

劳动关系不明、社保缴纳缺位、保险理赔困难等问题成梗阻 为骑手设计一份合适的工伤保障

记者 向子丰

以平台经济为代表的新就业形态近年来蓬勃发展,外卖骑手、快递员、网约车司机等新就业群体日益壮大。据国家统计局、人力资源和社会保障部相关数据,全国新就业形态劳动者已达8400万人。“十五五”规划纲要明确提出,“健全灵活就业、新就业形态劳动者权益保障制度”,“提高灵活就业人员、农民工、新就业形态人员参保率”。

由于工作的灵活性与不确定性,新就业群体的劳动保障不尽如人意,劳动关系不明、社保缴纳缺位、保险理赔困难,是他们维护权益中经常面临的问题。

多种因素导致骑手参保意愿低,“新职伤”保障试点实现新突破

外卖骑手主要通过互联网平台接收订单、完成配送,看似工作自由灵活,可以自主决定何时接单、在哪个平台接单,但为维持稳定接单和收入,骑手需要持续上线、维持跑单频率,而订单限时配送直接决定着骑手上路奔波的速度。

一名骑手说,“1公里可能只给2到3分钟”。尽管平台对骑行速度过快进行了限制,骑手仍然需在“不能超时”和“不能超速”之间权衡。有的骑手坦言,为了准时送达,平台默许甚至鼓励骑手闯红灯。多名骑手提到,下雨天路面湿滑、商家出餐慢、顾客联系不上、小区进出不便等情况,都会占用配送时间,但订单派发后的倒计时不会因此停止,这些因素都增加了骑手跑单过程中的事故风险。

一天到晚在路上,工作辛苦,一些骑手却没有缴纳社保。一名骑手告诉记者,只有平台或站点的正式员工才会由单位缴纳社保,“像我们这种跑单的,大多数都没有”。

按管理方式不同,骑手分为专送骑手、众包骑手两种形式。专送骑手与站点联系紧密,接受排班、服装、队长管理等安排,构成事实上的劳动关系;众包骑手则通过平台自主注册接单,上线时间和接单平台相对灵活,属于不完全的劳动关系。不管众包还是专送,大部分骑手都未签订劳动合同,社保尤其是工伤保险的缴费主体不明确。

多名众包骑手表示“有必要买”社保,也会和同行讨论参保问题,但他们也坦言,对按单结算、收入存在波动的骑手而言,缴保费意味着当期到手收入减少,所以更倾向于把跑单挣来的“辛苦钱”先留在自己手里。

骑手小冯告诉记者,身边不少同行来自外地,有的人可能跑几个月单就换城市、换平台。

骑手老马家在河南,目前在湖北武汉市跑单。在他看来,武汉只是他暂时的落脚点,之后可能还会去别的地方,“在此地交社保,之后去了外地怎么办?”

目前,灵活就业人员在就业地参保的户籍限制正在逐步放开,养老保险、医疗保险等社保关系也可按规定办理跨地区转移接续。但对流动性较强的平台骑手来说,现实顾虑并不只在于“能不能参保”,还包括参保地如何选择、断缴后待遇如何衔接,以及换城市、换平台后衔接手续如何办理、是否有人提供接续指引。种种因素叠加,使得不少人把办理社保的想法一缓再缓。

有平台以保单为单位为骑手办理了商业保险。众包骑手小张告诉记者,他如今上的所有平台都扣除了保险费,不同平台的保险费用有差异,“一般是2至4元,但具体保什么、怎么赔,没人和我说过”。

这是一笔什么费用呢?有骑手将其统称为“意外险”,实际上,这笔费用通常对应商业保险,多由劳动者自己承担,保费通常从每日首单的报酬中自动扣除,具体可能是商业意外险,也可能涉及雇主责任险、第三者责任险等。不同险种保障范围不同,意外身故、伤残给付、医疗费用、误工损失、第三方损害等项目能否赔付,均要以具体保单条款为准。一旦发生事故,获得理赔的情况基本依赖平台规则,不确定性高、理赔金额低,无法起到兜底作用。

2022年7月,人力资源和社会保障部等10部门启动新就业形态人员职业伤害保障试点,率先在北京、上海等7省市试点,为部分平台劳动者提供了社保中的工伤保险、商业保险之外的第三条保障路径。该制度不以传统劳动关系为前提,也不以工资总额为缴费基数,采取按单计费、按月订

单量申报的缴费方式。而相较于商业保险,费用由平台企业全额承担,遵循社会保险的规则,按法定项目和标准补偿,保额高于大部分商业保险。

这一被称为“新职伤”的保障制度,被视为解决新就业人员职业伤害保障问题的重要突破。

劳动关系、用工管理等证明获取难度大,保险理赔难困扰劳动者

理赔难是骑手遭遇职业伤害时面临的困扰之一。2024年7月30日中午,安徽淮南市骑手孙月(化名)在配送途中发生交通事故,造成胫骨骨折、膝关节损伤,接受内固定手术后住院治疗,休养数月。

孙月在2024年6月底进入美团淮南山南站,身份为专送骑手。在她看来,自己和站点的员工无异——订单由站点派发,日常排班、服装也都由站点安排。相应的,她认为自己的事故责任赔偿也应当由站点负责。

然而,当她尝试申请工伤相关保障时,却被告知还需补充劳动关系、工资发放、用工管理等证明。此时,她才知道,日常跑单中看似清楚的工作关系,却涉及多个主体:入职时与站点签订合同,但合同原件并不在她手上;银行流水显示,她的工资由一家人力资源公司代发;日常排班、打卡等用工管理由站点负责。事后询问社保情况,站长称站点从未为骑手缴纳过社保——也就是她无法通过传统的工伤认定路径获得保障。

即使与站点构成事实上的劳动关系,但在合同、发薪、管理和保险分属不同主体的情况下,孙月只能在站点、平台、人力资源公司和保险机构之间反复联系,维权过程十分艰难。

专送骑手尚且如此,众包骑手就更难找到明确的线下管理主体,获取工伤认定所需的劳动关系和用工管理证明自然难上加难。

一名众包骑手告诉记者,身边有同行曾在配送途中发生车祸,由于只有商业保险,所以只能通过平台客服申请理赔。其间,客服多次要求上传事故证明、订单截图、病历等材料,但当他询问保险到底怎么赔时,“客服说她也不清楚”。他说,尽管最终获得了赔偿,但金额并不高。

根据人力资源社会保障部等九部门联合印发的《关于扩大新就业形态人员职业伤害保障试点的通知》部署,自2026年7月1日起,“新职伤”保障试点在31个省份和新疆生产建设兵团全面推开,聚焦即时配送、网约车、同城货运三大高风险行业全部规模平台企业。

但从理赔效果来看,还要看平台是否完全纳入、骑手是否属于保障范围、事故是否发生在接单服务过程中等。

众包骑手小张坦言,自己会同时打开多个平台,根据单价高低选择订单,而平台会根据骑手类型设置不同标签,对应不同的派单优先级和单价,“不太可能只在一个平台接单”。在这种情况下,如果他接了多家平台的订单同时上路,一旦出现意外,多平台就业的责任认定和费用如何分摊、职业伤害的工作时间和工作岗位如何认定等一系列问题都需要具体分析界定。

2026年4月,司法部发布的典型案例中,江苏省某经开区外卖员缪某送餐结束后返回途中因操作不当摔伤,申请职业伤害保障伤残待遇,经开区人社局以“操作不当自行摔倒”“送餐结束返回商圈途中”为由不予确认职业伤害,后经行政复议才作出重新确认。

此外,一些保险公司为了少赔,还会针对“新职伤”保障和商业险的关系设置隐藏排除条款,模糊保障范围。2023年3月,重庆外卖骑手谭某在送餐途中因交通事故死亡,家属申请理赔时,

商业保险公司以谭某的情形属于“新职伤”保障范围为由拒赔。此类“新职伤”赔付后商业险不再赔付的现象时有发生,虽然谭某家人最终通过诉讼获得了赔付,但并非每名劳动者都有时间和精力“打官司”。

盼出台配套细则,夯实平台参保缴费责任,惠及更多新就业群体

如何保障新就业形态劳动者权益,为他们提供更适合其工作特点的职业伤害保障?

中国政法大学社会法研究所所长娄宇指出,工伤保险与劳动关系绑定,如果劳动者与用人单位没有建立劳动关系,则不能参加工伤保险,而平台用工关系呈现出多元化特征。“但在不完全劳动关系情形中,平台劳动者面临着较高的职业伤害风险,无法参加工伤保险,大量新就业形态劳动者的职业安全缺乏保障。”

现实中,多数骑手、货车司机仅在家乡缴纳医保,对于职业伤害报销比例低、保障薄弱。而商业保险一般为意外事故保险和第三人损害保险,目前在配送、快递、网约车领域比较普遍,但其缴费率低,保障不全面,仅能作为过渡性、补充性保障,无法替代社保保障。

如何能让新就业形态劳动者享有更符合其工作性质的职业伤害保障?

今年7月1日,“新职伤”保障从2022年7月的美团、饿了么等7个平台扩至小象超市、盒马鲜生等多个头部平台,一些省市还在此基础上增加了一些中小平台。截至2026年6月底,“新职伤”试点累计参保人数达2990.2万人。

“未来应当压实平台责任,由平台承担相当于用人单位的缴费责任。出台配套细则,明晰多平台及异地出险的理赔界限。”娄宇表示,监管部门可以通过数据共享,确保按单缴费义务能够落实到每一单,避免平台隐瞒人数和订单数,夯实平台参保缴费责任。

中国人民大学劳动人事学院副教授陈力凡则提醒,“中小平台在资金实力、技术能力、合规意识等方面与头部平台存在较大差距,是各地推进试点中需要重点关注的问题。没有合理的过渡安排,缺乏有力的缴费监管,平台若将参保成本直接转嫁骑手,可能引发新的矛盾。”

除了配送、网约车、同城货运等行业劳动者,陈力凡认为,家政服务、网络主播等其他新就业形态尚未完全纳入保障范围,这些行业的劳动者在过渡期内既没有工伤保障,也没有职业伤害保障,“两头不靠”,只能靠商业保险,这是下一步制度完善最需要关注的群体。

陈力凡表示,要全面落实就业地无户籍参保政策,简化社保关系跨地区转移接续的经办流程,实现“一键转移、权益连续计算”,推进异地就医直接结算扩大覆盖面。

“很多人不愿参保是因为对收益没有直观感受。社保经办机构应当提供个性化的权益测算服务,同时加强宣传,特别要讲清楚医保断缴的即时风险、工伤和职业伤害保障的不可替代性。”娄宇表示,针对新就业群体的特点,应建立断缴缓冲与补缴容错机制。对劳动者遇到接单量下滑、短期停工等收入低谷状况,允许其灵活就业社保断缴当年年内补缴,不清零累计缴费年限,消除他们的顾虑。

采访过程中,多名骑手提出,更能接受由平台承担主要费用、个人承担较少部分的方式。也有人建议,可结合跑单量、出勤天数和稳定接单情况设置参保标准,让劳动强度更大、职业风险更高的劳动者优先获得相应保障。

(来源:人民日报)