

快递三轮车的限速之争

时速 15 公里太慢？



1 时速快 交通违章 快递三轮车频被整治

多年来，大量快递电动三轮车实际上处于“非机动车之名、机动车之实”这样一个灰色地带。一些电动三轮车的最高时速可达到四五十公里；有的电动车生产厂家突出了行驶速度和骑行方便，配套的安全防范措施比如刹车装置、警示装置却存在不足。快递车辆“超速行驶”、无牌无证等是常态。

机动车道上，常见快递三轮车满载包裹在各种汽车间穿行飞奔，看着让人捏把汗；逆行、闯红灯、与行人争道者屡屡可见，市民抱怨投诉不在少数。交通事故中，也常见快递电动三轮车的身影。

我国道路交通安全法规定：“残疾人机动轮椅车、电动自行车在非机动车道内行驶时，最高时速不得超过 15 公里”。“快递专用电动三轮车是在非机动车道上行驶的专门用于快件收寄和投送的专用车辆，应该遵守上述规定。”征求意见稿的主要起草人、邮政科学规划研究院高级工程师陆建中說。

他还表示，这一速度的设定也是出于确保安全原则。快递三轮车质量较重，限定其最高车速，可以有效地缩短车辆的制动距离，提高车辆的安全性能，降低安全风险。

在多地针对电动三轮车的专项整治中，快递三轮车一次次“中枪”毫不意外。去年四季度，内蒙古呼和浩特市在 20 天之内查扣无牌无证、改装拼装、非法营运机动三轮车 3000 多辆。被查扣的车辆大部分是快递及运输企业用车；今年 3 月下旬起，深圳“禁摩限电”行动开展 10 天，共查扣电动车 17975 辆、拘留 874 人，被拘留的快递企业人员均为“未取得机动车驾驶证驾驶机动三轮车上路行驶”。

2 靠跑量才有收益 快递陷入“非机动车之名 机动车之实”

近年来，我国快递业快速发展，去年全国快递业务量已达到 206 亿件，有近九成快件是靠快递员们骑着电动三轮车送到用户手中的。凭借机动灵活、低碳环保、性价比高等优势，电动三轮车自然成为我国快递投递服务的首选交通工具。中国国家标准化管理委员会的公示信息显示，目前全国快递业在用电动三轮车 40 万辆以上，需求量近 100 万辆。

上海一家快递网点负责人告诉记者：“如果严格执行每小时 15 公里的限速标准，那目前我们在用的电动三轮车中没有一辆符合该标准。”百世汇通的一名快递员张桂洋说：“平时我的三轮车跑每小时 25 公里左右，在车少、人少的地段跑得更快，最高的

时候能跑 40 公里。”

快递依托于网购，老百姓喜欢购买实物而非服务，越是买廉价的货品越对快递价格敏感。企业收益微薄，快递小哥只好多送快送，一些交通安全隐患也随之而来。

中国快递协会理事、中国电子商务物流企业联盟副会长相峰认为，每小时 15 公里的标准设计时速设计，难以满足快递小哥的业务需求。一面是怕出现交通事故，一面是靠跑量才能有所收益，快递行业的这种矛盾现况下，不少快递小哥只得怀着侥幸、踩着油门。

3 避免“一刀切” 行业也须练“内功”“守底线”

近几年来，从以往生存于夹缝中的“黑快递”到如今不可或缺“的黑马”，中国快递业实现了令人振奋的跨越式发展。但和很多新生行业一样，快递业也经历了成长中的烦恼，三轮车的速度争议和身份尴尬，就是典型。

专家建议，对包括快递电动三轮车在内的城市特种服务车辆的管理应避免“一刀切”、简单化，同时设立相应的过渡期。“如果相关部门像明确校车标准一样，让快递送货车也有明确的标准，而不是以罚代管、以禁代管，将会对快递小哥社会地位的提高起到促进作用。”

浙江省政府 3 月下旬出台关于促进快递业发展的实施意见，交通运输主管部门、公安机关交通管理部门会同邮政管理部门制定出台便利快递服务车辆通行的管理办法，会同有关部门根据城

市道路交通的实际情况，研究制定相应的管理措施，优先给予快递服务车辆通行和停车便利。

但对快递行业来说，任何阶段都应确保守住安全等发展底线。当下，亟待加强管理、苦练“内功”，提高快递员安全意识、守法意识和行业美誉度，尽快走出“野蛮生长”的状态。

从长远看，需要上升到立法层面，对道路交通安全法及实施细则适时相应修订，合理明确电动三轮车及其他正在兴起的换代产品的地位，允许在安全前提下，有效利用城市道路资源。

“要让法律体现中国道路现状和城市物流配送的强烈需求，为快递业收派车辆的升级换代乃至中国新能源货车的研发、制造、使用开拓出新的空间。”相峰说。

（据新华社电）