

中华人民共和国公安部

公交管〔2020〕383号

关于优化和改进城市配送货车 通行管理工作的指导意见

各省、自治区、直辖市公安厅、局，新疆生产建设兵团公安局：

为贯彻落实国务院办公厅关于降低物流成本、推动物流高质量发展的部署要求，深入推进公安交管“放管服”改革和城乡高效配送专项行动、城市绿色货运配送示范工程，进一步优化和改进城市配送货车通行管理工作，提出以下指导意见。

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，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，积极适应推动物流高质量发展促进形成强大国内市场形势要求，统筹平衡城市物流与治污、缓堵、安全的关系，优化改进城市配送货车通行管控、停车管理、安全监管等工作，不断提高配送货车通行管理规范、精细化、便利化水平。

（二）基本原则

——分类管理，分级配送。统筹配送货车与普通货车、长期运行车辆和临时进城车辆通行管理，分类细化通行政策。推动完善城市配送网络，构建城市分级配送体系。

——放宽限制，便利通行。坚持夜间运输为主、白天平峰为辅、早晚高峰严格控制，放宽配送货车通行限制，预留配送时间窗口，有效满足基本配送需求。

——放管并重，规范高效。合理保障特定场景配送需求，优化服务，强化监管，做到安全有序配送。

二、优化通行管理政策

(三)明确城市配送货车范围。城市物流配送货车是指在城市市区内从事货物运输服务的厢式货车和封闭式货车(以下简称配送货车)，不包括危险货物运输车、工程运输车。鼓励城市配送货车采用标准化车型，同一个城市的配送货车统一外观标识(全国性或区域性配送企业，可采用企业统一外观标识)。各城市公安交管部门可通过行业协会、企业、个人备案或行业主管部门确认等方式，摸清配送货车底数，为科学分配通行权、便利配送货车通行创造条件。

(四)加快构建分级配送体系。依托物流园区(综合物流中心)、公共配送中心、末端配送网点为支撑的城市配送网络，推动形成有机衔接、层次分明的分级配送体系，从源头减少中心城区货车流量，进一步优化城市道路交通资源配置。

(五)科学制定通行管理政策。合理设定货车禁限行时段、路段，充分利用夜间等时段为配送货车预留时间窗口、开放通行权，引导货车在允许通行的时段完成配送工作，最大限度满足基本配送需求。对配送时效性强确需在禁限行时段路段通行的，可

通过核发通行证、通行码等方式予以保障。

（六）合理设定货车禁限行范围。严禁采取全城 24 小时禁止货车通行的“一刀切”式措施。城市核心区等特殊区域个别道路确需 24 小时禁止货车通行的，要按照重大行政决策程序研究论证，依法发布公告。道路采取分时段禁限行措施的，每天允许配送货车通行的时间原则上不少于 6 小时。

（七）规范设定车辆禁限行标准。鼓励城市根据配送需求适当放宽限行吨位，避免简单按照车辆号牌类型划分通行权，对轻型以下货车原则上不再进一步细分限行吨位。高架道路及桥梁、隧道等由于道路承载能力等因素需要按照吨位限行的，要完善提示、禁令标志及绕行指示等配套管理设施。

（八）分类施策便利货车通行。落实新能源货车差异化管理措施，对新能源配送货车给予延长通行时间、扩大通行范围等便利，鼓励有条件的城市对新能源轻型厢式及封闭式货车不限行或仅在高峰时段限行。支持冷链物流发展，在车型、通行时间方面进一步放宽对冷藏运输车辆的限制，鼓励参照新能源配送货车进行管理。充分考虑群众搬家等日常需求，适当放宽民生服务车辆通行限制。合理设定允许车辆运输车通行的时间和线路，为合规车辆运输车进城配送创造条件。对执行应急物资运输保障的货运车辆，给予优先通行保障。

三、改进服务保障措施

（九）完善通行证（码）管理制度。制定公开公平、高效便

利的城市配送货车通行证（码）管理制度，公示申领条件、申领方式、核发时限、使用规则等要求。对申请在市域范围跨城区、跨县区通行的，原则上实行“一站式”申领，一证（码）通用，避免多头申领。对有关行业主管部门提出需要保障的城市生产生活必需品运输车辆，可发放有效期不超过一年的长期通行证。定期统计分析通行证（码）核发情况，及时完善改进管理政策。

（十）全面推行网上申领。优化办理流程，2021年12月底前，除需要现场检查的特殊车辆外，允许网上申请办理配送货车通行证（码）。提高核发效率，对网上申请办理临时通行证（码）的，一般在1个工作日内或24小时内完成核发工作；对申请长期通行证（码）的，可适当延长审核时间，但应在原有长期通行证（码）到期前核发到位。公安部交通管理局依托“交管12123”APP研发“城市配送货车通行码申领”功能，实现网上申请、网上发放电子通行码。已实现网上申请、网上发放通行证（码）的城市，可继续通过现有渠道申领发放。

（十一）推广货车路线导航。通过广播、电视、互联网以及“双微一抖”等渠道，广泛宣传城市禁限行要求，加强提示引导，方便群众查询，避免误入禁限行道路。鼓励有条件的城市将禁限行时段路段、通行证（码）核定线路、专用临时停车位等信息推送给互联网地图企业，精准引导配送货车出行。

四、推动改善停车条件

（十二）引导车辆路外停车装卸。坚持路外停车为主、路内

停车为辅，引导配送货车驶入专门停车点装卸货物。积极推动商场、超市等在停车场、仓库设置配送货车专用停车位，便利车辆停车装卸。

（十三）精细设置路内货车专用停车位。鼓励在居住社区、餐饮集中区等配送货车临时停车需求较大但停车资源不足的区域，按照“分时段、限时长”的原则合理施划货车装卸专用停车位，并完善配套管理设施，加强临时停车管理。参照城市配送货车管理模式，在机动车销售市场等区域设置车辆运输车临时停车位便利停车装卸。货车装卸专用停车位一般允许停车时长不超过1小时，有条件的地点可以根据实际需求适当延长。

（十四）适当允许短时停车作业。位于城市次干路、支路的社区服务中心、便利店、药店、菜市场等确有停车装卸需求的，可在不影响交通安全畅通的前提下，允许配送货车短时停车作业，白天一般不超过30分钟，夜间可适当放宽。

五、加强安全监管

（十五）加大路面执法管控力度。严查城市配送货车非法改装、超载等严重交通违法，严管社会车辆违法占用货车专用停车位等违法停车行为。通过安装电子标识、卫星定位装置等方式，利用动态监控系统以及交通技术监控设备，加强对配送货车实际运行线路的监管。

（十六）督促落实安全主体责任。推动相关部门、行业协会指导配送企业建立健全交通安全管理制度，加强交通安全宣传、

教育培训和内部管理，督促配送人员自觉遵法守规、安全文明配送，严格落实交通安全主体责任。对存在较大交通安全隐患的企业，及时下发隐患整改通知书，责令限期整改。

（十七）推行信用奖惩管理机制。对违法少、事故少、管理规范的企业和车辆，可以在通行证（码）核发时限、发放数量及通行范围等方面进一步提供便利。对不按规定时间路线配送、交通安全主体责任不落实、交通违法及交通事故突出的企业和车辆，纳入黑名单管理，采取减少通行证（码）数量、缩短有效期等惩戒措施。

六、抓好推进落实

（十八）加强部门协作。按照交通运输主管部门负责需求管理和运力调控、商贸流通主管部门负责需求引导、公安交管部门负责通行管控的职责分工，加强与交通运输、商务等部门协作，联合调研本地配送行业发展状况及配送需求，推动城市配送供需合理匹配。

（十九）加强基础保障。当好党委政府参谋助手，推动构建政府主导、部门联动、社会参与的城市配送共治格局。推动相关部门将物流规划与城乡建设规划、交通规划衔接，建设完善城市配送网络、停车设施。配合制定配送货车专用标识样式和管理规范，鼓励搭建城市配送信息管理平台，支持发展共同配送、统一配送、夜间配送、分时配送等集约化配送模式。

（二十）开展专项治理。2021年6月底前，省级公安机关

要组织对所有城市的货车禁限行政策进行全面梳理，建立禁限行时段、路段基础台账。9月底前，各城市要对群众反映强烈的货车禁限行政策进行评估论证，调整不合理的禁限行政策；一时难以调整的，要研究改进措施，明确完成时限。建立城市货车禁限行政策定期评估机制，城市每年至少开展一次评估，动态调整管理政策，持续优化城市货车通行管理工作。





抄报：刘钊副部长。

抄送：发展改革委、工业和信息化部、生态环境部、住房城乡建设部、
交通运输部、商务部办公厅。

