

# 忻州市交通运输局文件

忻交发〔2023〕106号

## 忻州市交通运输局 关于加强“两客一危”重点营运车辆动态监管 工作的通知

各县（市、区）交通运输局、五台山风景名胜区旅游和交通发展中心，市运输事业发展中心、市交通运输综合行政执法队：

为深入贯彻落实党中央、国务院、省委、省政府关于安全生产工作的决策部署，根据《道路运输车辆动态监督管理办法》（交通运输部 公安部 应急管理部令2022年第10号）和《危险货物道路运输安全管理办法》（交通运输部令2019年第29号），

参照《全国重点营运车辆联网联控系统考核管理办法》（交运发〔2016〕160号）有关要求，现就加强我市道路运输车辆动态监管有关事项通知如下：

## 一、提高政治站位，强化行动自觉

近年来，我市利用北斗卫星定位技术加强道路运输车辆动态监管，有效预防和减少了道路交通事故，道路运输管控取得实效。但有些企业长期不落实车辆动态监控主体责任，部分车辆存在长期不在线、擅自关闭星定位装置和长期异地经营等突出问题，加之在全市交通运输系统机构改革后，部分县（市、区）级交通运输主管部门在车辆动态监管中责任落实不到位，存在工作脱节、责任不明的情况。

各县（市、区）交通运输局要进一步提高政治站位，压实压紧安全监管责任，明确本辖区道路运输车辆动态监管责任部门和责任人员，督促辖区道路运输企业严格落实车辆动态监控主体责任，强化车辆动态监控，牢固树立“隐患就是事故”理念和“事前预防、主动防控”思想，做好动态监管工作，全力防范化解道路交通重大安全风险，坚决遏制重特大事故发生，努力提高道路运输本质安全水平，确保交通运输安全生产形势稳定。

## 二、坚持依法治理，严格责任落实

（一）严格企业落实车辆动态监控主体责任。

全市“两客一危”道路运输企业要依据《道路运输车辆动态监督管理办法》，认真落实车辆动态监控主体责任，并认真做好以下工作：

1. 严格落实系统平台的建设、维护及管理制度，车载终端安装、使用及维护制度，监控人员岗位职责及管理制度，交通违法行为动态信息处理和统计分析等动态监控相关制度。

2. 按照每百车1人的标准，至少配备2名以上本企业专职监控人员，在所属车辆运行期间对车辆和驾驶人进行实时监控和管理，规范动态监控记录台账。

3. 充分利用智能视频监控报警系统功能，及时提醒驾驶人纠正超速行驶、疲劳驾驶、驾驶员抽烟、接打电话等违法行为，对经提醒仍然继续违法驾驶的驾驶人，应当及时向企业安全管理机构和企业负责人报告。

4. 严格所属车辆不在线管理，在安排运输任务前，要检查卫星定位装置在线情况，对卫星定位装置不在线的，不得安排运输任务。

5. 道路运输企业应当在监控平台中完整、准确地录入所属道路运输车辆和驾驶人员的基础资料等信息，并及时更新。按照要求将车辆行驶的动态信息和企业、驾驶人员、车辆的相关信息上传至行业监管平台。

6. 任何单位、个人不得擅自泄漏、删除、篡改卫星定位系

统的历史和实时动态数据。不得破坏卫星定位装置以及恶意人为干扰、屏蔽卫星定位装置信号。

7. 道路运输车辆发生交通事故的，道路运输企业应当在接到事故信息后立即封存车辆动态监控数据，配合事故调查，如实提供肇事车辆动态监控数据；肇事车辆安装车载视频装置的，还应当提供视频资料。

## （二）认真落实行业安全生产监管责任。

各县（市、区）交通运输局要认真贯彻落实《安全生产法》、《道路运输车辆动态监督管理办法》等法律法规和规章制度，严格履行道路运输车辆动态监管责任，将动态监管工作列入年度重点工作任务，建立考核和通报制度，保障联网联控系统长期稳定运行。

### 1. 市级动态监管职责

（1）市局统筹推进道路运输车辆动态监督管理工作，负责组织实施对全市“两客一危”企业的考核管理，考核以数据为准则，以结果为导向，结合日常监督检查工作。市运输发展中心具体承办动态监控的技术支持，定期出具分析报告。（局运输科牵头负责，局安全科、市运输事业发展中心配合）

（2）对辖区内“两客一危”企业动态监控进行监督考核，并将考核结果抄告相关部门。（局运输科牵头负责，局安全科、市运输事业发展中心配合）

(3) 督促县级交通运输主管部门对长期不落实动态监控主体责任的企业进行重点检查及依法依规处罚。(局运输科牵头负责,局安全科、市交通运输综合行政执法队配合)

(4) 建立违法、违规数据共享机制,会同公安交通管理部门、应急部门对道路运输车辆动态监控工作实施联合监管。(局安全科牵头负责,局运输科、市运输事业发展中心配合)

## 2. 县级动态监管职责

(1) 要将企业动态监控考核结果纳入企业质量信誉考核的内容,作为运输企业班线招标和年度审验的重要依据。

(2) 结合市局动态监控通报内容,对企业动态监控工作进行监督检查,督促企业落实动态监控主体责任。

(3) 建立“两客一危”重点企业监管台账,对企业监控责任落实不到位、车辆长期离线的企业进行重点监管。

(4) 对长期不落实动态监控主体责任的企业进行重点检查及依法依规处罚。

(5) 建立违法、违规数据共享机制,会同公安交通管理部门、应急部门对道路运输车辆动态监控工作实施联合监管。

## 三、强化动态监管,狠抓整改落实

各县(市、区)交通运输局要进一步强化重点营运车辆动态监管,加大抽查执法力度,开展重点营运车辆违法违规行为专项整治,发现问题督促企业整改落实。

一是严格落实考核通报制度。市局每月对全市“两客一危”重点营运车辆联网联控系统运行情况进行考核通报。各县(市、区)交通运输局对通报中存在的问题车辆要认真逐一核查，督促企业限期整改，形成监管闭环。对综合排名靠后且纳入重点监管台账的企业进行挂牌督办，督促整改。对违反《道路运输车辆动态监督管理办法》有关规定的企业及车辆要依法依规严格处罚。对因车辆故障、法院扣除等特殊原因影响考核指标的，各县要认真梳理汇总，写明问题原因，并于每月底按时上报市局（考核统计指标分析详见附件）。

二是深入开展违法违规行为专项治理。各县(市、区)交通运输局要深刻汲取事故教训，重点整治企业动态监控流于形式、车辆长期不在线、上线率低、运行轨迹不完整、疲劳驾驶、超速行驶、故意损坏和擅自关闭卫星定位装置逃避监管等违法违规行为。通过专项整治，力争9月底实现全市“两客一危”重点营运车辆入网率、车辆上线率、轨迹完整率、数据合格率、平台连通率提升至100%。对9月底仍未达到要求的县，市局将采取通报、约谈等形式督促整改落实。

三是加大执法检查力度。以高速公路收费站、服务区、景区周边道路等大中型客车通行集中的路段为重点，加大现场执法检查力度，依法查处车辆动态监控不在线等违法违规行为。同时要坚持宣传教育与执法劝导相结合，督促引导从业人员自

觉增强安全意识，规范使用卫星定位装置。

四是强化隐患排查整治。各县（市、区）交通运输局要严格落实隐患排查整治工作，发现问题督促企业及时整改。特别是对车辆动态监控工作不落实、安全隐患较多的企业，要加强对企业主要负责人的安全提醒，对其进行约谈，并将有关情况记入企业质量信誉考核。对驾驶人员的违法违规行为记入诚信考核和记分考核。对违法情节严重的抄告相关部门。

五是深化系统应用。各县（市、区）交通运输局要充分利用“两客一危”重点营运车辆联网联控系统数据分析结果，对辖区内运输企业实行分级分类安全监管，建立抽查结果及时通报和信息共享机制，会同公安交通管理部门、应急部门围绕“两客一危”车辆超速、疲劳驾驶、接打电话等不安全驾驶行为，研究建立信用惩戒制度，建立健全联合会商、联合约谈、执法协作、信息共享等工作机制，形成工作合力。

忻州市交通运输局  
2023年7月31日

（此件公开发布）

---

忻州市交通运输局办公室

2023年7月31日印发

共印20份



附件

山西省“两客一危”重点营运车辆联网联控系统考核统计指标分析表

序号	考核指标名称	计算公式	考核内容	影响考核指标因素分析	计算规则
1	车辆入网率	入网车辆数/车辆总数	截至某一统计时点，至少向上级平台传输一次合格动态数据的重点营运车辆数占本辖区内或本企业重点营运车辆总数的比率。	个别市在车辆运政信息时录入错误，导致车辆无法入网；	入网车辆数：受省平台转发给部平台位置数据影响； 车辆总数：受当前运政同步到部平台车辆数据规则的影响（当前省运政给部平台同步车辆信息是只同步已发证的车辆）。
2	车辆上线率	上线车辆数/入网车辆数	统计期内，下级平台至少向上级平台传输一次合格动态数据的重点营运车辆数占本辖区或本企业（含服务商）处于营运状态且已入网的重点营运车辆数的比率。	1. 部分车辆长期停运，不上线； 2. 个别车辆由于车辆维修、事故等原因，无法上传有效定位数据； 3. 个别企业由于经济纠纷车辆被法院扣押； 4. 人为因素导致长期离线。	统计期内（月度），下级平台至少向上级平台传输一次车辆的合格动态数据。
3	轨迹完整率	轨迹完整里程/轨迹总里程	统计期内，重点营运车辆完整轨迹与本辖区或本企业（含服务商）上线重点营运车辆轨迹的比率。轨迹完整是指轨迹点连续。	1. 盲区、厂区、部分山区路段影响信号传输； 2. 服务商传输、设备平台、运行环境的丢包，导致轨迹缺失； 3. 数据补传算法错误；	1. 计算将漂移点前后点之间的里程计入全部里程； 2. 两点间距离小于2km：记为轨迹连续；计入连续里程，计入全部里程。 3. 两点间距离大于2km、小于10km：连续5段内，每两点间里程介于2km-10km之内记为轨迹连续，计入连续里程。

4	数据合格率	合格数据条数/ 数据总条数	统计期内，下级平台上传的合格数据条数占上传数据总条数的比率。合格数据包括车牌号、车牌颜色、时间、经度、纬度、定位速度、行驶记录速度、方向、海拔、车辆状态、报警状态等符合《道路运输车辆卫星定位系统平台数据交换》（JT/T809）相关信息数据体结构规则，且在合理范围内的车辆动态数据。	4. 设备信号干扰（被动）； 5. 故意损坏和擅自关闭卫星定位装置等人为因素导致轨迹不完整。	程，计入全部里程；自第6段两点间里起记为轨迹不连续，计入全部里程；凡是轨迹里程不在2km-10km之间，则重新归0，重复计数。 4. 两点间距离大于10km：记为轨迹不连续，计入总里程。
5	平台连通率	连通时长/ 统计时长	统计期内，下级平台与上级平台之间保持正常数据传输的时间总和占统计期间总时长的比率。	主要受链路中断影响，常见因素有机房断电、断网、服务器故障等因素	1. 平台上传的车辆数据存在车牌号、车牌颜色、日期时间、经度、纬度、速度、方向、海拔、车辆状态、报警状态等错误信息的数据判断为不合格。具体参照《JT/T809-2011》4.5.8相关信息数据体结构之规则。 2. 数据合理参考范围：日期时间：≤当前时间；经度范围：73° 33' E至135° 05' E；纬度范围：3° 51' N至53° 33' N；速度：0至160间；海拔：-200至6500之间。 3. 错误数据判断优先级：车牌错误>车牌颜色错误>经度错误>纬度错误>海拔错误>速度错误>方向错误>时间错误。
5	平台连通率	连通时长/ 统计时长	统计期内，省级平台与部级平台之间保持正常数据传输的时间总和。	统计期内，省级平台与部级平台之间保持正常数据传输的时间总和。	统计期内，省级平台与部级平台之间保持正常数据传输的时间总和。