

# 让快递外卖小哥不再“横冲直撞”

## 上海拟立法为快递外卖车发专用牌照



□法治报记者 陈颖婷

近年来,随着互联网的发展,网络订餐平台的兴起,快递、外卖配送员数量日益增加,快递外卖电动车闯红灯、逆行、超速等行为时有发生,成为了马路安全的隐患。尽管上海警方一直坚持综合治理,但部分管理措施缺乏一定的法律支撑,为改变现状,本市开展了顶层设计。最近,上海人大正在就新修订的《上海市非机动车安全管理条例(草案)》向社会广泛征求意见。近日,上海市十五届人大常委会第二十七次会议对《上海市非机动车安全管理条例(草案)》进行了审议。条例草案拟对从事快递以及外卖等网约配送活动的电动自行车核发专用号牌。目前该条例草案征求意见稿已在媒体上全文公开,正向社会广泛征求意见。

### 外卖小哥不让直行撞上公交车

外卖小哥刘某驾驶电动自行车由北向南行驶至本市浦东新区环林西路永泰路附近,适逢一辆公交车同向行驶至此。此时,刘某欲向东转弯,为了赶时间,没有让行直行的公交车。而面对“横冲直撞”的外卖车辆,公交车司机刹车不及,最终两车相撞。而急刹车导致了乘坐公交车的3名乘客摔倒受伤。这起事故经上海市公安局浦东分局交通警察支队交通事故认定书认定外卖小哥刘某负主要责任,公交车司机负次要责任。事发后,公交车上的3名受伤乘客向公交公司主张赔偿。经协商,公交公司赔偿3名乘客各项费用32万余元。但公交公司认为,外卖小哥及其所在公司在这起事故中负主要责任,应当承担相应的赔偿责任。于是,公交公司将刘某及其公司告上了法庭。

外卖小哥刘某认为事发时自己系职务行为,而上海派琦企业管理咨询有限公司与被告上海拉扎斯信息科技有限公司系合作关系,故应由该二被告承担相关事故责任。

拉扎斯公司认为自己与刘某不存在任何关系,公司已经将发生事故区块的“饿了么”订单配送业务交由派琦公司,并签署了《蜂鸟配

送代理合作协议》,上述事故责任应由派琦公司承担。事发时,刘某并未进行订单配送,当天与事发时最接近的订单送达时间为20:36,事故发生时为20:58,故不是职务行为。

派琦公司也认为事发时刘某并非履行职务行为。

法院审理后认为,刘某作为派琦公司的雇员在履行职务送餐过程中骑行非机动车与他车发生碰撞,致他车车上人员受伤,应承担相应的赔偿责任。刘某经交警部门认定承担主要责任,故刘某承担的60%赔偿责任,应由作为雇主的派琦公司予以赔偿,拉扎斯公司应对上述赔偿按照协议承担连带赔偿责任。

其实,像刘某这样在马路上横冲直撞、超速行驶的外卖快递小哥不在少数。数据显示,中国外卖市场规模超6500亿元,覆盖4.6亿消费者,2019年中国全行业外卖订单单均配送时长比3年前减少了10分钟。2019年上半年,上海市共发生涉及快递、外卖行业各类道路交通事故325起,造成5人死亡、324人受伤,平均每天要发生近2起交通事故。不少人称外卖小哥在“以命送餐”。

### 代表呼吁关注“拿命送餐”背后根源

然而,骑手们“争分夺秒”背后的原因却值得深思,市人大代表潘晞晨曾对此进行过分析。潘晞晨表示,外卖骑手主要分为两种。一种是直接与平台签约的专送骑手,有着比较严格的线下管理,有站点、站长,3公里内配送价固定,每天也有固定的送单量KPI,通常对接的店家大多是大型或连锁的餐饮品牌,配送费和抽成也稍高一些。另一种是众包骑手,只通过骑手专用的注册APP,灵活支配自己的时间,配送价与距离成正比,但需要自备电动车。无论是专送还是配送,都没有固定底薪。骑手们往往最高开到时速50公里,才能勉强满足在高峰时段30分钟内准确无误配送餐饮的任务,但按照国标,电动车时速不能超过25公里。超时要扣除本单一半的配送费,还可能遭受顾客差评,为了这几块钱,逆行、闯红灯、超速,乃至其他各种违章,都是骑手圈内“必修的基本功”。

由于配送机制死板,无灵活性,每天用餐高峰期,外卖骑手一人可能需要配送6-7份,地点也有远有近,而外卖平台限定的送餐时间是一致的,不会受天气、时段、路况

等信息影响,迟送就是扣钱,配送员又想多接单多挣钱,便只能无视交通规则,抢占先机。同时外卖订餐平台大都鼓励外卖骑手多送,送的订单越多,提成越多。

而订餐平台基于减少成本的考虑,其配送人员大多是未与之订立劳动合同的临时工,或是“众包配送员”。在发生交通事故后外卖配送公司往往否认肇事者是其员工,拒绝提供赔偿。外卖配送的工作性质决定其工作的临时性、随意性,一旦发生交通事故,肇事人难以以承担高额的医疗费用而一跑了之的情况时有发生。其次,外卖配送车中摩托车及电动车占绝大多数,投保较少,无法从保险公司获得理赔。

潘晞晨还注意到现在外卖配送的车辆绝大多数是由配送员自己提供,部分电动自行车是通过组装、改装甚至拼装而成的,一些产品质量存在着严重缺陷。此外,骑手们基本上不检修保养,导致部分车辆制动不良、运行稳定性差,组装电池充电也容易引起火灾事故。由此带来诸多交通安全隐患和火灾事故隐患,给骑手自身及他人的生命财产安全带来极大危害。

### 专车专号或将遏制“乱象”

《上海市非机动车安全管理条例(草案)》中对于快递外卖这一特殊群体作出了规制。这也是在网约配送新业态兴起后,有望成为全国范围内第一部有针对性的地方性法规。《草案》征求意见稿中提出,使用电动自行车从事快递以及外卖等网约配送活动的,应当驾驶悬挂专用号牌的车辆。对于用于快递以及外卖等网约配送活动的电动自行车,公安机关应当核发专用号牌。电动自行车转用于或者停止用于快递以及外卖等网约配送活动的,其所有人应当办理变更登记。非机动车号牌由公安机关统一监制,不向非机动车所有人收取费用,所需费用纳入同级财政预算。

记者了解到,早在2018年3月,市邮政管理局印发了《上海市快递揽投专用电动自行车管理办法(暂行)》,明确统一编号和标识、统一车型、统一保险、统一监

管平台的“四统一”要求,强化对快递揽投专用电动自行车的规范管理。快递揽投专用电动自行车上牌采用专属号段,统一车辆外观设计和车体标识,统一各企业品牌色并统一喷涂“上海快递”字样LOGO;车型统一采用符合《快递揽投专用电动自行车》(上海市团体标准)的车型;所有车辆必须购买相关保险品种,保障车辆和人员安全;统一纳入上海市邮政(快)件运输安全监管平台。

2018年10月开始,相关部门推动圆通、申通、韵达、中通4家品牌企业完成第一批采购共1100辆。2018年12月召开使用情况座谈与推广工作会议,总结第一批车辆使用情况,部署在全市范围内进一步推广使用。2019年以来,第二批新增德邦、京东、菜鸟、百世、联邦等企业采购车辆。截至目前,两批合计,已审核发放3500余辆牌照。目

前市邮政管理局正与市交通委、市公安局交警总队等部门积极配合,推广快递揽投专用电动自行车。

本市已经开始清理非标外送工具。市公安局要求企业对在用外送车辆进行逐一清查,发现非标车辆的,及时落实清理、更换措施。截至目前,累计清理超标、无牌车辆3000余辆;推出“一人一车一证一码”制度。指导相关企业将全体骑手信息与交警部门交互共享,对每名骑手进行“唯一性”编码,仿效货运车辆喷涂放大号牌形式,将编码印制于骑手送餐箱显著位置,便于接受社会、舆论监督。截至目前,累计完成送餐箱喷码工作7000余人次。同时,本市建立通报例会制度。定期召集全市26家快递、外卖企业通报交通违法及事故数量,督促企业及时整改,并将违法高发骑手纳入行业“黑名单”,要求全行业“封禁”。截至目前,累计召开通报例会15次,梳理“黑名单”骑手30名。



上海街头忙碌的外卖小哥

记者 王湧 摄

### 技术手段杜绝超长距离配送

为了让配送更合理、骑手更安全,市市场监管局已督促本市各主要网络餐饮服务第三方平台提供者通过技术手段控制送餐范围,杜绝超长距离配送。目前本市各主要网络餐饮服务第三方平台中的入网餐饮服务经营者可配送范围一般为周边3-5公里范围。市市场监管局认为送餐人员在保证食品安全的同时,也应遵守交通法规,不能为追求“效率”而无视道路交通安全。

上海银保监局则鼓励上海保

险业加强保险业务和产品创新,针对餐饮配送等新业态开发专属保险产品。在上海地区,太平洋保险、平安保险等保险公司均为外卖骑手提供了多种商业保险,对外卖骑手在配送过程中因发生意外导致人身伤亡、残疾,或对第三者造成人身伤亡以及财产损失等情形,提供相应保险保障,可由外卖骑手自行选择投保。针对外卖骑手流动性大、工期短、社保办理率低的情况,上述保险公司向“饿了么”等餐饮配送企业或平台提供雇主责任

险,针对外卖骑手在配送过程中因意外事故致伤残或死亡,依法应由企业承担的经济赔偿责任的,提供保险保障。

下一步,上海银保监局将指导保险公司进一步研究和挖掘餐饮配送行业的保险保障需求,鼓励和支持保险公司进一步完善产品和服务,配合相关部门加大宣传力度,引导外卖企业和外卖骑手主动投保相关保险,更好发挥保险行业保障民生和服务实体经济的功能。