



外卖配送实施“等灯停表”服务 专家建议

建立标准和兜底机制为骑手“松绑”

□ 本报记者 张守坤 罗莎莎

2026年7月31日,是江苏省苏州市迎来外卖骑手“等灯停表”(红灯停表)暖心服务落地实施首日。2026年8月6日,苏州市民马先生观察到了骑手们的变化——基本上不会再有骑手在交通路口绿灯剩最后几秒甚至变成黄灯时加速冲过路口,闯红灯的现象也几乎见不到了。

何为“等灯停表”?据介绍,当骑手在交通路口等红灯时,骑手手机配送页面呈现红灯倒计时读秒信息。配送完成后,该页面弹窗提示“订单号、等红灯累计时间”,系统告知“相应顺延最晚送达时间”。

《中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》(以下简称“十五五”规划纲要)提出,“健全灵活就业、新业态形态劳动者权益保障制度”。“等灯停表”服务即是对这一要求的生动实践。这项服务如何缘起?能够给外卖骑手带来哪些实实在在的的变化?《法治日报》记者近日对此展开了采访。

让骑手安心

2026年8月13日,北京市市场监督管理局组织平台经济“破卷向善”第二次协商对话会,美团、淘宝闪购、京东外卖三家平台表示,将率先集中在北京落地“红灯停表”服务。

同日,美团上线外卖骑手“等灯停表”功能在北京首个版本。据了解,“等灯停表”首批路测已完成,北京市朝阳区、通州区、经济技术开发区(北京亦庄)的部分道路率先接入交通数据。北京外卖骑手等红灯时间,将逐步实现单独累加计算,并在配送时间中顺延。

在北京的美团骑手刘德平表示,其日常跑单范围为国贸区域,北到团结湖,南到双井,东到大望路,这个区域的特点是路况变化大、人流密集,红绿灯多。

刘德平说:“我参加了项目内测,在红绿灯前倒计时不记入最终配送考核时间,这让我们心里稳多了许多。每个订单等红灯时长是一两分钟,有的短单30秒,等红灯就不耽误跑单赚钱,安全第一,这是我们最欢迎的。”

8月14日,记者参加了美团举行的“等灯停表”北京骑手恳谈会。根据骑手App路测视频来看,当骑手在交通路口等红灯时,页面呈现红灯倒计时读秒信息,骑手AI安全助手“团宝”发布提示信息“红灯停一停,正在记录等灯时长,订单结束时将延长本单配送时间”,骑手可在页面中看到“交通安全地图”展示的道路警示和导航信息,骑手可选择不同配送路线,或根据需求自主决定配送线路。

美团配送安全技术团队负责人向记者介绍,配送完成后,骑手页面弹窗提示“订单号……等红灯累计时间”,系统告知“相应顺延最晚送达时间”,完成“等灯停表”全流程。该功能将“AI安全助手”“交通安全地图”“等灯停表”三项功能集为一体,骑手操作简单、直观可视,结合智能头盔还可实现语音播报和文字提醒相结合的体验,适配多个不同配送场景。

当骑手同时配送多个订单怎么办? “如果骑手同时配送多笔订单,那么等灯的时长也会记入每一笔订单的配时。”美团配送安全技术团队介绍,“从最近的内部封闭路测来看,骑手体验顺畅,也有不少骑手提出一些细节建议,我们已经一一记录。”

如果骑手闯红灯了,还会“停表”吗?据了解,对于闯红灯行为,平台采取“正向激励+负向约束”的双轮驱动策略。负向约束方面,通过提醒、宣导、培训、降低派单权重、限制接单等策略,分层、梯度实施,并扣除骑手相应的安全分;正向激励方面,骑手可参与“不闯红灯”线下活动,获得



现金奖励,提高安全分和安全等级的骑手,也会通过正向权益提供相应的激励,让守规则的骑手不吃亏。

此外,美团、淘宝闪购、京东外卖还将保障转单场景下骑手配送时长,适度增加骑手配送考核时长;在计算配送时长时,对于驾驶电动自行车配送的情况,以平均不超过15公里/小时计算;对恶劣天气、复杂路况等加大补时力度。科学设置商家列表首页显示的配送参考送达时长,避免“分钟级竞速”。因商家出餐慢导致的超时订单,不影响骑手服务分。

让技术向善

美团配送安全技术团队负责人对记者说,“等灯停表”的想法并非来自管理层,而是源自此前美团骑手恳谈会上骑手提出的具体建议。比如“如果能识别等红灯时长,能不能把这段时间从倒计时里剔除”这些真实的呼声,催动平台与相关部门进行合作。

据公开报道,2021年,苏州市携手美团推出全国骑手交通安全“灯塔计划”,数据互通治理后,骑手百万单事故率下降41%,头盔佩戴率提升至98%。2023年,双方完成离线信号灯数据交互,为“红灯停表”服务筑牢技术根基。项目攻坚阶段,政企团队仅用一个月便完成系统搭建、数据调试,攻克非机动车GPS漂移、信号灯数据解析等多重技术难点。

据美团配送安全技术团队负责人介绍,“等灯停表”主要依赖两部分数据信息,一是骑手的位置轨迹信号,二是骑手所在区域实时的红绿灯灯态数据。美团接入交通数据后,骑手App结合位置轨迹

可实时判断骑手等灯状态。

《法治日报》律师专家库成员、北京市高顿律师事务所执行主任戚文扬向记者介绍,从律师实务角度看,“等灯停表”的意义不仅仅是给骑手多补几分钟,更重要的是把遵守交通规则这一法定义务嵌入配送算法。互联网信息服务算法推荐管理规定》明确,平台向劳动者提供工作调度服务,应当保护劳动者取得劳动报酬、休息休假等合法权益,完善订单分配、报酬、工作时间和奖惩等算法。最高人民法院提出,与用工管理相关的算法规则如果没有合理考虑遵守交通规则等客观因素,劳动者可以依法主张其不具有约束力或者要求赔偿损失。因此,苏州等地通过“等灯停表”消除“守法可能超时,抢行反而受益”的逆向激励,在法律逻辑上是把交通安全要求前置到平台规则之中,值得肯定。

中央财经大学劳动法和社会保障法研究中心主任沈建峰认为,上述措施同时说明,其一,平台用工管理的规则可以随着数字技术的发展不断优化,数据不仅是用工管理的工具,也可以成为优化用工管理的工具。其二,平台的算法是可以人为控制和干预的。其三,在骑手权益维护领域,还是要坚持多部门协同联动,管行业也应当管权益的思路,协同推动新业态形态劳动者权益的维护。

守三条底线

据了解,随着“等灯停表”功能正式上线,北京与无锡已经在同步对接测试。上海、杭州、成都、南昌、兰州等20多个城市也在评估当中,具备条件的城市会陆续上线。

“等灯停表”,如何才能更好推广?

美团配送安全技术团队负责人表示,一方面有赖于城市交通数字化基础设施建设,与美团技术产品的对接磨合;另一方面美团接下来还会在克服城市楼宇密集区GPS漂移等技术难题上持续研发迭代,确保识别精度。

戚文扬建议,首先把标准和兜底机制建立起来。一方面,可统一交通信号数据接口、补时计算、误差校正、故障处理和信息安全等基础标准,减少每个城市、每个平台重复建设;另一方面,建立“精准补时+合理兜底”机制,对具备联网条件的路口精准计算,暂不具备条件的区域可结合路线、路口数量和历史平均等待时间给予合理补时。后续还可以把商家出餐延误、恶劣天气、道路施工、小区门禁、电梯等待等骑手无法控制的客观因素逐步纳入合理计时。对于这类规则调整,还应当按照劳动规则公示指引的要求,充分听取工会或者骑手代表意见,以清晰易懂的方式持续公示。

“同时,至少要守住三条底线。”戚文扬补充道,第一,不得因“补时”再降低骑手单价,提高接单量或者通过其他考核规则把时间补偿变相收回;第二,为识别等灯状态而收集的位置、轨迹等数据,应当遵循必要、相关的原则,不能扩张用于无关处罚和商业画像;第三,系统识别结果不能成为处罚的唯一依据,平台应向骑手展示原始预计时间、补时时长、补时依据和最终考核结果。此外,应持续观察补时后带来的交通违法率、事故率、骑手实际收入、超时申诉量、消费者投诉量和系统误判率等变化。只有安全、效率和劳动者权益同步改善,才能让这一机制更加发挥成效。

漫画/高岳

□ 本报记者 邓君

“朝九晚五,轻松月入过万元”“真正零首付,以租代购”——这些货运司机招聘广告,对于急于找活干的务工者来说充满诱惑。然而,这背后却隐藏着一个专门针对货车司机设局的新型复合型诈骗——“套路运”。

《法治日报》记者2026年8月初从广东省公安厅获得的数据显示,今年1月至7月,针对货运、物流行业高发的“套路运”诈骗犯罪,广东省各地公安机关共侦破“套路运”诈骗案件75起。

货运司机被“套”

“我当时在网上看到某公司发布的招聘信息,承诺保证月入过万元,只要有C驾驶证就可以。我把简历发过去,对方很快通知我去面试。”受骗司机之一小陈(化名)回忆说。面试时,“业务员”给他算了一笔账:每单运费约700元,每天扣160元租车费,即便扣除派单员7%的提成,收入也很可观。为增加可信度,“业务员”还拿出其他司机的日流水截图。小陈看后信以为真。

“当时,他们还拿了我的手机操作,说是用于注册货运平台账号。我后来才发现,他们用手机从不同的借贷平台分期贷款1.8万元,作为一年的‘信息服务费’和租车费。”小陈回忆说。

“入职”后的前3天,小陈接到的派单量比较多,收入确实不错。但从第四天开始,派单量越来越少,扣除摊到每日的租车费和业务提成,小陈入不敷出。

与小陈遭遇相同的司机刘某告诉《法治日报》记者,当他质问派单员为何派单量越来越少,对方说市场行情不好。

“我接不到单就赚不到钱,但租车费等费用每天都在扣,一直亏钱。我想辞职,公司却说我违约,要我赔偿高额违约金,1.8万元的‘信息服务费’和租车费也不退。”刘某说。

小陈和刘某去某公司要说法,接待人员先是拒绝退款,后来又提出签“和解协议”可以退2800元,但还要再付一笔“运输费”。然而,当他们把“和解协议”签了,运输车辆退了,2800元却迟迟没有到账。

据广东省公安厅相关负责人介绍,货运司机没钱赚到,反而背上了一万多元贷款,这就是“套路运”,一环接一环地“套”住了货运司机。

遭遇虚假招聘

广东省公安厅相关负责人介绍,“套路运”本质上是一种求职类诈骗。不法团伙往往没有足够数量的实际货运业务,打着高薪招聘司机的幌子,变相制造违约,非法收益主要来自司机的违约金或“信息服务费”。

这种诈骗的套路包括以下几个方面。虚构引流,高薪诱饵吸引入局。不法团伙通过注册物流、汽车服务等公司,在各大互联网招聘平台、社交群组发布虚假招聘信息,以“高薪保底、无需经验、稳定货源”等为噱头,精准抓住求职者急于就业、获得稳定收入的心理,诱导线下面试。

层层收费,诱导购车贷款。在面试过程中,不法团伙业务员使用固定话术,刻意营造岗位稀缺、收益稳定的假象,甚至指派所谓“金牌司机”(车托)带求职者跟车体验,打消求职者顾虑。随后以“人职需自带车辆”“零首付低价购车”“随时可退”等话术,哄骗求职者以个人名义办理高额贷款、融资租赁,或巧立名目收取保证金、管理费等各类费用。

恶意制造障碍,逼迫司机违约。不法团伙在合同中暗藏隐性“霸王条款”,设置苛刻的出勤、接单考核规则。求职者入职后,不法团伙难以提供充足的运输货源,或刻意推送超长距离、超低价运费的订单,使司机无法正常盈利,被迫离职“违约”。

拒不退费,反复收割牟利。当被害人提出离职退费退车时,不法团伙便拿出事前签订的“套路”合同,以“单方面违约”为由拒绝退还所有费用,甚至索要高额违约金。部分团伙还通过扣留车辆、扣押证件、强行收车等方式持续施压,致使被害人背负高额债务,蒙受双重损失。

合同掩盖真相

此次集中打击“套路运”源于2024年11月广东省中山市公安局发现的多条涉及“套路运”线索。在公安部刑侦局和广东省公安厅刑侦总队指导下,中山市公安局于2024年11月23日成立专案组,采取“发现一批、研判一批、抓捕一批、输出一批”的递进收紧式侦查策略。

警方还发现,涉“套路运”不法团伙通常拥有合法注册公司,办公场所装修华丽,重点针对法律意识薄弱、经济收入较低的货运司机设套诈骗。

随着侦查深入,警方发现这些不法团伙以“套贷+收费+违约+收割”形成诈骗闭环。涉案公司把与司机签署的合同、视频录像及派单记录当作“挡箭牌”,声称合法经营——但这些合同本身就是用来掩盖事实真相的“作案道具”。

警方还发现,这些案件多系有预谋犯罪。为逃避打击,不法团伙两三个月就会注册新公司“换马甲”,频繁更换经营地点。例如,以梁某为首的不法团伙,自2023年7月开始,先后在中山市8个镇区陆续成立22家空壳物流公司,平均每两三个月更换一次办公场所。

2025年3月20日,在广东省公安厅统一指挥下,中山公安组织警力集中收网,全链条打掉一个“套路运”不法团伙,抓获犯罪嫌疑人47人。

2026年以来,广东省公安机关针对货运、物流行业高发的“套路运”新型诈骗犯罪,组织广东省各地公安机关深入串并研判和破案攻坚,今年1月至7月,共侦破“套路运”诈骗案件75起,打掉犯罪团伙73个,涉案金额210余万元。

在涉案财物发还仪式上,司机刘某接过追回的被骗款项,向民警表示由衷感谢。小陈也告诉民警,他会主动给其他司机拆解“套路运”的套路,告诉他们如何识别诈骗。

广东公安机关相关负责人表示,将持续监测打击“套路运”诈骗等涉民生领域侵犯犯罪,会同有关部门常态化开展行业乱象整治和反诈宣传,全力守护人民群众财产安全。同时呼吁广大群众积极了解反诈知识,主动提供涉诈线索,全民携手筑牢反诈防骗坚固防线。

坚持问题导向完善劳动者基本权益与身份相对分离保障制度

更好织密新就业群体劳动权益保障网

□ 本报记者 张守坤

《法治日报》记者梳理发现,从平台层面和制度层面而言,近年来,外卖骑手等新就业群体获得了多项劳动权益保障。

就平台层面来说,2024年年底,美团在全国上线“弹窗提醒和强制下线结合”的防疫措施。同年4月,美团在全国100多个城市试点“安全分”体系,在交管部门指导下,将交通安全表现纳入骑手的考核。2025年年底,美团全面取消超时罚款,以培训学习代替单单扣款。2026年,美团又上线了累计跑单4小时会弹窗提醒骑手“是否休息20分钟”,骑手跑单8小时会弹窗“是否继续接单”提醒。

2023年启动“骑手”社保缴纳试点的淘宝闪购平台,在2025年对“骑手”权益保障全面升级,逐步在全国直营城市覆盖了包含养老、医疗保险多项费用补贴的“骑手”社保补贴制度。平台规定,月收入达到6733元基准线的普通众包骑手可享受五成保费补贴,队长、荣誉“骑手”等优秀从业者可享受全额补贴,参保全程遵循自愿原则。

2026年7月17日,京东宣布,京东实现全职骑手100%签订正式劳动合同,缴纳五险一金,同等享受正式员工福利。

从制度层面来看,人力资源和社会保障部等八

部门于2021年发布《关于维护新业态形态劳动者劳动保障权益的指导意见》,明确权益保障总体原则、部门协同治理框架。

2025年修订的《新业态形态人员职业伤害保障业务经办和征收管理规程(试行)》进一步明确,平台应当为符合条件的即时配送等新就业形态人员按规定缴纳职业伤害保障费。

2026年3月,中华全国总工会、人力资源和社会保障部、中国企联、全国工商联联合出台《平台劳动规则和算法协商指引(试行)》,要求将订单分配、收入抽成、工作时长与休息、时间预估与路线规划、考核与规定等纳入协商范围;规范协商代表产生、协商程序、成果落地和监督,推动算法公平化、可协商。

此外,我国正在抓紧制定“新业态形态劳动者基本权益保障办法”。

中央财经大学劳动法和社会保障法研究中心主任、中国劳动关系学院法学院学术委员会主任沈建峰向记者介绍,维护外卖骑手等新就业形态劳动者权益的重要意义,首先在于新业态形态劳动者群体是一个庞大的劳动力群体,而且这个群体的数量还在不断增加,需要专门的制度维护其权益,让这一劳动力群体能够实现安全、体面的劳动。其次,维护新业态形态劳动者权益也是在维护社会公共利

益。当一个社会群体的权益得不到保护时,存在社会风险,而新业态形态劳动者主要从业领域是生活服务领域,深入社区、家庭等之中,其权益得不到保障容易引发矛盾冲突。最后,维护新业态形态劳动者权益也是在维护具有劳动关系的劳动者权益。如果新业态形态劳动者权益得不到维护,导致其用工成本越来越低,必然导致更多的生产者愿意使用新业态形态用工方式,排斥劳动关系用工,进而导致劳动关系用工的岗位不断减少。

《法治日报》律师专家库成员、北京市高顿律师事务所执行主任戚文扬对记者说,要想更好完善新业态群体的劳动权益保障,目前仍有三个比较突出的难点。第一,“不完全符合确立劳动关系情形”的权利边界还需要进一步法治化、具体化。第二,多层外包容易造成责任主体分散。第三,工作时间仍然很难准确计算。众包骑手可能同时在线接单、跨平台接单、并行配送多个订单,专送或者乐跑骑手又可能受到在线时长和高峰考核,传统“上下班打卡”的工作时间概念难以直接套用,必须结合平台后台数据和具体管理模式判断。此外,职业伤害保障并不能替代养老、医疗、失业等社会保障,骑手跨地区、跨平台流动时仍然存在衔接问题。

为此,戚文扬提出建议,应继续完善与身份相对分离的基本权益保障制度。对符合劳动关系的骑