同运行，不得承运包车合同约定之外的旅客，不得使用设置乘客站立区的客车；除执行交通运输主管部门下达的紧急包车任务外，其线路一端应当在车籍所在地设区的市，单个运次不超过15日。客运驾驶员应当提前了解和熟悉客运包车路线和路况，谨慎驾驶。

第四十一条 实行接驳运输的客运企业应当按照规定制定接驳运输安全生产管理制度和接驳运输线路运行组织方案，并向交通运输主管部门报送，按规定为接驳运输车辆安装视频监控装置后，方可实行接驳运输。

客运企业制定接驳运输线路运行组织方案应当避免驾驶员疲劳驾驶，并对接驳点进行实地查验，保证接驳点满足停车、驾驶员住宿、视频监控及信息传输等安全管理功能需求。

客运企业直接管理接驳点的或者进驻接驳运输联盟和其他接驳运输企业运营的接驳点，应当在指定接驳点和接驳时段进行接驳，履行接驳手续，建立健全接驳运输台账。接驳运输台账、行车单、车辆动态监控信息、接驳过程相关图像信息等保存期限不少于6个月。

凌晨2时至5时运行的接驳运输车辆，应当在前续22时至凌晨2时之间完成接驳。在此时间段内未完成接驳的车辆，凌晨2时至5时应当在具备安全停车条件的地点停车休息。

客运企业应当通过动态监控、视频监控、接驳信息记录检查、现场抽查等方式，加强接驳运输管理和安全隐患排查治理，严格执行接驳运输流程和旅客引导等服务；发现违规操作的，应当立即纠正。

第四十二条 从事包车客运的客运企业应当建立包车客运标志牌统一管理制度。客运企业应当按规定将从事省际包车业务的客运车辆、客运驾驶员、起讫地、主要途经地等信息和包车合同通过道路运政管理信息系统（包车客运信息管理功能模块）向车籍地交通运输主管部门报送。车籍地交通运输主管部门应当对起讫地、主要途经地等是否与包车合同衔接一致进行审核。审核通过后，客运企业方可打印包车客运标志牌并加盖公章，开展相关包车客运业务。客运企业应当指定专人签发包

车客运标志牌，领用人应当签字登记，结束运输任务后及时交回客运标志牌。客运企业不得发放空白包车客运标志牌。从事省内包车客运的应当落实省级人民政府交通运输主管部门关于省内包车客运管理的有关规定。

定线通勤包车可根据合同进行定期审核，使用定期（月、季、年）包车客运标志牌，最长不得超过 12 个月。

第四十三条 从事省际、市际班线客运和包车客运的客运企业应当建立客运驾驶员行车日志制度，督促客运驾驶员如实填写行车日志，行车日志式样见附件。行车日志信息应当包含：驾驶员姓名、车辆牌照号、起讫地点及中途站点，车辆技术状况检查情况（车辆故障等），客运驾驶员停车休息情况，以及行车安全事故等。行车日志保存期限不少于 6 个月。鼓励客运企业采取信息化手段，有效落实客运驾驶员行车日志制度。

客运企业安全生产管理人员应当对客运驾驶员每趟次填写的行车日志进行审核、检查，发现问题及时纠正。

第四十四条 客运企业开通农村客运班线，应当符合《道路旅客运输及客运站管理规定》等规定的条件，并通过相关部门联合开展的农村客运班线通行条件审核，确保农村客运班线途经公路的技术条件、安全设施，车辆技术要求、运行限速等相匹配。农村客运班线经营期限到期后重新提出申请的，如通行条件无变化，不再重复开展通行条件审核。农村客运班线使用设置乘客站立区客车的，应当报地市级人民政府同意；直辖市辖区范围内的，应当报直辖市人民政府同意。

农村客运班车中途停靠地客运站点可以由其经营者自行决定，并告知原许可机关。鼓励客运企业在保障乘客乘车需求和出行安全的前提下，优先选购农村客货邮融合发展适配车型。

第四十五条 对于城市（区）间公交化运营客运线路，客运车辆应当严格按照核定载客人数运营。

第四十六条 班车客运经营者开展定制客运的，应当向原许可机关备案，客运驾驶员应当取得相应从业资格，车辆应当使用核定载客人数 7 座及以上的营运客车。

定制客运企业应当随车配备或者在中途停靠地配备便携式安检设备,由驾驶员或者中途停靠地工作人员对乘客携带的行李物品进行安检,一类、二类道路客运班线还应当按规定实行实名制售票并对乘客开展人、票、证一致性查验。

定制客运车辆在遵守道路交通安全、城市管理相关法律法规的前提下,可以在道路客运班线起讫地、中途停靠地的城市市区、县城城区按乘客需求停靠。

第四十七条 客运企业应当建立并有效实施安全告知制度,由驾乘人员在发车前按照相关要求向旅客告知,或者在发车前向旅客播放安全告知、安全带宣传等音像资料。驾乘人员应当在发车前提醒乘客全程系好安全带。鼓励客运企业依托车载视频监控装置,对旅客使用安全带情况进行抽查、提醒。

第四十八条 所属车辆从汽车客运站发车的客运企业应当与汽车客运站经营者签订进站协议,明确双方的安全责任,严格遵守汽车客运输站的安全生产规定。

第四节 动态监控

第四十九条 客运企业应当建立具有行驶记录功能的卫星定位装置(以下简称卫星定位装置)安装、使用及维护制度。

客运企业应当按照相关规定为其客运车辆安装符合标准的卫星定位装置,并有效接入符合标准的道路运输车辆动态监控平台及全国重点营运车辆联网联控系统。

客运企业应当确保卫星定位装置正常使用,定期检查并及时排除卫星定位装置存在的故障,保持车辆运行实时在线。卫星定位装置出现故障、不能保持在线的车辆,客运企业不得安排其承担道路旅客运输经营任务。

客运企业应当依法对恶意人为干扰、屏蔽卫星定位装置信号、破坏卫星定位装置、篡改卫星定位装置数据的人员给予处理,情节严重的应当调离相应岗位。

第五十条 客运企业应当建立道路运输车辆动态监控平台建设、维护及管理制度。

客运企业应当按照标准建设道路运输车辆动态监控平台,或者使用符合条件的社会化道路运输车辆动态监控平台,在监控平台中完整、准确地录入所属客运车辆和驾驶员的基础资料等信息,并及时更新。

客运企业应当确保道路运输车辆动态监控平台正常使用，定期检查并及时排除监控平台存在的故障，保持车辆运行时在线。客运企业应当按照相关法律法规规定以及车辆行驶道路限速、行驶时间等实际情况，在道路运输车辆动态监控平台中设置监控超速行驶、疲劳驾驶的预警值和报警限值，以及核定运营线路、区域及夜间行驶时间。

第五十一条 客运企业应当配备专职道路运输车辆动态监控人员，建立并严格落实动态监控人员管理制度。

专职动态监控人员配置原则上按照监控平台每接入 100 辆车 1 人的标准配备，最低不少于 2 人。监控人员应当掌握国家相关法律法规和政策，熟悉动态监控系统的使用和动态监控数据的统计分析，经企业或者委托具备培训能力的机构培训、考试合格后上岗。

客运企业应当依法对不按照动态监控制度要求严格监控车辆行驶状况的动态监控人员给予处理，情节严重的应当调离相应工作岗位。

第五十二条 客运企业应当建立客运车辆动态信息处理制度。

客运企业应当在客运车辆运行期间对客运车辆和驾驶人进行实时监控和管理。动态监控人员应当实时分析、处理车辆行驶动态信息，及时提醒客运驾驶员纠正超速行驶、疲劳驾驶等违法行为，并记录存档至动态监控台账；对经提醒仍然继续违法驾驶的客运驾驶员，应当及时向企业安全生产管理机构或安全生产管理人员报告，企业安全生产管理机构或安全生产管理人员应当立即采取措施制止；对拒不执行制止措施仍然继续违法驾驶的，企业应当及时报告公安机关交通管理部门，并在事后解聘客运驾驶员。

第五十三条 客运车辆发生道路交通事故的，客运企业应当在接到事故信息后立即封存客运车辆动态监控数据，配合事故调查，如实提供车辆动态监控数据。车辆安装视频监控装置的，还应当提供视频资料。

第五十四条 客运企业应当建立客运车辆动态信息统计分析制度。

客运企业应当定期对道路运输车辆动态监控数据质量问题、驾驶员违法违规驾驶行为进行汇总分析，及时采取措施处理。

对存在交通违法、违规信息的客运驾驶员，客运企业应当在事后及时给予处理，对多次存在违法、违规行为的驾驶员应当作为重点监控和安全培训教育的重点对象。客运车辆动态监控数据应当至少保存6个月，违法驾驶信息及处理情况应当至少保存36个月。

鼓励客运企业利用道路运输车辆动态监控系统，对客运驾驶员安全行驶里程进行统计分析，开展安全行车竞赛活动。

第五十五条 客运企业应当运用动态监控手段做好客运车辆的组织调度，并及时发送涉及客运车辆的典型道路交通事故通报、安全提示、预警信息等。

第五十六条 鼓励客运企业在一类、二类班线客车和旅游包车上安装、使用智能视频监控装置对客运驾驶员违规操作、疲劳驾驶、违规使用手机等行为进行监控和管理。

第五十七条 客运企业可以委托第三方机构对企业所属客运车辆进行动态监控，但不因委托而改变企业的动态监控主体责任。客运企业与第三方机构通过合同约定的形式，明确由第三方机构实时、准确地提供客运车辆和客运驾驶员违法违规行为的动态监控信息。

客运企业应当及时对相关违法违规行为进行处理，并建立企业内部动态监控管理台账。

客运企业委托第三方机构对所属客运车辆进行动态监控的，第三方专职动态监控人员视同企业专职动态监控人员配置。

第五节 安全生产操作规程

第五十八条 客运企业应当根据岗位特点，分类制定安全生产操作规程，推行安全生产标准化作业。

第五十九条 客运企业应当制定客运驾驶员行车操作规程。操作规程的内容应当包括：出车前、行车中、收车后的车辆技术状况检查，开车前向旅客的安全告知，高速公路及特殊路段行车注意事项，恶劣天气下的行车注意事项，夜间行车注意事项，应急驾驶操作程序，进出客运站注意事项等。

第六十条 客运企业应当制定客运车辆日常检查和日常维护操作规程。操作规程的内容应当包括：轮胎、制动、转向、悬架、灯光与信号装置、卫星定位装置、视频监控装置、安全带、应急设施及装置等安全部件检查要求和检查程序，不合格车辆返修及复检程序等。

第六十一条 客运企业应当制定车辆动态监控操作规程。操作规程的内容应当包括：卫星定位装置、视频监控装置、动态监控平台设备的检修和维护要求，动态监控信息采集、分析、处理规范和流程，违法违规信息统计、报送及处理要求及程序，动态监控信息保存要求和程序等。

第六十二条 客运企业配备乘务员的应当建立乘务员安全操作规程。操作规程的内容应当包括：乘务员值乘工作规范，值乘途中安全检查要求，车辆行驶中相关信息报送等。

开展定制客运的企业还应当制定定制客运服务操作规程。操作规程内容应当包括：定制客运服务流程、安检等。

第六十三条 客运企业应当根据安全运营实际需求，制定其他相关安全运营操作规程。

第六节 其他安全生产制度

第六十四条 客运企业应当建立安全生产基础档案制度，明确安全生产管理资料的归档、查阅。

第六十五条 客运企业应当建立生产安全事故应急处置制度。发生生产安全事故后，客运企业应当立即采取有效措施，组织抢救，防止事故扩大，减少人员伤亡和财产损失。

对于在旅客运输过程中发生的生产安全事故，客运驾驶员和乘务员应当及时向事发地的公安部门及所属客运企业报告，并迅速按本企业应急处置程序规定进行现场处置。客运企业应当按规定的时间、程序、内容向事故发生地和企业所在地县级以上应急管理、公安、交通运输等相关部门报告事故情况，并启动生产安全事故应急处置预案。

客运企业应当定期统计和分析生产安全事故，总结事故特点和原因，提出针对性的事故预防措施。

第六十六条 客运企业应当建立生产安全事故责任倒查制度。按照“事故原因不查清不放过、事故责任者得不到处理不放过、整改措施不落实不放过、教训不吸取不放过”的原则，对相关责任人进行严肃处理。

客运企业应当认真吸取事故教训，落实防范和整改措施，防止事故再次发生。

发生生产安全事故的客运企业及其从业人员应当积极配合相关管理部门依法开展的生产安全事故调查处理工作，并提供必要的便利条件。任何企业和个人不得阻挠和干涉事故报告和依法调查处理。

第六十七条 客运企业应当建立应急救援制度。健全应急救援组织体系，制定完善应急救援预案，落实应急救援人员、应急物资及装备，开展应急救援演练。

第六十八条 客运企业应当建立安全生产宣传和教育制度。普及安全知识，强化从业人员安全生产操作技能，提高从业人员安全生产能力。

客运企业应当配备和完善开展安全宣传、教育活动的设施和设备，定期更新宣传、教育的内容。安全宣传、教育与培训应当予以记录并建档保存，保存期限应当不少于 36 个月。

第六十九条 客运企业应当建立健全安全生产社会监督机制。

客运企业应当在车内明显位置清晰地标示客运车辆车牌号码、核定载客人数和投诉举报电话，从事班车客运的客车还应当在车内明显位置标示客运车辆行驶区间和线路、经批准或经备案的停靠站点，方便旅客监督。

客运企业应当公开举报电话号码、通信地址或者电子邮件信箱，完善举报制度，充分发挥乘客、新闻媒体及社会各界的监督作用。鼓励客运企业通过微信、微博、二维码、智能手机应用程序等多种方式畅通投诉举报途径。对接到的举报和投诉，客运企业应当及时予以调查和处理。

第七十条 客运企业应当建立本企业安全生产管理所需要的其他制度。

第五章 安全风险管控与隐患排查治理

第七十一条 客运企业应当按照相关法律法规的要求建立安全生产风险分级管控制度，每年开展1次全面辨识评估，并根据需要开展专项辨识评估，按安全风险等级采取相应的管控措施。

客运企业主要负责人应当组织制定重大风险管控措施，健全人防、物防、技防手段；应当配合交通运输主管部门按照规定做好800公里以上客运班线安全风险评估。

第七十二条 客运企业应当每日关注运营客运线路的天气状况和道路通行情况，遇雾、冰冻、雨雪、自然灾害等，应当及时提醒驾驶员谨慎驾驶，达不到车辆安全通行条件的，应当按相关规定暂停或者调整客运线路。

第七十三条 客运企业应当建立事故隐患排查治理制度，依据相关法律法规及本企业管理规定，对客运车辆、客运驾驶员、运输线路、运营过程等安全生产各要素和环节进行安全隐患排查，及时消除安全隐患。重大安全隐患排查治理情况应当及时向属地交通运输主管部门和负有安全生产监督管理职责的管理部门报告。

第七十四条 客运企业应当根据安全生产需要和特点，采用综合检查、专业检查、季节性检查、节假日检查、日常检查等方式，每月至少开展1次安全生产隐患排查工作，及时发现和消除安全隐患，加强安全隐患的闭环管理和动态管理。

第七十五条 客运企业应当对排查出的安全隐患进行登记和治理，落实整改措施、责任人和完成时限，及时消除安全隐患。

对于能够立即整改的安全隐患，客运企业立即组织整改；对于不能立即整改的安全隐患，客运企业应当组织制定安全隐患治理方案，依据方案及时进行整改，并在治理过程中采取有效的安全防范措施，无法保障安全的应当按规定及时采取车辆停运等措施；对于自身不能解决的安全隐患，客运企业应当立即向有关部门报告，依据有关规定进行整改。

第七十六条 客运企业应当建立安全隐患排查治理档案，档案应当包括：隐患排查治理日期，隐患排查的具体部位或场所，发现安全隐患的数量、类别和具体情况，安全隐患治理意见，参加隐患排查治理的人员及其签字，安全隐患治理情况、

复查情况、复查时间、复查人员及其签字等。安全隐患排查治理档案保存期限应不少于 36 个月。

第七十七条 客运企业应当每月对本单位安全隐患排查治理情况进行统计，分析隐患形成的原因、特点及规律，对多发、普发的安全隐患要深入分析，建立安全隐患排查治理长效机制。

第七十八条 客运企业应当建立安全隐患报告制度，鼓励企业建立有奖举报机制，发动职工发现和排除安全隐患，鼓励社会公众举报。

第七十九条 客运企业应当积极配合有关部门监督检查人员依法进行的安全隐患排查监督检查，不得拒绝和阻挠。对相关部门通报抄送的事故、违法及安全隐患等问题应当及时落实整改。

客运企业应当定期查询并签收公安部门发送的高风险企业交通安全风险报告，并采取针对性措施，及时整改报告列出的问题隐患。

第六章 安全生产绩效管理

第八十条 客运企业应当根据相关法律法规、管理部门要求和自身实际情况，制定年度安全生产绩效目标。安全生产绩效目标应当包括：道路交通责任事故起数、死亡人数、受伤人数、百万车公里事故起数、百万车公里伤亡人数、安全行车公里数等。

第八十一条 客运企业应当建立安全生产年度考核与奖惩制度。针对年度目标，对各部门、各岗位人员进行安全绩效考核，通报考核结果。

客运企业根据安全生产年终考核结果，对安全生产相关部门、岗位工作人员给予一定的奖惩。对全年无事故、无交通违法记录、无旅客投诉的安全文明驾驶人员予以表彰奖励。

第八十二条 客运企业应当建立安全生产内部评价机制，每年至少进行 1 次安全生产内部评价。评价内容应当包括：安全生产目标、安全生产责任制、安全投入、安全教育培训、从业人员管理、客运车辆管理、生产安全监督检查、应急响应与救援、事故处理与统计报告等安全生产制度的适宜性、充分性及有效性等。

客运企业可聘请第三方机构对本企业的安全生产情况进行评估,并根据评估结果,及时修订和完善安全生产制度,持续改进和提高安全管理水平。

第七章 附 则

第八十三条 本规范自印发之日起施行。《交通运输部 公安部 应急管理部关于印发<道路旅客运输企业安全管理规范>的通知》(交运发〔2018〕55号)同时废止。

抄送: 中央纪委国家监委驻交通运输纪检监察组。

国家碳达峰试点建设方案公布

来源：中国水运报 发布时间：2023-11-8

11月6日，国家发展改革委印发《国家碳达峰试点建设方案》（简称《方案》），在全国范围内选择100个具有典型代表性的城市和园区开展碳达峰试点建设，探索不同资源禀赋和发展基础的城市和园区碳达峰路径，为全国提供可操作、可复制、可推广的经验做法。

《方案》提出2025年、2030年的主要目标。到2025年，试点范围内有利于绿色低碳发展的政策机制基本构建，一批可操作、可复制、可推广的创新举措和改革经验初步形成，不同资源禀赋、不同发展基础、不同产业结构的城市和园区碳达峰路径基本清晰。到2030年，试点城市和园区重点任务、重大工程、重要改革如期完成，有利于绿色低碳发展的政策机制全面建立，有关创新举措和改革经验带动作用明显，对全国实现碳达峰目标发挥重要支撑作用。

《方案》重点部署了5方面试点建设内容。确定试点任务方面，试点城市和园区要根据国家和所在地区“双碳”工作部署，谋划提出能源、产业、节能、建筑、交通等重点领域试点建设任务。

在确定试点名单方面，将统筹考虑各地区碳排放总量及增长趋势、经济社会发展情况等因素，首批在15个省区开展碳达峰试点建设。

另外，根据碳达峰试点实施方案编制指南显示，试点城市主要建设方案包括促进交通运输绿色低碳发展。该指南提出，要加快推动交通运输工具装备低碳转型，大力推广新能源汽车，推动公共领域车辆全面电气化替代，淘汰老旧交通工具。优化大宗货物运输结构，加强铁路专用线建设和内河高等级航道建设，因地制宜推进铁水联运、公铁联运、海铁联运。加强交通绿色基础设施建设，完善充电桩、换电站等配套设施，推进交通枢纽场站绿色升级。发展智能交通，推动各类运输方式系统对接、数据共享，提升运输效率。

附件：国家碳达峰试点建设方案



国家碳达峰建设方案

为全面贯彻党的二十大精神，认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，按照《中共中央国务院关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》和国务院《2030年前碳达峰行动方案》有关部署要求，制定本方案。

一、总体要求

（一）指导思想。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大精神，深入贯彻习近平经济思想和生态文明思想，完整、准确、全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，着力推动高质量发展，按照国家碳达峰碳中和工作总体部署，在全国范围内选择100个具有典型代表性的城市和园区开展碳达峰试点建设，聚焦破解绿色低碳发展面临的瓶颈制约，激发地方主动性和创造性，通过推进试点任务、实施重点工程、创新政策机制，加快发展方式绿色转型，探索不同资源禀赋和发展基础的城市和园区碳达峰路径，为全国提供可操作、可复制、可推广的经验做法，助力实现碳达峰碳中和目标。

（二）工作原则

—— 坚持积极稳妥。聚焦碳达峰碳中和重点领域和关键环节，将探索有效做法、典型经验、政策机制以及不同地区碳达峰路径作为重点，尊重客观规律，科学把握节奏，不简单以达峰时间早晚或峰值高低来衡量工作成效。

—— 坚持因地制宜。充分考虑不同试点的区位特点、功能定位、资源禀赋和发展基础，因地制宜确定试点建设目标和任务，探索多元化绿色低碳转型路径。

—— 坚持改革创新。牢固树立绿水青山就是金山银山的理念，持续深化改革、开展制度创新、加强政策供给，不断完善有利于绿色低碳发展的政策机制。



—— 坚持安全降碳。统筹发展与安全，坚持先立后破，妥善防范和化解探索中可能出现的风险挑战，切实保障国家能源安全、产业链供应链安全、粮食安全和群众正常生产生活。

二、主要目标

到 2025 年，试点城市和园区碳达峰碳中和工作取得积极进展，试点范围内有利于绿色低碳发展的政策机制基本构建，一批可操作、可复制、可推广的创新举措和改革经验初步形成，不同资源禀赋、不同发展基础、不同产业结构的城市和园区碳达峰路径基本清晰，试点对全国碳达峰碳中和工作的示范引领作用逐步显现。

到 2030 年，试点城市和园区经济社会发展全面绿色转型取得显著进展，重点任务、重大工程、重要改革如期完成，试点范围内有利于绿色低碳发展的政策机制全面建立，有关创新举措和改革经验对其他城市和园区带动作用明显，对全国实现碳达峰目标发挥重要支撑作用，为推进碳中和奠定良好实践基础。

三、建设内容

（一）确定试点任务。试点城市和园区要根据国家碳达峰行动总体部署，结合所在地区工作要求，系统梳理自身碳达峰碳中和工作基础与进展，深入分析绿色低碳转型面临的关键制约，围绕能源绿色低碳转型、产业优化升级、节能降碳增效以及工业、建筑、交通等领域清洁低碳转型，谋划部署试点建设任务。

（二）实施重点工程。试点城市和园区要结合试点目标，在能源基础设施、节能降碳改造、先进技术示范、环境基础设施、资源循环利用、生态保护修复等领域规划实施一批重点工程，形成对试点城市和园区碳达峰碳中和工作的有力支撑。要加强对配套工程建设的各类要素保障，推动重点工程项目有序实施。



(三) 强化科技创新。试点城市和园区要加强科技支撑引领，支持科研单位、高校、企业等围绕绿色低碳开展应用基础研究和关键技术研发。要创新绿色低碳技术推广应用机制，大力培育绿色低碳产业，支持和引导企业积极应用先进适用绿色低碳技术，努力形成新的产业竞争优势。要加强碳达峰碳中和专业人才培养、引进和使用，推动完善碳达峰碳中和学科体系。

(四) 完善政策机制。试点城市要深入剖析当前绿色低碳发展存在的体制机制短板，加快建立和完善有利于绿色发展的财政、金融、投资、价格政策和标准体系，创新碳排放核算、评价、管理机制，推动城市能效与碳效整体提升。试点园区要加快建立以碳排放控制为导向的管理机制，着力提升园区绿色低碳循环发展水平。

(五) 开展全民行动。试点城市和园区要着力加强对公众的生态文明科普教育，普及“双碳”基础知识。要大力推广绿色低碳生活理念，促进绿色消费，创新探索绿色出行、制止浪费、垃圾分类等方面体制机制。要引导企事业单位加强能源资源节约，提升绿色发展水平，切实增强各级干部推进绿色低碳发展的理论水平和业务能力。

四、组织实施

(一) 确定试点名单。统筹考虑各地区碳排放总量及增长趋势、经济社会发展情况等因素，首批在 15 个省区开展碳达峰试点建设(名额分配安排见附件1)。试点城市建设主体原则上为地级及以上城市，试点园区建设主体为省级及以上园区。有关省区发展改革委要根据碳达峰碳中和工作实际、本地区城市和园区绿色低碳发展水平等情况，按照分配名额提出碳达峰试点城市和园区建议名单，报



本地区人民政府同意后，于2023年11月15日前报国家发展改革委确认。国家发展改革委将根据首批试点推进情况，组织开展后续试点建设。

（二）编制实施方案。有关省区发展改革委要指导试点城市和园区按照《碳达峰试点实施方案编制指南》（附件 2）要求，结合自身实际科学编制试点实施方案，明确重点任务、改革举措、重大项目和工作进度安排，报国家发展改革委审核并按照审核意见进行修改完善，经本地区人民政府同意后，以试点所在省区省级发展改革委或所在城市人民政府名义印发，并抄报国家发展改革委。

（三）开展试点建设。各试点城市人民政府和试点园区管理机构要切实担负起主体责任，完善工作机制，明确各方职责，按照实施方案扎实开展建设。有关省区发展改革委要认真履行指导责任，督促试点城市和园区推进各项重点工作，及时协调解决试点建设中遇到的困难和问题，加大政策和资金支持力度，确保工作取得实效。国家发展改革委将会同有关方面统筹现有资金渠道，对符合要求的试点建设项目予以支持。鼓励金融机构支持碳达峰试点城市和园区建设，综合运用绿色信贷、绿色债券、绿色基金等金融工具，按市场化方式加大对相关绿色低碳项目的支持力度。

（四）加强总结评估。有关省区发展改革委要组织试点城市和园区定期开展建设情况总结评估，系统梳理试点工作进展成效，深入分析试点建设中遇到的问题，及时将有关情况报送国家发展改革委。国家发展改革委将会同有关方面加强对试点工作指导和督促检查，组织行业专家和专业机构提供政策指导和技术帮扶，对试点成效突出的城市和园区予以通报表扬，对工作进度滞后、试点效果不彰的试点及所在地区进行督促并责令限期整改。



(五) 做好经验推广。试点城市和园区要及时梳理总结有推广值的经验模式、典型案例和成功做法，归纳后形成信息上报。有关省区发展改革委要将行之有效的经验做法在本地区率先推广，推动转化为地方法规、政策制度、标准规范等。国家发展改革委将组织开展多种形式的试点经验交流活动，宣传推广绿色低碳发展创新模式和典型经验。

附件：1.首批国家碳达峰试点名额安排

2.碳达峰试点实施方案编制指南



附件 1

首批国家碳达峰试点名额安排

地区	名额	地区	名额
河北省	3	山东省	3
山西省	2	河南省	2
内蒙古自治区	3	湖北省	2
辽宁省	2	湖南省	2
黑龙江省	2	广东省	3
江苏省	3	陕西省	2
浙江省	2	新疆维吾尔自治区	2
安徽省	2		



附件 2

碳达峰试点实施方案编制指南

一、工作基础

(一) 实施主体概况。简述试点城市区位交通、自然条件、经济发展状况、产业结构和布局等；试点园区区位条件、占地面积、园区发展建设情况、经济产业发展水平、园区主导产业和重点企业发展状况等。

(二) 能耗和碳排放情况。简述城市或园区近年能源结构、能源供需关系、能源生产、能源消费、主要资源消耗等情况。分析试点城市或园区碳排放总量和强度变化情况、能源消费总量和强度变化情况、各重点领域碳排放增长情况等。

(三) 绿色低碳发展基础。总结城市和园区近年来产业结构调整、重点领域能效提升、绿色低碳管理等方面情况。梳理碳达峰碳中和相关工作基础和进展，包括体制机制建设情况、已实施的具体政策措施、绿色低碳科技创新研究与推广情况等。

(四) 碳减排难点分析。结合本地区经济社会发展实际和资源环境禀赋，分析绿色低碳转型和碳达峰碳中和工作面临的主要困难和短板弱项，有针对性提出改进相关领域工作的政策措施。

二、建设目标

提出碳达峰试点工作的总体目标和实施路径，明确推进碳达峰行动的路线图、施工图，以及重点任务举措等。视情提出重点领域、重点行业碳达峰试点目标。可参考表1和表2列出的指标，并根据实际情况补充或删减。



表 1 碳达峰试点城市建设参考指标

序号	类别	具体指标	单位	2022 年	2025 年	2030 年
1	绿色低碳发展指标	单位 GDP 能源消费量	吨标准煤/万元			
2		单位 GDP 二氧化碳排放量	吨/万元			
3		单位工业增加值二氧化碳排放量	吨/万元			
4		战略性新兴产业增加值占比	%			
5		土地资源产出率	亿元/平方公里			
6		第三产业占比	%			
7	能源绿色低碳转型指标	非化石能源消费占比	%			
8		电能占终端用能的比重	%			
9		需求侧响应能力	%			
10		综合能源站、微电网、源网荷储 一体化等新模式新业态规模	个			
11		可再生能源发电总装机容量	千瓦			
12	城乡建设绿色低碳发展指标	新建建筑中星级绿色建筑占比	%			
13		达到最高节能改造标准建筑占比	%			
14		城镇建筑可再生能源替代率	%			
15		建筑垃圾资源化利用率	%			
16	交通领域低碳发展指标	新能源汽车市场渗透率	%			
17		新能源汽车保有量	辆			
18		城市绿色出行比例	%			
19		9 种主要再生资源循环利用率	%			
20		工业余能回收利用率	%			



21	循环经济助力降碳指标	大宗固废综合利用率	%			
22		主要资源产出率年均复合增速	%			
23		城市生活垃圾资源化利用率	%			
24	碳汇能力巩固提升指标	城市森林覆盖率	%			
25		植树造林（或抚育森林、草原）面积	公顷			
26	绿色低碳创新指标	绿色低碳技术与试验发展经费投入强度	%			

表 2 碳达峰试点园区建设参考指标

序号	类别	具体指标	单位	2022 年	2025 年	2030 年
1	绿色低碳发展指标	工业增加值平均增长率	%			
2		单位工业增加值综合能耗	吨标准煤/万元			
3		单位工业增加值二氧化碳排放量	吨/万元			
4	能源绿色低碳转型指标	非化石能源消费占比	%			
5		可再生能源使用比例	%			
6		工业余热回收利用率	%			
7	建筑领域绿色发展指标	新建建筑中星级绿色建筑占比	%			
8		新建厂房屋顶光伏覆盖率	%			
9		公共建筑单位面积能耗	MJ/m ²			
10	交通领域绿色发展指标	货物清洁运输比例	%			
11		园区新能源、清洁能源动力交通工具保有量（或占比）	辆（%）			
12	循环发展指标	一般工业固体废物综合利用率	%			
13		工业用水重复利用率	%			



14	绿色低碳 创新指标	绿色低碳技术与试验发展 经费投入强度	%			
----	--------------	-----------------------	---	--	--	--

三、主要任务

综合考虑功能定位、区位特点、经济发展水平、资源禀赋等，合理部署碳达峰试点建设任务，包括但不限于以下内容。

(一) 试点城市主要建设任务

1.推动能源绿色低碳转型。结合本地能源禀赋，在保障能源安全供应的基础上，合理确定能源绿色低碳转型路径。可再生能源资源丰富的地区，要加大可再生能源开发和利用力度，提升可再生能源生产和消费占比。可再生能源资源禀赋一般的地区，要进一步扩大绿电和绿证交易规模，同时充分挖掘本地区分布式可再生能源开发潜力，为本地能源供给提供有效补充。

2.提升能源资源利用效率。把节约能源资源摆在突出位置，在能源开发、储存、加工转换、输送分配、终端使用等环节全面提升能源利用效率，优化和改造区域能源系统，实现能源梯级高效利用。加强工业、建筑、交通等重点领域节能管理，对区域重点用能单位开展节能诊断，挖掘节能潜力。构建废弃物循环利用体系，充分发挥循环经济助力降碳作用。

3.推动重点行业碳达峰。产业结构偏重的城市和资源型城市，要推进产业结构优化，着力提高重点行业能效水平，推动企业开展清洁能源替代、电气化改造、工业流程再造、二氧化碳捕集利用等节能降碳改造。产业结构较优的城市，要推动优势产业加速向高端化、智能化、绿色化转型，大力发展战略新兴产业，在完成碳达峰碳中和目标任务过程中锻造新的产业竞争优势。推动重点行业企业建立绿色用能监测与评价体系，引导企业提升绿色能源使用比例。



4.加快城乡建设低碳转型。推行绿色低碳城乡规划设计理念，提高新建建筑节能标准，推进既有建筑节能改造，推广绿色低碳建材和绿色建造方式。因地制宜推进清洁供暖。严寒、寒冷地区城市要充分利用可再生能源和工业余热供暖，逐步降低化石能源供暖比例；夏热冬冷地区城市要推广各类高效热泵产品，扩大地热能、空气热能等可再生能源应用规模。

5.促进交通运输绿色低碳发展。加快推动交通运输工具装备低碳转型，大力推广新能源汽车，推动公共领域车辆全面电气化替代，淘汰老旧交通工具。优化大宗货物运输结构，加强铁路专用线建设和内河高等级航道建设，因地制宜推进铁水联运、公铁联运、海铁联运。加强交通绿色基础设施建设，完善充电桩、换电站等配套设施，推进交通枢纽场站绿色升级。发展智能交通，推动各类运输方式系统对接、数据共享，提升运输效率。

(二) 试点园区主要建设任务

1.加快提升能源清洁化利用效率。开展园区节能诊断，系统分析园区能源利用状况，充分挖掘园区能源节约潜力，推进节能降碳改造，推广高效节能设备。推动园区用能系统再造，开展一体化供用能方案设计，加快园区用能电气化改造，推广综合能源站、源网荷储一体化、新能源微网等绿色高效供用能模式，推动能源梯级高效利用。积极推广应用各类清洁能源替代技术产品，提升园区清洁能源利用水平。

2.推动园区产业高质量发展。聚焦园区主导产业，加快产业链延链补链强链，形成产业协同效应。以节能降碳为导向，推进园区存量产业绿色低碳转型升级，推动重点企业实施工艺流程绿色低碳再造。提升园区绿色制造水平，推动新一代信息技术与制造业深度融合，大力发展绿色低碳产业。



3.提升基础设施绿色低碳水平。提升园区建筑、交通、照明、供热等基础设施节能低碳水平，新建基础设施优先采用绿色设计、绿色建材和绿色建造方式。完善园区污水处理设施、垃圾焚烧设施、危险废物处理设施等环境基础设施。加强园区能源、碳排放智慧监测管理设施建设，运用新一代信息技术提升绿色低碳管理水平。

4. 大力推动资源循环利用。开展园区物质流分析，加快提升资源产出率和循环利用率。优化园区空间布局，深挖产业关联性，深入开展园区循环化改造，促进物料循环利用、废物综合利用、能量梯级利用、水资源再生利用，推进工业余压余热、废气废液废渣资源化利用。

5.提升减污降碳协同能力。深入分析园区污染物排放类型，探索开展大气污染物与二氧化碳排放协同控制和改造提升。支持污染治理技术和节能降碳技术在园区开展综合性示范应用，大力推动园区减污降碳协同增效。综合运用清洁生产审核、环境污染第三方治理等方式，协同提高节能降碳减污水平。

四、科技创新

聚焦区域绿色低碳科技需求，加强重点技术研发和产业化应用。对于科教基础和创新力较强的城市，要加大绿色低碳技术创新研发力度，积极参与前沿技术标准研究制定，探索绿色低碳技术研发应用推广新机制，进一步激发企业创新活力。对于科技创新基础相对薄弱的城市，要鼓励引导企业应用先进适用绿色低碳技术，开展绿色低碳先进技术产业化示范。具备条件的试点城市，要积极支持属地高校建设“双碳”相关学科专业，加强专业人才培养。园区要根据自身产业特色和发展需求，引导企业加强自主创新，开展与高校、科研院所的联合创新，支持企业开展绿色低碳先进技术工程示范和产业应用。



五、重点工程

结合试点主要任务，提出能源基础设施、节能降碳改造、绿色低碳先进技术示范、环境基础设施、循环经济发展、生态保护修复等领域拟开展的重点工程项目，包括项目内容、建设期限、预期效果等，并说明拟实施的重点工程项目对试点建设的支撑作用。

六、政策创新

围绕支持绿色低碳发展的财政、金融、投资、价格等重要政策创新，以及碳排放统计核算、项目碳排放评价、产品碳足迹管理等配套制度开展先行探索，根据试点主要任务安排，紧密联系本地区工作实际，在重点领域开展先行先试，重点阐述政策机制创新的任务目标、内容、创新点及实施路径。

七、全民行动

在政府机关、企事业单位、群团组织、社会组织中开展生态文明科普教育，普及碳达峰碳中和基础知识能力。推动吃、穿、住、行、用、游等领域消费绿色转型，推进生活垃圾减量化资源化，推动形成绿色低碳的生产生活方式。指导区域内重点用能单位深入研究碳减排路径，“一企一策”制定节能降碳专项工作方案。强化干部教育培训，切实增强推动绿色低碳发展的本领。

八、保障措施

提出组织领导、政策支持、资金保障、监督考评、宣传推广等方面的务实举措，保障试点工作顺利推进。



热点关注

- 第五届中国（杭州）国际快递业大会召开 共同探讨快递业高质量发展
- 首届交通运输职业发展研讨会 12 月上旬海口举办
- 第九届运输航空运行安全研讨会召开





第五届中国（杭州）国际快递业大会召开

共同探讨快递业高质量发展

来源：中国交通新闻网 发布时间：2023-11-23

11 月 22 日，第五届中国（杭州）国际快递业大会在浙江省杭州市桐庐县召开。大会以“递联全球·智创未来”为主题，共商合作、共谋发展。交通运输部党组成员、国家邮政局局长赵冲久，浙江省副省长柯吉欣，中国快递协会会长高宏峰，万国邮联咨询委员会主席沃尔特·特雷泽克等出席大会。

赵冲久在致辞中指出，近年来，快递业保持稳健增长势头，业务量实现了从“年均百亿”到“月均百亿”的巨大跨越，市场主体持续健康发展，生产能力快速进步，服务水平不断提升，已成为反映经济活力的“风向标”和经济发展的“晴雨表”，成为缩小城乡差距、促进共同富裕的重要力量，以及保障基本用邮权益、创造守护美好生活的重要纽带。

赵冲久提出五点倡议，一是坚守人民性，更好满足人民群众用邮需要，通过不断创新服务模式，满足多样化的服务需求，扎实推进快递进村，增强邮政快递服务的均衡性和可及性；二是强化先导性，更好服务产业链供应链，注重补链，扎实推进快递进厂，善于延链，发挥行业贯通供需双方、链接产业上下游的优势，有效强链，更大范围深化与商贸交通、先进制造、现代农业和金融通信等协同；三是突出可持续性，提升行业的核心竞争力，注重数智化发展，坚持绿色化发展，重视国际化发展；四是突出规范性，提高现代企业治理能力，处理好品牌企业之间的竞争关系、总部和基层之间的关系、企业和员工之间的劳资关系；五是重视安全性，坚决防范化解重大风险隐患。



高宏峰在致辞时回顾了我国民营快递业 30 年发展史。他表示，目前我国快递业发展规模已达到年业务量超千亿件、业务收入超万亿元，要加快推进由快速增长向高质量发展转变。快递企业要加强体制机制、发展方式、经营模式等方面创新，大力推进供应链物流发展，采取吸收、引进和自身培养相结合的方式，加快高端人才队伍建设，加强行业企业教育培训机制建设，支撑快递行业更快、更好发展。

当日下午，三个不同主题的平行分会同时举行，与会代表围绕“服务全球互联互通，助力‘一带一路’新征程”“高质发展 标准先行”“数字化促进快递与电商深度融合”等议题进行交流探讨。



首届交通运输职业发展研讨会 12 月上旬海口举办

来源：中国交通新闻网 发布时间：2023-11-22

今年是交通运输职业资格工作开展 20 周年。12 月上旬，交通运输部职业资格中心将会同中国海员建设工会全国委员会和海南省交通运输厅等单位，在海口市举办首届交通运输职业发展研讨会（简称首届研讨会）。

首届研讨会将以“职业发展助力加快建设交通强国”为主题，聚焦交通运输职业发展，通过主题报告、专题报告、成果展示等形式，展示交通运输职业发展情况，研讨交通运输职业保护、人工智能等新技术对职业的影响，介绍职业建设联系点和工匠工作室建设进展等内容，促进交通运输职业高质量发展，为奋力加快建设交通强国、努力当好中国式现代化的开路先锋提供高质量的人才支撑。研讨会上，还将对第七批交通运输职业建设联系点、首批交通工匠工作室、中国交通建设监理协会伦理委员会进行授牌。

研讨会同期，将举行交通运输职业资格工作 20 周年成就展、交通运输职业资格工作专门机构负责人 2023 年度座谈研讨、全国交通运输行业新能源汽车维修工职业技能大赛全国总决赛闭幕式。



第九届运输航空运行安全研讨会召开

来源：中国民航局 发布时间：2023-11-3

11 月 2 日至 3 日，第九届中美航空合作项目(ACP)运输航空运行安全研讨会在海南省海口市召开，旨在中美民航通过 ACP 平台共享经验，共同应对全球航空安全面临的挑战。民航局安全总监舒明江出席会议并致开幕辞。

本届研讨会以持续适航与维修为主题，重点关注飞机持续适航和以数据驱动的维修管理。与会专家围绕机队可靠性和飞机健康管理、发动机监控、故障预测及老旧飞机维修工程管理等议题展开深入探讨，为全球航空业的安全与发展提供了有益经验。

舒明江在致辞中指出，在 2004 年正式建立的中美航空合作项目(ACP)机制框架下，双方开展了大量的合作，产生了巨大的合作效益。目前，ACP 已成为中国民航与美国民航界协调交流的重要渠道，在增进技术部门的相互沟通与理解，促进良性互动等方面发挥了重要的作用。ACP 合作机制已经成为中美民航合作的典范，为中美双方民航安全运行和平稳发展做出了积极贡献。

围绕进一步发挥好 ACP 的作用，推动中美民航关系的健康稳定发展和两国民航业的高质量发展，舒明江提出四点倡议：一是着眼未来、拓展合作格局，中美民航合作应立足合作共赢的格局，共同推动更加深入和紧密的合作；二是继续深入共叙良好友谊，共同为 global 航空业的安全、复苏和繁荣作出更大的贡献；三是密切协作扩大交往合作，在传统领域和新兴领域进一步加深务实合作，扩大合作范围，在重大国际事务和国际标准出台上保持互动、相互支持、合作共赢；四是积极推进抓好成果落地，转化落实本次会议研讨成果，加大维修技术投入和支持力度，切实提升机队可靠性水平。



据了解，2015 年 11 月 5 日，中国民用航空局与中美航空合作项目(ACP)签署谅解备忘录，强调了中美民航业定期交流和经验分享的重要性。“运输航空安全研讨会”已连续举办至第九届，历届研讨会围绕飞行运行、运行控制、适航维修等专题，聚焦运输航空各专业领域内安全发展面临的共同话题，组织专家交流探讨安全管理经验，推动中美双方在飞行安全领域的多项合作。

民航局航空安全办公室、国际司（港澳台办公室）、飞行标准司、航空器适航审定司，民航各地区管理局，香港民航处、澳门民航局，美国驻广州总领事、美国联邦航空局、中美运输航空企业、波音、GE、普惠、柯林斯，中国商飞等航空制造企业、维修单位、科研院所、维修协会等 230 余名代表参加了研讨会。活动期间，舒明江分别会见了美国驻广州总领事、美国联邦航空局和波音公司代表。



行业动态

- 北斗系统今后可全球民航通用
- 广西推动邮件快件多式联运一站式通关
- 甘新青藏建立保通保畅联动机制





北斗系统今后可全球民航通用

来源：中国民航局 发布时间：2023-11-16

日前，包含北斗卫星导航系统（以下简称“北斗系统”）标准和建议措施的《国际民用航空公约》附件 10 最新修订版正式生效。这标志着北斗系统正式加入国际民航组织（ICAO）标准，成为全球民航通用的卫星导航系统。

北斗系统是中国着眼于国家安全和经济社会发展需要，自主建设、独立运行的卫星导航系统，也是联合国认可的四大全球卫星导航系统之一，已服务全球 200 多个国家和地区用户。北斗系统民航国际标准化工作是其全球民航应用的基础。ICAO 需对北斗系统建设过程中所能达到的功能和性能进行验证，确认北斗系统满足提供全球民航应用的要求，以及与其他卫星导航系统的兼容互操作性等要求，最终根据验证结果，在其现有标准文件中加入北斗系统相关技术标准和建议措施。

民航局于 2010 年在 ICAO 第 37 届大会上正式提交了北斗系统进入 ICAO 标准的申请，并与中国卫星导航系统管理办公室共同组织北京航空航天大学空地一体新航行系统技术全国重点实验室等产学研用单位组成工作团队系统推进相关工作，十余年间历经 28 次工作会议、50 余次技术讨论、提交百余份技术文件、答复问题 2000 余项，经过 ICAO 技术专家组审查、空中航行委员会审查及理事会审议，最终成功推动北斗系统标准和建议措施加入 ICAO 标准。北斗系统成功通过 ICAO 相关技术验证，也充分证明了其提供全球各行业导航服务的能力。

民航局空管行业管理办公室相关负责人表示，这是中国民航首次以自身团队为核心，成功推进我国自主创新的复杂系统纳入 ICAO 标准，对于推动民航高质量发展和交通强国建设具有重要意义，相关国际标准化工作也为中国民航培养了



一支专业、精准、高效的工作团队，为后续持续推进我国自主知识产权技术的标准制定积累了丰富经验。近年来，民航局积极部署推进北斗系统民航应用工作，建立了北斗系统民航应用专项工作机制，主要工作覆盖了北斗系统的国际标准化以及运输航空、通用航空应用等领域。此次北斗系统设计、运行团队和国内航空工业界代表对于国际标准化工作的全程参与，加深了各方对于北斗系统民航应用要求的理解，也将有利于推进北斗系统在民航领域的市场化、产业化、国际化应用。



广西推动邮件快件多式联运一站式通关

来源：中国交通新闻网 发布时间： 2023-11-28

近日，广西壮族自治区交通运输厅、自治区邮政管理局联合印发《深化广西交通运输与邮政快递业立体融合发展的指导意见》（简称《意见》），推动交通运输与邮政快递业资源共享、优势互补，实现立体融合发展。

《意见》提出，推进交邮场站资源复用共享，增强南宁机场航空货运能力，推动临空经济产业园、空侧场地资源与邮政快递设施衔接；推进县级快递物流中心建设，深化各地各类交通投资企业与邮政快递企业的土地资源合作，力争到 2025 年，每个县（市、区）建成 1 个承担统仓共配功能的县级物流配送中心；推进中心乡镇运输寄递物流中转站共建共享，力争到 2025 年，全区完成新建或改造 100 个以上中心乡镇运输寄递物流中转站。

《意见》鼓励增开广西至重点市场所在城市的跨境全货机航线，推动腹仓运力向邮政快递业适当倾斜；推进车站、港口、机场与邮政快递运输车辆及处理场地设施衔接配套，开展末端快递配送，推动实现邮件快件多式联运一站式通关；畅通国际货邮运输通道，支持企业加快重点市场海外仓布局，通过中越陆运通道配合跨境云仓及海外仓，推动跨境寄递实现 48 小时仓到仓服务。

依托平陆运河经济带，广西将构建快速物流通道，以南宁陆港型、钦州—北海—防城港港口型国家物流枢纽为载体，打造邮政快递产业核心发展轴，带动相关功能集聚和要素资源整合；探索联运新模式，培育具有一体化供应链综合服务能力的物流企业，为上下游企业提供集贸易、物流、信息、金融等多样化服务于一体的供应链创新解决方案。



《意见》明确，加强农村客货邮融合发展示范创建工作，形成场站共享、服务同网、货运集中、信息互通的城乡物流一体化服务；支持打造 1000 个全区领先的村级寄递物流综合服务站典型样板，力争到 2025 年实现自治区村级寄递物流综合服务站全覆盖。



甘新青藏建立保通保畅联动机制

来源：中国交通新闻网 发布时间： 2023-11-13

11 月 3 日，甘肃、新疆、青海、西藏四省（区）在乌鲁木齐市召开公路保通保畅会商工作会议，签订公路保通保畅协议，推动建立路网保通保畅协同联动机制。

四省（区）将联合建立省级交通运输主管部门和省界重点路段管理部门两级联动工作机制。其中，省级交通运输部门将建立分管厅领导牵头、公路养护管理等部门负责人参加的四省（区）公路保通保畅协调组，主要负责指导实施公路突发事件应急处置、冬季清冰除雪等保通保畅工作，定期组织召开联席工作会议，协调解决公路应急保畅、养护保通、运营服务和公路执法等工作。

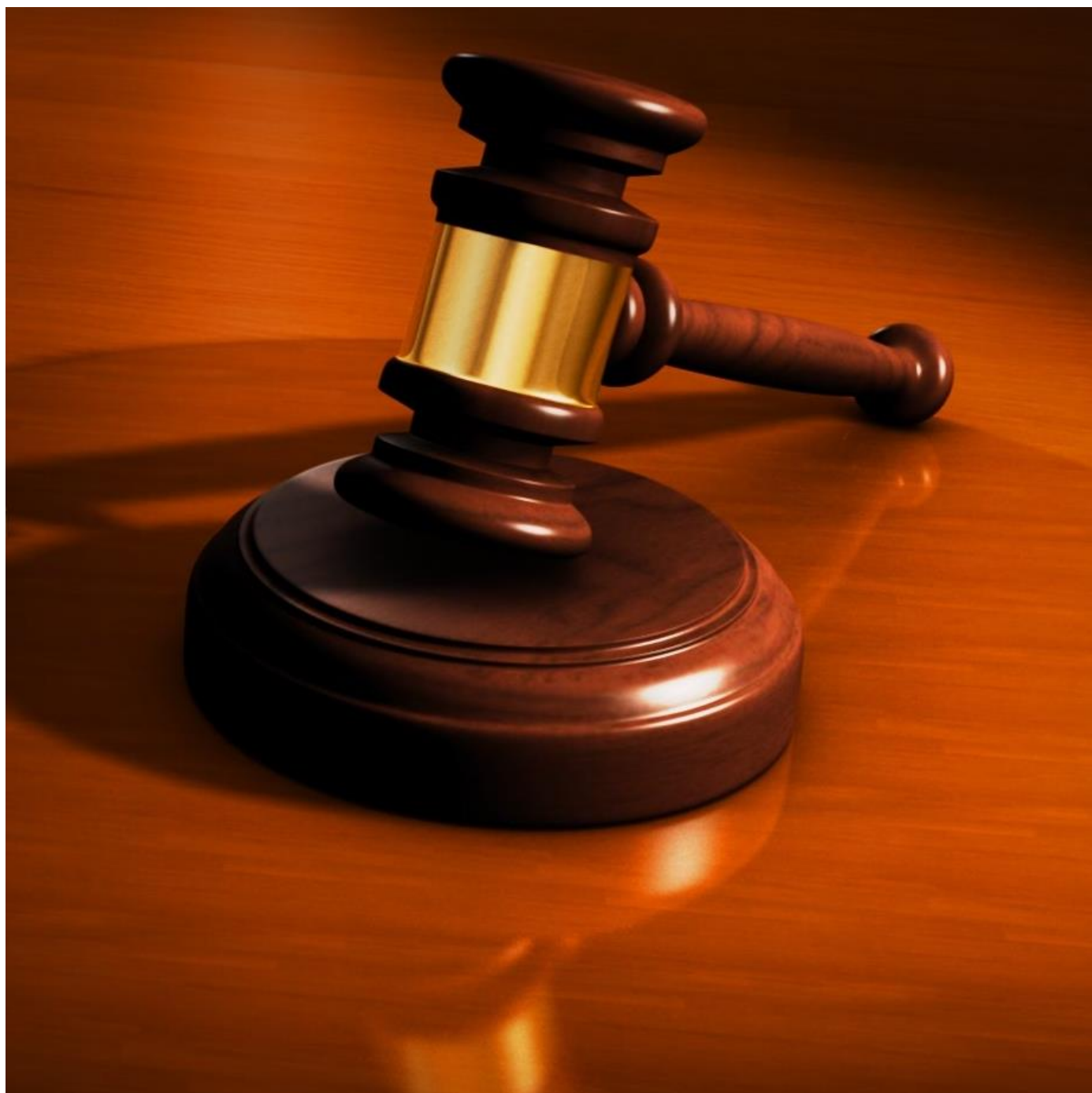
在省界路段管理部门层面，四省（区）将建立公路管理机构和运营单位等参加的重点路段保通保畅工作小组，具体负责落实本路段保通保畅工作各项要求，探索推动路网运行、公路执法、出行服务等跨区域协同，搭建区域联运保障、学习交流平台，加强公路管理经验交流，推广各地交通运输行业品牌，形成优势互补、成果共享的工作机制。

近年来，甘肃省深化与周边省份交通领域的合作交流和信息共享，较好地保障了省际接头路安全畅通。在前期良好合作的基础上，甘肃交通运输部门将进一步拓展与周边省份的合作深度和广度，同题共答推动协调联动，同频共振深化合作共赢，共同构建路网运营服务、交通执法、养护管理、应急救援等多维度协同管理体系，全面提升区域路网保通保畅能力。



典型案例

- A 某诉某快递公司快递服务合同纠纷案——非本人下单，超出保价服务约定的损坏赔偿额上限，快递公司无权引用保价条款限制赔偿责任





A 某诉某快递公司快递服务合同纠纷案

——非本人下单，超出保价服务约定的损坏赔偿额上限，快递公司无权引用保价条款限制赔偿责任

来源：北京市朝阳区人民法院、北京市朝阳区人民法院 2023 年发布 5 起消费者权益保护案件典型案例之一

案情：

A 某委托某快递公司自北京向上海运输家电，寄送时由纸箱包裹再由木架打包处理。A 某通过小程序下单，快递员通过个人微信收取 A 某费用共计 2787.5 元，并解释费用构成为木架包装费及运费。货物签收时，并无木架保护且包装不完整，物品部分区域裸露在外，物品出现不同程度的损坏。A 某诉至法院，要求快递公司赔偿所有家电费用共计 30136 元并退还运输费 2787.5 元。快递公司辩称其系统显示，A 某自愿选择对运输物品进行 2000 元的保价，并支付了服务费 5 元，按规定出现损坏赔偿额上限不超过 2000 元，其有权依据保价条款限制赔偿责任。但 A 某称下单都是快递员操作，否认其选择过保价服务。法院认为，《民法典》第 496 条规定：“格式条款是当事人为了重复使用而预先拟定，并在订立合同时未与对方协商的条款。采用格式条款订立合同的，提供格式条款的一方应当遵循公平原则确定当事人之间的权利和义务，并采取合理的方式提示对方注意免除或者减轻其责任等与对方有重大利害关系的条款，按照对方的要求，对该条款予以说明。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。”本案快递公司虽然主张 A 某进行了 2000 元的保价，但根据 A 某与快递员的微信对话，快递员并未明确告知保价收费及相应的权利义务。快递费和木架费均由快递员代为收取，而非 A 某直接操作缴纳，综合以上情况，能够反映快递公



司并未提示或向 A 某说明保价条款，存在较为严重的过失，故不能引用保价条款免除自己的责任，遂判决快递公司向 A 某赔偿损失 21448 元并退还运输费及木架费 2787.5 元。（北京市朝阳区人民法院）

点评：

运输合同中，承运人对运输过程中货物的毁损、灭失应承担损害赔偿责任，对于赔偿范围是否适用保价条款应首先依照法律进行审查该条款是否具有法律效力。保价条款的意义在于承运人在不知晓货物价值的情况下，依照投保价值进行赔偿，但并非承运人逃避赔偿责任的工具。涉案保价条款属于快递公司提供的格式条款，并设置了快递公司的最高赔偿金额，具有限制其责任范围的法律特征。故快递公司作为提供格式条款的一方应采取合理方式提请消费者注意，履行提示说明义务。

如出现本案中快递员代为下单的情形，则快递员应当在勾选保价服务前向消费者说明保价服务、赔偿限额等内容，由消费者自行选择是否使用保价服务及赔付限额，已确保托运人充分理解保价条款的含义，确保保价选择与货物价值相适宜。

快递业已走进千家万户，成为畅通生产与消费的重要渠道。消费者选择寄送快递时，还需认真填写快递物品的名称、数量、单位、金额等；在邮寄贵重物品时，尽量选择保价服务，并仔细阅读保价金额等条款，必要时还可写明货物实际价值或货物种类等，以明确责任，避免纠纷。而快递公司在经营快递业务中，代人下单应当做到明确告知消费者下单的信息，规范运行，保障质量，维护用户合法权益，为用户提供迅速、准确、安全、方便的快递服务。



特别鸣谢：上海市律师协会现代物流专业委员会

现代物流专业委员会主任：狄朝平律师

副主任：胡小俐、彭朝辉、周喆豪

