

2021年货车司机从业状况调查报告

中国物流与采购联合会

2021年6月

(精编版)

第一章 调查概况

1.1 背景和目的

当前，2000多万货车司机是物流行业规模最大的从业群体，加上相关辅助从业人员，其供养人口应在一亿人上下。货车司机从业状况，不仅关系行业发展和经济运行，而且连接民生福祉和社会稳定。近年来，党中央国务院关心货车司机群体。2020年11月，习近平总书记在全国劳动模范和先进工作者表彰大会上强调，要适应新技术新业态新模式的迅猛发展，采取多种手段，维护好快递员、网约工、货车司机等就业群体的合法权益。今年以来，多起货车司机相关事件引发社会广泛关注，亟待有关部门协调解决，共同营造货车司机良好从业环境。

本次调查受国家有关部门委托，旨在进一步如实反映货车司机从业环境，关爱服务货车司机群体，切实维护好货车司机群体合法权益，推动道路货运行业从业环境切实好转。这是自

2016年以来中国物流与采购联合会再次组织开展的专题问卷调查，既反映了当前情况，也显示出五年来的发展变化趋势。本次调查问卷回收得到了卡车之家、卡友地带、满帮集团、中储智运、中交兴路、G7、中国卡车网等有关单位的协助支持和广大司机朋友的积极参与，在此一并致谢。

1.2 调查过程

本次调查主要为网上问卷调查，采用单选及多选题形式。对货车司机从业的基本情况、经营情况、政策获得感、社会保障等四个方面进行了调查。共获取有效反馈问卷6782份，分析结果如下。

第二章 基本情况

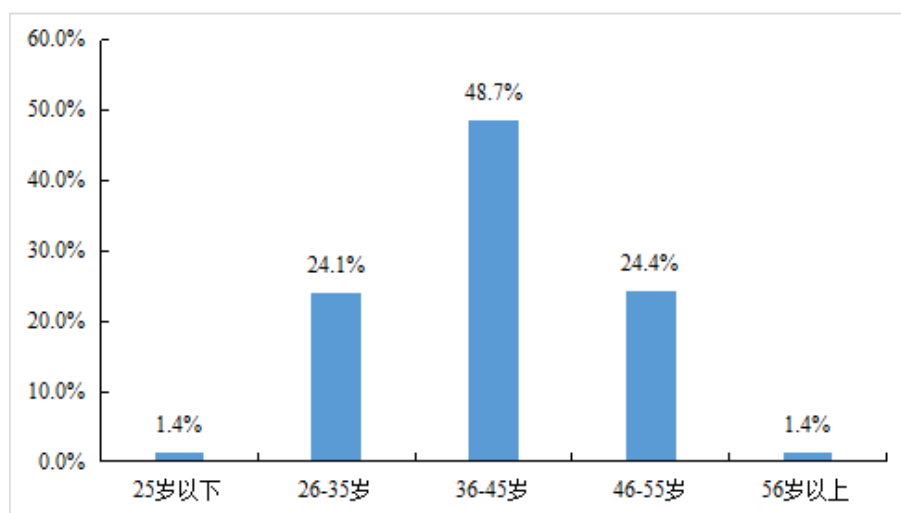


图 1 调查司机年龄分布情况

2.1 调查显示，货车司机年龄总体偏大。目前货车司机的年龄集中在36-45岁之间，占被调查货车司机的48.7%；46岁以上货车司机占比为25.8%。35岁以下司机占比为25.5%，其中25岁以下司机仅为1.4%。司机年龄分布情况较2016年《货车司机从业状况调查报告》（以下简称2016年调查）明显向中老年年龄段上移，年轻货车司机占比明显下滑。

2.2 调查显示，被调查货车司机以男性司机为主，占比高达99.2%，货车司机作为男性职业的特征较为明显。

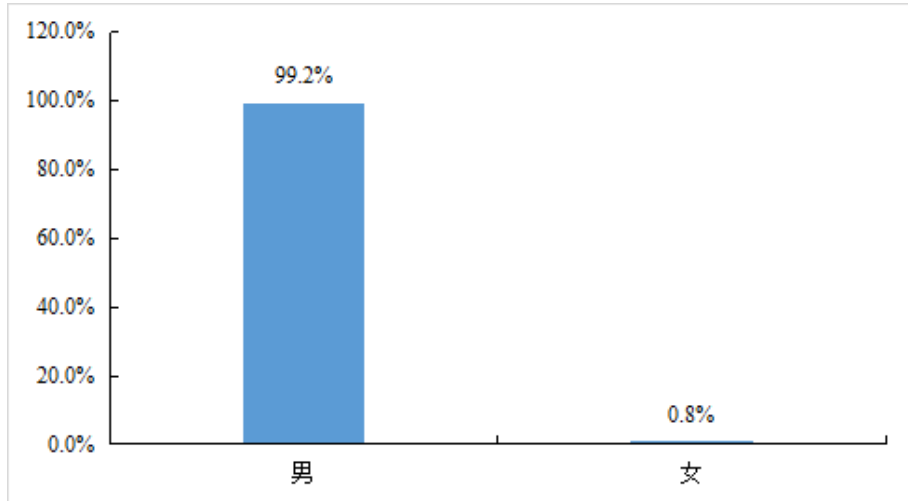


图 2 调查司机性别分布情况

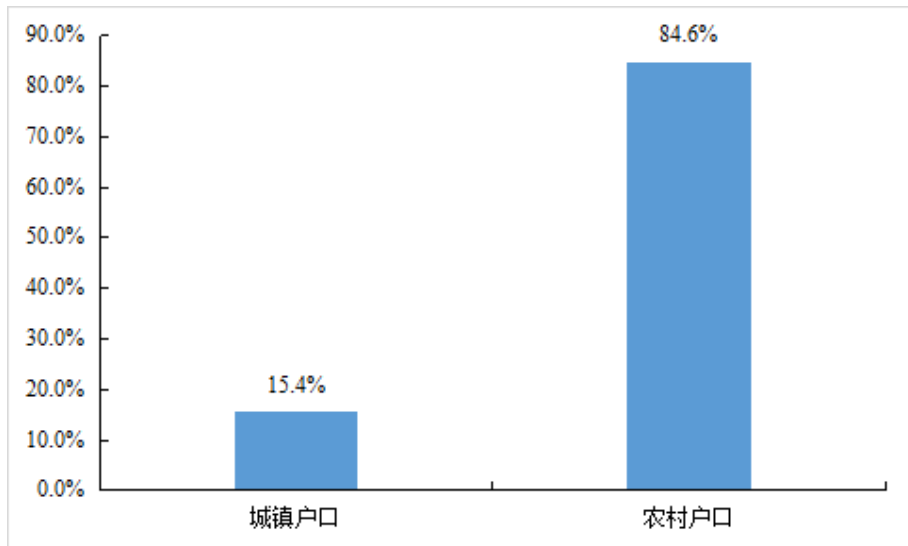


图 3 调查司机户籍类型分布情况

2.3 调查显示，被调查货车司机以农村户籍为主，占比为 84.6%。农村户口占比较 2016 年调查情况有所扩大，表明农村劳动力是货车司机主要就业来源。

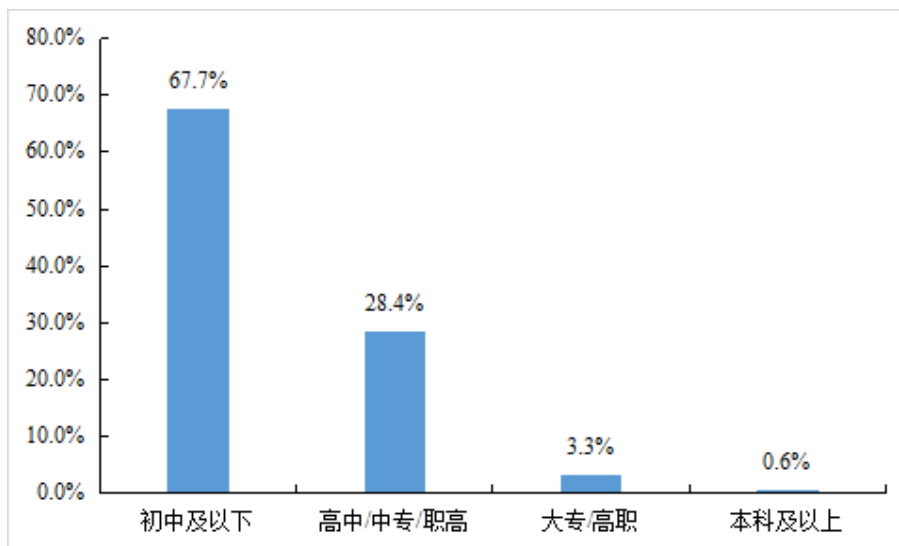


图 4 调查司机文化水平分布情况

2.4 调查显示,被调查货车司机的文化水平以初中及以下为主,占比为67.7%;其次为高中/中专/职高,占比为28.4%;大专/高职占比仅为3.3%;本科及以上司机占比为0.6%。初中及以下占比较2016年调查有所增加,货车司机仍然是低学历从业者重要的就业渠道。

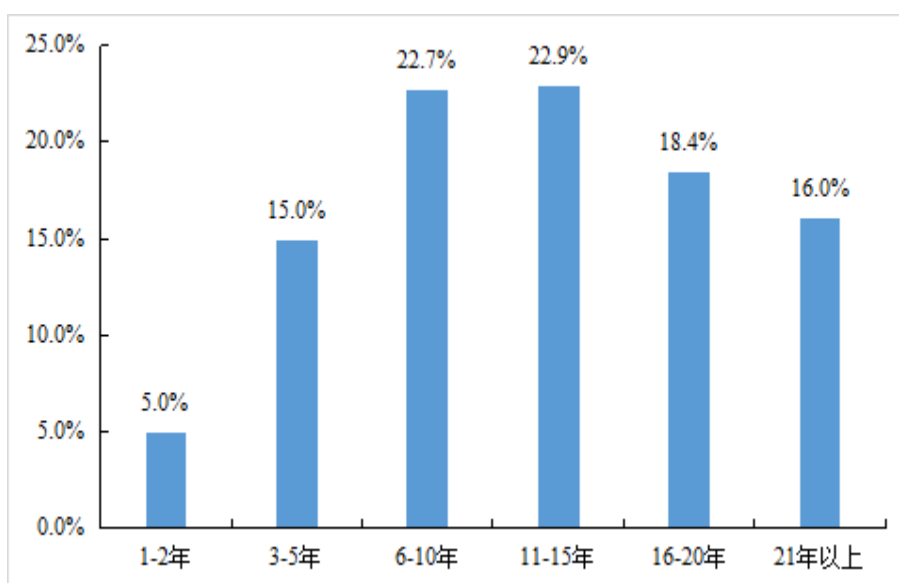


图 5 调查司机从事道路货运时长分布情况

2.5 数据显示，被调查货车司机从业时间基本在6年及以上。其中10年以上从业司机数量占比为57.3%；6-10年从业司机数量占比22.7%，显示货车司机就业稳定性较强。5年以下从业司机数量占比为20%，较2016年调查情况有所减少，货车司机对年轻从业者吸引力显著减弱。

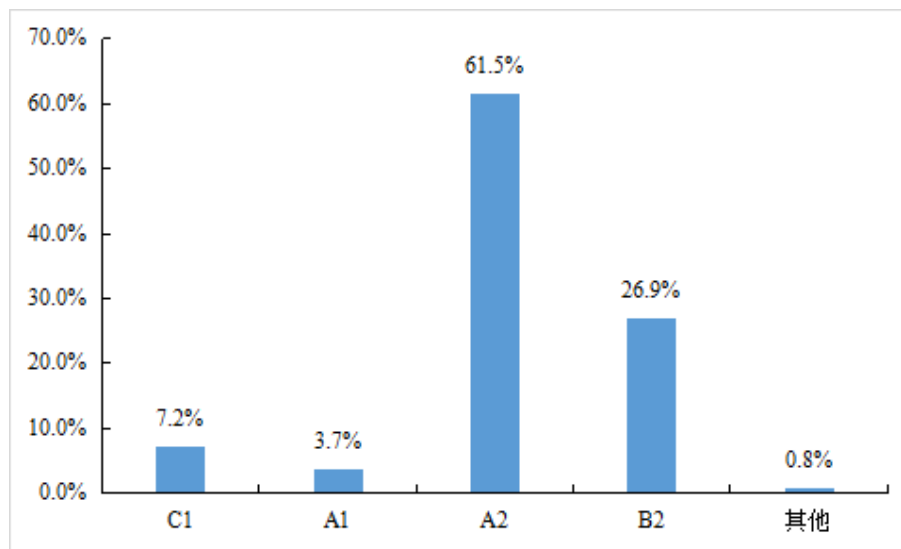


图 6 调查司机驾照类型分布情况

2.6 调查显示，被调查货车司机驾驶取得驾照类型以A2为主，占比为61.5%；其次为B2驾照类型占比为26.9%；C驾照类型占比为7.2%。随着车辆大型化趋势，持有A2驾照的货车司机日益成为主流。目前，驾驶牵引车需要A2驾照，必须在获得B2驾照基础上增驾，无法直接报考申领，且在实习期驾驶的机动车不得牵引挂车。因取照时间成本较高，也是难以吸引年轻从业者进入的重要原因之一。目前，一些汽车生产厂家推出了自动挡牵引车，但是也要申领A2驾照。

第三章 经营情况

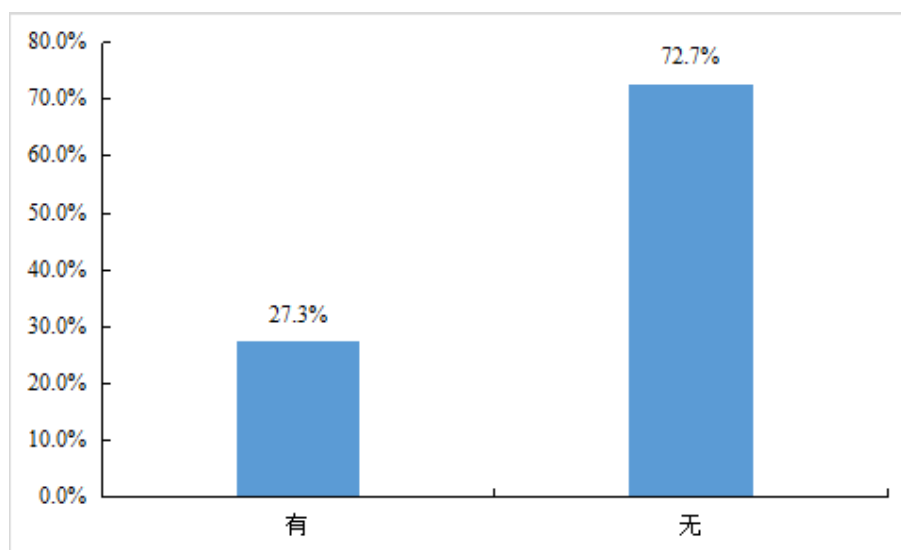


图 7 调查司机固定运输线路分布情况

3.1 调查显示，被调查货车司机中，仅有27.3%表示运输过程中有固定的运输线路，而72.7%的司机没有固定的运输线路。货运行业需求较为分散，货车司机中较大群体为零散运输从业者。

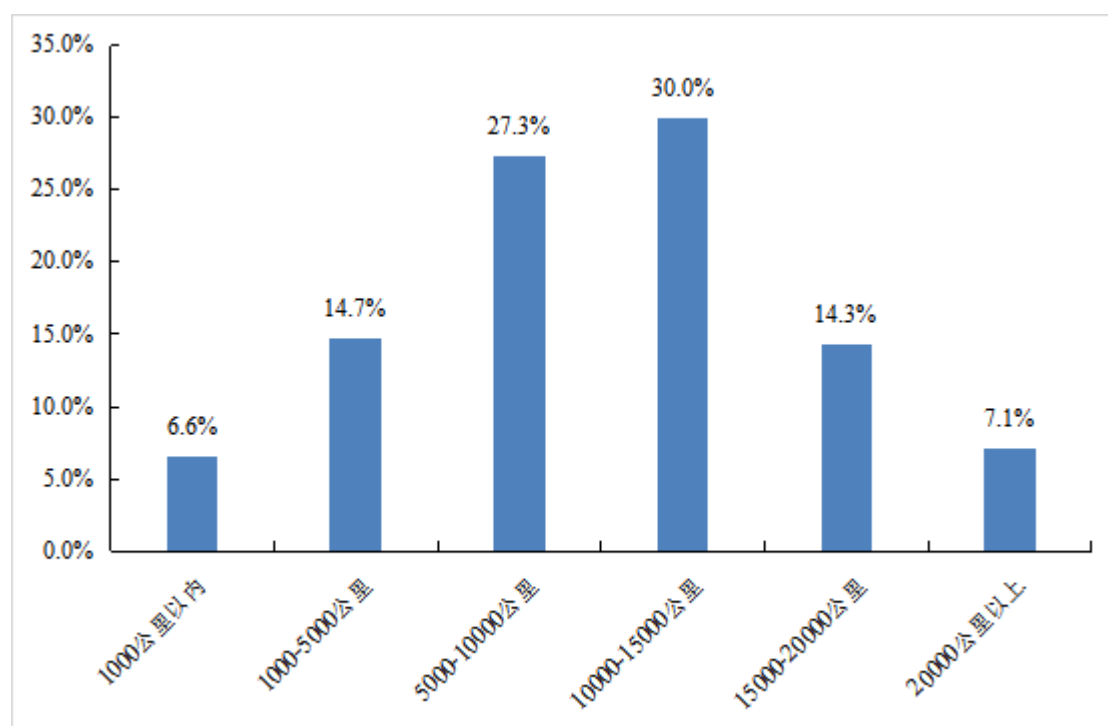


图 8 无固定运输线路中月均行驶里程分布情况

3.2 据无固定运输线路的货车司机表示,其月均行驶里程中行驶10000公里以上的占41.4%,其中15000公里以上的占21.4%,车辆利用率较高。而低于10000公里的占58.6%,其中5000公里以下的占21.3%,车辆利用率不足。

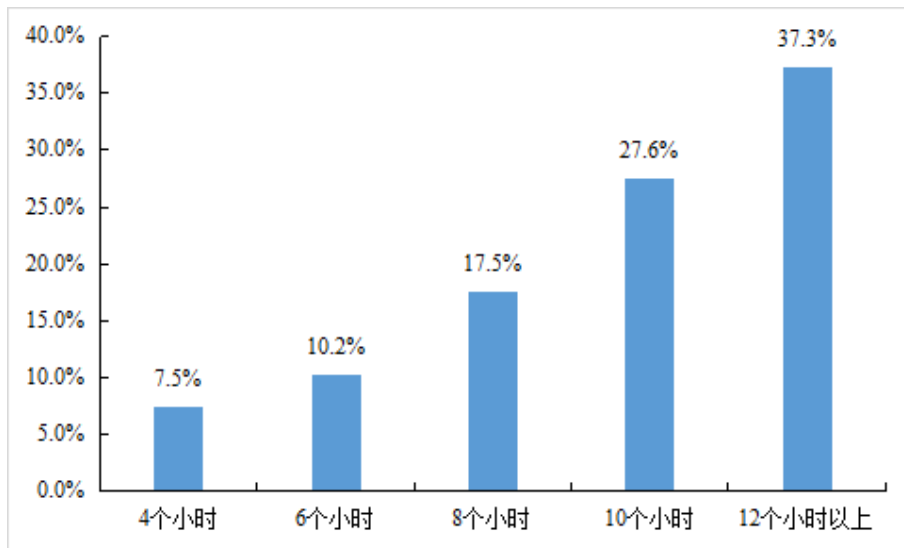


图9 日均工作时长分布情况

3.3 调查显示,被调查货车司机中,37.3%的货车司机日均工作时长在12小时以上;工作时长在10小时和8小时左右的分别为27.6%和17.5%;三者合计,82.4%的货车司机日均工作时长在8小时及以上,存在疲劳驾驶风险。货车司机普遍工作时间较长、劳动强度大。但是,与较长的工作时间相比,司机等待、停车等无效工作时长占比依然较大。

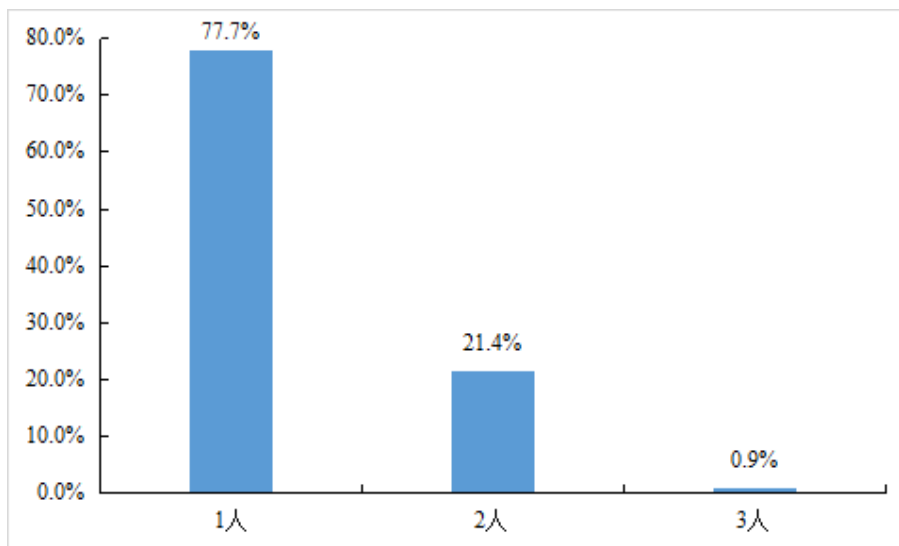


图 10 货车车上驾驶人员人数分布情况

3.4 调查显示，77.7%的货车车上是一位驾驶人员，只有22.3%的货车配备2-3人以上。由于人力成本增加，单车单人驾驶越来越普遍，也增加了司机劳动强度。

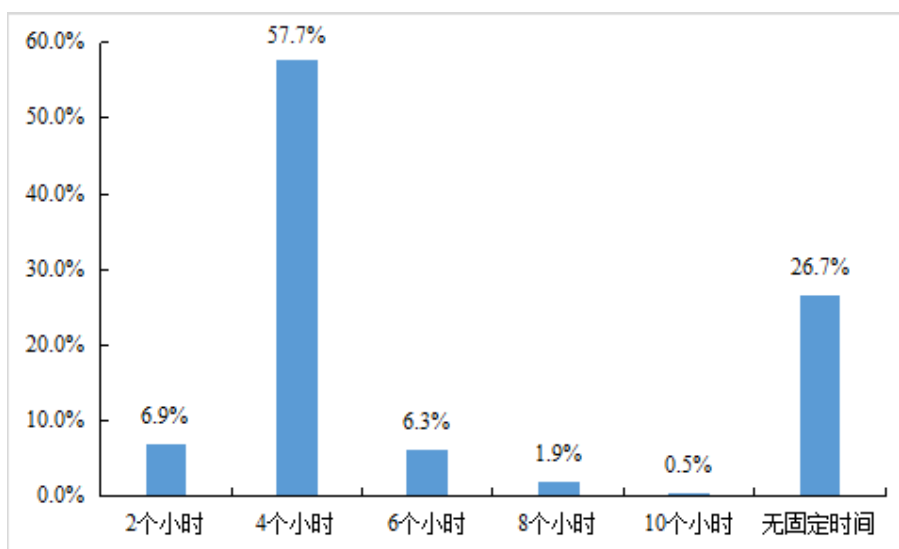


图 11 驾驶人员平均休息时间间隔分布情况

3.5 调查显示，57.7%的货车司机按照驾驶4个小时左右即休息一次的规定执行，但也有26.7%的货车司机表示其驾驶过程中无固定休息时间。部分司机连续驾驶超过6个小时甚至8个小

时，货车司机疲劳驾驶仍然是普遍问题。司机反映，高速公路服务区没有专用货车停车位或者停车位不够，到晚上司机需要休息的时候，服务区货车基本无法驶入。还有一些司机为赶时效接近4个小时找不到服务区停车，不得不在应急车道停靠导致罚款。一些地方严格按照行驶记录仪中4小时停车20分钟查处司机疲劳驾驶不合理。

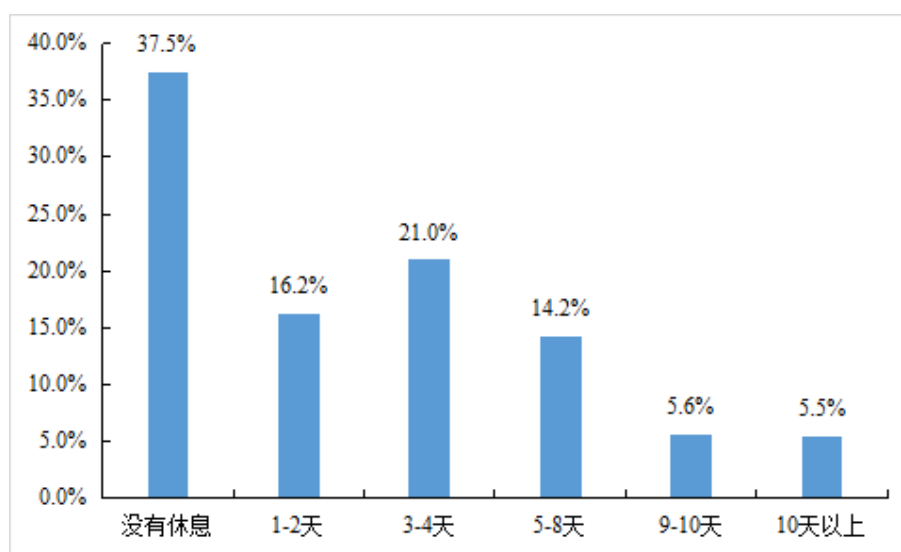


图 12 驾驶人员月均休息时长分布情况

3.6 调查显示，37.5%的货车司机没有休息时间。16.2%的货车司机平均每月1-2天休息时间，还有21.0%的货车司机每月平均有3-4天的休息时间，14.2%的司机休息5-8天，休息9天以上的占11.1%。与其他行业相比，货车司机休息时间总体显然不足。

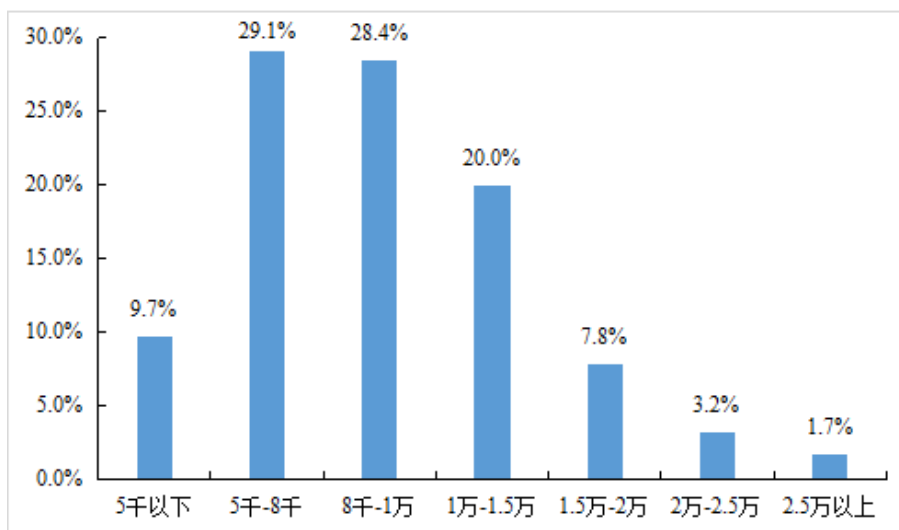


图 13 货车司机月收入分布情况

3.7 调查显示，29.1%的货车司机月收入为5000-8000元；28.4%的货车司机月收入为8000-10000元，两者合计为57.5%。20.0%的货车司机月收入在10000-15000元，12.7%的货车司机月收入在15000元以上，仅有9.7%的货车司机月收入在5000元以下。

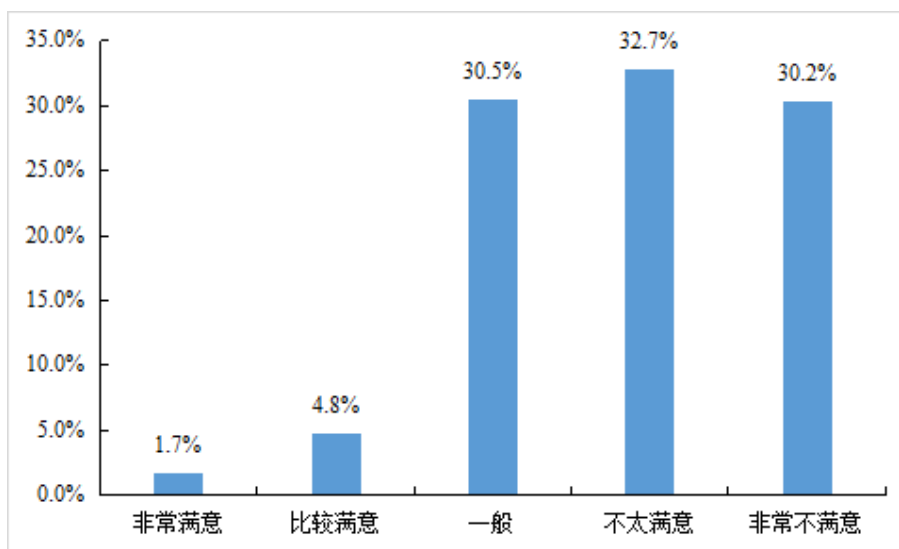


图 14 货车司机月收入满意度分布情况

3.8 调查显示，62.9%的货车司机对目前的收入情况不满意，30.5%的货车司机对目前的收入满意度一般，6.5%的货车司

机对目前的收入情况表示满意。与较强的劳动付出相比，货车司机对收入水平总体不满意。个体司机在承接业务时，三分之一左右的运费往往会以油卡形式支付。一些司机剩余大量油卡，不得不打折低价售卖换取现金，致使司机实际收益受损。

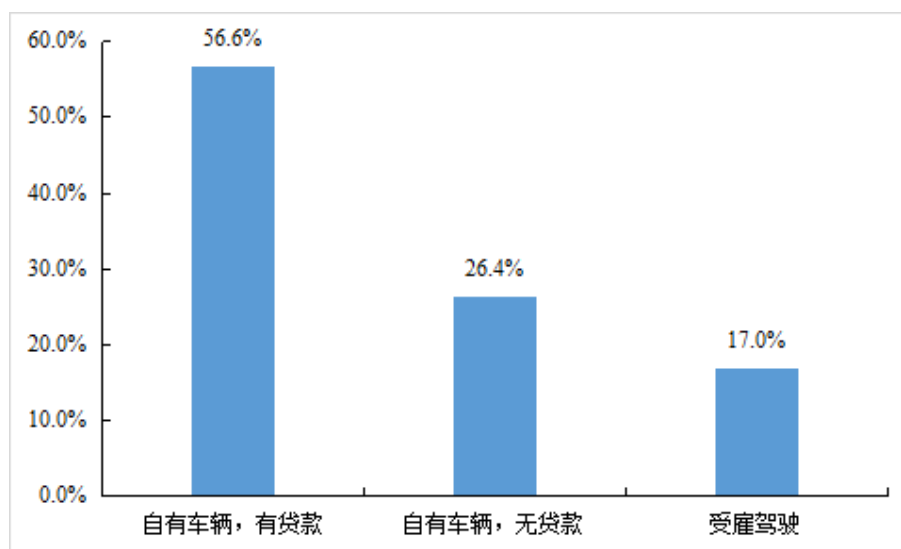


图 15 货车司机驾驶车辆性质分布情况

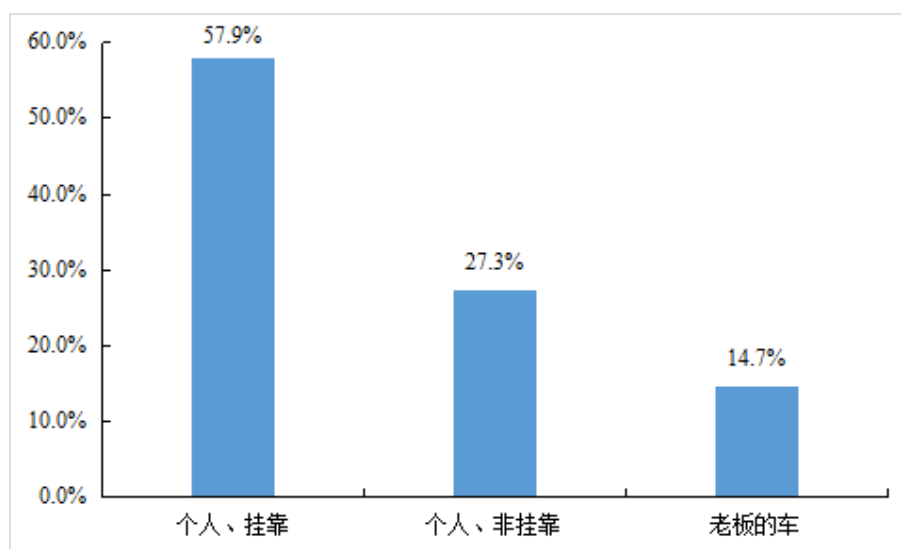


图 16 货车司机驾驶车辆挂靠分布情况

3.9 调查显示，83.0%的货车司机反映其驾驶车辆是自有车辆，其中56.6%的车辆目前还在偿还贷款中，仅有17%的货车司

机驾驶的车辆属于受雇企业或车队所有。货车司机个体经营仍然较为普遍，背贷司机占比较多。目前，货车销售市场普遍存在“0”首付模式。金融公司利用超低门槛的“0”首付或低首付方式吸引大批货车司机进入货运市场，金融公司将首付负担转变为后期高月供、高收费（维修保养等），增加了购买成本。同时，要求司机将车辆挂靠到挂靠公司，收取较高的挂靠费、保险费、审验费等，进一步增加了司机负担。挂靠公司可以获取大量车辆进项发票，转手进入其他市场。同时，贷款到期后司机要求将车辆转出，普遍面临高额转出费问题。

3.10 在货车司机驾驶车辆中，有85.2%的车辆为个人车辆，其中57.9%的车辆为挂靠车辆；仅有14.7%的车辆为老板的车辆。司机违规挂靠经营问题仍然没有得到缓解。

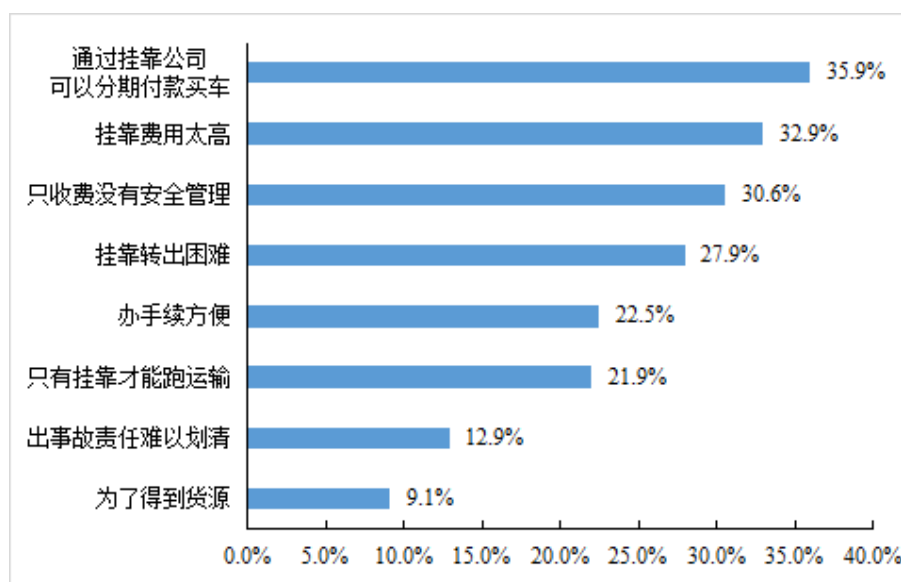


图 17 货车司机对挂靠车辆的想法分布

3.11 调查显示，35.9%的货车司机采用挂靠经营主要是为了分期付款买车，主要是因为个人贷款无法“0”首付，同时货

车司机征信较差，很多司机征信不足无法获得贷款。22.5%的货车司机认为通过挂靠经营可以便捷获取车辆营运证，办手续方便。21.9%的货车司机存在只有挂靠经营才能跑运输的错误认识。在挂靠收费方面，32.9%的货车司机反映车辆挂靠的费用偏高，有的地方单车年挂靠费在3000-4000元。在安全管理方面，30.6%的货车司机认为挂靠企业只收费没有履行安全管理责任，这也导致12.9%的货车司机反映挂靠车辆出事故责任难以划清。

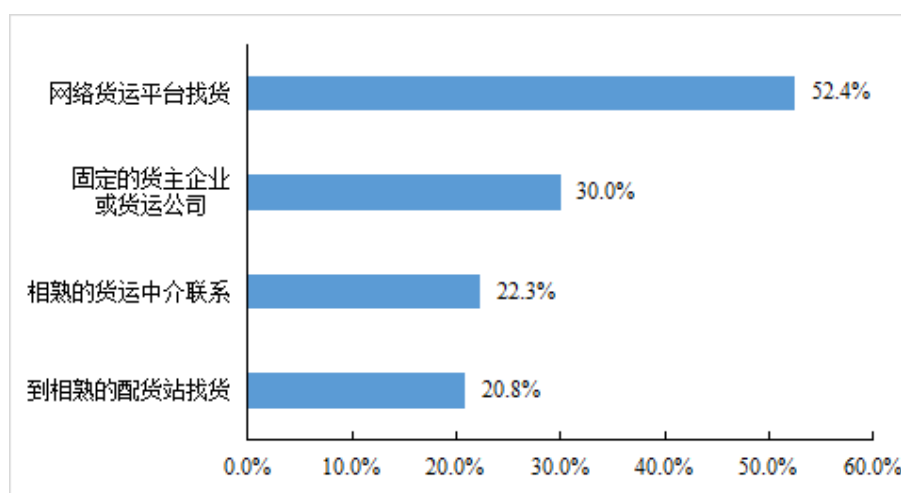


图 18 货车司机货源来源分布情况

3.12 调查显示，52.4%的货车司机在货运互联网平台（网络货运平台和交易撮合平台）上寻找货源，占比较2016年调查情况大幅提高。货运互联网平台已经成为零散运输司机寻找货源的主渠道。有固定的货主企业或货运公司提供货源的司机占比30%，合同运输货源较2016年调查有所下降。传统零散运输找相熟的货运中介或相熟的配货站找货的分别占22.3%和20.8%，较2016年调查明显下滑。

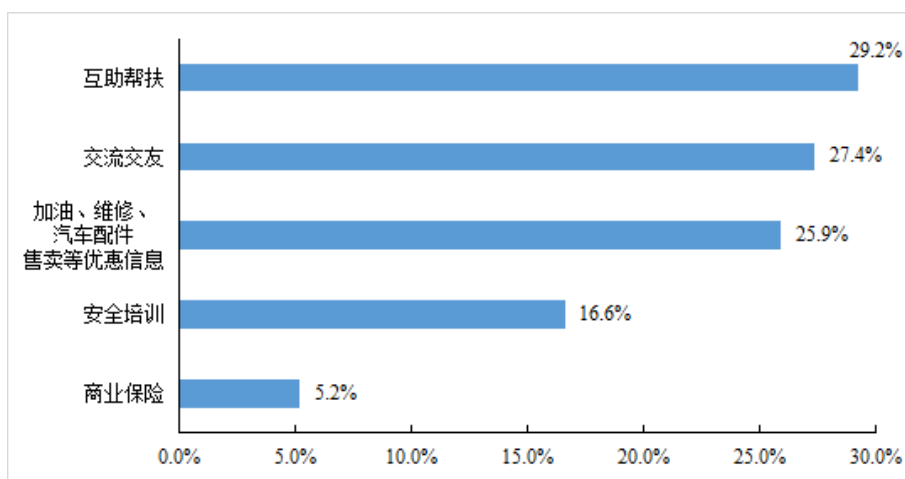


图 19 货车司机通过货运互联网平台获取其他服务分布情况

3.13 调查显示，除了通过货运互联网平台寻找货源外，29.2%的货车司机从平台上获取帮扶服务，27.4%的货车司机从平台上开展交友交流，16.6%的货车司机通过平台获取安全培训知识。货运互联网平台正在成为货车司机在精神上交流沟通和工作生活中获取帮助支持的重要家园。25.9%的货车司机在平台上获取加油、维修、汽车配件售卖等优惠信息服务，5.2%的司机通过平台获取商业保险服务。货运互联网平台通过集采模式“积少成多”，降低司机运营采购成本。

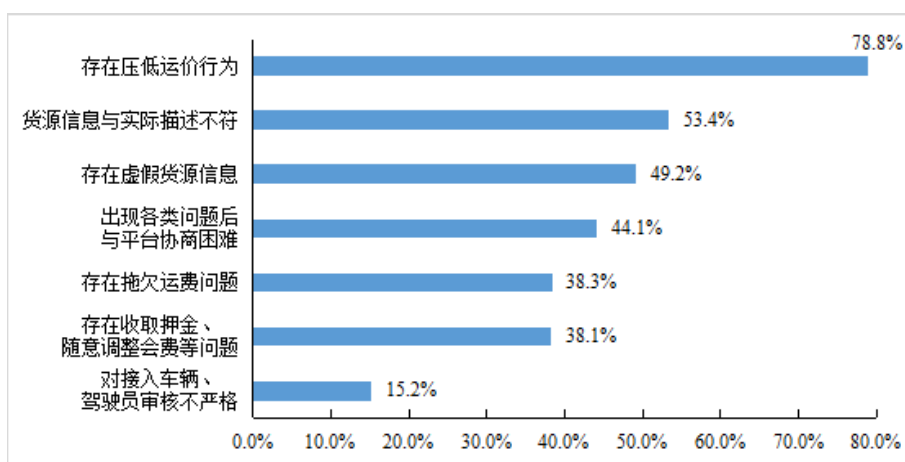


图 20 货运互联网平台使用中存在的问题

3.14 对于货车司机货运互联网平台使用中存在的问题，反映最大的是压低运价行为，78.8%的货车司机认为存在压低运价行为，占比接近八成。第二大问题是货源真实性问题，53.4%的货车司机反映货源信息与真实描述不符，49.2%的司机认为存在虚假货源信息。第三大问题是客户服务困难问题，44.1%的货车司机反映出现各种问题后与平台协商困难。第四大问题是会员收费问题，38.1%的货车司机反映收费较多，存在收取运输押金、保证金、技术服务费等项目繁多，一些平台随意调整会费标准。第五大问题是准入门槛问题，15.2%的货车司机反映对接入车辆、驾驶员审核不严格，对于一些违规车辆、挂靠司机、不诚信货主（黄牛）没有必要的准入限制措施。

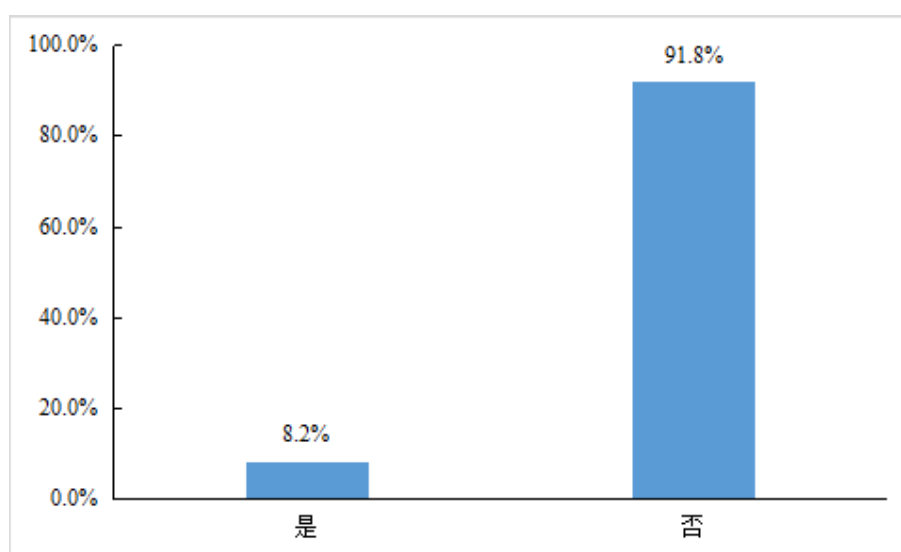


图 21 货车司机是否清楚通过平台开具发票

3.15 在税务征收方面，91.8%的货车司机并不清楚是否通过网络货运平台向货主开具增值税发票，仅有8.2%的货车司机知道自己通过平台代开增值税发票。

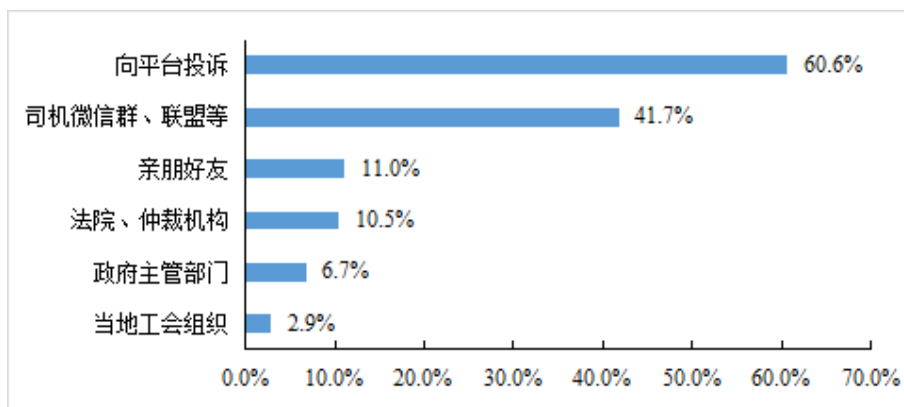


图 22 货运互联网平台争议发生后的处理方式分布

3.16 对于平台争议的处理方式，60.6%的货车司机会首先向平台客服渠道进行投诉，41.7%和11%的货车司机选择通过司机微信群、联盟以及亲朋好友等非正式渠道寻求咨询帮助，司机微信群正在成为非正式沟通的重要渠道。仅有10.5%的货车司机选择法院、仲裁机构等法律渠道解决争议或寻求法律援助，还有部分货车司机会寻求政府部门和工会组织帮助，分别占6.7%和2.9%。

第四章 政策获得感

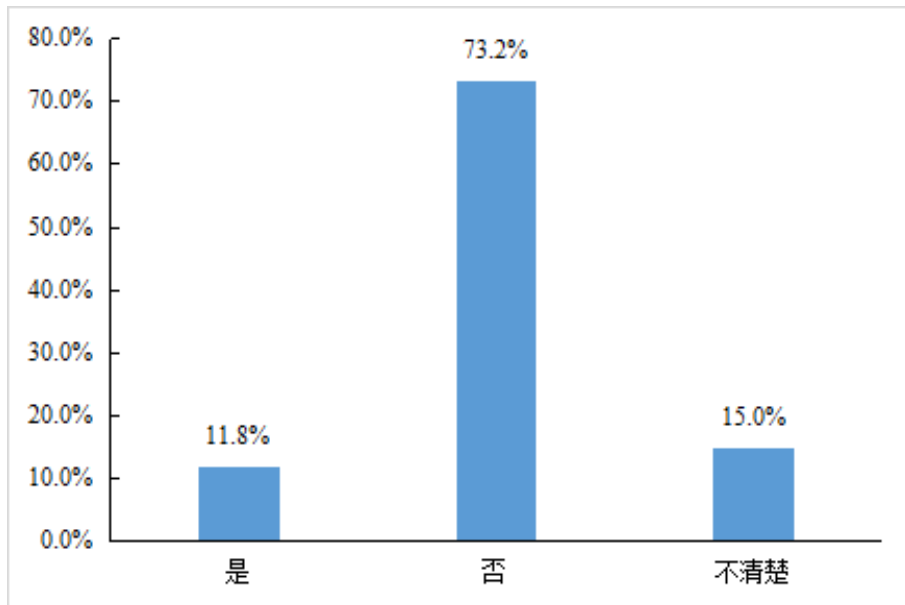


图 23 按车型（轴）收费政策下高速公路通行费变化情况

4.1 2021年1月1日起，高速公路货车收费方式由计重收费改为按车型（轴）收费。调查显示，73.2%的货车司机反映按车型（轴）收费政策下高速公路通行费并没有降低，仅有11.8%的货车司机认为高速公路通行费有所降低。目前，个体司机由于零散运输为主，空驶率较高。受我国货源结构影响，空驶率难以避免。与计重收费相比，按车型（轴）收费政策下空车运输以及车辆运输车运输等单程运输为主的车辆通行费明显增加。重庆等一些地区对于空车采取打折收费，但是主要是对重庆货车ETC用户，覆盖范围有限。

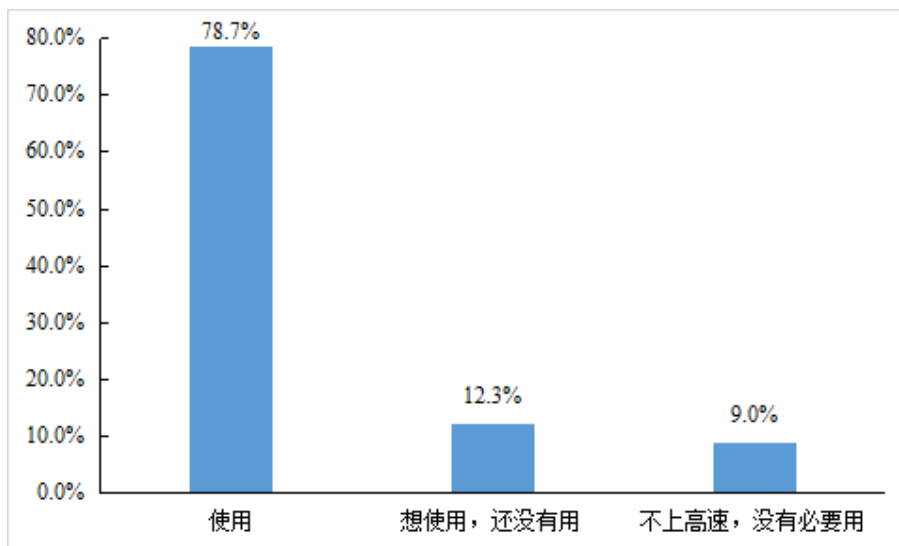


图 24 被调查司机货车 ETC 使用情况

4.2 有关部门大力推广货车ETC收费。调查显示，78.7%的货车司机使用货车ETC；还有12.3%的货车司机想使用货车ETC，但是目前还没有使用；9%的货车司机由于平时不上高速，所以没有用货车ETC。目前，一些省市高速公路出口要求货主走专用通道并进行复秤，尚未实现货车不停车收费。

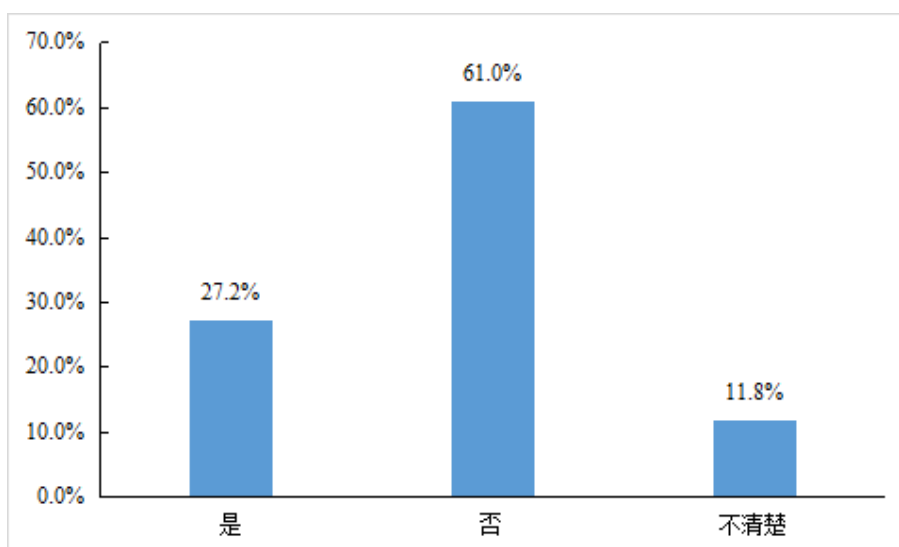


图 25 公路“乱收费、乱罚款”现象变化情况

4.3 有关部门大力开展公路“乱收费、乱罚款”整治。调查显示，仍有61%的货车司机认为目前公路乱收费、乱罚款现象并没有得到好转，仅有27.2%的货车司机认为有所好转，公路“乱收费、乱罚款”仍然是货车司机反映较多的问题。

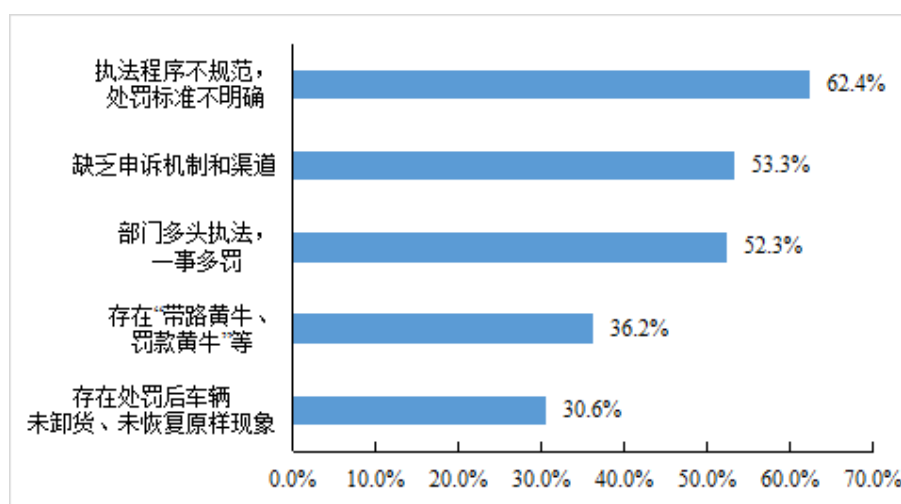


图 26 公路执法存在的问题

4.4 调查显示，62.4%的货车司机认为公路执法程序不规范，处罚标准不明确，对于同一违法事项自由裁量权较大，存在处罚档次不明确的问题。随着高速公路超限超载取得积极成效，普通公路治理超载和高速公路治理超限（超长超宽）有待加强。53.3%的货车司机认为公路执法缺乏申诉机制和渠道，由于司机常年在路上，经常是在路上被罚，很难停下来到当地执法机关提请行政复议。52.3%认为公路执法存在部门多头执法、一事多罚现象，一些地方交警和路政联合执法还存在缺位。公平执法、规范执法和联合执法仍然是货车司机普遍诉求。36.2%的认为公路执法存在“黄牛”等不合理现象。目前，按照《机动车驾驶证申领和使用规定》，货车司机扣满12分会被降级处

理，即无法从事原有货运业务，大部分司机在记分周期内扣到3分左右即不敢上路，不仅影响了司机生产生活，也进一步加剧了司机短缺。

4.5 2019年，央视曝光4.2米蓝牌轻卡“大吨小标”问题，轻卡还没有载货就超过了车货总质量限值，出现“空车超载”现象。车辆生产制造企业为迎合市场对于蓝牌轻卡“多装快跑”的需求，生产并投放了一大批“大吨小标”车辆。公安部、工业和信息化部开展了“大吨小标”车辆专项整治。目前，新注册车辆“大吨小标”问题基本杜绝，但是市场上仍有大量存量“大吨小标”车辆。市场估计，4.2米蓝牌轻卡在600万辆左右，“大吨小标”车辆占比在50%以上。目前，各地没有出台存量“大吨小标”车辆返修改型或召回政策，但是加强了对“大吨小标”车辆路面执法力度和年审年检力度。路面执法按照非法改装处理，一次查处扣6分2000元，年审年检卡死不予通过。购买车辆无法上路运营，导致司机投资损失，无法开展经营业务，生活无法得到保障。

4.6 目前，三线及以上城市普遍采取“重客轻货”思路，对货运车辆进城限制通行区域、通行时间和通行车型。通行区域设置不合理，一些工业园区、商业中心、物流园区、货运场站、货运主通道周边也纳入限行范围。部分城市对高峰时段限制货车通行，而客户接货窗口期往往在限行时段，司机不得不闯禁行，还有企业不得不找多辆小面包车司机“以客代货”，更增

加了高峰时段交通拥堵。目前，各地限制黄牌货车进城通行，对于进城的蓝牌货车也采取通行证管理。此外，大部分城市没有货车停车位，导致货车装卸货或停车等待无处可停。大部分商业设施没有专用货车装卸区域，增加了装卸成本。

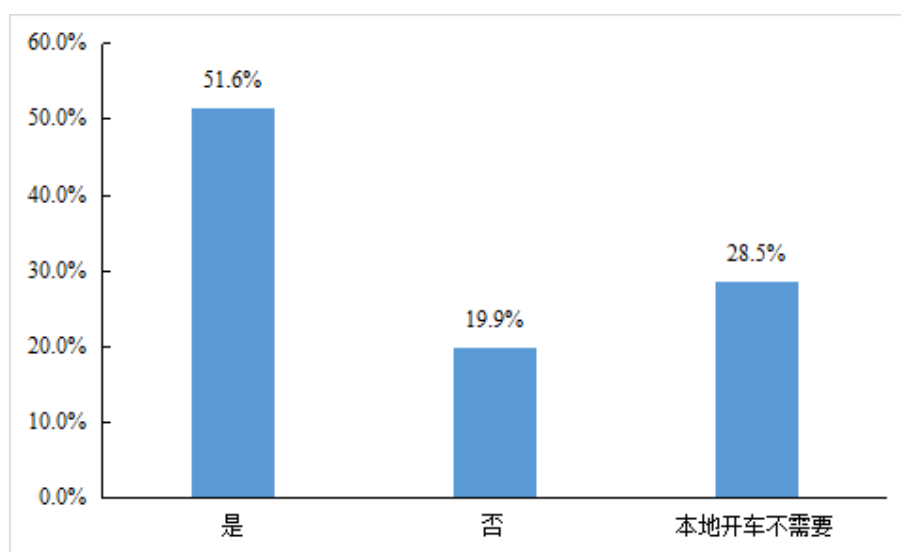


图 27 车辆异地年审享受情况

4.7 国家允许普通货运车辆异地年审。调查显示，51.6%的车辆可以享受异地年审政策，仍有19.9%的车辆目前无法实现异地年审。

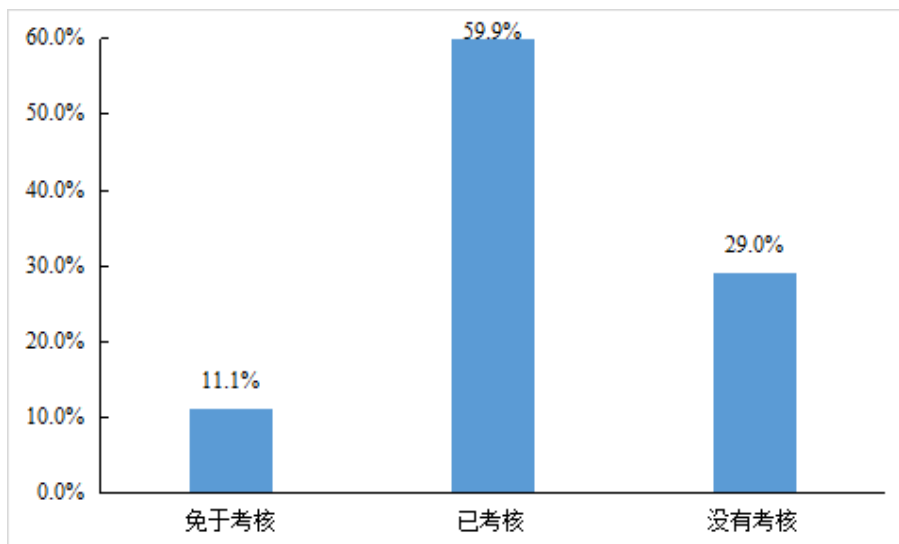


图 28 货车司机诚信等级考核参加情况

4.8 调查显示，59.9%的货车司机已参加诚信等级考核，11.1%的货车司机免于考核，但仍有29%的货车司机尚未参加诚信等级考核。

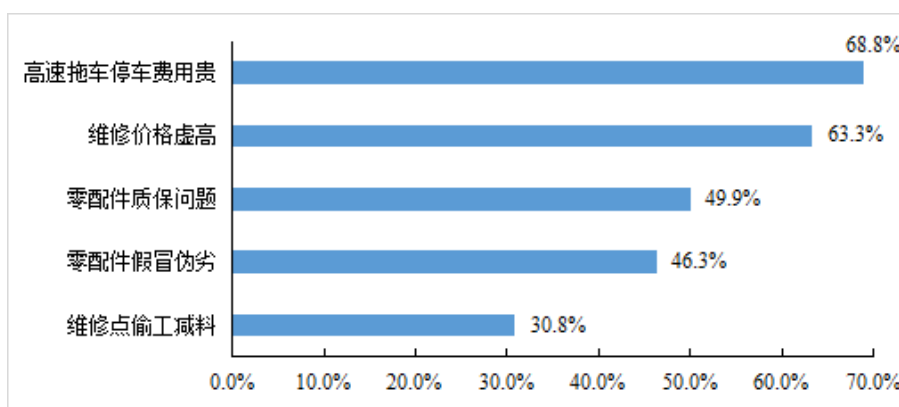


图 29 车辆维修存在的问题

4.9 在车辆维修方面，调查显示，68.8%的货车司机认为高速拖车费、停车场停车费用过高，动辄上万元。63.3%认为车辆在高速公路等区域维修价格虚高，高速公路上补胎200元，比高速公路下高150元。也有接近50%的货车司机认为车辆零配件质

量存在问题，30.8%的货车司机反映车辆维修过程中维修点存在偷工减料现象。车辆维修仍然是司机关注的问题。

4.10 近年来，各地加大国三及以下排放车辆淘汰更新，纷纷出台淘汰补贴政策，由于货车投入较大，补贴标准较高，普遍在5000元，一些地方达到3万元以上，有效引导司机淘汰更新车辆。但是，报废汽车厂给出的报废价格过低，1辆自重8吨国三牵引车报废价格在6-8千，市场上废铁就能卖3-4万，导致司机不愿意淘汰更新车辆，政府出台的补贴政策大打折扣。《报废汽车回收管理办法》第十九条规定：“报废汽车的收购价格，按照金属含量折算，参照废旧金属市场价格计价。”实际执行中差距较大。

第五章 社会保障

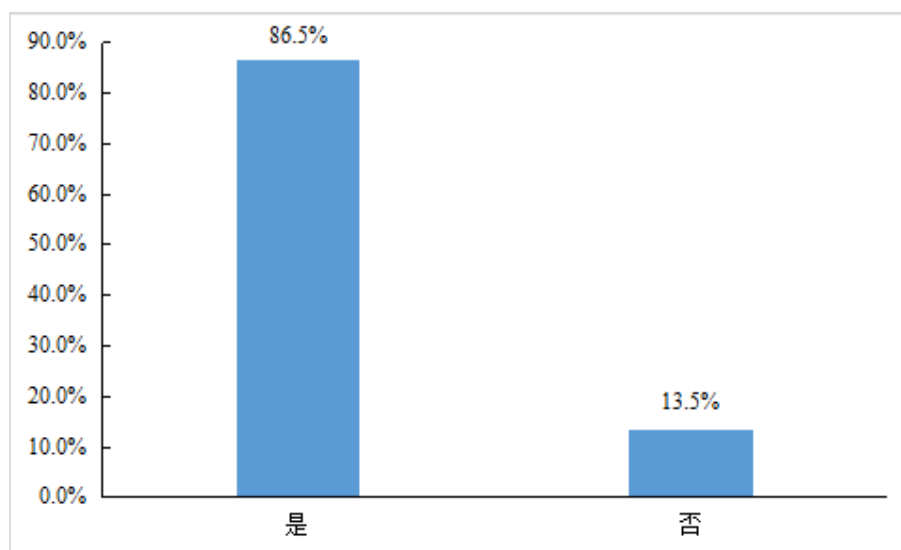


图 30 货车司机职业病分布情况

5.1 调查显示，86.5%的货车司机因为开车患有胃病、颈椎病、高血压等职业病，货车司机健康问题值得引起关注，仅有13.5%的货车司机没有出现上述健康问题。

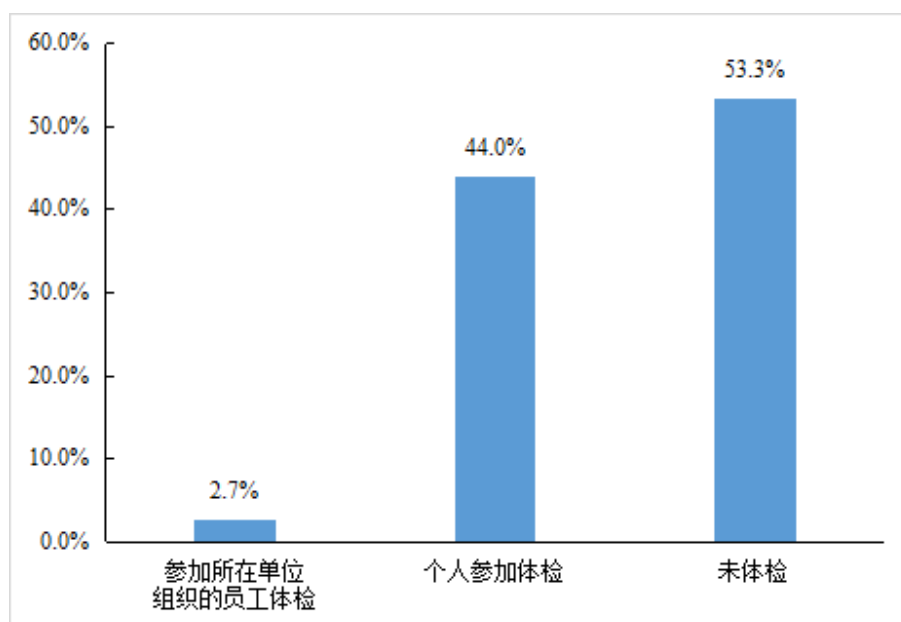


图 31 货车司机体检情况分布情况

5.2 调查显示，53.3%的货车司机未参加体检，健康保障水平较差。44%的货车司机自费进行体检，仅有2.7%的货车司机参加所在单位组织的员工体检。

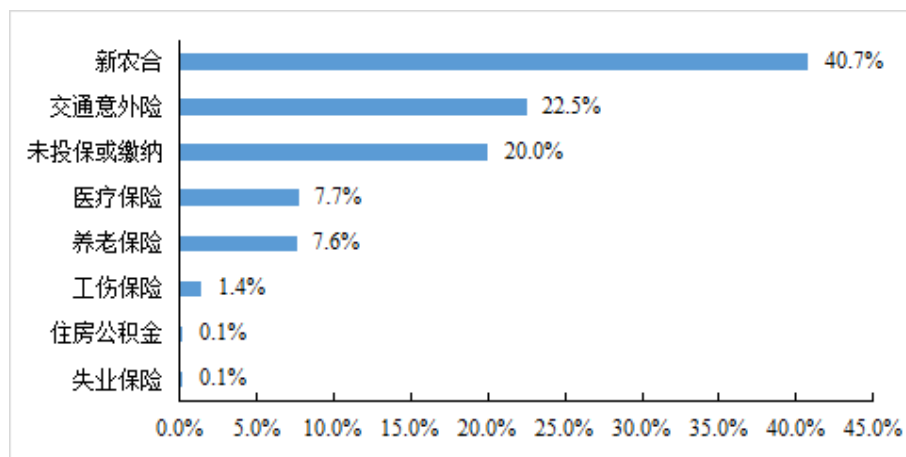


图 32 货车司机个人或者公司投保情况

5.3 调查显示，40.7%的货车司机参加了新农合，这和司机群体农村劳动力较多的原因相关。22.5%的货车司机投保了交通意外险，仅有7.7%的投保了医疗保险、7.6%的投保了养老保险，投保工伤保险、失业保险的占比更小，还有20%的货车司机没有投保或缴纳保险费用，货车司机社会保障力度不够，也是抗风险能力弱的重要原因之一。

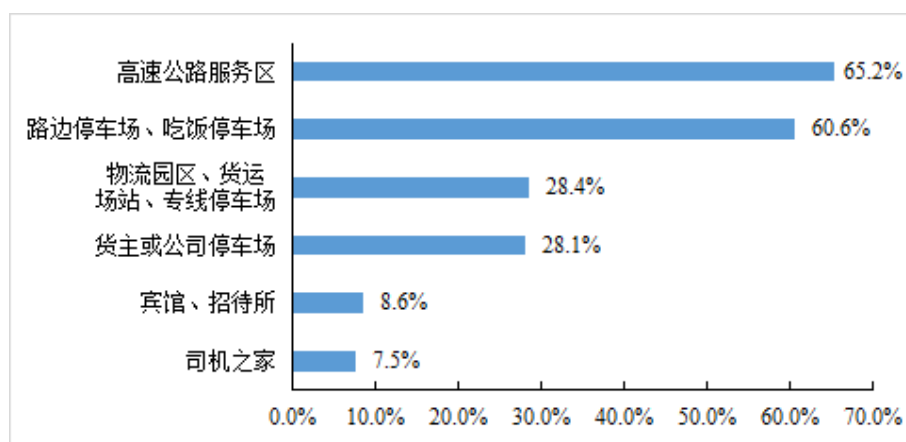


图 33 货车司机休息地点的分布情况

5.4 调查显示，65.2%的货车司机会在高速公路服务区休息，60.6%的在路边停车场、吃饭停车场休息，28%左右的货车司机在物流园区、场站、货主等专线停车场进行休息，仅有8%左右的货车司机会选择在宾馆、招待所或是司机之家休息。

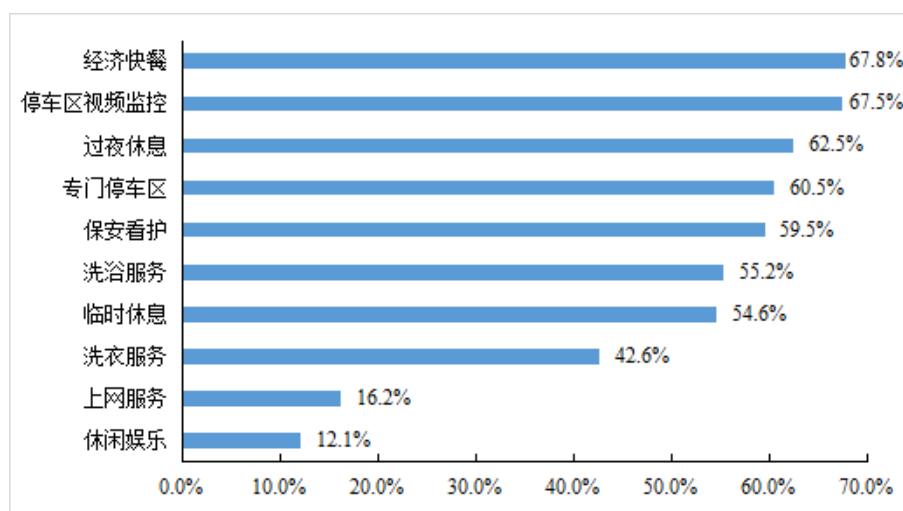


图 34 希望在“司机之家”享受服务分布情况

5.5 调查显示，货车司机希望在“司机之家”等司机休息区域享受到的服务占比依次为吃饭休息、停车监控、过夜休息、专门停车区、保安看护、洗浴服务、临时休息、洗衣服务等配套服务，司机也希望享受上网服务、休闲娱乐等休闲服务。

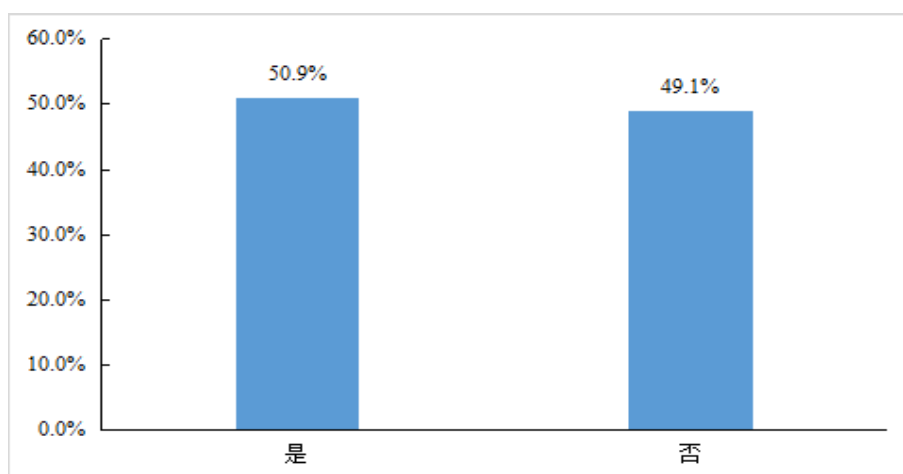


图 35 卡车司机互助组织加入情况

5.6 调查显示，50.9%的货车司机参加了卡友互助组织。目前，卡友互助组织正在成为司机自组织的重要渠道。

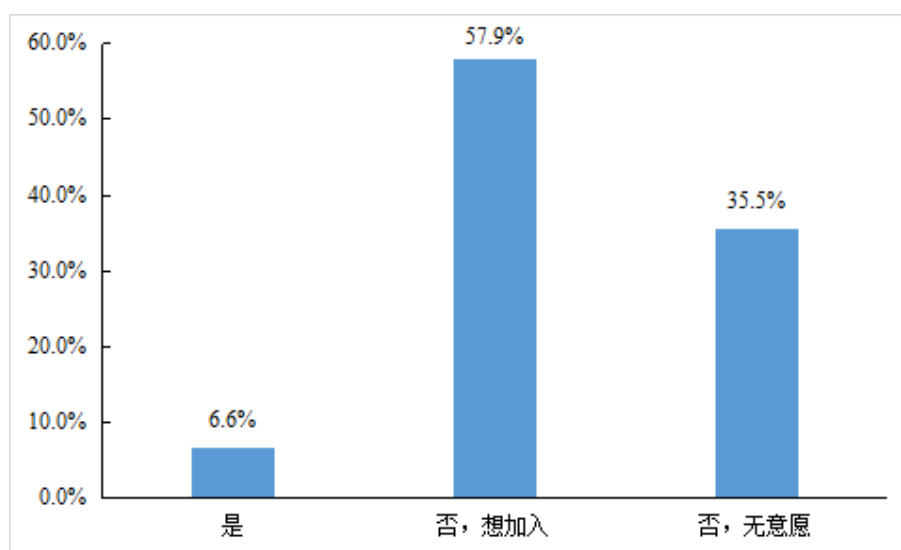


图 36 货车司机加入工会分布情况

5.7 调查显示，93.4%的货车司机尚未加入工会，其中，57.9%的司机希望加入工会。

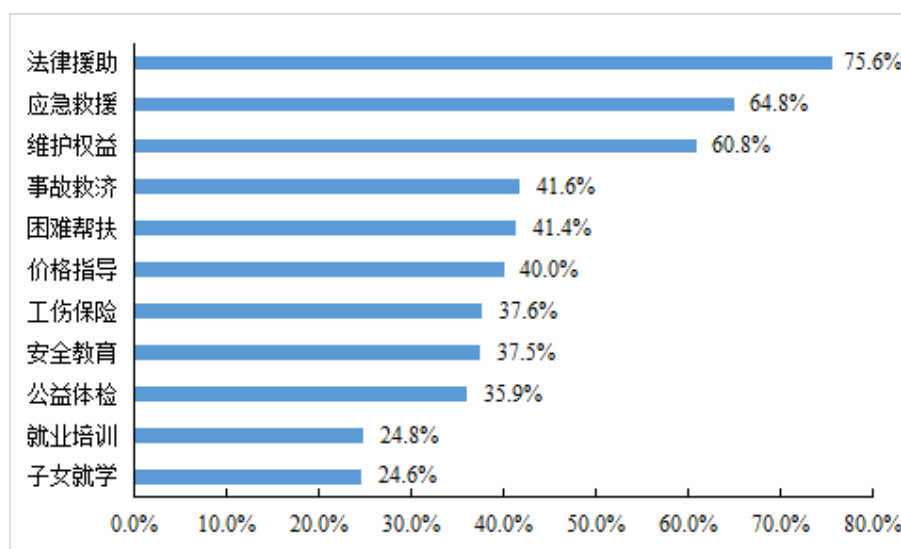


图 37 货车司机希望社会组织提供公共性的服务分布情况

5.8 调查显示，货车司机希望社会组织提供的公共性服务中，排名第一的是维权类服务，法律援助和维护权益分别占比

75.6%和60.8%都是货车司机需求最大的公共服务。其次是救援类服务，应急救援服务需求占比64.8%，也是较为普遍的服务需求。第三是救济类服务，事故救济、困难帮扶等服务需求占比分别为41.6%和41.4%。第四是价监类服务，司机对价格指导需求较大，占到调查司机的40%。第五是社保类服务，37.6%的货车司机希望能够投保工伤保险。此外，安全教育、公益体检、就业培训等也是普遍需求的服务。

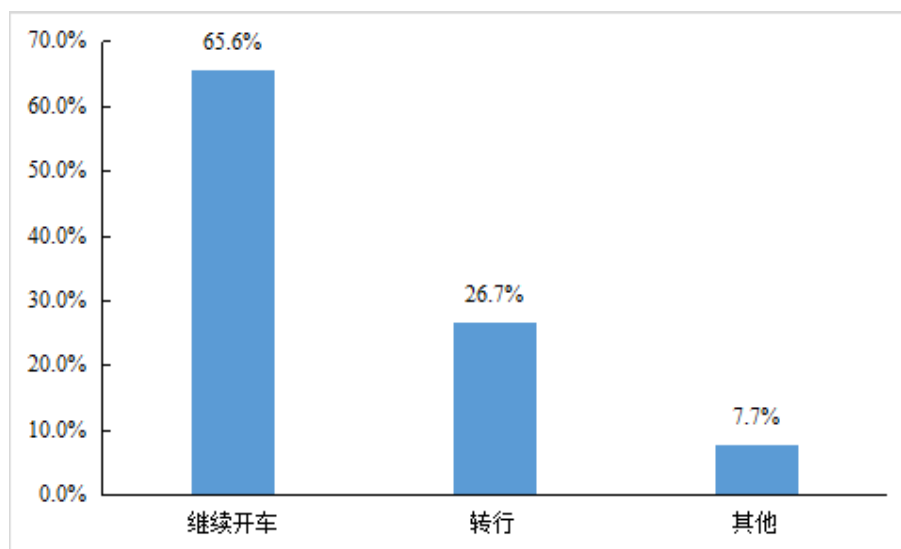


图 38 货车司机未来三年开车意愿分布情况

5.9 调查显示，在未来三年中，65.6%的货车司机仍然会继续从事司机行业，货车司机职业稳定性总体较强，但也有26.7%的货车司机考虑转行。

第六章 相关政策建议

2000多万货车司机作为道路运输行业的重要从业者，是畅通国内经济大循环、建设交通强国的主力军。为进一步维护货车司机权益，营造统一开放、竞争有序、公平稳定的市场营商环境，提出以下政策建议：

6.1 制定货车司机社会保险制度

在货车司机普遍参加的新农合医疗保险基础上增加养老、失业、工伤等保险。加强对于无雇工的个体司机、灵活就业的货车司机群体社会保障制度建设，引导相关群体纳入统一社会保障体系。研究制定道路运输业工伤保险制度，对于无雇工的个体工商户和未在用人单位参保的非全日制从业人员以及道路运输行业灵活就业的货车司机群体，完善工伤保险费计缴方式和确保缴费资金来源。依托货运互联网平台开展新业态工伤保险推广工作，按一定比例计算缴纳工伤保险费。

6.2 治理行业不正当低价竞争行为

研究落实货主托运人责任及相关处罚标准。加强行业价格监管，依托行业协会发布运价指数和标准运价表，严禁货主或货代低于成本价支付运费导致司机超载超限运输。加强货运互联网平台运价管理责任，对简单的无下限竞价排名予以限制，对于明显低于成本价，存在明显导致超限超载运输的予以禁止。

6.3 规范货运互联网平台治理机制

修订《网络平台道路货运运输经营管理暂行办法》，将交易撮合型平台纳入监管范围，规范货主托运人与实际承运人合

同订立与履行机制，压实相关主体经营管理责任和安全主体责任，完善定价机制和争议解决机制，规范平台收费和信息发布行为，维护平台所有利益相关方的合法利益。

6.4 治理拖欠货车司机运费行为

明确机关、事业单位、大型企业从中小运输企业采购货物运输服务，应当按照行业规范、交易习惯合理约定付款期限并及时结算款项。对于国有企业直接从货运司机采购货物运输服务的，应当自服务交付之日起10日内结算款项。网络货运平台直接从货运司机采购服务的，应在货运司机服务交付之日起5日内结算款项。交易撮合平台应设立货运司机运费保障机制，对于超过合理付款期限或存在交易纠纷的先行垫付。

6.5 完善货车司机法律援助服务

推进货车司机加入工会，创新“互联网+”工会模式，便利货车司机入会。搭建货车司机法律援助公共服务平台，开放司机服务热线，为货车司机提供法律咨询、心理咨询、纠纷调节、法律仲裁、事故救济等公益服务，发布处理纠纷企业名单，将处理查实的不诚信企业和货主（黄牛）纳入信用中国平台。

6.6 制定公路行政处罚清单制度

推进公路综合执法机制，制定公路综合执法行政处罚清单制度，明确公路执法部门、行政处罚事项和自由裁量分级分档实施标准。细化联合执法处罚事项、处罚流程和处罚标准。研究建立公路交通执法计分制度，将传统的行政处罚罚“款”为主转为罚“分”为主。建立全国公路执法行政执法联网系统，便利违章信息互联互通和跨区互认，加强与社会平台合作便利

违章信息送达和处理，实现违章事项异地行政复议。

6.7 强化货车司机职业体检要求

将货车司机职业体检纳入从业资格要求，增加吸食毒品等检查项目。将货车司机职业体检纳入各地工会保障项目，加强货车司机职业病防治。

6.8 严禁货运车辆“0”首付放贷

开展货车“0”首付查处专项整治行动，对于各类金融机构货运车辆贷款最高发放比例低于现行规定的进行严厉打击，禁止以低于国家规定发放比例发放货运车辆贷款。

6.9 治理道路运输行业挂靠经营

清理整顿道路货运挂靠经营，引导挂靠车辆有序转出，恢复个体司机市场经营主体角色。明确挂靠企业和司机签署的免除自身责任的挂靠合同不具法律效力。鼓励挂靠公司转为卡车代办服务公司，为个体司机代办工商登记、证照申请、账务处理和年检年审等事宜。禁止金融机构以低于国家规定的贷款发放比例发放货车贷款和引导挂靠经营。参考网约车司机管理办法，允许个体司机直接申请个体车辆营运证获取经营资质，或者对于个体司机实行经营许可和营运证“两证合一”。在网上便民行政许可系统中增加个体运输业户许可申报通道，便利个体司机获得道路运输经营许可。

6.10 妥善解决司机“油卡”问题

对于国家税务总局公告2017年第30号提出的“用于委托实际承运人完成的运输服务”明确实施细则，承运人不得向实际承运人超配油卡。对于实际承运人不同意接受油卡的，不得强

制要求实际承运人接受。参照住宿行业加快推进成品油行业增值税专用发票改革，推动加油站加油后直接开具增值税专用发票政策，司机加油后按照实际运输服务提供加油发票纳入承运人进项抵扣。

6.11 允许货车司机扣满12分保级处理

对于三年内在一个记分周期扣满12分且不是一次性扣满的货车司机不做降级处理，采取停业1个月参加科目考试处理等非降级处理措施。

6.12 放开自动挡牵引车直接报考渠道

将自动挡牵引车纳入A1驾照，允许直接报考申领。将对达到驾驶时间要求的A2驾照司机增驾时间缩短到1年以内，取消A2驾照实习期不得牵引挂车上高速的规定。

6.13 解决防止疲劳驾驶高速休息问题

科学制定货车司机驾驶和休息制度，允许在合理范围内调整驾驶和休息时间，提高政策制定的人性化程度。研究制定高速公路货车停靠规划，科学测算高速公路防止疲劳驾驶的货车停车位需求规模，在高速服务区增设货车专用停车位，服务区不得限制货车进入。在高速公路沿线设置货车临时停靠区域，允许货车临时停靠休息。

6.14 大力推进高速公路差异化收费

扩大空车差异化收费覆盖范围，明确空车差异化收费标准，实行全国统一和车辆统一。对于轻抛货为主的快递运输、车辆运输车运输等运输车辆实行差异化收费。严格落实货车在高速公路出口不停车收费。

6.15 治理“大吨小标”存量货车

将城市通行货车限行标准从4.5吨及以下放宽到允许中型货车通行，在部分城市试点全面放开通行车型，出台“大吨小标”年审不达标存量货车退出市场补偿政策。

6.16 放开货运车辆城市通行限制

禁止城市内限制货运车辆24小时通行，对于工业园区、商业中心、物流园区、货运场站周边及城市主要货运通道放开通行限制，允许货运车辆通行。对于确需在限制通行时间通行的货运车辆，允许申请临时通行证通行。合理设置和配套建设货车专用停车位，便利货车停靠装卸作业。

6.17 开展非标货运车辆治理行动

继续加强货车超限超载治理工作，重点加大对百吨王、超大厢等非标车型治理行动，及时发布治理方案，明确社会预期。加大源头治理和路面执法力度，及时调整源头治理重点企业名单并向社会公开，严格禁止违规非标车型上路通行。2022年1月1日起，禁止超长低平板半挂车和集装箱半挂车运载超长厢体进入货运市场。适时启动修订《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》国家标准，研究推出符合我国实际的货车车型。

6.18 及时调整货车报废价格标准

根据废旧金属市场价格定期调整报废汽车收购价格，对于废旧金属价格波动较大的时期，缩短调价周期。

6.19 规范高速公路应急救援和维修市场

明确高速公路故障车辆由高速公路公司负责免费拖曳，对于确需维修单位拖拽的，不得指定具体单位。允许非指定的维

修服务公司在高速公路开展应急救援和维修服务。规范停车场收费，对于交通事故处理期间停车场提供免费停车。

6.20 深入推进关爱货车司机公益行动

推进货车司机加入工会，创新“互联网+”工会模式，便利货车司机入会。以工会服务吸引力提升司机入会动力，搭建货车司机工会会员公共服务平台，发放货车司机会员服务卡，为入会会员提供公益性的应急救援、法律咨询、困难帮扶、公益体检、安全教育等服务，以及停车场停车优惠、宾馆酒店住宿优惠、加油站加油优惠、服务区购物餐饮优惠、网络休闲消费优惠等服务。建立跨省工会互助机制，异地跨省司机可以享受本地工会会员服务。依托行业协会建立道路货运行业工会联合会，加强行业自律和规范发展。表彰货车司机先进事迹，传播行业正能量。吸引社会各界加入，多方联动推进关爱货车司机行动，使道路货运行业成为受人尊敬的行业，货运司机成为令年轻人羡慕的职业。

2015年，交通运输部、公安部、全国总工会与中国物流与采购联合会等单位联合发起“关爱卡车司机倡议”。中物联公路货运分会作为倡议实施单位，将积极推进系列关爱卡车司机活动，真正让卡车司机实现体面工作、幸福生活。

为积极发挥工会、协会组织参与社会治理的积极作用，秉持开放、合作、共享、公益的精神，进一步调动社会力量、整合社会资源，2020年12月，中国海员建设工会、中国物流与采购联合会、中国交通运输协会、中国道路运输协会、中国职工发展基金会共同发起了“货车司机职业发展与保障行动”，鼓

励引导社会组织和爱心企业履行社会责任，在意外保险、帮扶互助、技能提升、法律援助等领域设计行动项目，搭建关爱货车司机、弘扬行业正能量的公益平台，为保障货车司机权益和推动行业健康稳定发展作出贡献。欢迎更多利益相关方参与到关爱货车司机行动中来。

送：中央财经委员会办公室，全国人大财政经济委员会，全国政协经济委员会，国务院办公厅（秘书二局、督查室），发展改革委（办公厅、规划司、综合司、运行局、体改司、投资司、基础司、产业司、高技术司、环资司、经贸司、价格司），国资委（办公厅、协会党建局、研究局、规划局、法规局、科创局），工业和信息化部（办公厅、政法司、运行局、装备一司、信发司、中小企业局），公安部（办公厅、交管局），民政部（社会组织管理局），财政部（办公厅、税政司），人力资源社会保障部（办公厅），自然资源部（办公厅、开发利用司），生态环境部（办公厅，大气环境司），住房城乡建设部（办公厅、标准定额司），交通运输部（办公厅、政策研究室、法制司、综合规划司、公路局、水运局、运输服务司、科技司），农业农村部（办公厅，市场与信息化司），商务部（办公厅、政研室、市场建设司、流通发展司、外贸司），应急部（办公厅，安全生产综合协调司），人民银行，海关总署（办公厅、口岸监管司），税务总局（政策法规司、货物和劳务税司、所得税司、财产和行为税司），市场监管总局（办公厅、标准技术管理司、标准创新管理司），统计局，参事室，国研室，网信办，铁路局，民航局，邮政局，银保监会，证监会，国务院发展研究中心，中国社科院（财经战略研究院），国铁集团；各地物流工作主管部门；各地物流行业协会；各会员单位。

中国物流与采购联合会办公室

2021年6月25日印发
