

道路运输车辆智能监管系统 应用管理办法（试行） 政策解读



目录

- 一、立法背景和目的
- 二、主要条款和内容
- 三、重点问题解读

一、立法背景和目的

近年来省内外道路运输安全事故频发多发，给人民群众生命财产安全造成较大危害。“两客一危一重”车辆安全监管是事关人民群众生命财产安全的大事，省委、省政府领导高度重视，要求利用科技手段强化安全监管，坚决防范和遏制较大以上事故发生。

2020年10月23日，省领导主持召开“两客一危一重”车辆运输安全专题会议，要求省交通运输厅结合智能视频监控报警技术，构建“两客一危一重”车辆智能监管系统。同时，为配合智能监管系统的应用，制定管理办法，明确道路运输企业值守、监控和处置责任，对不安全驾驶行为予以实时主动干预和处置；各级交通运输管理部门对本地区道路运输企业实行定期考核和通报，压实道路运输企业安全生产的主体责任。

一、立法背景和目的

通过制定和实施管理办法，有效配合智能监管系统的应用，推进省、市、县（区）三级交通运输主管部门和道路运输企业履职能力提升，提高驾驶员安全驾驶的自觉性和主动性，实现道路运输行业管理的五大转变：

管理对象由“单一车辆”向“人车并重”覆盖；
管理环节由“事后追责”向“事前预防”延伸；
管理手段由“人海战术”向“技防战术”提升；
执法监督由“现场执法”向“线上线下”联动；
管理目的由“违章处理”向“行为养成”转变。

二、主要条款和内容

管理办法分5章共35条及2个附件。主要包括：

第一章是总则。主要明确了管理办法的立法目的、有关用语的释义、适用范围、道路运输企业和交通运输主管部门的任务分工等。

广东省交通运输厅文件

粤交〔2021〕13号

广东省交通运输厅关于印发道路运输车辆智能监管系统应用管理办法（试行）的通知

各地级以上市交通运输局，省道路运输事务中心：

为加强道路运输车辆动态监督管理，预防和减少道路运输安全事故，根据《道路运输车辆动态监督管理办法》等有关法律法规，我厅制定了《广东省交通运输厅关于道路运输车辆智能监管系统应用管理的办法（试行）》（详见附件1），经省司法厅审查同意，现印发给你们，并提出以下工作要求，请认真遵照执行：

二、主要条款和内容

第二章是系统建设。

第六条明确了各级管理部门的系统建设要求，第七至十条明确了道路运输企业的设备安装和数据上传要求，第十一条对风险等级进行了分类划分。

第三章是车辆和驾驶员监控。

第十二至十四条明确了运输企业开展动态监控工作的要求，第十五至十七条明确了第三方监控机构参与动态监控工作的相关要求，第十八至二十六条明确了运输企业和驾驶员应履行的责任。

二、主要条款和内容

第四章是政府监管。

第二十七条明确了各级交通运输主管部门应用智能监管系统的总体要求，第二十八至三十一条明确了各级交通运输主管部门的职责分工，第三十二条明确了各级交通运输主管部门内部的工作机制，第三十三条明确了各级交通运输主管部门加强监督检查的要求，第三十四条明确了各级交通运输主管部门对违规行为的处理措施。

二、主要条款和内容

第五章是附则

第三十五条明确了本办法的实施时间、有效期，以及与原粤交运〔2014〕48号文的关系。

附件1是第三方监控机构的备案材料。分别明确了第三方监控机构的备案范围、备案的材料、备案程序和其他需要补充说明的事项。

附件2是考核管理细则。分别明确了考核的对象、考核指标分类、对不同考核对象的适用考核指标、考核的计分规则、特殊考核情形、考核结果应用等事项。

三、重点问题解读

（一）动态监管与智能监管的关系

按照《道路运输车辆动态监督管理办法》（交通运输部令2016年第55号），动态监管是通过卫星定位装置对车辆运行动态过程进行管理的工作，即通过技术手段对车辆进行动态管理。随着科技进步，对车辆和驾驶员运行动态过程管理的也在发展，近年来出现了智能视频监控报警技术——通过人脸识别、大数据等技术对驾驶员的驾驶行为和车辆运行情况进行实时分析并提醒预警，也是通过技术手段对车辆进行动态管理。因此，可以说智能监管是动态监管的组成部分，是动态监管技术手段的升级，是动态监管的2.0阶段，两者的管理目标、思路和原则是一致的。

三、重点问题解读

（二）纳入智能监管的车辆范围

包括用于公路营运的载客汽车、危险货物运输车辆、半挂牵引车以及重型载货汽车（总质量为12吨及以上的普通货运车辆），与《道路运输车辆动态监督管理办法》规定的卫星定位装置安装范围一致，即客运班车（含农村客运）、旅游包车、危运车辆、重型货车（含半挂牵引车）都纳入智能监管系统的监管范围。

跨境车辆是否纳入监管范围，需根据《广东省直通港澳道路运输管理办法》的要求再明确。

三、重点问题解读

（三）重型货车监管的变化

在使用卫星定位装置进行动态监管的阶段，重型货车的卫星定位数据由车载卫星定位装置直接上报至全国货运平台，全国货运平台对重型货车进行动态监控。

目前符合我省技术标准的智能视频监控报警装置均包含卫星定位功能，重型货车的卫星定位、违规视频等数据都已经上报至智能监管系统。从2022年1月1日起，重型货车与“两客一危”车辆一起纳入我省各级交通运输部门的智能监管范围。

省交通运输厅已请示交通运输部同意，我省重型货车的卫星定位数据通过智能监管系统上报全国货运平台，不需要车载设备直接上报至全国货运平台。从2022年1月1日起，重型货车原安装的卫星定位装置可以停用，已安装的智能视频监控报警装置也不需要再直接接入全国货运平台。

三、重点问题解读

（四）政府和企业的职责边界

按照《道路运输车辆动态监督管理办法》等法律法规的要求，道路运输车辆动态监督管理应当遵循企业监控、政府监管、分级管理、联网联控的原则：

道路运输企业履行动态监控主体责任，对所属车辆和驾驶员进行**实时**监控管理；

交通运输部门对职责范围内的道路运输企业动态监控工作情况进行**定期**考核通报，压实道路运输企业主体责任；

各级交通运输部门按照职责权限**逐级**考核管理。

（五）智能监管系统现阶段建设情况

省道路运输事务中心建设、运行、维护智能监管系统，各地级以上市、县（区）级交通运输主管部门和道路运输企业共同使用智能监管系统开展道路运输车辆动态监督管理，不需要各级重复建设，降低基层管理部门和运输企业负担；车辆运行数据通过设备直接上传智能监管系统，避免平台之间数据传输可能产生的问题，为行业监管提供真实有效的数据基础。

智能监管系统有以下几个特点，是地市现阶段自建的相关监控系统无法比拟的：

三、重点问题解读

1、部署在省政务云，数据安全、网络带宽、存储资源等有保障，且与粤政易、粤商通、粤省事等系统共享底层数据资源，便于数据综合应用。会推出粤政易功能供各级管理部门人员使用、粤商通功能供道路运输企业使用、微信小程序供驾驶员和个体经营业户使用，可通过互联网方式便捷访问。



三、重点问题解读

2、横向实现了与省公安厅、应急管理厅等省直管理部门的业务系统对接，纵向实现了省、市、县三级交通运输部门和道路运输企业共同使用，形成数据流转和业务处理的高效闭环。在系统内，可以对各级管理部门、企业等的履职情况进行大数据分析；各地管理部门不仅可以职责范围内的车辆、驾驶员运行情况，还可以查看异地车辆、驾驶员在本地的运行情况。

3、与众多粤标、非粤标智能监控设备生产厂商进行了数据调试，对各类设备的数据适配度高，不需要各地自建系统与设备商进行调试。且后续粤标调整升级将以智能监管系统的数据情况为重要参考。

三、重点问题解读

4、与省运政系统高度融合，相关监控功能紧密贴合业务管理的需要，便于把智能监管系统的分析数据情况作为业务办理的重要参考。

5、智能监管系统配套建设运营服务中心，有专业技术队伍，为各级管理部门和运输企业提供技术和数据服务，维护系统高效运行。



三、重点问题解读

（六）地市自建系统与省智能监管系统的关系

部分地市在省智能监管系统试用之前已自建智能视频相关系统，可在应用好省智能监管系统的前提下，配套应用本地自建系统开展相关监管工作。

对尚未自建智能视频相关系统的地市，考虑到上述各地市不具备的优势（网络环境、存储资源、数据共享、设备参数对接、与运政系统的对接等），原则上现在**不鼓励自建**。因个性化监管需要，确需自建相关系统的地市，原则上应等智能监管系统各项功能指标固化，且数据治理达到预期效果后再考虑。

三、重点问题解读

（七）智能监管系统的正式启用时间

智能监管系统自2020年底开展启动建设，时间短任务重，按照“边建设、边应用、边完善”的原则不断迭代更新功能，前期开放给各级管理部门和道路运输企业试用。按照管理办法2022年1月1日起施行的要求，智能监管系统将从2022年1月1日起正式启用，相关业务办理（车辆年审和许可业务对车辆卫星定位数据的查询）、考核通报等都将依据智能监管系统的数据情况。

智能监管系统正式启用后，道路运输车辆的卫星定位数据应直接上报智能监管系统。原省卫星定位系统继续备用一段时间，各地自建的卫星定位系统、原省卫星定位系统在各地部署的地市系统，由各地自行决定是否继续使用。

三、重点问题解读

（八）风险等级的定义

系统记录的风险来源包括卫星定位数据分析发现的风险、驾驶员状态监测功能上报的风险、高级驾驶辅助功能上报的风险等，其中：

卫星定位数据分析发现的风险包括车辆超速、车辆超时驾驶、客运车辆凌晨2-5时运行等3类风险；

驾驶员状态监测功能上报的风险包括接打手持电话、生理疲劳、抽烟等10类风险；

高级驾驶辅助功能上报的风险包括前向碰撞、车道偏离等5类风险。

三、重点问题解读

序号	风险类型	一级风险	二级风险	三级风险	备注
1	超速	平台监测车辆超速持续时间>300秒； 或严重超速超速持续时间>180秒； 或十分严重超速持续时间>60秒。	平台监测车辆超速持续时间>180秒； 或严重超速超速持续时间>60秒； 或十分严重超速持续时间>30秒。	平台监测车辆超速持续时间>30秒。	
2	超时驾驶	(1) 6点至22点：平台监测车辆速度>0km/h，持续时间≥4小时30分钟。 (2) 22点至次日6点：平台监测车辆速度>0km/h，持续时间≥2小时30分钟。 (3) 平台监测车辆速度>0km/h，24小时内累计行驶时长≥8小时30分钟（仅客运）。	(1) 6点至22点：平台监测车辆速度>0km/h，持续时间≥4小时20分钟； (2) 22点至次日6点：平台监测车辆速度>0km/h，持续时间≥2小时20分钟； (3) 平台监测车辆速度>0km/h，24小时内累计行驶时长≥8小时20分钟（仅客运）。	(1) 6点至22点：平台监测车辆速度>0km/h，持续时间≥4小时10分钟； (2) 22点至次日6点：平台监测车辆速度>0km/h，持续时间≥2小时10分钟； (3) 平台监测车辆速度>0km/h，24小时内累计行驶时长≥8小时10分钟（仅客运）。	
3	客运车辆凌晨2-5时运行	凌晨2点至5点，平台监测车辆行驶速度>10km/h，持续时间≥30分钟。	凌晨2点至5点，平台监测车辆行驶速度>10km/h，持续时间≥20分钟。	凌晨2点至5点，平台监测车辆行驶速度>10km/h，持续时间≥10分钟。	已备案的车辆除外。
4	接打手持电话	平台监测车辆行驶速度≥70km/h，设备上报“接打手持电话”报警。	平台监测车辆行驶速度≥50km/h，设备上报“接打手持电话”报警。	平台监测车辆行驶速度≥30km/h，设备上报“接打手持电话”报警。	
5	玩手机	平台监测车辆行驶速度≥70km/h，设备上报“玩手机”报警。	平台监测车辆行驶速度≥50km/h，设备上报“玩手机”报警。	平台监测车辆行驶速度≥30km/h，设备上报“玩手机”报警。	5分钟内重复报警的只统计1次。
6	抽烟	客运、重货：平台监测车辆行驶速度≥70km/h，设备上报“抽烟”报警。 危运：设备上报“抽烟”报警。	客运、重货：平台监测车辆行驶速度≥50km/h，设备上报“抽烟”报警。	客运、重货：平台监测车辆行驶速度≥30km/h，设备上报“抽烟”报警。	

三、重点问题解读

广东省“两客一危一重”车辆智能监管系统
Guangdong Province Vehicle intelligent supervision system

所属地区: [] 所属业户: [请选择业户] 经营范围: 客运车辆 车牌号: [请输入车牌号] 车牌颜色: 不限 异常类型: 疑似屏蔽信号运行

统计周期: 2021-12-07 00:00:00 - 2021-12-07 23:59:59 [查询] [重置] [导出]

序号	车牌号	车辆颜色	经营范围	异常类型	通过高速卡口	高速卡口类型	高速卡口编号	通过时间	同期平台状态
1	[]90	黄色	客运车辆	离线异常	广东机场站机场	出站口	S0041440010070	2021-12-07 17:19:56	离线
2	[]33	黄色	客运车辆	离线异常	广东沙涌站	出站口	S0015440010020	2021-12-07 17:38:24	离线
3	[]32	黄色	客运车辆	离线异常	广东北滘站	出站口	S0005440020120	2021-12-07 18:38:03	离线
4	[]37	黄色	客运车辆	离线异常	广东皇岗站	出站口	G0004440030400	2021-12-07 14:28:54	离线
5	[]68	黄色	客运车辆	离线异常	广东潭洲会展北侧站	出站口	S0005440020170	2021-12-07 18:20:41	离线
6	[]23	黄色	客运车辆	离线异常	广东大沥站	出站口	S0015440010040	2021-12-07 13:30:00	离线
7	[]339	黄色	客运车辆	离线异常	广东吉利大道站	出站口	S0005440020190	2021-12-07 10:31:50	离线
8	[]736	黄色	客运车辆	离线异常	广东吉利大道站	出站口	S0005440020190	2021-12-07 18:22:33	离线
9	[]8559	黄色	客运车辆	离线异常	广东三水站	出站口	G0055440020070	2021-12-07 18:07:38	离线
10	[]3670	黄色	客运车辆	离线异常	广东水足塘站	出站口	G04W2440010070	2021-12-07 11:23:14	离线

共263个 上期0 较上期 ↑ 263%

同时，为避免驾驶员关闭、破坏监控设备导致脱离监控的情况，智能监管系统实现了与全省高速公路通行数据的比对工作，可以发现车辆不按规定上传数据且运行的情况，作为其他违规情况纳入对各级管理部门和道路运输企业的考核管理范围。

三、重点问题解读

（九）对道路运输企业的工作要求

道路运输企业应履行好安全生产主体责任，包括但不限于以下事项：

- 1、为所属道路运输车辆安装使用符合技术标准的智能视频监控报警装置，通过设备主链路接入智能监管系统；加强设备的保养和检修，对数据不合格的设备，积极协调设备安装服务单位调整优化；对存在故障设备的车辆，不得安排运输任务。
- 2、安排专职监控人员对所属车辆和驾驶员的运行情况进行实时监控管理、及时消除安全隐患，并做好相关台账登记。不具备专职监控人员配置条件的企业，可以委托第三方监控机构开展监控工作。

三、重点问题解读

3、对智能监管系统提示的风险进行及时处置。智能监管系统设置，一级风险应在1小时内处理完毕，二级风险在2小时内处理完毕，三级风险在3小时内处理完毕。逾期未处理的风险，视为属实风险，计入相关统计分析和考核通报的基础数据。

4、加强所属驾驶员的监督管理和日常教育提醒，从而养成良好的安全驾驶习惯，从根本上消除安全风险。督促所属驾驶员爱护监控设备，不得屏蔽、破坏监控设备，不得故意扭转镜头，在接到设备的语音提醒后及时纠正不安全驾驶行为。

2021年3月1日起实施的《刑法修正案（十一）》第134条增加“危险作业罪”：在生产、作业中违反有关安全管理的规定，有下列情形之一的，具有发生重大伤亡事故或者其他严重后果的现实危险的，处一年以下有期徒刑、拘役或者管制：

（一）关闭、破坏直接关系生产安全的监控、报警、防护、救生设备、设施，或者篡改、隐瞒、销毁其相关数据、信息的；

三、重点问题解读

（十）第三方监控机构的作用

近年来道路运输事故原因显示，道路运输企业大多不具备设置专职监控人员的条件和开展监控的技术能力，交通运输部多次鼓励第三方机构参与动态监控工作。

第三方动态监控机构为道路运输企业提供所属车辆车载设备安装、维护、数据传输及对所属车辆、驾驶员进行动态监控等服务的社会化机构，发挥专业技术优势，让道路运输企业专注于主营业务。

委托第三方监控，不改变道路运输企业主体责任。

三、重点问题解读

（十一）第三方监控机构的备案审核

管理办法对第三方监控机构备案的材料要求、办理程序已经进行了明确，智能监管系统也启用了第三方监控机构备案的功能，第三方监控机构可通过系统提交备案申请材料。在前期资料审核中，发现部分材料填写不规范，因此我们形成了《第三方监控机构备案材料核对要点》，供各地在核对材料过程中参考。

分公司是总公司的分支结构，不具备独立法人资格，可以使用总公司的监控系统。子公司和母公司在法律上是各自独立的法人单位，各自在法定范围内独立从事生产经营活动，各自独立承担相应民事责任，子公司应独立具备管理办法所要求的资质材料。

三、重点问题解读

第三方监控机构通过备案后，获得智能监管系统账号，可以在智能监管系统内进行车载设备数据接入、接受运输企业监控委托等，受委托车辆的违规信息可在第三方监控机构的账号处理。没有备案的服务商，就没有智能监管系统的账号，无法进行车载设备数据接入等工作。



三、重点问题解读

（十二）省智能监管系统与第三方监控机构自建系统的关系
智能监管系统对重点的违规风险进行提醒，道路运输企业或其委托的第三方监控机构在智能监管系统内处理回复，形成闭环。各级管理部门通过智能监管系统的数据，分析道路运输企业和第三方监控机构的履职情况。

第三方监控机构自建系统对智能监控报警装置的所有风险进行提醒处理，对风险的判断处理标准应该更加严格。

三、重点问题解读

（十三）对各级交通运输管理部门的工作要求
督促指导职责范围内的道路运输企业履行好安全生产主体责任，包括不限于以下事项：

1、建立健全本单位的工作领导机制，由单位主要负责人牵头，道路运输、综合执法、信息技术等部门参加。每季度至少召开一次专题会议研究本地区道路运输车辆动态监督管理工作情况、存在问题和解决措施。

2、加强智能监管系统应用，落实机构、人员和经费保障，建立健全定期考核通报制度。

3、将智能监管系统的分析数据作为业务办理、行政执法等的重要参考。查实屏蔽、破坏监控设备的，及时移交公安机关处理。

三、重点问题解读

4、对道路运输企业通过智能监管系统反馈的处理情况，进行抽查。

5、加强对本辖区道路运输企业、车辆、驾驶员和第三方监控机构的监督检查，结合智能监管系统分析发现的违规突出对象进行重点监督检查

6、参照省厅的领导带班巡查制度，对下级管理部门、道路运输企业、车辆、驾驶员和第三方监控机构等进行巡查。对省厅巡查提醒的问题，及时督促涉及的对象进行整改处理并向省厅反馈情况。

7、督促指导道路运输企业对数据不合格、故障等的设备进行调试维修。

三、重点问题解读



省交通运输厅的领导带班巡查制度已开始试运行，通过020-33974792向各级以上市交通运输局的主要领导、分管领导或动态监控工作牵头部门负责人进行电话督导提醒。

三、重点问题解读

（十四）考核通报工作

1、考核周期分为月度和年度。

2、考核主体、对象及考核关系：

省交通运输厅对各地级以上市交通运输局的工作情况进行定期考核通报。

各地级以上市交通运输局对辖区内的县区级交通运输局、“两客一危”道路运输企业、第三方监控机构进行定期考核通报。

县（区）级交通运输局对辖区内的重型货车道路运输企业（含个体经营业户）进行定期考核通报。

三、重点问题解读

3、考核的指标，包括管理指标和技术指标：

技术指标：车辆入网率、车辆上线率、轨迹完整率、数据合格率、卫星定位漂移车辆率等；

管理指标：车均一级风险次数、车均二级风险次数、车均三级风险次数、车均其他违规次数、平台查岗响应率等。

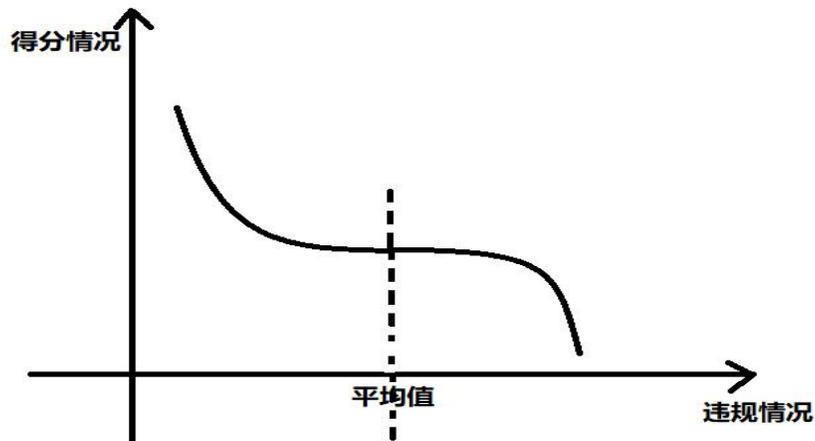
其中三个等级风险根据风险等级表的定义，车均其他违规次数用智能监管系统与高速公路通行数据比对发现的疑似屏蔽信号运行的次数。

三、重点问题解读

4、考核计分规则：

技术指标，用指标值与项目分值相乘计算得分；

管理指标，综合考核指标值在本辖区内的排名情况。对平均水平附近的，分值差距不大；风险（违规）特别少的，得满分；风险（违规）特别多的，不得或少得分。



交通运输主管部门考核计分规则（试行）

指标类型	考核内容	分值	计分标准	得分
基本情况 (年度考核指标)	领导机构	5	有,得5分;无,不得分(查看领导机构文件)。	
	季度例会	20	每季度例会各5分(查看会议纪要)。	
	年度工作总结	5	视年度工作总结情况计分,满分5分。	
技术指标 (月度考核指标)	车辆入网率	10	入网率*分值	
	车辆上线率	5	上线率*分值	
	轨迹完整率	5	轨迹完整率*分值	
	数据合格率	25	数据合格率*分值	
管理指标 (月度考核指标)	车均一级风险次数	20	风险次数 x , 辖区平均值 μ , 标准差 σ :	
	车均二级风险次数	15	$x < \mu - 2\sigma$, 得满分;	
	车均三级风险次数	10	$\mu - 2\sigma \leq x \leq \mu$, 得: 分值* ($1 - 1/4 * f(x) * \sqrt{2\pi}\sigma$);	
	车均其他违规次数	10	$\mu \leq x \leq \mu + 2\sigma$, 得: 1/2 分值* ($1 + 1/2 * f(x) * \sqrt{2\pi}\sigma$); $x > \mu + 2\sigma$, 得: 1/2 分值。 $f(x)$ 为正态分布函数。	

注：月度考核计算技术指标和管理指标得分。年度考核计算基本情况、技术指标、管理指标得分，其中技术指标、管理指标统计全年每月平均分，按70%计入年度考核得分。

三、重点问题解读

（十五）智能监管系统与省应急厅融合平台的关系

前期智能监管系统建设过程中，按照省安委办要求将所有数据实时共享给省应急厅的融合平台，融合平台依据自己的规则对各类风险进行分析，形成红色报警等定期通报各地市和道路运输企业。随着智能监管系统1月1日正式启用，按照省领导要求智能监管系统将理顺与融合平台的关系：

省交通运输厅的智能监管系统发挥行业管理作用，依据风险判断规则，具体对企业、车辆和驾驶员进行预警提醒；

应急管理厅的融合平台发挥综合协调作用，使用智能监管系统分析的结论数据，协调相关职能部门做好数据共治共用。