



东方律师

SHANGHAI BAR ASSOCIATION

市律协现代物流专业委员会编



现代物流·法讯

二〇二四年八月刊 总第 109 期



目录



法规速递

铁路机车车辆驾驶人员资格许可办法.....	3
民用机场专用设备管理规定.....	13



热点关注

交通运输部办公厅关于全面推广应用道路运输电子证照的通知.....	29
交通运输部办公厅关于印发《农村客货邮运营服务指南（试行）》的通知.....	32



行业动态

国家邮政局公布 2024 年 7 月邮政行业运行情况.....	38
外卖限速新规让骑手面临两难困境.....	46



典型案例

【以案释法】外卖骑手认定劳动关系从属性标准的司法审查.....	50
【以案释法】快递寄丢毕业证只赔 36 元？法院判了.....	58



现代物流专业委员会主任：狄朝平

副主任：陈喜燕、朱丹、单文亮

本期责任编辑：上海正策律师事务所 单文亮律师



法规速递

- 铁路机车车辆驾驶人员资格许可办法
- 民用机场专用设备管理规定





铁路机车车辆驾驶人员资格许可办法

（中华人民共和国交通运输部令 2024 年第 9 号）

《铁路机车车辆驾驶人员资格许可办法》已于 2024 年 7 月 26 日经第 14 次部务会议通过，现予公布，自 2024 年 12 月 1 日起施行。

部长 李小鹏

2024 年 8 月 2 日

铁路机车车辆驾驶人员资格许可办法

第一章 总 则

第一条 为了规范铁路机车车辆驾驶人员资格许可工作，保障铁路运输安全和畅通，根据《中华人民共和国铁路法》《中华人民共和国行政许可法》《铁路安全管理条例》等法律、行政法规和国家有关规定，制定本办法。

第二条 在中华人民共和国境内的铁路线上，承担铁路运输或者施工、维修、检测、试验等任务的铁路机车、动车组、大型养路机械、轨道车、接触网作业车驾驶人员（以下简称驾驶人员），应当依照本办法向国家铁路局申请铁路机车车辆驾驶资格，经考试合格后取得资格许可，并获得相应类别的铁路机车车辆驾驶证（以下简称驾驶证）。

内地与香港过境作业的铁路机车车辆驾驶人员资格管理，以及外方进入我国境内作业的铁路机车车辆驾驶人员资格管理按有关规定执行。

第三条 国家铁路局负责铁路机车车辆驾驶人员资格许可管理工作。

各地区铁路监督管理局（含北京铁路督察室，下同）负责本辖区内铁路机车车辆驾驶人员资格监督检查工作。

国家铁路局和各地区铁路监督管理局，以下统称铁路监管部门。

第四条 具有下列情形的人员不得驾驶铁路机车车辆：

（一）走私、贩卖或者吸食毒品的；



（二）组织、领导或者参与恐怖主义活动的；

（三）饮酒、服用国家管制的精神药品或者麻醉药品，或者患有妨碍安全驾驶铁路机车车辆疾病，或者存在其他影响安全驾驶行为的；

（四）违章驾驶后未采取考核、教育、培训等措施的；

（五）不具有相应驾驶资格或者持过期、失效、不符合准驾类型驾驶证的（不含经批准在相应申请考试机型上进行实际操作训练或者实际操作考试的人员，下同）。

第五条 驾驶资格按机车车辆类型分为机车系列和自轮运转车辆系列，并对不跨线至国家铁路营业线作业的城际铁路、市域（郊）铁路、专用铁路及铁路专用线驾驶人员实施差异化分类管理。

第六条 对不跨线至国家铁路营业线作业的城际铁路、市域（郊）铁路、专用铁路及铁路专用线驾驶人员的驾驶资格，分为四类，分别以“市”、“专”字拼音第一个字母大写“S”、“Z”脚注予以区分：

（一）S1类：需从城际及市域（郊）铁路跨线至地铁等城市轨道交通线路作业的，包括城际及市域（郊）铁路本线作业的；

（二）S2类：仅在城际及市域（郊）铁路本线作业的；

（三）Z1类：需出专用铁路及铁路专用线厂（矿）区但不过轨进入国家铁路营业线作业的，包括专用铁路及铁路专用线厂（矿）区内和段管线内作业的；

（四）Z2类：仅在专用铁路及铁路专用线厂（矿）区内和段管线内作业的。

跨线至城市轨道交通线路作业的，须按照国家有关规定取得城市轨道交通列车驾驶员相应职业准入资格。

第七条 驾驶资格具体代码及对应的准驾铁路机车车辆类型为：

（一）机车系列，代码以“机”字拼音第一个字母大写“J”表示：

J5类：准驾内燃机车（含内电混合动力新能源机车），按适用范围分为J5、J5S1、J5S2、J5Z1、J5Z2类型；



J6类：准驾电力机车（含电电混合、氢动力新能源机车），按适用范围分为J6、J6S1、J6S2、J6Z1、J6Z2类型；

J7类：准驾动力分散型电力动车组（含新能源动车组），按适用范围分为J7、J7S1、J7S2类型；

J8类：准驾动力集中型内燃动车组，按适用范围分为J8、J8S1、J8S2类型；

J9类：准驾动力集中型电力动车组，按适用范围分为J9、J9S1、J9S2类型。

（二）自轮运转车辆系列，代码以“辆”字拼音第一个字母大写“L”表示：

L2类：准驾大型养路机械（含新能源大型养路机械），按适用范围分为L2、L2S1、L2S2、L2Z1、L2Z2类型；

L3类：准驾轨道车、接触网作业车（含新能源轨道车、接触网作业车），按适用范围分为L3、L3S1、L3S2、L3Z1、L3Z2类型。

第八条 国家铁路局推进铁路机车车辆驾驶资格信息管理系统（以下简称信息管理系统）建设，通过系统实现驾驶资格申请、考试、证件管理、监督检查等功能。

第九条 国家铁路局建立铁路机车车辆驾驶人员资格信用信息记录库，对聘用铁路机车车辆驾驶人员的企业（以下简称企业）、驾驶资格考试涉及的单位以及人员违反驾驶资格申请、考试、证件管理、执业等相关规定的行为，纳入信用信息记录库并上报至国家统一信用信息共享平台。

第十条 企业应当落实安全生产主体责任，建立健全驾驶人员管理制度。

企业应当为驾驶资格申请人提供必要的学习、培训条件。

企业应当对驾驶人员进行岗前教育和培训，教育和培训合格后方可上岗；未经教育和培训，或者经教育和培训后考核不合格的人员，不得上岗作业。

企业应当定期对驾驶人员组织培训和考核，制定培训大纲和培训计划，建立培训档案，保存培训考核记录。考核不合格的驾驶人员应当及时调整工作岗位。

企业应当对驾驶人员定期进行健康检查，符合国家对驾驶人员健康标准要求的，方可允许上岗作业。



企业应当对驾驶资格申请人和驾驶人员进行安全背景审查，科学合理制定执乘制度，保证驾驶人员身心健康，并根据驾驶人员的年龄、健康状况、技能水平等确定合理的执乘方式，确保铁路运输安全。

第十一条 驾驶人员应当遵守铁路运输安全法律、法规的规定，严格按照操作规程安全驾驶，有权拒绝违章指挥。

第十二条 任何单位或者个人不得强迫、指使、纵容驾驶人员违反铁路运输安全法律、法规和安全驾驶要求驾驶铁路机车车辆，不得将铁路机车车辆交由不具有相应驾驶资格的人员驾驶。

第二章 申 请

第十三条 申请取得驾驶证的，应当具备下列条件：

（一）年龄在18周岁至45周岁，申请Z1类驾驶资格的年龄上限可以延长至50周岁，申请Z2类驾驶资格的年龄上限可以延长至55周岁；

（二）身体健康，符合国家对驾驶人员健康标准的要求，驾驶适应性测试合格，有良好的汉字读写能力并能够熟练运用普通话交流，申请Z1、Z2类驾驶资格的，对驾驶适应性测试不作要求；

（三）具有国家承认的中专及以上学历（含高中、高职、技校，下同），但是第七项规定的除外；

（四）机车系列申请人应当连续机务乘务学习1年以上或者机务乘务学习行程6万公里以上，自轮运转车辆系列申请人应当连续自轮运转车辆乘务学习6个月以上；但是第六项、第七项、第八项规定的除外；

（五）不具有本办法第四条第一项、第二项规定的情形；

（六）申请J9或者J8类驾驶资格的，应当连续动车组机务乘务学习1年以上且乘务学习行程6万公里以上；

（七）申请J7类驾驶资格的，应当具有国家承认的机车车辆或者机电类专业大专及以上学历；并且连续动车组机务乘务学习行程20万公里，或者连续动车组机务乘务学习2年以上



且乘务学习行程 15 万公里以上，或者连续担任动车组机械师职务 2 年以上且连续动车组机务乘务学习行程 10 万公里以上；

（八）申请 S1、S2 类驾驶资格的，应当连续机务乘务学习 1 年以上或者机务乘务学习行程 6 万公里以上，或者连续地铁乘务学习 2 年以上，或者连续自轮运转车辆乘务学习 6 个月以上；申请 Z1、Z2 类驾驶资格的，应当连续机务乘务学习 1 年以上或者机务乘务学习行程 3 万公里以上，或者连续自轮运转车辆乘务学习 6 个月以上。

初次申请驾驶证只能申请机车系列 J9、J8、J7、J6、J5 类中的一种，或者自轮运转车辆系列 L3、L2 类中的一种。

第十四条 初次申请驾驶证的，申请人应当提交下列材料：

- （一）铁路机车车辆驾驶人员资格考试申请表；
- （二）本人居民身份证、港澳台居民居住证或者外国人永久居留身份证；
- （三）具有资质的健康体检机构或者二级及以上医疗机构按要求出具的近 1 年内的体检合格报告；
- （四）本人学历相关材料。

第十五条 申请人应当按照本办法规定提交完整、真实的申请材料。

通过信息管理系统申请时，按系统要求办理。

第十六条 增加本系列准驾机车车辆类型或者增加准驾系列称为增驾。申请增驾时，每次可以申请某一系列的一种机车车辆类型。

已具有 J9、J8、J7、J6、J5 类驾驶资格之一可以互为申请其中的一种。J9、J8、J6、J5 类申请 J7 类增驾资格时，应当不超过 45 周岁，具有所持有的驾驶资格 2 年以上且安全乘务 10 万公里以上；J9、J8、J6、J5 类互为申请增驾资格时，应当具有所持驾驶资格 1 年以上且安全乘务 6 万公里以上。

L2 类持证人申请 L3 类增驾资格时，应当具有 L2 类驾驶资格 2 年以上且安全乘务 1 万公里以上；L3 类持证人申请 L2 类增驾资格时，应当具有 L3 类驾驶资格 2 年以上且安全乘务 1 万公里以上。



第十七条 申请增驾时，申请人应当提交本办法第十四条第一项、第二项、第三项规定材料和已持有的驾驶证信息。

第三章 考 试

第十八条 国家铁路局组织建立并管理驾驶资格考试考点、专家库、试题库、考评员库，发布考试公告，编写并公布考试大纲。

驾驶资格考试考点应当符合考试相关规定，达到相应的保密要求，具有良好的社会信誉。

第十九条 国家铁路局铁路机车车辆驾驶人员资格考试中心（以下简称国家铁路局考试中心）具体承办铁路机车车辆驾驶人员资格考试工作。

第二十条 初次申请和申请增驾的人员应当参加国家铁路局组织的考试。考试包括理论考试和实际操作考试。

理论考试内容包括行车安全规章和专业知识两个科目。实际操作考试内容包括检查与试验、驾驶两个科目。

经理论考试合格后，方准予参加实际操作考试。理论考试或者实际操作考试如有一个科目不合格，即为考试不合格。

第二十一条 理论考试成绩2年内有效。在理论考试合格有效期内，最多允许参加3次实际操作考试。未在有效期内通过实际操作考试的，本次理论考试成绩作废。

国家铁路局通过信息管理系统公布申请人考试成绩。

第四章 驾驶证管理

第二十二条 申请人符合条件且考试合格的，由国家铁路局作出准予行政许可的决定，并颁发相应类别的实体驾驶证。

信息管理系统自动生成电子驾驶证。

第二十三条 驾驶证仅限本人持有和使用，企业不得非法扣留驾驶证。驾驶人员执业遇执法检查时，应当主动配合驾驶资格查验工作。

查验驾驶资格时，电子驾驶证和实体驾驶证均可以作为验证依据。若实体驾驶证与电子驾



驶证信息发生不一致时，以电子驾驶证信息为准。

第二十四条 驾驶证应当记载和签注下列内容：

（一）持证人信息：姓名、性别、出生日期、所在单位、公民身份号码或者港澳台居民居住证号码或者外国人永久居留身份证号码、本人照片；

（二）核发机构签注：准驾机车车辆类型代码、初次领驾驶证日期、有效起止日期、核发机关印章。

第二十五条 驾驶证有效期为6年。驾驶证有效截止日期不得超过持证人法定退休日期。

驾驶证有效期满、需要延续的，应当在驾驶证有效期届满前180日内、30日前通过信息管理系统向国家铁路局提出换证申请。驾驶证记载内容发生变化、损毁或者丢失的，应当在90日内向国家铁路局申请换证或者补证。国家铁路局审核后认为符合条件的，予以换证或者补证。

非有效期满换证或者补证的，换发或者补发后的驾驶证有效截止日期不变。申请换证或者补证时无须提交体检合格报告和照片。

驾驶证申请补证期间，驾驶人员可以凭电子驾驶证执业。

第二十六条 有下列情形之一的，应当撤销驾驶资格许可：

- （一）工作人员滥用职权、玩忽职守，致使不符合条件的人员取得驾驶证的；
- （二）以欺骗、贿赂等不正当手段取得驾驶证的；
- （三）依法可以撤销驾驶资格许可的其他情形。

因本条第一款第二项原因撤销驾驶资格许可的，3年内不得再次申请驾驶证。

第二十七条 有下列情形之一的，应当注销驾驶资格许可：

- （一）驾驶证有效期届满未延续的；
- （二）驾驶人员死亡或者丧失行为能力的；
- （三）驾驶证被依法撤销的；
- （四）法律、法规规定的其他情形。



第五章 监督管理

第二十八条 驾驶人员应当持续符合许可条件。国家铁路局对驾驶人员实施驾驶资格技能鉴定和职业资格等级评定制度，加强对驾驶人员资格许可的事中事后监管。

第二十九条 铁路监管部门应当加强对企业和驾驶人员的监督检查，对违法违规行为及时纠正，依法查处。

第三十条 企业应当加强对本单位驾驶人员的管理，不得实施下列行为：

- （一）安排未取得驾驶资格的人员驾驶铁路机车车辆；
- （二）安排驾驶人员持过期、失效或者不符合准驾类型的驾驶证驾驶铁路机车车辆；
- （三）安排存在本办法第四条规定情形的人员驾驶铁路机车车辆。

第三十一条 企业发现本单位驾驶人员的驾驶资格许可存在应当被撤销、注销情形的，应当自发现之日起30日内向国家铁路局报告，并通过信息管理系统向国家铁路局办理注销手续。

第三十二条 铁路监管部门发现已取得驾驶资格的人员存在本办法规定的不得驾驶铁路机车车辆情形或者违反铁路驾驶作业相关安全规章制度危及安全的，应当予以纠正，责令驾驶人员予以整改。整改完成后，经铁路监管部门检查符合要求的，方可继续上岗作业。

第三十三条 铁路监管部门执法人员对企业和驾驶人员进行监督检查时应当出示有效的执法证件，不得干扰驾驶人员的正常工作，不得非法扣留驾驶证。

第六章 法律责任

第三十四条 申请人隐瞒有关情况或者提供虚假材料申请驾驶证的，国家铁路局不予受理或者不予行政许可，并给予警告；申请人在1年内不得再次申请。

第三十五条 申请人在考试过程中有贿赂、舞弊行为的，或者申请材料弄虚作假的，取消考试资格，已经通过的考试科目成绩无效。

第三十六条 驾驶人员有下列行为之一的，由铁路监管部门处1000元以下的罚款：

- （一）饮酒、服用国家管制的精神药品或者麻醉药品后驾驶铁路机车车辆的；
- （二）因个人违章驾驶铁路机车车辆发生较大及以上铁路交通事故的；



（三）将铁路机车车辆交由未取得驾驶资格的人员驾驶的；

（四）持过期、失效或者不符合准驾类型的驾驶证驾驶铁路机车车辆的。

第三十七条 驾驶资格申请、考试相关单位和个人有下列行为之一的，由铁路监管部门给予警告，处违法所得 3 倍以下、最高不超过 3 万元的罚款，没有违法所得的，处 1 万元以下的罚款；对直接负责的主管人员和其他直接责任人员处 1000 元以下的罚款：

（一）对驾驶适应性测试不合格的申请人出具虚假合格证明的；

（二）对不符合要求的申请人出具虚假乘务经历合格证明的。

第三十八条 企业有下列行为之一的，由铁路监管部门责令改正，给予警告，处违法所得 3 倍以下、最高不超过 3 万元的罚款，没有违法所得的，处 1 万元以下的罚款；对直接负责的主管人员和其他直接责任人员处 1000 元以下的罚款：

（一）明知驾驶人员饮酒、服用国家管制的精神药品或者麻醉药品仍安排其驾驶铁路机车车辆的；

（二）明知驾驶人员患有妨碍安全驾驶铁路机车车辆的疾病，或者存在其他影响安全驾驶行为仍安排其驾驶铁路机车车辆的；

（三）强迫、指使、纵容驾驶人员违反铁路运输安全法律、法规和安全驾驶要求驾驶铁路机车车辆的；

（四）安排未取得驾驶资格的人员驾驶铁路机车车辆的；

（五）安排驾驶资格与准驾类型不符的人员驾驶铁路机车车辆的；

（六）安排驾驶人员持过期、失效驾驶证驾驶铁路机车车辆的；

（七）对违章驾驶人员未采取考核、教育、培训等措施仍安排其驾驶铁路机车车辆的。

第三十九条 企业有下列行为之一的，由铁路监管部门给予警告，处违法所得 3 倍以下、最高不超过 3 万元的罚款，没有违法所得的，处 1 万元以下的罚款；对直接负责的主管人员和其他直接责任人员处 1000 元以下的罚款；违反《中华人民共和国安全生产法》的，按照《中华人民共和国安全生产法》的有关规定给予处罚：



- （一）上岗前未对驾驶人员进行上岗培训的；
- （二）未建立驾驶人员管理制度的；
- （三）未制定岗位培训大纲和培训计划的；
- （四）未建立培训档案的；
- （五）未定期组织培训考核的；
- （六）对培训考核不合格的人员未及时调整工作岗位的；
- （七）非法扣留驾驶人员驾驶证的；
- （八）发现本单位驾驶人员存在符合驾驶证撤销、注销的情形未按时报告国家铁路局的。

第四十条 有下列行为之一的，按照有关规定对责任人员给予处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任：

- （一）参与、协助、纵容考试舞弊的；
- （二）故意为不符合申请条件、未经考试、考试不合格人员签注合格成绩或者核发驾驶证的；
- （三）故意为不符合条件的人员换发或者补发驾驶证的；
- （四）在办理驾驶资格过程中索取或者收受他人财物或者谋取其他利益的。

第七章 附 则

第四十一条 国家铁路局依据本办法制定实施细则。

第四十二条 国家铁路局考试中心具体承办驾驶人员的驾驶资格技能鉴定和职业资格等级评定有关工作。

鼓励和支持相关行业协（学）会及其会员单位参与驾驶人员的驾驶资格考试、技能鉴定和职业资格等级评定有关工作。

第四十三条 本办法自 2024 年 12 月 1 日起施行。交通运输部于 2019 年 12 月 2 日以交通运输部令 2019 年第 43 号公布的《铁路机车车辆驾驶人员资格许可办法》同时废止。



民用机场专用设备管理规定

（中华人民共和国交通运输部令 2024 年第 10 号）

《民用机场专用设备管理规定》已于 2024 年 7 月 26 日经第 14 次部务会议通过，现予公布，自 2024 年 11 月 1 日起施行。

部长 李小鹏

2024 年 8 月 2 日

民用机场专用设备管理规定

第一章 总 则

第一条 为了规范和加强民用机场专用设备管理，保证民用机场专用设备安全适用，保障民用航空安全，根据《中华人民共和国民用航空法》《中华人民共和国特种设备安全法》《民用机场管理条例》等法律、行政法规，制定本规定。

第二条 本规定适用于中华人民共和国境内民用机场专用设备的制造、检验、经营、使用和监督管理。

本规定所称民用机场专用设备（以下简称机场设备），是指对民用机场运行安全和民用航空飞行安全具有直接关联的航空器地面服务设备、目视助航及其相关设备和其他地面服务设备等。

第三条 中国民用航空局（以下简称中国民航局）、中国民用航空地区管理局（以下简称民航地区管理局）依据职责对机场设备实施监督管理。

中国民航局对机场设备的制造、检验、经营、使用实施统一监督管理，制定相关标准和技术规范，认定并公布机场设备检验机构（以下简称检验机构），公布机场设备目录和合格的机场设备通告，建立机场设备信息系统。

民航地区管理局对辖区内机场设备的经营、使用实施监督管理。

中国民航局和民航地区管理局统称为民航行政机关。

第四条 机场设备应当符合国家规定的标准和技术规范的要求，坚持安全、适用、节能、



环保的原则。

中国民航局对机场设备实行目录管理，机场设备目录由中国民航局发布公告予以公布。

第五条 经中国民航局认定的检验机构对机场设备进行检验，并对检验结论承担法律责任。

第六条 经中国民航局认定的检验机构检验合格的机场设备，由中国民航局以通告的形式予以公布。

未经中国民航局认定的检验机构检验合格的机场设备，不得经营或者投入使用。

第七条 机场设备制造商、经营单位、使用单位应当遵守有关法律、行政法规、规章，加强机场设备安全和节能管理，建立、健全机场设备安全和节能责任制度。

第八条 机场设备投入使用后，制造商和经营单位不得以任何方式影响在用机场设备的正常使用。

第二章 制造商

第九条 制造商应当保证机场设备生产符合相关标准和技术规范的要求，对生产的机场设备的安全性能负责，不得生产不符合安全性能要求和能效指标以及国家明令淘汰的机场设备。

第十条 制造商应当按照要求向检验机构提供机场设备的相关资料和必要的检验条件，并对资料的真实性负责。

第十一条 检验机构进行检验时，制造商应当积极配合，开放有关的生产设施、设备、档案材料等。

第十二条 因生产原因造成机场设备存在危及安全的同一性缺陷时，制造商应当立即停止生产，主动召回。对实施召回的缺陷产品，制造商、经营单位应当及时采取修正或者补充标识、修理、更换、退货等措施消除缺陷。

第十三条 机场设备出厂交付时，制造商应当随附检验合格报告、相关标准和技术规范要求的技術文件、产品质量合格证明、安装及使用维护保养说明等相关技术资料 and 文件，并在机场设备显著位置设置产品铭牌、安全警示标志及其说明。

进口机场设备的安装及使用维护保养说明、产品铭牌、安全警示标志及其简要说明等应当采用中文。



第三章 经营单位

第十四条 经营单位销售、出租的机场设备，应当符合相关标准和技术规范的要求，其检验合格报告、相关标准和技术规范要求的技术文件、产品质量合格证明、安装及使用维护保养说明等相关技术资料 and 文件应当齐全。

第十五条 经营单位应当建立机场设备检查验收制度，以及与经营业务相关的销售、出租记录制度。

第十六条 禁止销售、出租未经检验和检验不合格的机场设备或者国家明令淘汰和已经报废的机场设备；禁止出租未按照要求进行维护保养的机场设备。

禁止销售、出租未经制造商认可或者未经重新检验合格的改造设备。

禁止以未经检验和检验不合格的机场设备参与投标。

第十七条 进口机场设备因生产原因造成机场设备存在危及安全的同一性缺陷需要进行召回的，由其在境内的代理机构或者销售单位负责召回。

第四章 检验机构

第十八条 检验机构应当符合下列条件：

- （一）产权清晰、独立运作，与制造商、经营单位不存在资产、管理等方面的利害关系；
- （二）获得国家级产品质量检验检测中心资质；
- （三）具备与机场设备检测项目相适应的能力，技术能力能够覆盖相应机场设备 80% 以上检测项目和全部关键检测项目；
- （四）具备能够承担相关检测工作的设备和人员；
- （五）具有与申请设备类似产品 3 年以上检测经历。

第十九条 申请成为检验机构的法人或者法人授权组织，应当向民航局提出书面申请，并提交符合本规定第十八条规定条件的相应材料。

民航局收到申请后对检验机构进行评估，对认定的检验机构发布公告予以公布。

第二十条 检验机构应当加强机场设备检验方法的研究，不断提高检验能力和水平。



第二十一条 检验机构可以就相关标准和技术规范向中国民航局提出意见或者建议。

第二十二条 检验机构及其工作人员不得接受任何可能对检验结论产生影响的资助，不得在检验中弄虚作假。

第二十三条 检验机构检验能力下降以致不能胜任有关检验工作或者相关资质被取消时，中国民航局应当撤销认定，并发布公告予以公布。

第五章 检 验

第一节 一般规定

第二十四条 机场设备的检验，包括对机场设备样品的检测和对制造商产品质量一致性保证条件（以下简称质量一致性）的审核。

第二十五条 检验机构根据制造商的书面申请，依据相关标准和技术规范，对机场设备的合格性进行检验。

第二十六条 制造商的书面申请应当同时提交下列材料：

（一）机场设备结构原理、生产工艺、技术参数、关键部件清单及其性能指标、执行的相关标准和技术规范等技术资料；

（二）按照相关标准和技术规范编制的自行检测规程及自行检测报告；

（三）设备使用及维护保养说明书；

（四）营业执照复印件，有关专业技术人员情况，设备、设施和工作场所情况，质量保证、安全管理和岗位责任等制度情况。

第二十七条 检验机构应当依法提供检验服务，不得利用检验工作故意刁难相关单位。

制造商在检验过程中存在弄虚作假或者隐瞒真实情况等行为的，检验机构应当终止对申请事项的检验，并及时报告中国民航局。

制造商在检验机构进行检验时，拒绝提供相关资料和必要的检测条件或者拒绝开放其生产设施、设备、档案材料的，检验机构应当要求其予以开放；制造商坚持不予开放的，检验机构应当终止对申请事项的检验，并及时报告中国民航局。



第二十八条 制造商存在下列情形之一的，不得向检验机构提交新的同类机场设备检验申请；已经提交的，应当主动通知检验机构暂停对申请事项的检验：

（一）发生民用航空器事故、征候以及其他有关的不安全事件或者其他运行事故，涉及机场设备设计、生产等原因，正在接受事件调查的；

（二）同类机场设备未通过质量一致性复审，尚未完成整改的；

（三）因生产原因造成机场设备存在危及安全的同一性缺陷，制造商未履行设备召回职责，或者召回工作尚未完成的；

（四）违反法律法规的其他情形。

第二十九条 检验机构应当根据相关标准和技术规范，制定包括机场设备样品检测方案、质量一致性审核方案在内的机场设备检验方案。

技术复杂的机场设备，检验机构应当对样品的检测方案进行评估。

第三十条 机场设备采用新材料、新技术、新工艺，与相关标准和技术规范的要求不一致，或者相关标准和技术规范未作要求、可能对安全性能有重大影响的，检验机构应当对检验方案进行论证，由中国民航局组织相关单位进行技术评审。

第三十一条 已获通告的机场设备发生下列情形之一的，制造商应当重新申请检验：

（一）制造商对设备主体结构、主要部件或者操作系统进行调整或者更换的；

（二）因设计、生产或者功能缺陷等原因，导致机场设备存在安全隐患、出现严重故障或者造成运行事故，制造商分析原因，完善有关设计、改进生产工艺或者流程，已经消除安全隐患的；

（三）中国民航局依据相关标准或者技术规范变更等情况，要求补充检验的。

第三十二条 作为检验依据的相关标准或者技术规范发生变更时：

（一）检验机构应当依据新的标准或者技术规范对机场设备进行检验；

（二）除经中国民航局组织论证需要限期整改的，在用的机场设备仍可以继续使用；

（三）除经中国民航局组织论证需要重新检验或者补充检验的，已获通告的机场设备检验



合格结论继续有效。

第三十三条 检验机构应当对机场设备的检验情况进行记录和保存，具体包括检验申请书及相关文件、机场设备样品检测报告和质量一致性审核报告等。相关记录应当至少保存 10 年。

对目视助航设备，检验机构应当封存至少 1 台检测样品，封存期限应当不少于 5 年。

第二节 样品的检测

第三十四条 检验机构应当依据下列文件开展机场设备样品的检测：

- （一）相关标准和技术规范；
- （二）经评审的新型设备检验方案（如适用）。

第三十五条 用于检测的机场设备样品应当由检验机构随机选取。不具备随机选取条件的，可以由制造商选送。

第三十六条 检验机构应当对机场设备样品检测情况作出详细记录，并编制检测报告。

第三十七条 机场设备样品未通过检测的，检验机构应当在 5 个工作日内书面通知制造商；机场设备样品检测合格的，检验机构应当在检测工作结束后 10 个工作日内出具检测报告。

第三十八条 机场设备样品未通过检测，制造商经过改进重新向检验机构提交机场设备样品时，检验机构可以只对上次未通过检测的部分以及与其相关联的部分重新检测，必要时应当对重新提交的机场设备样品进行全面检测。

第三节 质量一致性审核

第三十九条 机场设备样品通过检测后，检验机构应当组织对制造商进行质量一致性审核。

制造商已经通过机场设备质量一致性审核的 1 年内，可以豁免对其同类机场设备质量一致性审核。

第四十条 检验机构进行质量一致性审核时，应当现场复核有关申请材料内容，查验制造商是否具有与生产相适应的专业技术人员，查验制造商是否具有与生产以及出厂检验相适应的设备、设施和工作场所，评估有关质量保证、安全管理和岗位责任等制度体系是否健全。

第四十一条 对于质量一致性审核中发现的问题，制造商采取措施解决以后，检验机构应



当对其进行复核。

第四十二条 检验机构应当对质量一致性审核情况作出详细记录，并编制质量一致性审核报告。

检验机构作出通过或者不通过审核的结论，应当在5个工作日内书面通知制造商。

第四十三条 目视助航及其相关设备的质量一致性审核有效期为2年；其他机场设备的质量一致性审核有效期为4年。检验机构可以在质量一致性有效期内进行抽查。

进行质量一致性审核时，检验机构应当查验制造、库存或者在用机场设备与检测样品的一致性，必要时应当进行随机抽样检测。

制造商向检验机构申请进行质量一致性复审的，应当在有效期届满前3个月内提出。

第四十四条 制造商未通过质量一致性审核的，检验机构应当撤回对其所有同类机场设备检验合格的结论，并及时报告中国民航局。

第四十五条 质量一致性发生重大变化时，制造商应当将有关变化情况报告检验机构，并重新申请进行检验。

检验机构应当重新对制造商进行质量一致性审核，必要时应当对机场设备样品的相关结构、部件或者系统进行检测。

第六章 进口机场设备

第四十六条 进口机场设备应当由中国民航局认定的检验机构按照本规定第五章的要求进行检验。

第四十七条 进口机场设备已经取得境外民航管理部门认证的，制造商或者其代理机构向检验机构递交申请材料时可以随附相关认证材料。检验机构认为认证材料足以证明机场设备合格适用的，可以直接给予检验合格的结论，并及时报告中国民航局。

第四十八条 检验机构与境外检验机构对进口机场设备样品的检测结果互认的，经评估后可以认同互认部分的检测结果，并及时报告中国民航局。

第四十九条 对于进口数量较少的机场设备，可以由中国民航局认定的检验机构在境内进行逐一检验。



现代物流·法讯（2024 年 8 月刊——第 109 期）

第五十条 进口机场设备递交境内检验机构的申请材料应当采用中文。

第五十一条 进口机场设备的检验，应当遵守有关进口商品检验的法律、行政法规。

第七章 通告

第五十二条 机场设备样品检测合格、制造商通过质量一致性审核的，检验机构应当编制检验合格报告报送中国民航局。

检验合格报告应当包含下列内容：

- （一）机场设备的名称、型号；
- （二）制造商名称、地址、邮政编码、联系方式；
- （三）检测报告、质量一致性审核报告；
- （四）其他有关情况说明。

第五十三条 中国民航局收到检验机构有关机场设备的检验合格报告后，应当在 5 个工作日内以通告的形式对合格机场设备名称等信息予以公布。

第五十四条 制造商企业名称、法定代表人、地址、有关联系方式等变更的，应当在变更后 30 日内向原检验机构报告。机场设备停产的，制造商应当在停产后 30 日内向原检验机构报告。

检验机构收到制造商有关事项变更、停产的报告后，应当及时报告中国民航局。

第五十五条 中国民航局收到检验机构关于制造商有关事项变更、停产的报告后，应当在 5 个工作日内以通告的形式予以公布。

第五十六条 中国民航局收到检验机构撤回有关检验合格结论的报告后，对撤回的有关机场设备信息以通告的形式予以公布。

第八章 使用管理

第五十七条 机场管理机构应当对机场设备的使用和安全实施统一协调管理。

第五十八条 使用单位应当明确负责机场设备安全管理的机构或者人员。



第五十九条 使用单位应当使用经中国民航局认定的检验机构检验合格、已经由中国民航局通告公布的机场设备，禁止使用国家明令淘汰和已经报废的机场设备。

机场设备出现故障、发生异常情况，或者设备老化导致性能下降时，使用单位应当对其进行全面检查，消除事故隐患，方可继续使用。

第六十条 机场设备交付使用时，使用单位应当对其设备通告、检验合格报告，以及设备出厂随附的技术文件、产品质量合格证明、安装及使用维护保养说明等相关技术资料 and 文件进行验收，并作出记录。

第六十一条 使用单位应当根据机场设备随附的相关技术资料 and 文件编制相应的检查和维护规程，对机场设备进行检查和维护，并作出记录。

第六十二条 机场管理机构应当按照《运输机场运行安全管理规定》的要求，每年组织使用单位对航空器地面服务设备的状况进行一次评估。使用单位应当按照相关标准和技术规范的要求，对设备检查维护情况、设备性能、安全状况等内容进行全面评估。评估合格的，方可继续使用。

使用单位可以自行组织评估，也可以委托专业机构进行评估，评估报告应当报送机场管理机构。

对于航空器地面服务设备以外的其他机场设备，机场管理机构应当按照中国民航局有关规定进行日常维护。

第六十三条 使用单位应当建立机场设备安全技术档案。安全技术档案应当包括下列内容：

- （一）机场设备出厂随附的技术文件、检验合格报告、产品质量合格证明、安装及使用维护保养说明等相关技术资料 and 文件；
- （二）机场设备的维护保养记录；
- （三）机场设备的日常使用状况及运行故障和事故记录；
- （四）包括机场设备年度评估报告在内的机场设备检查记录。

第六十四条 机场管理机构应当组织相关机场设备使用单位通过民用机场专用设备信息管理系统对本机场及驻场单位的所有在用机场设备进行登记，并录入机场设备的安全技术档案



信息。

机场设备登记或者安全技术档案信息发生变化时，使用单位应当在5个工作日内通过民用机场专用设备信息管理系统进行更新。

第六十五条 使用单位对设备主体结构、主要部件或者操作系统进行改造升级的，应当获得原制造商的认可或者经检验机构重新检验合格后方可继续使用。

当相关标准或者技术规范发生变更，中国民航局要求对在用机场设备限期整改时，使用单位应当按照要求进行整改。

第六十六条 使用中的机场设备发生下列情形之一的，使用单位应当及时报告机场管理机构和民航地区管理局：

（一）发现机场设备存在安全隐患或者设计缺陷的；

（二）机场设备在运行过程中出现严重故障、民用航空器地面征候、发生运行事故或者其他与民用航空器运行有关的不安全事件的。

第九章 监督管理

第六十七条 民航行政机关依照有关法律、行政法规和本规定，对机场设备制造商、经营单位、使用单位、检验机构和机场管理机构实施监督检查。

第六十八条 民航行政机关在依法履行监督检查职责时，有权采取《中华人民共和国特种设备安全法》第六十一条规定的监督检查措施。

民航行政机关对检查中发现的事故隐患，应当责令立即排除；重大事故隐患排除前或者排除过程中无法保证安全的，应当责令从危险区域内撤出作业人员，责令暂时停产停业或者停止使用相关设施、设备；重大事故隐患排除后，经审查同意，方可恢复生产经营和使用。

第六十九条 民航行政机关、检验机构及其工作人员不得生产、经营、推荐或者监制、监销机场设备，对履行职责过程中知悉的商业秘密负有保密义务。

第七十条 任何单位和个人均可以向民航行政机关举报涉及机场设备管理的违法行为，接到举报的部门应当及时处理。

第七十一条 发生民用航空器事故、征候以及其他有关的不安全事件或者其他运行事故，



涉及机场设备设计、生产、经营、检验、使用等原因时，制造商、经营单位、检验机构和使用单位均应当积极配合有关调查工作。

第七十二条 民航行政机关应当将涉及检验机构、制造商、经营单位的行政处罚信息，在实施处罚后的7个工作日内录入民用机场专用设备信息管理系统予以公布。

第十章 法律责任

第七十三条 制造商或者经营单位违反本规定第八条，影响在用机场设备正常使用的，由民航行政机关责令限期改正，处1万元以下罚款；逾期未改正的，处1万元以上3万元以下罚款；情节严重的，处3万元以上5万元以下罚款。

第七十四条 制造商违反本规定第九条，生产、销售、交付国家明令淘汰的机场设备的，由民航行政机关责令停止生产、销售，没收违法生产、销售、交付的机场设备；产品尚未交付的，处3万元以上10万元以下罚款；产品已交付使用尚未造成危害后果的，处10万元以上20万元以下罚款；产品已交付使用且造成危害后果的，处20万元以上30万元以下罚款；有违法所得的，没收违法所得。

第七十五条 制造商违反本规定第十二条，明知机场设备存在危及安全的同一性缺陷，未立即停止生产并召回的，由民航行政机关责令限期改正；逾期未改正的，责令停止生产，处5万元以上50万元以下罚款。

进口设备的代理机构、销售单位违反本规定第十七条，明知机场设备存在危及安全的同一性缺陷，未进行召回的，由民航行政机关责令限期改正；逾期未改正的，视危害后果处5万元以上20万元以下罚款。

第七十六条 制造商违反本规定第十三条，机场设备出厂时未随附相关技术资料 and 文件的，由民航行政机关责令限期改正；逾期未改正的，责令停止制造、销售；尚未造成危害后果的，处2万元以上10万元以下罚款；已造成危害后果的，处10万元以上20万元以下罚款；有违法所得的，没收违法所得。

第七十七条 销售单位违反本规定第十五条，未建立机场设备检查验收和销售记录制度的，由民航行政机关责令限期改正，处1万元以上3万元以下罚款；逾期未改正的，处3万元以上5万元以下罚款；情节严重的，处5万元以上10万元以下罚款。



第七十八条 经营单位违反本规定第十六条，有下列行为之一的，由民航行政机关责令其停止经营，没收违法经营的机场设备；产品尚未交付的，处3万元以上10万元以下罚款；产品已交付使用尚未造成危害后果的，处10万元以上20万元以下罚款；产品已交付使用且造成危害后果的，处20万元以上30万元以下罚款；有违法所得的，没收违法所得：

- （一）销售、出租未经检验或者检验不合格的机场设备的；
- （二）销售、出租国家明令淘汰、已经报废的机场设备的；
- （三）销售、出租未按照技术规范的要求进行维护保养的机场设备的。

机场设备制造商销售、交付未经检验或者检验不合格的机场设备的，依照前款规定处罚。

第七十九条 检验机构及其检验人员违反本规定第二十二条、第二十五条、第二十七条、第六十九条，有下列行为之一的，由中国民航局责令改正，对单位处5万元以上20万元以下罚款，对直接负责的主管人员和其他直接责任人员处5000元以上5万元以下罚款：

- （一）未按照技术规范的要求进行检验的；
- （二）出具虚假的检验结果或者检验结果严重失实的；
- （三）泄露检验过程中知悉的商业秘密的；
- （四）从事有关机场设备的生产、经营活动的；
- （五）推荐或者监制、监销机场设备的；
- （六）利用检验工作故意刁难相关单位的。

检验机构及其检验人员有前款规定的违法行为，情节严重的，由中国民航局撤销其从事机场设备合格检验的认定。

第八十条 制造商违反本规定第二十七条，经认定在设备检验过程中存在弄虚作假或者隐瞒真实情况等行为，未获得机场设备通告的，由民航行政机关处1万元以上2万元以下罚款；已获得机场设备通告的，由民航行政机关处2万元以上3万元以下罚款。

第八十一条 制造商违反本规定第三十一条，未按照有关要求对已获通告的机场设备重新申请检验的，由民航行政机关责令限期改正。



第八十二条 制造商违反本规定第四十五条，未将质量一致性重大变化情况主动报告检验机构并重新申请进行检验的，由民航行政机关责令限期改正。

第八十三条 使用单位违反本规定第五十九条，有下列行为之一的，由民航行政机关责令停止使用有关机场设备，尚未造成危害后果的，处3万元以上10万元以下罚款；已经造成危害后果的，处10万元以上20万元以下罚款；情节严重的，处20万元以上30万元以下罚款：

（一）使用未经中国民航局认定的检验机构检验合格并由中国民航局通告公布的机场设备的；

（二）使用国家明令淘汰、已经报废的机场设备的；

（三）机场设备出现故障或者发生异常情况，未对其进行全面检查、消除事故隐患，继续使用的。

第八十四条 使用单位违反本规定第六十条、第六十一条、第六十五条、第六十六条，有下列行为之一的，由民航行政机关责令限期改正，处1万元以上2万元以下罚款；逾期未改正的，处2万元以上3万元以下罚款：

（一）机场设备交付使用时，未对其设备通告、检验合格报告，以及设备出厂随附的技术文件、产品质量合格证明、安装及使用维护保养说明等相关技术资料 and 文件进行验收并作出记录的；

（二）未按照相关技术资料 and 文件编制相应的检查和维护规程的；

（三）对设备主体结构、主要部件或者操作系统进行改造升级，未获得原制造商的认可或者未经重新检验合格即继续使用的；

（四）当相关标准或者技术规范发生变更，中国民航局要求对在用机场设备限期整改时，未按照要求进行整改的；

（五）发现机场设备存在安全隐患或者设计缺陷未及时报告机场管理机构和民航地区管理局的；

（六）机场设备在运行过程中出现严重故障、民用航空器地面征候、发生运行事故或者其他与民用航空器运行有关的不安全事件，未及时报告机场管理机构和民航地区管理局的。



第八十五条 使用单位违反本规定第六十二条，未按照《运输机场运行安全管理规定》的要求对航空器地面服务设备运行情况进行年度评估的，依照《运输机场运行安全管理规定》的有关规定予以处罚。

第八十六条 使用单位违反本规定第六十一条、第六十三条，有下列行为之一的，由民航行政机关责令限期改正；逾期未改正的，责令停止使用有关机场设备，尚未造成危害后果的，处1万元以上5万元以下罚款；已造成危害后果的，处5万元以上10万元以下罚款：

（一）未按照有关要求对在用机场设备进行检查和维护，并作出记录的；

（二）未建立机场设备安全技术档案或者安全技术档案不符合要求的。

第八十七条 机场管理机构违反本规定第六十四条，未组织机场设备使用单位通过民用机场专用设备信息管理系统对本机场及驻场单位的所有在用机场设备进行登记并录入机场设备的安全技术档案信息的，由民航行政机关责令限期改正，处1万元以上2万元以下罚款；逾期未改正的，处2万元以上3万元以下罚款。

第八十八条 制造商、经营单位、检验机构或者使用单位违反本规定第六十七条，拒不接受民航行政机关依法实施的监督检查的，责令限期改正；逾期未改正的，责令停产停业整顿，处2万元以上10万元以下罚款；情节严重的，处10万元以上20万元以下罚款。

第八十九条 制造商、经营单位、检验机构或者使用单位拒绝配合民航行政机关有关调查工作，违反《中华人民共和国安全生产法》《生产安全事故报告和调查处理条例》等法律、行政法规规定的，依照有关法律、行政法规的规定予以处罚。

第九十条 制造商有本章第七十五条、第八十条、第八十一条、第八十二条规定的违法行为的，根据情节轻重及具体情况，由检验机构依法撤回有关机场设备检验合格结论，并由中国民航局对撤回的有关机场设备信息以通告的形式予以公布。

第九十一条 民航行政机关工作人员在实施机场设备安全监督管理中违反法律、行政法规和本规定的，由有关部门依法给予处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第十一章 附 则

第九十二条 本规定中下列用语的含义是：



（一）机场设备检验机构，是指经中国民航局认定，按照相关标准和技术规范的要求，依法从事机场设备检验的法人或者法人授权组织。

（二）制造商，是指生产机场设备并以其名义颁发产品合格证的企业。

（三）经营单位，是指从事销售、出租机场设备活动的法人或者其他组织。

（四）使用单位，是指不以销售、出租为目的，依法享有机场设备所有权或者使用权的法人或者其他组织。

（五）制造商产品质量一致性保证条件，是指制造商保证生产出的机场设备与检测合格的机场设备样品质量一致所应具备的条件。

（六）补充检验，是指根据相关标准或者技术规范的修改情况或者制造商对机场设备的改造情况，对机场设备样品部分结构、部件或者系统进行的局部检测，以及必要时进行的质量一致性审核。

第九十三条 以共享资源模式在机场及相关区域内使用的机场设备，其维护保养、设备登记、安全技术档案管理、设备年度评估等职责，由设备经营单位负责，并承担相应法律责任。

第九十四条 本规定自 2024 年 11 月 1 日起施行。交通运输部于 2016 年 4 月 13 日以交通运输部令 2016 年第 39 号公布、2017 年 4 月 1 日以交通运输部令 2017 年第 12 号修改的《民用机场专用设备管理规定》同时废止。



热点关注

- 交通运输部办公厅关于全面推广应用道路运输电子证照的通知
- 交通运输部办公厅关于印发《农村客货邮运营服务指南（试行）》的通知





交通运输部办公厅关于全面推广应用道路运输电子证照的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）：

为持续优化营商环境，深化道路运输行业便民利民惠民服务，推动运输服务高质量发展，现就全面推广应用道路运输电子证照（以下简称电子证照）有关工作事项通知如下。

一、高度重视全面推广应用电子证照工作

推进电子证照应用是提升政务服务水平、优化营商环境、降低道路运输行业制度性交易成本、推动交通物流降本提质增效的重要举措。各省级交通运输主管部门要高度重视，按照应办尽办、全面应用、拓展场景、强化保障的原则，全面推广应用电子证照。对新制发的道路运输证照，要全部采用电子证照；对已制发的纸质和 IC 卡证照，要结合车辆年度审验、驾驶员诚信考核、从业资格注册（或延续）以及证照补发、换发、变更等，推动换发电子证照（未到期的纸质和 IC 卡证照仍予以认可）。到 2025 年底，新制发及换发道路运输证照全部实现电子化，电子证照数据合规率和证照归集率达到 95% 以上，全面提升电子证照跨地区互信互认和共享共用水平。

二、推动电子证照在运输服务领域全面应用

各级交通运输主管部门要在综合执法查验、行业分类分级监管、公共信息核验中，实现支持电子证照查验，并在道路运输政务服务和执法监督中全面应用和认可。各省级交通运输主管部门要积极推动省级电子证照系统与跨省大件运输并联许可系统省级平台、治超联网管理信息系统省级平台、交通运输综合执法系统、高效开办道路货运企业“一件事”网上受理端口及本省份其他交通运输业务系统的数据共享与业务协同；部将加强部级电子证照系统与跨省大件运输并联许可系统、治超联网管理信息系统及部级其他有关业务信息系统的数据互通和业务协同，强化电子证照全面应用技术支撑。

三、不断拓展电子证照应用场景

各省级交通运输主管部门要积极推动与省级公安、市场监管、金融监管等部门的信息共享，推进电子证照在车辆金融、保险等方面的便捷应用，推动实现电子证照与电子营业执照、电子身份证、电子驾驶证、电子行驶证等证照信息的共享共用。要围绕市场主体在从业人员招聘、



运输合同签订、电子运单办理等环节的资质资格核验，推动电子证照在道路运输市场经营管理中广泛应用，为提升运输企业运营效率提供便利服务。

四、持续提升业务办理和服务水平

各省级交通运输主管部门要持续拓展电子证照申领渠道，依托电子证照系统、道路运政系统、省级政务服务平台和互联网道路运输便民政务服务系统等，畅通电子证照申领和激活服务路径，实现证照信息采集、照片在线处理、缺失数据补传等功能，持续改善电子证照申领服务质量。要强化省级电子证照系统运行保障，优化与道路运政系统、省级政务服务平台的衔接，强化部省数据交互，及时补传归集不成功的证照数据，确保办证便捷、制证及时。在电子证照应用环节，要大力推行信息免填报、实体证照免提交等服务，切实提升政务服务效率。部有关技术支持单位要强化部级电子证照系统服务保障能力和证照归集情况监测，切实解决在电子证照办理、应用过程中出现的响应速度慢、获取或归集不成功等问题。

五、进一步提升数据质量和安全管理水平

各省级交通运输主管部门要加强道路运政系统有关证照数据的维护，进行深度核查清理，确保存量电子证照数据准确、完整。要积极与公安等部门的沟通合作，加强机动车驾驶证准驾车型、证照有效性等数据与从业资格证数据交互比对核验，确保电子证照信息规范、可靠。要持续加强本省电子证照系统的网络安全防护，强化证照数据和公民个人信息安全保护，做好通信网络支撑保障，确保部省交互稳定高效。各省级交通运输主管部门要严格按照有关技术规范制作电子证照，着力提升证照数据质量。

六、持续加强宣传引导推广

各地交通运输主管部门要持续通过政务服务窗口宣传引导、短信提醒引导、多媒体渠道宣传、12328和12345咨询答疑引导，以及在客货运场站、高速公路服务区、司机之家、交通执法检查站张贴宣传海报等线上线下相结合的方式，加强道路运输电子证照宣传工作，引导广大道路运输经营者和从业人员申领与使用电子证照。要及时回应社会关切，让企业和群众充分了解电子证照应用场景和使用方式，提高电子证照使用率，形成电子证照推广应用良好氛围。要持续深化政务服务窗口工作人员业务培训，落实“一次性告知”，做好道路运输电子证照线上线下办理引导和服务工作。

七、切实加强组织实施保障



各地交通运输主管部门要加强组织领导，总结典型经验做法，统筹抓好电子证照全面推广应用工作，强化电子证照系统升级优化、运行维护、网络安全建设等保障。要切实维护道路运输经营者和从业人员合法权益，规范执法行为，不得以无法出示电子证照为由认定为未取得道路运输经营许可证进行行政处罚。部将按年度开展电子证照运行服务评价工作，并视情开展工作调度，提升电子证全面推广应用成效。

交通运输部办公厅

2024年7月27日

抄送：交通运输部公路科学研究院、中国交通通信信息中心。



交通运输部办公厅关于印发《农村客货邮运营服务指南（试行）》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）：

为贯彻落实党中央、国务院关于全面推进乡村振兴的部署要求，深入推进农村客运、货运物流、邮政快递（以下简称农村客货邮）融合发展，规范农村客货邮运营服务，提升服务质量，我部组织制定了《农村客货邮运营服务指南（试行）》，现印发给你们，请结合实际抓好落实。

交通运输部办公厅

2024年8月12日

（此件公开发布）

农村客货邮运营服务指南（试行）

第一章 总则

第一条 为贯彻落实党中央、国务院决策部署，深入推进农村客货邮融合发展，规范服务行为，提升服务质量，依据道路客运、道路货运、邮政快递等领域有关规定，制定本指南。

第二条 农村客货邮运营服务指统筹利用农村客运、货运物流、邮政快递等领域基础设施、运输线路、运营信息资源，创新农村运输服务，更好满足农村群众出行、货运物流、邮件快件寄递需求的服务模式。

第三条 农村客货邮运营服务经营者（以下简称农村客货邮经营者）包括参与农村客货邮运营服务的农村客运企业、货运物流企业、邮政快递企业、站点运营单位等。鼓励在县级行政区域内，明确具备本地资源整合能力、能够协调农村客货邮运营所需资源的经营者作为牵头单位，合理设置投入和利益分配机制，统筹推进农村客货邮融合工作。

第四条 鼓励交通运输主管部门与工业和信息化、民政、农业农村、商务、市场监管、体育、烟草、邮政管理、供销合作社等部门沟通协作，支持农村客货邮经营者拓展经营范围，增强农村客货邮运营服务可持续发展能力。

第五条 鼓励农村客货邮经营者结合当地交通运输、邮政、产业、民俗、文化等地方特色，打造标识性强、易于推广的农村客货邮运营服务品牌，规范和促进农村客货邮发展。



第二章 运营基础

第六条 农村客货邮经营者具备与开展农村客货邮业务相适应的场所及人员，配置与业务流程相匹配的设施设备。

第七条 农村客货邮经营者应建立健全管理制度，规范生产经营行为，加强运营管理、人员管理、车辆管理、作业管理、安全管理等，保障服务质量。

第八条 农村客货邮运营服务从业人员应熟悉相应岗位操作流程，具备与相关业务适应的安全知识、操作技能和服务能力，积极参加知识技能培训。

第九条 鼓励具备条件的农村客货邮经营者建立运营服务信息系统，实现农村客运、货运物流、邮政快递等数据共享共用、信息跟踪查询、安全管理等功能。

第十条 鼓励农村客货邮运营牵头单位与其他农村客货邮经营者签订合作协议，明确各方职责、权利和义务。合作协议宜包括服务内容、服务要求、利益分配方式、违约责任、服务投诉处理等。

第三章 站点设置

第十一条 各地交通运输主管部门应坚持统筹规划、资源集约的原则，合理确定农村客货邮服务站点（以下简称客货邮站点）的位置、数量、规模和功能。客货邮站点选址应综合考虑客流、物流需求，符合当地国土空间总体规划和交通规划，具备良好的交通条件。

第十二条 鼓励优先利用县级汽车客运站、邮政快递分拨中心、货运场站、物流园区等设施，通过功能拓展或改造提升等方式，打造县级客货邮站点，建设县级共同配送中心，实现统一仓储、统一分拣、统一配送。

鼓励优先利用或改造提升乡镇汽车客运站、公路养护站、邮政支局所、供销服务站等，打造乡镇客货邮站点，提供客运、货运、邮政快递等综合服务。

鼓励依托村民服务中心、邮政村级综合便民服务站、乡村商超、电商服务站、供销服务点等，打造村级客货邮站点，提供综合便民服务。

第十三条 县级客货邮站点宜设置相互独立的客运服务区、货物集散区、邮件快件处理区和车辆停放区，鼓励拓展农产品展销、旅游、电商直播、汽车充电、汽车维修等服务功能。



乡镇、村级客货邮站点宜设置客运服务区、邮件快件处理区，结合实际需要鼓励设置货物集散区、车辆停放区、农产品展销区，以及拓展汽车充电、直播电商、政务服务、金融缴费等便民服务功能。

客货邮站点应合理设计旅客进出、货物集散、邮件快件处理等流线，确保衔接顺畅、互不干扰。

第十四条 鼓励客货邮站点配备与服务功能相适应的候车、安检、货物和邮件快件处理等设备。

鼓励县级客货邮站点配备自动化分拣设备，可根据需要设置农产品展销、旅游咨询、电商直播、汽车充电、汽车维修等设备。

鼓励乡镇和村级客货邮站点配备货架、智能扫描终端、智能交接箱、智能快件箱等设备，可根据需要设置农产品展销、政务服务、综合便民服务、汽车充电等设备。

第四章 运营线路

第十五条 鼓励在邮政快递服务需求相对较小且多为小件、散件的地区，通过农村客运车辆代运邮件快件。

鼓励在农村货运物流、邮政快递服务需求相对较大或多为大件的地区，发展货运班车模式。

第十六条 农村客货邮经营者可结合农村群众出行需求、邮件快件运输需要等，合理优化运营线路、调整停靠站点。

第十七条 通过农村客运车辆代运邮件快件的运营线路应充分保障旅客便捷乘车需要。鼓励采用在车辆停靠站点设置交接箱、邮件快件到达前预通知等手段，避免因邮件快件装卸作业大幅延长旅客等待时间。

第五章 运营车辆

第十八条 农村客货邮经营者可根据实际运营需要，选用配备行李舱或车内物品存放区的农村客运车辆代运邮件快件。鼓励选用符合农村客货邮融合发展适配车辆选型技术要求的车型。



第十九条 农村客货邮经营者使用农村客运车辆代运邮件快件时，应符合《道路客运车辆禁止、限制携带和托运物品目录》《客运班车行李舱载货运输规范》等规定，行李舱和车内物品存放区装载物品质量不应超过最大允许载质量。不得在车内物品存放区和行李舱载运旅客。

第二十条 农村客货邮经营者利用行李舱或车内物品存放区代运邮件快件时，鼓励使用标准化的物流周转袋（箱），提高装卸运输效率。

第二十一条 农村客货邮经营者应加强车辆技术管理，做好车辆设施设备检查维护，保持车辆卫生整洁，确保车辆技术状况良好。

第六章 作业流程

第二十二条 鼓励乡镇、村级客货邮站点运营单位为寄件人提供必要的用品用具，协助寄件人完成下单操作，告知寄件人遵守禁止寄递和限制寄递物品等有关规定。鼓励县级客货邮站点经营者利用自动化分拣设备提高邮件快件等分拣效率。

第二十三条 乡镇、村级客货邮站点运营单位应落实实名收寄和收寄验视等制度要求，具体操作符合邮件快件实名收寄验视操作相关规定。

第二十四条 乡镇、村级客货邮站点运营单位应按规定对收寄的邮件快件进行捆扎或包装。需冷链寄递的快件，宜选用符合规定的冷链快递保温箱等设备进行运输。

第二十五条 农村客货邮经营者在装卸邮件快件时，应认真核对邮件快件数量或物流周转袋（箱）数量、班次和运送目的地等信息，在确保安全的前提下，快速完成装卸作业。邮件快件装载时，应采取固定措施，防止滚动滑动。

第二十六条 农村客货邮车辆驾驶员应平稳驾驶，停靠途中检查行李舱和舱门锁定装置，发现隐患及时排除。不得在客货邮站点以外装载邮件快件。在停靠点装卸作业时，应选择安全的地带停靠，不得影响其他车辆通行。

第二十七条 农村客货邮经营者在交接邮件快件时，应检查邮件快件包装或物流周转袋（箱）是否完整、数量是否相符。村级客货邮站点经营者应及时投递或通知收件人领取邮件快件。

第七章 安全管理



第二十八条 农村客货邮经营者应严格落实安全生产主体责任，建立健全并严格落实安全生产管理制度，加强人员、车辆、设备、场地、信息安全等管理，加强安全隐患排查治理，保障运营安全。

第二十九条 客货邮站点运营单位，应按照《道路客运车辆禁止、限制携带和托运物品目录》《禁止寄递物品指导目录》等规定，开展农村客货邮运营服务，在经营场所显著位置公布目录并履行告知义务。

第三十条 鼓励农村客货邮运营车辆装备覆盖驾驶区、旅客区、行李舱和车内物品存放区的视频监控装置，加强车辆运行监控。

第三十一条 农村客货邮经营者应加强突发事件处置培训和实操演练，及时采取有效措施做好突发事件应对处置，有效减少人员伤亡和财产损失。

第八章 服务监督

第三十二条 农村客货邮经营者要遵循公平、合法、诚实、信用的原则，制定公开透明的运营服务标准，依法依规确定服务项目和计费规则。不得对邮件快件取件进行违规二次收费。

第三十三条 在运营服务过程中，邮件快件发生延误、丢失、损毁等情况时，农村客货邮经营者可根据协议约定等妥善处理。

第三十四条 农村客货邮经营者应公布服务投诉方式，妥善处理投诉并及时反馈处理结果。无法有效处理的，应及时与投诉方进行沟通。鼓励农村客货邮经营者定期梳理、总结服务质量问题，提出改进措施，提升服务质量。

第三十五条 交通运输主管部门积极会同有关部门加强农村客货邮运营情况监测，对农村客货邮经营者运营服务情况进行检查，督促农村客货邮经营者提升服务质量。

第九章 附则

第三十六条 本指南自2024年11月1日起实施。

抄送：部政策研究室、综合规划司、公路局、运输服务司、安全与质量监督管理司，国家邮政局市场监管司，交通运输部科学研究院、公路科学研究院，中央纪委国家监委驻交通运输部纪检监察组。



行业动态

- 国家邮政局公布 2024 年 7 月邮政行业运行情况
- 外卖限速新规让骑手面临两难困境





国家邮政局公布 2024 年 7 月邮政行业运行情况

7 月份, 邮政行业寄递业务量完成 158.0 亿件, 同比增长 20.1%。其中, 快递业务量完成 142.6 亿件, 同比增长 22.2%。

7 月份, 邮政行业业务收入完成 1334.4 亿元, 同比增长 11.7%。其中, 快递业务收入完成 1107.7 亿元, 同比增长 14.1%。

1-7 月, 邮政行业寄递业务量累计完成 1052.3 亿件, 同比增长 20.4%。其中, 快递业务量累计完成 944.2 亿件（注 1），同比增长 23.0%（按可比口径计算, 下同）。

1-7 月, 同城快递业务量累计完成 86.9 亿件, 同比增长 19.7%; 异地快递业务量累计完成 837.5 亿件, 同比增长 23.3%; 国际/港澳台快递业务量累计完成 19.8 亿件, 同比增长 22.7%。

图1 邮政行业寄递业务量

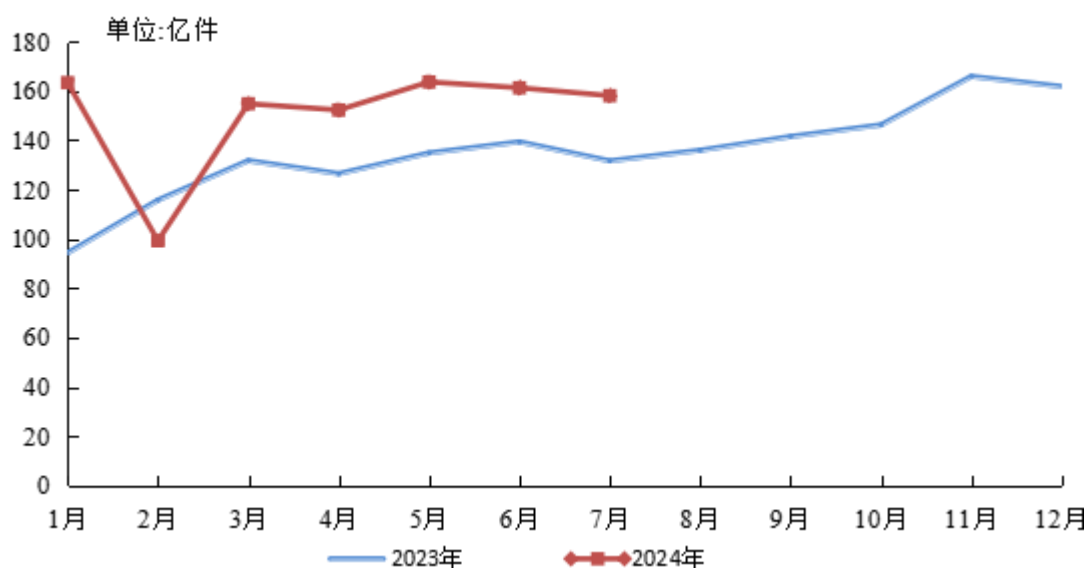
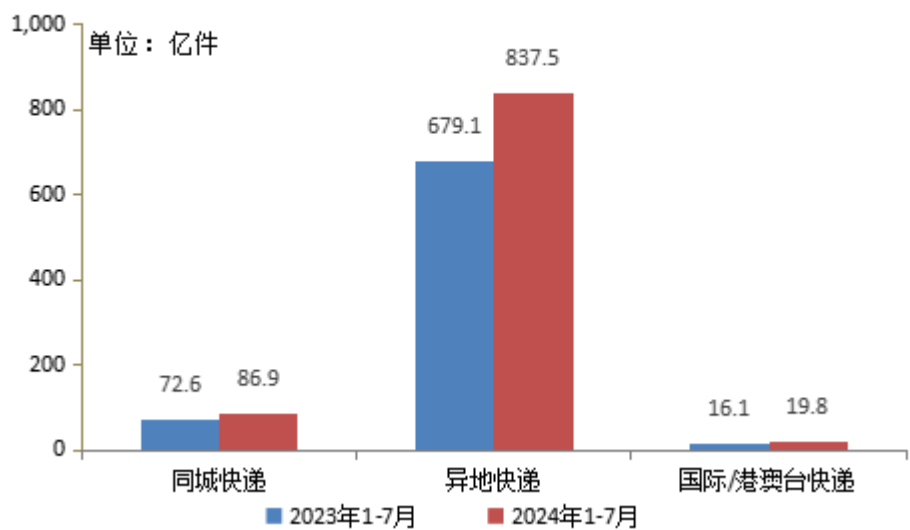




图2 分专业快递业务量比较



1-7 月，邮政行业业务收入（不包括邮政储蓄银行直接营业收入）累计完成 9398.0 亿元，同比增长 10.8%。其中，快递业务收入累计完成 7637.8 亿元，同比增长 15.0%。

1-7 月，同城、异地、国际/港澳台快递业务量分别占全部快递业务量的 9.2%、88.7%和 2.1%。与去年同期相比，同城快递业务量的比重下降 0.3 个百分点，异地快递业务量的比重上升 0.3 个百分点，国际/港澳台业务量的比重基本持平。

图3 快递业务量结构



1-7 月，东、中、西部地区快递业务量比重分别为 72.9%、18.5%和 8.6%，业务收入比重分别为 74.8%、15.0%和 10.2%。与去年同期相比，东部地区快递业务量比重下降 2.2 个百分点，快递业务收入比重下降 1.3 个百分点；中部地区快递业务量比重上升 1.3 个百分点，快递业务收入比重上升 0.7 个百分点；西部地区快递业务量比重上升 0.9 个百分点，快递业务收入比重上升 0.6 个百分点。



图4-1 地区快递业务量结构

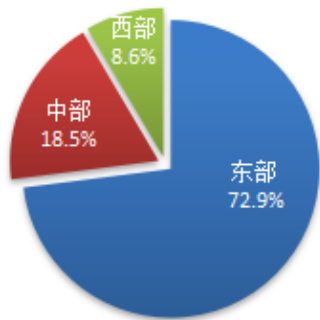
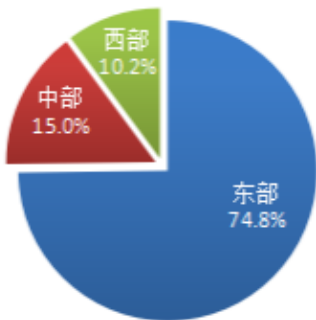


图4-2 地区快递业务收入结构



1-7 月，快递与包裹服务品牌集中度指数 CR8 为 85.2，较 1-6 月下降 0.1。

备注：

- 1.部分邮政快递企业调整快递业务口径，快递业务同比增速按可比口径计算。
- 2.部分数据因四舍五入的原因，存在着与分项合计不等的情况。

全国邮政行业发展情况表

指标名称	单位	7 月份		比去年同期增长（%）	
		累计	当月	累计	当月
一、邮政行业寄递业务量	万件	10522812.7	1580404.0	20.4	20.1
1、快递业务	万件	9441821.8	1425623.5	23.0	22.2
其中：同城	万件	868973.7	126878.0	19.7	15.1
异地	万件	8374943.4	1265656.1	23.3	22.7
国际/港澳台	万件	197904.7	33089.5	22.7	32.3
2、邮政普遍服务业务	万件	1080990.8	154780.5	2.1	3.2
二、邮政行业业务收入	亿元	9398.0	1334.4	10.8	11.7
1、快递业务	亿元	7637.8	1107.7	15.0	14.1



2、邮政普遍服务业务	亿元	72.4	8.9	-1.9	-1.8
------------	----	------	-----	------	------

注：1.部分邮政快递企业调整快递业务口径，快递业务同比增速按可比口径计算，下同。
2.邮政行业业务收入中未包括邮政储蓄银行直接营业收入。

分省快递业务量和业务收入情况表

单位	快递业务量 （万件）	同比增长 （%）	快递业务收入 （万元）	同比增长 （%）
全国	9441821.8	23.0	76377662.1	15.0
北京	152019.0	14.2	1785963.2	2.8
天津	101603.7	30.4	1023430.3	21.8
河北	491181.8	31.1	3110923.7	22.2
山西	79100.8	26.3	726850.0	18.9
内蒙古	29260.7	44.8	424045.7	22.5
辽宁	156074.2	24.1	1327262.4	20.0
吉林	52679.5	20.4	530483.0	14.7
黑龙江	67890.7	27.3	679252.7	15.7
上海	262690.9	29.9	13135486.2	19.9
江苏	745266.5	19.2	5582140.4	10.1
浙江	1749886.9	13.3	7949733.9	7.2
安徽	335751.6	25.8	1796604.0	17.6
福建	342662.8	17.0	2414300.7	11.4
江西	177050.8	35.6	1270034.3	26.7



山东	510903.1	25.9	3481436.9	18.3
河南	478054.6	39.0	2927777.0	24.8
湖北	305581.4	35.1	2091458.2	22.4
湖南	250571.1	28.9	1458912.7	16.5
广东	2355668.5	19.6	17035928.1	9.7
广西	108055.7	40.1	918075.9	23.1
海南	16392.0	16.8	261280.2	11.0
重庆	111682.5	40.1	899709.6	20.6
四川	252964.9	32.6	2098583.7	18.4
贵州	50220.6	38.9	603699.5	25.1
云南	75062.3	29.6	734578.1	18.4
西藏	1626.1	30.3	44953.4	35.2
陕西	123183.5	45.5	1100735.8	29.0
甘肃	23411.4	52.5	367699.2	29.9
青海	3621.5	22.4	84483.2	18.2
宁夏	9183.9	32.5	124994.1	18.9
新疆	22518.8	35.3	386846.0	18.7

快递业务量前 50 位城市情况表

排名	城市	快递业务量 （万件）	排名	城市	快递业务量 （万件）
----	----	---------------	----	----	---------------



1	金华（义乌）市	950612.3	26	绍兴市	90164.2
2	广州市	780177.3	27	廊坊市	90010.0
3	深圳市	423097.8	28	嘉兴市	85671.3
4	上海市	262690.9	29	中山市	77855.0
5	揭阳市	251830.6	30	南通市	76732.5
6	东莞市	237500.6	31	西安市	74016.5
7	杭州市	222352.3	32	南京市	72619.0
8	汕头市	221331.0	33	青岛市	70485.4
9	苏州市	192363.8	34	商丘市	67580.2
10	泉州市	157263.6	35	沈阳市	66365.4
11	成都市	156357.6	36	宿迁市	64537.3
12	北京市	152019.0	37	邢台市	61357.9
13	长沙市	150079.2	38	南昌市	60676.6
14	武汉市	136093.2	39	徐州市	57471.5
15	郑州市	134797.3	40	济南市	56972.8
16	温州市	131352.8	41	无锡市	55750.4
17	佛山市	129697.2	42	潮州市	55663.3
18	临沂市	124072.8	43	南宁市	50816.1
19	保定市	115524.3	44	昆明市	47783.3
20	石家庄市	115291.1	45	惠州市	46890.0



21	重庆市	111682.5	46	亳州市	45606.5
22	宁波市	102681.1	47	连云港市	45535.6
23	天津市	101603.7	48	湖州市	45492.5
24	合肥市	96767.6	49	厦门市	44813.9
25	台州市	91570.0	50	潍坊市	44390.9

快递业务收入前 50 位城市情况表

排名	城市	快递业务收入 （万元）	排名	城市	快递业务收入 （万元）
1	上海市	13135486.2	26	合肥市	618631.0
2	广州市	5437460.0	27	青岛市	614104.5
3	深圳市	3693525.0	28	无锡市	596917.4
4	金华（义乌）市	2306660.8	29	沈阳市	590250.7
5	杭州市	2066976.3	30	济南市	578330.9
6	东莞市	1955580.7	31	中山市	575730.8
7	北京市	1785963.2	32	南昌市	544565.0
8	苏州市	1668719.8	33	廊坊市	540434.1
9	佛山市	1321106.1	34	厦门市	539337.3
10	成都市	1257165.7	35	临沂市	514522.1
11	揭阳市	1174857.3	36	南通市	485755.7
12	武汉市	1139589.4	37	福州市	434940.2



13	郑州市	1113764.3	38	台州市	434719.7
14	汕头市	1104335.9	39	南宁市	416478.6
15	天津市	1023430.3	40	常州市	414475.4
16	重庆市	899709.6	41	惠州市	398127.5
17	宁波市	877936.4	42	哈尔滨市	394644.4
18	泉州市	840472.1	43	昆明市	390231.6
19	长沙市	840153.1	44	绍兴市	380550.4
20	温州市	725518.6	45	徐州市	331978.1
21	嘉兴市	716707.1	46	长春市	319553.9
22	保定市	712284.9	47	商丘市	302819.2
23	西安市	689692.0	48	潍坊市	288070.6
24	南京市	643776.3	49	沧州市	281149.8
25	石家庄市	633397.4	50	邢台市	280594.7



外卖限速新规让骑手面临两难困境

【转自中国物流与采购杂志微信公众号 2024年8月17日9时发布，撰文：吴茜】

近期，多地对于配送骑手行驶电动自行车的速度发布了规定。7月，广州市场监管局会同有关部门深入开展电动自行车安全隐患全链条整治行动，对一周内有3次以上违章行为的外卖骑手实施全行业停单一天以上限制；在一个周期（3个月）内违章次数超过10次的骑手，或将列入黑名单，实行全行业永久禁业。不仅广州，近期，淄博、青岛、珠海等地区也对外卖骑手的骑行服务推出了相关规定。“（对外卖骑手限速及处罚的）新规会减少安全隐患，保护骑手和交通行人的安全利益。”8月4日，北京工商大学商业经济研究所所长洪涛在接受《中国物流与采购》杂志记者采访时表示。但硬币的另一面是会降低外卖配送时效，造成外卖骑手在单票收入不变的情况下收入缩水。因此，强化外卖配送交通安全管理，需要考虑交通安全、骑手收入、用户体验、平台可持续发展等多方利益，探索兼顾各方诉求的综合解决方案。

01 不超速就超时

“家门口的小吃街附近，一到饭点，路口就会变得十分拥堵，骑车乱窜的骑手确实非常危险，需要制定规则加强整顿。”8月9日，北京市丰台区的刘女士在接受《中国物流与采购》杂志记者采访时表示，在路上遇到擦身而过的骑手，十分危险，对外卖骑手进行限制很有必要。不过，刘女士也不无担心地表示，如果骑手真的能够严格按照电动车限速标准行驶，那是不是意味着送餐效率降低，等待外卖时间变长？

刘女士们对外卖配送时效降低的担心落到骑手身上可能是投诉记录和罚款。“以 25km/h 的速度送单，稍微远一点的距离基本都要超时扣钱，我们不可能贴钱送外卖。倘若因为超时顾客给了差评，还可能受到数百元的罚款。”8月9日，北京市房山区的外卖骑手刘师傅在接受《中国物流与采购》杂志记者采访时表示，骑手送餐的过程中未必一路通畅，时常会遇到小区不允许进电动车、要爬多层楼梯等需额外付出时间、体力的特殊情况。

洪涛表示，据调查，目前站点所有骑手都使用电动自行车送货，平均速度在 45km/h～50km/h。如果将其速度限制在按照最高速度 25km/h 内，其“快速送达”的首要特征就难以实现，如果增加即时配送点的密度，又会增加成本，从而影响即时配送新业态的发展。受平台规则影响，外卖骑手一直面临“不超速就超时”的两难选择。高峰期，有的骑手能一下被派十几单。如果其中有一个商家出餐慢，那后面肯定有订单要超时。为了赶时间，外卖骑手在配送作业时违



规骑行的情况确实十分普遍。这是导致近年来与电动自行车有关的交通事故呈上升趋势的重要原因。数据显示，涉及电动自行车的交通事故，2023年比2022年上升63%，今年仍有继续上升的态势。诸如非法改装、逆行、闯红灯、不按车道行驶、横冲直撞，是造成交通事故的主要诱因。6月29日，上海市公安局交警总队发布《2024年6月17日至6月23日本市快递外卖行业交通违法和交通事故情况》。其中，饿了么和美团违法总数位居前两名，均超5000起。根据上海公安交警部门此前发布的全市快递外卖行业交通违法和交通事故情况，6月3日~6月23日三周时间，饿了么和美团交通违法总数分别超1.4万起。“上述规定如果真的后续推广到其他城市，在单价不变的情况下只能考驾照用摩托车送单，25公里的最高时速确实太慢，平台给的时间也短，遇到商家卡餐那就真没办法了。”有的外卖骑手甚至还表示，改用摩托车将大大提高送单成本。“换了摩托车油钱可能一个月需要花费1000元左右，目前使用的电瓶车以换租电池为主，月租一个月才100多元。”

02 亟需多方协同

事实上，广州出台的新规不只约束外卖骑手，还要求平台企业按照最高速度25公里/小时守法行驶可完成配送任务的标准，设定配送时限、路线。同时明确提出，不得将“最严算法”作为考核要求，通过“算法取中”等方式，合理确定订单数量、准时率、在线率等考核要素，根据实际情况适当放宽配送时限。淄博的《关于规范电动自行车线上经营和即时配送企业安全使用的告知书》、青岛的《关于规范线上经营和即时配送企业安全使用电动自行车的告知书》也对平台企业做出了类似的要求。但据媒体报道，广州市的多位骑手表示，尚未收到延长配送时限的通知。多地对外卖骑手限速25km/h规定的依据来自电动自行车国际。2018年出台了《电动自行车通用技术条件（GB17761-2018）》（2019年实施）国家强制性标准。在现行国标下，电动自行车的最高设计车速为25km/h，整车质量(含电池)不超过55kg。这样的参数设定，一度引发不少车主的吐槽，认为速度慢、续航短，难以满足日常出行需求。“既然是国家强制性的标准，那么就应该贯彻执行，在标准的基础上探索即时配送发展的规则、规程、运行。”只是，洪涛也认为，“各个城市具有不同的特点，超大型城市、特大型城市、大型城市、中型城市、小城市，可以有不同的标准和要求，不需要一个标准。否则，不符合实际情况，从而影响到即时配送业务的发展。”洪涛指出，即时配送是一种新的业态，适应了新时代新消费的升级和发展，因此，针对其在发展过程中的问题，应采取审慎兼容的发展态度，不要过早地出台一些限制性政策，“让子弹飞一飞”，从而认真地调查研究，然后提出具有针对性的政策。他强调，政



策出台切忌搞“一刀切”，要探索具有中国特色的即时配送模式创新。“市民希望出行安全，骑手希望收入稳定，商家希望订单增加，平台希望提高效益，消费者希望用户体验增强。这些都代表了不同主体的核心利益。”中国劳动关系学院社会工作学院教师、教职工党支部书记董彦峰提出，在骑手“不超速就超时”的困境面前，应重视新规与各种制度安排的相互融合，尽量避免相关部门惩戒制度与平台激励机制等相互冲突，并且要重视不同利益相关者需求的平衡。艾媒咨询 CEO 兼首席分析师张毅同样表示，新规对于外卖骑手具有一定的震慑作用，从治理的角度来说，也实实在在走出了一步。但是规定的落地需要交通管理部门、市场监督管理部门以及多个平台的共同努力才能够实现，“这是接下来需要聚焦的地方”。

“为了更好地满足用户需求和提升用户体验，平台可以从以下几个方面入手优化。”洪涛表示，一是**技术创新**。通过采用 AI 等数字化、智能化的配送系统和路线规划算法，提高配送效率和准确性。二是**加快和加强人员培训**。加强对配送员的培训，提高他们的专业素质和服务意识，提供更好的配送服务。三是**加强服务质量监控**。充分利用现代科技和必要的管理手段，建立完善的客户服务监控机制，及时处理用户的投诉和问题，提供高质量的售后服务。四是**与商家合作**。与电商平台和商家建立紧密的合作关系，优化物流配送流程，提高配送效率和准确性。五是**网点布局优化**。根据用户需求和订单分布情况，合理布局配送网点，提高配送覆盖率和速度。（本文刊登于《中国物流与采购》杂志 2024 年第 16 期）



典型案例

- 【以案释法】外卖骑手认定劳动关系从属性标准的司法审查
- 【以案释法】快递寄丢毕业证只赔 36 元？法院判了





王某诉上海屹某信息技术有限公司确认劳动关系纠纷案

——外卖骑手认定劳动关系从属性标准的司法审查

裁判要旨

平台经济催生的新业态用工模式中，从业者与用工主体之间是否存在劳动关系，应根据双方实际履行的权利义务内容予以认定。本案裁判明确从业者注册为个体工商户，并不丧失其作为劳动者的主体资格。从业者提供的证据能初步证明其向用工主体提供劳动并获取报酬的，用工主体作为劳务接受方应就双方之间系其他法律关系承担举证责任。从业者与用工主体之间实际履行的权利义务内容存在人身从属性、组织从属性以及经济从属性等劳动关系特征的，应予以确认劳动关系。

基本案情

原告（上诉人）王某诉称：王某于2021年5月18日进入上海屹某信息技术有限公司（以下简称屹某公司）工作，担任某平台专送员一职，双方未签订劳动合同，但实际工作过程中，需要接受屹某公司管理，需要每天早上九点半在漕溪北路某处开早会，平时向站长郭某某汇报工作和请假。王某认为其工作过程中接受屹某公司的管理，双方存在劳动关系，屹某公司为了规避劳动关系，以发工资需要为名义让王某签署相关转包协议，王某实际并不知晓内容。请求法院判令：确认2021年5月19日至2021年6月30日期间屹某公司与王某之间存在劳动关系。

被告（被上诉人）屹某公司辩称：屹某公司与王某之间不存在劳动关系，仅为合作关系。屹某公司与好某公司签署了“好某”平台服务协议，约定屹某公司将业务发包给好某公司，好某公司承接业务后发包给具备经营资质的商事主体（企业或个体工商户等）。王某于2021年6月3日注册了个体工商户，有个体工商户执照且与好某公司签订了《项目转包协议》，协议约定，双方均明晰双方系独立的民事承包合作关系。王某2021年5月的项目服务费由好某公司支付。后因屹某公司与好某公司合作到期，屹某公司与海某公司于2021年7月15日签署现代服务委托合同，约定屹某公司将相关信息表单及款项交付给海某公司，由海某公司提供服务。王某2021年6月的项目服务费由海某公司支付。王某与屹某公司仅为合作关系，王某跑单费用均由好某公司、海某公司支付，与屹某公司不存在劳动关系。现双方单量服务费已结清，合作关系已解除，双方之间不存在劳务和经济纠纷。



法院经审理查明：王某于2021年6月4日注册个体工商户，名称为昆山市玉山镇贰贰叁贰零肆肆号好某商务服务工作室，经营者：王某。该个体工商户与好某公司签有项目转包协议。

2021年8月2日，王某向上海市徐汇区劳动人事争议仲裁委员会申请仲裁，要求确认王某与屹某公司于2021年5月19日至2021年6月30日期间存在劳动关系。2021年9月15日，该仲裁委员会作出裁决：对王某的请求不予支持。王某不服裁决，提起本案诉讼。

二审庭审中，王某陈述其在屹某公司徐家汇站点做骑手，站长是郭某某，平时向站长汇报工作和请假，其在该站点看到挂着屹某公司的营业执照，所以主张和屹某公司存在劳动关系；其并未和屹某公司签订过合作协议或劳动协议，只签过租车协议，住宿费、车辆租赁费都是要从跑单的费用中扣除的；每天早晨九点半在漕溪北路某处开早会，然后就各自接单跑单，一天必须跑8小时以上才能下线，不足8小时下线会被罚款，下线了就回公司宿舍休息；其跑单到2021年6月16日受伤那天，每月工资是屹某公司制作的，发放主体其看到是某平台，屹某公司为其购买过保险。

屹某公司表示，其公司为某平台加盟商，承接某平台上海部分区域的专送业务；其公司将业务发包给好某公司是为了节约经营成本，提高效率；屹某公司审批骑手领用物资、住宿申请是作为某平台加盟商提供的基础服务，领用物资是基于某平台对骑手的着装要求，住宿是为无居所的骑手提供便利；2021年6月16日是王某最后一天跑单日期。

屹某公司另在二审中陈述，确认站长郭某某和区域经理车某的身份，该二人对于王某提交的申请审批同意，该二人是屹某公司的员工；站长郭某某负责对站点的骑手进行管理，不去上班需要向站长请假；骑手的费用是由屹某公司制作的，但发放是好某公司或海某公司发放，屹某公司与好某公司、海某公司是合作关系，和劳动者也是合作关系；屹某公司为王某购买过雇主责任险。

王某在一审提供的微信聊天记录显示，2021年5月28日郭某某在培训群表示“八点半收工来站点培训，时间安排好”，6月9日郭某某“晚上8:30站点集合，车不要放在小区里面了...吃好饭了来”“今天跟大家来电技能提升，希望你们用心去听”。6月7日，王某向组长表示，“领导，今天早上早会请个假，起得早了，接了一单，准备去送”，组长：“好，搞慢点不慌”。“钉钉或好某未弄人员”群显示，6月4日郭某某：“你们这个抓紧时间弄啊，



没弄的到站点来搞啊，告诉你们怎么搞，不搞到了会影响发工资这些东西”，王某于当日下午回复已完成，郭某某表示“你们最好弄了之后到站里来，我来检查一下啊，路过站点的时候到站点来，我给你们检查一下这个，到时候会影响到你们发工资的啊，很重要”。6月17日王某受伤次日，王某向组长询问“工作单位地址怎么填”，对方回复“上海屹某徐家汇某平台外卖站”以及具体地址。

裁判结果

上海市徐汇区人民法院于2022年5月25日作出（2021）沪0104民初32702号民事判决：驳回王某的全部诉讼请求。

王某向上海市第一中级人民法院提出上诉。上海市第一中级人民法院于2022年12月30日作出（2022）沪01民终10322号民事判决：一、撤销上海市徐汇区人民法院（2021）沪0104民初32702号民事判决；二、确认王某与上海屹某信息技术有限公司于2021年5月19日至2021年6月16日期间存在劳动关系。

裁判理由

法院生效裁判认为：对于新就业形态中企业与劳动者间的法律关系，应根据双方之间的实际权利义务内容予以认定，以依法保护企业与劳动者的合法权益。本案中，第一，王某于2021年5月至屹某公司所在站点从事某平台骑手工作，通过某平台APP接单并从事外卖配送服务，屹某公司自述其公司承接某平台上海部分区域的专送业务，故王某的工作内容属于屹某公司的主营业务范畴。第二，王某提供的钉钉申请及审批、微信聊天记录等，可以反映屹某公司站长郭某某等人对王某的物资领用、宿舍入住、健康证补贴申请等进行审批，王某需根据站长指示参加早会、培训，屹某公司确认站长郭某某负责对站点的骑手进行管理，不去上班需要向站长请假，故可以认定王某需要服从屹某公司的管理。第三，王某的收入虽然由案外公司发放，但费用明细由屹某公司制作。屹某公司将骑手信息表单及相关款项交付予好某公司或海某公司，再由好某公司或海某公司发放给骑手。故报酬的制作以及钱款来源均与屹某公司密切相关。第四，王某虽与好某公司签有项目转包协议，但根据“钉钉或好某未弄人员”微信群聊内容，可以看出办理“好某”相关手续系根据屹某公司安排的工资发放形式。王某于2021年6月4日注册为个体工商户，时间上与微信群中站长的催促办理完全匹配。此外，王某虽然注册成了个体工商户，但其明显不是在从事工



商业经营，而是在根据公司的指令提供劳动，并通过劳动获得报酬。综上，王某与屹某公司之间符合劳动关系的法律特征，判决双方于2021年5月19日至2021年6月16日期间存在劳动关系。

案例注解

外卖骑手又称为外卖配送员，系指通过平台公司接单，提供外卖配送服务并获取报酬的新业态从业者。在未签订书面劳动合同的情况下，外卖骑手与用工主体之间是否存在劳动关系往往需要结合个案情况进行具体分析，在实务中一直存在较大争议。本案涉及的争议焦点为：在外卖骑手注册为个体工商户，并以个体工商户名义签订合作协议的情况下，外卖骑手与用工主体之间是否存在劳动关系。

一、劳动关系的认定标准

劳动关系是双方当事人通过合意由劳动者一方提供劳动、用人单位一方给付报酬所形成的具有经济和人身从属性的权利义务关系。就劳动关系理论的发展历程而言，传统劳动关系的构建是以雇佣身份的确认来定义劳资双方的权利义务，其区别于一般雇佣关系的特征在于雇主对雇员的“控制”以及雇员对雇主的从属性。劳动法理论一般认为，从属性导致劳资失衡以及雇员权利受不公正侵害现象的产生，为了矫正民法雇佣契约的平等原则，实现劳资关系的实质平衡，需要将具有从属性的雇佣关系纳入劳动法的保护范围。正是由于劳动法对劳动者实施的保护标准往往高于一般民事法律关系，而劳动关系项下的权利义务又同承包、承揽等民事法律关系具有相似性，实践中存在用人单位通过隐蔽雇佣的方式来推脱劳动法上的责任，对此往往需要揭开表象的民事法律关系，对双方实际履行的权利义务关系进行认定。司法实践中，人民法院一般依照原劳动和社会保障部于2005年发布的《关于确立劳动关系有关事项的通知》（以下简称《通知》）第一条的规定，用人单位招用劳动者未订立书面劳动合同，一般认为同时具备以下三种情形的，则劳动关系成立：（一）用人单位和劳动者符合法律、法规规定的主体资格；（二）用人单位依法制定的各项劳动规章制度适用于劳动者，劳动者受用人单位的劳动管理，从事用人单位安排的有报酬的劳动；（三）劳动者提供的劳动是用人单位业务的组成部分。根据该规定，认定劳动关系的标准应包括以下两个方面：

一是适格主体。鉴于劳动关系本身特点，建立劳动关系的主体只能是劳动者和用人单



位，即排除个人雇佣之情形，将自然人作为劳动法上之雇主，将使目前尚未成熟的劳动法理论更加难以应付，本文在此不作展开讨论。劳动者的适格主体为超过法定最低年龄限制的自然人，参加劳动的条件符合法律规定；用人单位的适格主体应经过登记，合法成立，具有独立民事主体资格。《劳动合同法》将用人单位的范畴框定为我国境内的企业、个体经济组织、民办非企业单位等组织。因此，建立劳动关系的主体适格，必须还具有合法性。如公司处于筹备阶段，或者公司不是合法成立，产生的后果是非法用工，外国公司则必须通过外服公司才能雇佣劳动者。值得注意的是，劳动者的主体资格与其他主体资格存在共存的情况，应根据实际履行权利义务的情况进行判断。例如本案王某虽注册为个体工商户，但其并未实施经营行为，不能仅以王某注册为个体工商户即认为其丧失劳动者主体资格。

二是适用标准。认定劳动关系应要符合以下二个要件：一是双方建立劳动关系的原因和目的只能是为了实现交换。史尚宽先生认为“劳动关系谓以劳动给付为目的之受雇人与雇佣人间之关系”。这一概念强调了劳动力与工资形成对价的结构。因此，从市场经济角度理解，劳动关系是基于资本购买特定劳动力的交换关系。劳动者提供劳动，用人单位支付对价，这是构成劳动关系的基本特征，也是劳动关系经济从属性的具体表现。如当事人间具体的法律关系与典型劳动关系构成之间存在着差异，认定是否属于劳动关系，必须围绕当事人间具体的权利义务内容来寻找劳动关系的特征。二是劳动者一方必须向特定雇主提供劳动，出资购买劳动力的雇主在规定的时间内可以对劳动者排他性使用。所谓排他性使用，就是命令、服从。雇主向劳动者支付对价进行交换所要获取的是对劳动力支配、使用的权利，即劳动者的人身从属性。此外，随着劳动资料的集成化，雇主对劳动者的管理往往通过特定的组织架构来实现，劳动者通过成为特定组织架构的一员配合他人完成工作，即组织从属性。综上，劳动关系并非劳动者与用人单位之间单纯以劳动力为对价的财产关系，其还兼具劳动者对用人单位的人身隶属关系。

实践中，劳动关系的外在表现形式往往具有复杂性，并非《通知》确定的判断标准能够直接适用，尤其在平台经济推动下的新型用工模式中，《通知》对劳动关系的列举式认定标准已经不足以涵盖劳动关系的全貌。《劳动法》及《劳动合同法》亦未就劳动关系的构成要件进行明确，只是引入了模糊的“用工概念”，未对认定劳动关系的具体事项进行细化规定。但就劳动关系的本质特征而言，《通知》确定的从属性认定标准内核仍是至今认定劳动关系的重要依据。



二、从属性的要素特征及判断标准

劳动关系建立之前，用人单位与劳动者双方是平等主体，基于平等主体的平等自愿、协商一致原则确定是否建立劳动关系以及劳动关系内容等。但劳动关系一旦建立，即产生从属性特性。理论界一般将劳动关系的从属性分为经济从属性、组织从属性以及人身从属性。

人身从属性即在劳动关系存续期间，负有劳务给付义务的劳动者一方基于明示、默示或依劳动之本质对自己的劳作时间不能自行支配，它是对劳动者自行决定的自由权的一种压抑。换言之，劳动者在劳动关系存续期间必须服从用人单位的指示命令、受用人单位的管理和监督，用人单位可通过惩戒对劳动者进行约束与强制。需要注意的是，有些其他民事法律关系，为了给付义务履行的方便，一方须加以一定配合，此时即便配合的内容根据一方的要求进行，也不能与劳动关系意义上的服从关系相提并论。例如搬运货物承揽合同，承揽人虽须按照托运一方提出的地点和方式的履行搬运义务，但这仅构成特定合同义务的履行，承揽人既无须遵守托运方的一整套规章制度，亦无须接受除违约责任之外的来自托运方的制裁。

经济从属性是指劳动者为用人单位的利益付出劳动，其重点在于劳动者并不是为自己之营业劳动，而是从属于用人单位，为用人单位营业之目的而劳动，生产经营风险由用人单位承担。其最重要涵义在于劳动者既不是用自己的生产工具从事劳动，亦不能用指挥性、计划性或创作性方法对自己所从事的工作加以影响。劳动者为了获取经济利益而付出劳动力受雇于用人单位，负有提供用人单位指定劳动内容的义务。组织从属性是指劳动者融入用人单位的经济组织与生产结构之内，用人单位通过特定的组织架构对劳动者实施劳动管理。

一般而言，对于从属性尤其是人身从属性的判断以用人单位对劳动者的约束为着手点。但也应当注意到，经济从属性以及组织从属性并不具备足以区别其他民事法律关系的特殊性，因此，纯粹从经济从属性或组织从属性上来判断双方之间是否存在劳动关系其定位并不明显，判断劳动者与用人单位双方之间劳动关系存在与否，应当以人身从属性特征为核心，结合组织从属性以及经济从属性作出综合判断。

对经济从属性及组织从属性的判断，可从以下三点进行把握：一是劳动者是为用人单



位之营业目的而劳动，而非为自己营业之目的；二是劳动者对生产工具、设备以及原材料等生产要素无所有权；三是用人单位向劳动者支付劳动报酬，但是该劳动报酬并非劳动者参与利润分配的结果，而是用人单位根据本单位的生产经营特点、经济效益和劳动岗位的不同依法自主决定的。

对人身从属性的判断则可从以下四点进行考量：一是劳动者需服从用人单位的工作规则，具体表现为服从用人单位的规章制度、服从单位对工作日、上下班时间的安排等管理行为，这种服从亦可能体现在工作时间之外，即劳动者在某方面受到用人单位规章制度、管理行为等规则的约束；二是劳动者在劳动关系存续期间服从用人单位的指示，包括对工作地点、详细内容、方式、过程等的指示，除非违反法律规定；三是劳动者有接受检查的义务，即接受用人单位的监督考察以确定其是否遵守工作规则或单位指示；四是劳动者有接受制裁的义务，用人单位有权通过口头训诫、开除解雇等合法方式对劳动者的错误行为进行一定制裁。

三、从权利义务的约定和实际履行情况判断从属性

权利义务关系的内容往往决定法律关系的性质，因此判断劳动关系是否成立，应当关注双方对于权利义务的约定以及实际履行是否符合劳动关系的从属性特征，以下通过本案对双方之间是否存在从属性特征进行具体分析：

首先，王某于2021年5月至屹某公司所在站点从事某平台骑手工作，通过某平台APP接单并从事外卖配送服务，屹某公司自述其公司承接某平台上海部分区域的专送业务，故王某的工作内容属于屹某公司的主营业务范畴。

其次，王某提供的钉钉申请及审批、微信聊天记录等，可以反映屹某公司站长郭某某等人对王某的物资领用、宿舍入住、健康证补贴申请等进行审批，王某需根据站长指示参加早会、培训，屹某公司确认站长郭某某负责对站点的骑手进行管理，不去上班需要向站长请假，故可以认定王某需要服从屹某公司的管理，双方之间存在人身隶属性。

再次，从报酬看，王某的收入虽然由案外人发放，但根据屹某公司陈述及其提供的与案外公司的协议，骑手的费用明细系由屹某公司制作，屹某公司将骑手信息表单及相关款项交付予好某公司或海某公司，再由好某公司或海某公司发放给骑手。因此，无论是报酬的制作，还是钱款的来源，均与屹某公司密切相关，不能因为最后一手的发放方并非屹某



公司，而否定王某与屹某公司之间的经济从属性。

最后，王某虽与好某公司签有项目转包协议，但根据“钉钉或好某未弄人员”微信群聊内容，可以看出办理“好某”相关手续系根据屹某公司安排的工资发放形式。王某于 2021 年 6 月 4 日注册个体工商户，时间上与微信群中站长的催促办理完全匹配。王某虽然注册成了个体工商户，但其明显不是在从事工商业经营，而是在根据公司的指令提供劳动，并通过劳动获得报酬。

综合以上几点，应认为王某与屹某公司之间存在人身隶属性以及经济性属性的程度能够认定双方存在从属性，符合劳动关系特征，双方之间存在劳动关系。

案件索引

一审：上海市徐汇区人民法院（2021）沪 0104 民初 32702 号（2022 年 5 月 25 日）

二审：上海市第一中级人民法院（2022）沪 01 民终 10322 号（2022 年 12 月 30 日）

二审合议庭人员组成：上海市第一中级人民法院 叶佳、顾颖、宋贇

编写人：上海市第一中级人民法院 顾颖、马哲一



快递寄丢毕业证只赔 36 元？法院判了

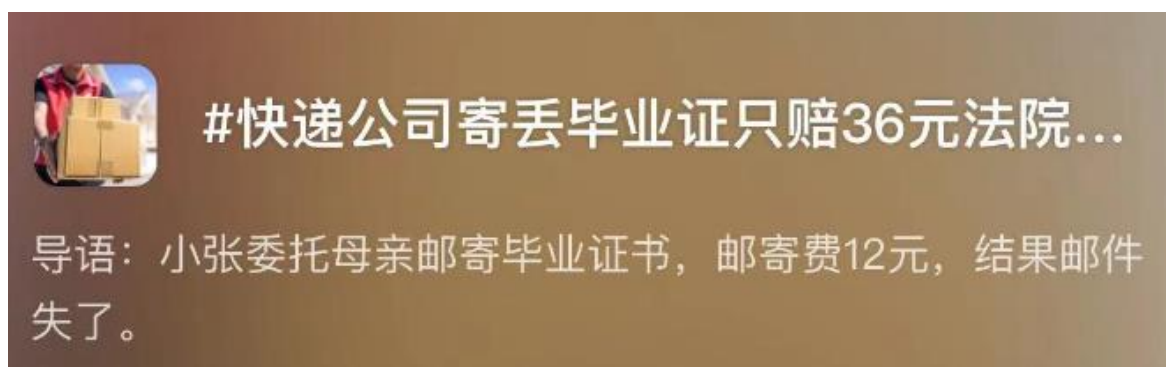
快递寄丢毕业证

只赔付 3 倍运费共 36 元合理吗？

日前，江苏省淮安市盱眙县人民法院

公布了一起案件

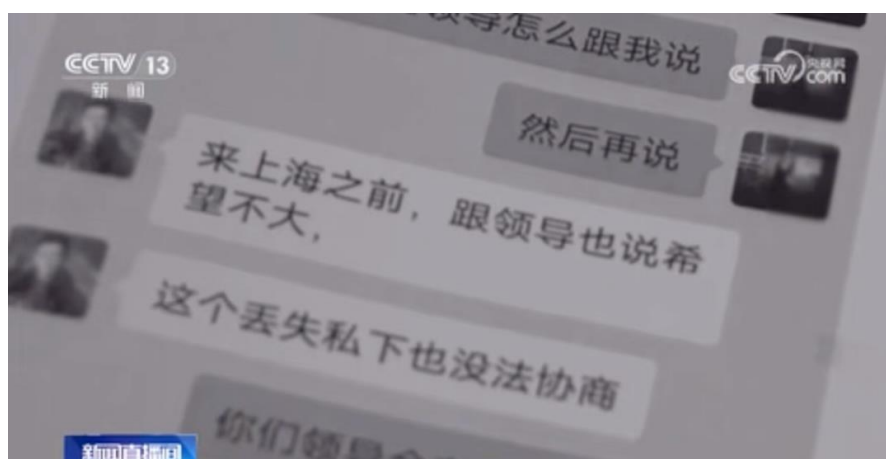
相关话题冲上热搜



2023 年 7 月 10 日，张某委托其母亲袁某通过某快递公司邮寄毕业证书至上海，邮寄费用 12 元。后该邮件在转投递过程中丢失，至今寻找无果。

张某认为，因毕业证书丢失后不能补办，每次只能根据需要回学校补办学籍证明，且一次只能补办一张。邮件的丢失对其后续就业、提干造成影响，要求快递公司赔偿多次补办学籍证明支出的交通、餐饮、住宿等费用 5515 元，并赔偿精神抚慰金。

因该邮件未保价，快递公司认为只能赔偿不超过邮费的三倍费用。双方协商无果，张某诉至法院。





法院经审理认为，邮件交由快递公司寄出后，至今下落不明，侵犯了张某的合法权益，且给张某造成了一定的经济损失，故对张某补办毕业证书的合理费用，应予赔偿。

法院：快递公司应赔偿损失并支付精神抚慰金

依照《普通高等学校学生管理规定》第三十八条规定：“学历证书和学位证书遗失或者损坏，经本人申请，学校核实后应当出具相应的证明书。证明书与原证书具有同等效力。”学位证、毕业证丢失后无法补回原件，教育部的相关文件虽然确定毕业证书与学位证书具有同等效力，但二者毕竟内容上有所差异，分属不同种类的证书。

毕业证书属于特定物品，是持有人学习经历的记载和证明，对持有人而言包含了特定的精神利益内容，具有纪念意义。毕业证书的永久性灭失势必给张某造成精神上的损害。

鉴于目前公众对于毕业证书与学位证书的了解程度，根据一般的社会经验判断，仅能出具毕业证书而不能出具学位证书，有可能在求职、参加各类考试等社会活动中给张某带来不便和影响，同时由此也会给张某带来精神损害。

《中华人民共和国民法典》第五百零九条第一款规定，当事人应当按照约定全面履行自己的义务。本案是快递服务合同关系，快递公司在转投递的过程中将证书遗失，属于履约不当，应对张某的财产损失及精神损失予以赔偿。

法院判决：快递公司赔偿张某因补办证明而支出的各项费用合计 4000 元，并赔偿张某精神抚慰金 5000 元。



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：陈喜燕、朱丹、单文亮

