

广西地方标准  
《道路运输车辆动态监控规程》  
编制说明

2024年9月

# 广西地方标准

## 《道路运输车辆动态监控规程》

### 编制说明

#### 一、任务来源、起草单位和主要起草人

##### （一）任务来源

根据《广西壮族自治区交通运输厅关于下达 2022 年度广西交通运输标准化项目计划的通知》（桂交科教发〔2022〕27 号），《道路运输车辆动态监控规程》列入 2022 年度广西交通运输标准化项目计划，项目编号 2022-23。根据《广西壮族自治区市场监管局关于下达 2022 年广西地方标准制修订项目计划的通知》（桂市监函〔2022〕1903 号），由广西壮族自治区交通运输厅提出，广西壮族自治区道路运输发展中心、华蓝设计（集团）有限公司、广西壮族自治区交通运输信息管理中心共同起草的《道路运输车辆动态监控规程》被批准立项为广西地方标准，项目编号为：2022-1478。

##### （二）起草单位和主要起草人

广西地方标准《道路运输车辆动态监控规程》项目任务下达后，广西壮族自治区道路运输发展中心成立了标准编制工作组，制定了标准编写方案，明确任务职责，确定工作技术路线，开展标准研制工作，具体标准编制工作由华蓝设计（集团）有限公司、

广西壮族自治区交通运输信息管理中心相关人员配合。

本标准负责起草单位：广西壮族自治区道路运输发展中心

本标准参与起草单位：广西壮族自治区交通运输厅、华蓝设计（集团）有限公司、广西壮族自治区交通运输信息管理中心。

本标准主要起草人：李道飞（项目负责人）、陆海漫、韦全有、覃宇昀、杨华、毕雁冰、李世锋、王东川、鲍春、周静、王妍、罗力、潘彩凤、文婧、温理洁、陆宾、游春霞、丘忠慧、黄冠文、宁荧荧、朱丽妮、郑良鑫、张婧、张欣慧、郭成武。

## 二、制定标准的必要性和意义

截至 2013 年底，全国所有“两客一危”车辆和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）均按照要求安装了卫星定位装置，31 个省份的省级监管平台和 1000 余家各类企业监控平台全部接入了重点营运车辆联网联控系统，实现了对“两客一危”车辆跨区域、跨部门的联合监管，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）数据上传全国道路货运车辆公共监管与服务平台，实现了对普通货运车辆的动态监控管理。截止 2021 年 12 月底，我区 2.7 万“两客一危”车辆和 19.8 万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）安装符合标准的卫星定位装置，并接入相关平台，我区行业服务平台入网率、上线率、轨迹完整率、数据合格率分别为 99.89%、98%、96.36%、99.99%。通过几年的工作，道路交通事故率下降，成效显著。但从道路运输车辆动态监控工作管理看，也存在一定问题，具体体现在以下

几个方面：

### **（1）缺乏上位动态监控规程指导，监控水平参差不齐**

由于我国出台的《道路运输车辆动态监督管理办法》、《道路旅客运输企业安全管理规范》并未对监控工作具体要求进行细化，而广西又未出台道路运输车辆动态监控工作相关的规范，办法未能有效地指导区内道路运输企业开展车辆动态监控工作。各企业依据自身特点，编制运输车辆动态监控工作办法，但已编制的办法不尽完善，致使企业之间的监控内容、流程不一，因此在全区范围内难以形成统一、完善的工作机制。

### **（2）企业动态监控规程不规范，存在较大安全隐患**

由于目前各企业出台的车辆动态监控工作制度不完善，在道路运输车辆动态监控工作运行中，难以有效指导企业车辆动态监控工作的制度化、常规化运行，仍存在部分企业运营车辆上线率低、监控内容不完善、监控操作不规范等问题。此外，企业的员工产生人员流转时，不能及时、快速地按照工作规定开展道路运输车辆的动态监控工作，致使运输车辆存在一定的安全隐患。

### **（3）道路交通运输形势仍严峻，亟需规范动态监控管理**

与其他车辆相比，“两客一危一货”具有车型大、载重大、交通事故更为严重的特征。以南宁市为例，2021年全市发生适用一般程序处理的交通事故3076起、造成607人死亡、2949人受伤、直接财产损失1196万元。而发生涉及“两客一危一货”车辆道路交通事故629起，造成死亡236人、受伤744人，直接财产损失496.7万元，“两客一危一货”交通事故数和造成的死

亡和受伤人数分别占总事故的 18.6%、34.7%、20%。根据报告显示，大部分事故均因疲劳驾驶、超速、违规驾驶、恶劣天气等原因造成，车辆动态监控的事前预警和事故处置愈发重要。

基于上述背景下，引导道路运输企业建立职责分工、日常工作流程、突发事件处理和监控管理等具体内容的工作机制至关重要，有利于我区道路运输车辆动态监控工作的开展和道路交通安全环境的营造。2022 年 2 月 14 日，为加强道路运输车辆动态监督管理，预防和减少道路交通事故，结合交通运输执法领域突出问题专项整治行动工作需要，交通运输部于 2021 年组织开展了“与行政处罚法不相符清理”和“不合理罚款规定清理”工作。根据清理结果，交通运输部、公安部、应急管理部颁布《关于修改〈道路运输车辆动态监督管理办法〉的决定》（交通运输部、公安部、应急管理部令 2022 年第 10 号）。在此指导下，结合我区道路运输行业发展的特点，编制适应我区发展的道路运输车辆动态监控规程，意义如下：

### **（1）有力指导了道路运输车辆动态监控工作**

本标准不仅规定了监控制度和监控流程，而且还规定了监控信息采集、台账记录、违章信息统计分析以及违章信息的报送和处理要求，实现动态监控全过程的闭环管理，制定形成具有广西地方特色的道路运输车辆动态监控操作规程和管理台账，为全区道路运输企业道路运输车辆动态监控工作的有序开展起到指导作用。

### **（2）健全动态监控制度和流程发挥安全监管效能**

本标准规定动态监控基本要求、动态监控制度、监控流程，明确动态监控工作中不同部门、人员的职责分工，扭转道路运输经营者安全管理意识淡薄、能力不足和标准不一的问题，倒逼道路运输企业建立并建立动态监控管理相关制度，落实安全运营的责任，统一监控工作的日常机制和突发事件处理机制，规范动态监控操作流程，从而发挥动态监控的安全管理效能。

### **（3）推动道路运输由事后处理向事前事中监管转变**

本标准的编制，推动企业建立道路运输车辆动态监督工作流程和工作制度，推动事后处理向事前监督的转变，利用监控系统了解驾驶员的身体状态、驾驶行为、路况运行情况，甄别交通事故风险，通过事前预判和提醒功能，及时纠正驾驶员违法违规行，有效降低车辆事故率，保障交通安全，为营造安全、舒适的道路运输环境奠定基础。

## **三、主要起草过程**

### **（一）成立标准编制工作组**

项目组于2022年8月23日成立了标准编制工作组，并随后召开了第一次工作会议，筹建了编写组，明确了主编人员及参编人员的职责分工，建立了编写单位内部审查制度，学习了有关政策法规和标准化制度文件，研究起草了标准工作大纲和编制大纲，形成了第一次工作会会议纪要。具体人员分工如下：

李道飞负责整个项目的技术及组织协调工作；毕雁冰负责项目的审查；陆海漫负责编审，韦全有、鲍春负责大纲和内容的编

制，杨华负责标准技术性审查、覃宇昀负责监控制度，推进工作安排，其余参与人员根据安排参与标准的编写。

## （二）收集整理文献资料

本标准起草人员的前期研究工作分为资料调查与研究、行业现状调查与研究、总结完善 3 个步骤进行：1、调研了国内外大量涉及道路运输车辆动态监控的相关政策文件、相关规范、指南等文献资料；2、调研了广西区内部分运输企业道路运输车辆动态监控的现状、动态监控存在的问题以及行业安全管理的诉求和建议；3、对调研结果进行整理和分析，为下一步的规程编制提供必要的指导和技术支撑标准编制工作组收集了道路运输车辆动态监控相关文献资料。主要有：

GB/T 7258 机动车运行安全技术条件

GB/T 19056 汽车行驶记录仪

GB/T 35658 道路运输车辆卫星定位系统 平台技术要求

JT/T 794 道路运输车辆卫星定位系统 车载终端技术要求

JT/T 808 道路运输车辆卫星定位系统 终端通信协议及数据格式

JT/T 809 道路运输车辆卫星定位系统 平台数据交换

JT/T 1076 道路运输车辆卫星定位系统 车载视频终端技术要求

JT/T 1077 道路运输车辆卫星定位系统 视频平台技术要求

JT/T 1078 道路运输车辆卫星定位系统 视频通信协议

### **（三）研讨确定标准主体内容**

标准编制工作组在对调研结果进行整理研究之后，标准编制工作组召开了标准编制会议，对标准的整体框架结构进行了研究，并对标准的关键性内容进行了初步探讨。经过研究，标准的主体内容确定为术语和定义、基本要求、动态监控制度、动态监控工作内容以及动态监控工作流程。

### **（四）召开大纲评审会，修改形成征求意见初稿**

为确保本标准的编写工作有序开展，编写工作组在前期大量的研究工作的基础上，于2022年8月上旬完成了《道路运输车辆动态监控规程》的编制大纲和工作大纲，并经内部评审讨论后，于2022年8月23日召开了大纲外部评审会，评审会针对大纲共提出了19条建议和意见。根据大纲评审专家的意见，以修改完善后的大纲作为项目的工作指导，编写工作组开展了标准正式的编写工作，并于2023年1月中旬完成了征求意见稿（初稿）。

### **（五）征求意见稿讨论会修改形成征求意见稿**

完成《道路运输车辆动态监控规程》（征求意见稿）初稿后，2023年2月9日召开征求意见稿讨论会，对征求意见稿（初稿）进行会审，根据会审意见修改后形成征求意见稿。

### **（六）开展征求意见，完善形成送审初稿**

为确保本标准的可行性和适用性，2023年5月10日向社会公开征求意见，发送征求意见稿的单位数共计有50个。收到回函单位数共计19个，收到征求意见稿后，回函并有建议或意见



的单位数有 12 个，没有回函的单位数为 31 个。修改意见共 88 条，采纳 58 条意见，不采纳 30 条意见。2023 年 11 月根据征求反馈的意见修改完善，并经审稿专家审核形成送审稿。

### **（七）标准预审会**

2024 年 1 月 9 日，自治区交通运输厅组织本标准的预审会对项目成果进行预审，然后根据预审会的专家意见对标准进行修改完善。于 2024 年 3 月 1 日召开项目工作组内审会，进一步对标准的相关材料修改情况进行审查，整理形成申请技术审查的材料，报标委会申请召开技术审查会。

### **（八）技术审查会**

2024 年 6 月 5 日，自治区交通运输厅组织本标准的技术审查会对项目成果进行技术审查，然后根据技术审查会的专家意见对标准进行修改完善。

**（九）完成专家组组长统稿、格式审查工作，修改完善形成报批稿开展申请报批工作。**

2024 年 8 月 9 日，工作组经与专家组组长刘亮审核形成统稿意见，并于 9 月 11 日与格式专家内部讨论形成格式审查修改意见，在 9 月 11 日完成格式内容修改并完善形成报批稿。

### **（十）标准发布。**

《道路运输车辆动态监控规程》于 2024 年 9 月 30 日获广西壮族自治区市场监督管理局批准发布，并于 2024 年 12 月 1 日正式实施。

## 四、制定标准原则和依据，与现行法律、法规的关系与有关国家标准、行业标准的协调情况。

### （一）标准制定原则

本标准的编制遵循国家、行业和广西壮族自治区现行有关标准的规定。编写工作组充分调研了广西区内部分运输企业道路运输车辆动态监控的现状、动态监控存在的问题以及行业安全管理的诉求和建议，研究和分析国内道路运输车辆动态监控相关的规范和具体条文内容。经过编写工作组成员讨论，确定标准编制遵循以下基本原则：

#### （1）科学性原则

本标准分析了广西区内道路运输企业动态监控现状和存在的问题，在此基础上对已发布的政策文件、相关规范、指南等文献资料进行整理、分析，建立了科学、实用、合理的道路运输车辆动态监控规程。

#### （2）承接性原则

本标准术语、符号、条文尽量与相应国家、国际、行业和地方标准的规定内容相一致，条文未出现自相矛盾的地方。标准技术内容与国家、国际、行业和地方标准兼容，未出现冲突，保证了一致性。标准技术内容中引用其他标准时，已明确指出所引用标准的内容或名称，增强了标准的可读性和可操作性。

#### （3）可操作性原则

本标准的起草充分调研了广西壮族自治区道路运输车辆动

态监控的现状，征求了道路运输企业、道路运输行业主管部门等领域的专家意见。编写组在此基础上进行过反复讨论和修改，编制此标准。标准内容针对性强，可操作性高，易于推广。

## **（二）标准与现行法律、法规的关系，与国家、行业标准的协调情况**

经查阅，道路运输车辆动态监控相关的标准主要有：《道路运输车辆动态监控规程》（交通运输部、公安部、应急管理部令2022年第10号）、江苏省出台的《DB32/T 3155-2016 道路货运企业重点车辆动态监控规范》、《DB32/T 3156-2016 道路客运企业营运车辆动态监控规范》、《广西壮族自治区交通运输厅关于进一步规范广西道路运输车辆动态监控专项委托服务工作的通知》（桂交便函[2021]122号），本标准从基本要求、动态监控制度、动态监控工作内容以及动态监控工作流程等方面着手，细化道路运输企业和第三方动态监控服务企业动态监控的各项工作，使本标准内容更符合实际，实用性更强。

标准编制组承诺：本标准的内容符合国家相关法律法规，技术要求不低于强制性国家标准的相关技术要求，与相关的国家、行业推荐性标准协调一致，标准的编写符合GB/T 1.1-2020 的要求。

## **五、主要条款的说明，主要技术指标、参数、试验验证的论述**

### **（一）主要条款说明**

广西地方标准《道路运输车辆动态监控规程》主要章节内容包括：术语和定义；基本要求；运输企业工作内容；监控人员操

作规程；附录。

本标准的编制遵循国家、行业和广西壮族自治区现行有关标准的规定。编写工作组调研了广西地区部分运输企业道路运输车辆动态监控的现状、动态监控存在的问题以及行业安全管理的诉求和建议；研究和分析国内江苏等地道路运输车辆动态监控相关的规范和具体条文内容。在此基础上结合广西地区道路运输车辆动态监控实践经验，形成了广西地区道路运输车辆动态监控规程。

### **1、标准名称**

为保证标准的全面性和针对性，计划申请的标准名称为《道路运输车辆动态监控规程》。本标准名称一方面界定了其应用范围为道路运输车辆动态监控，另一方面限定了其应用对象为广西行政区域内注册道路运输企业，包括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）。

### **2、范围**

本标准规定了适用对象为本文件适用于在广西行政区域内注册道路运输企业对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）的动态监控工作。

### **3、术语和定义**

本标准涵盖了道路运输车辆动态监控的相关术语和定义。一方面界定了道路运输企业监控平台，另一方面界定了动态监控台

账，主要明确监控信息和记录内容。

#### 4、基本要求

第 4.1 条，明确了道路运输企业依据 GB/T 35658 国家标准建设或使用监控平台。

第 4.2 条：考虑到一些小型运输企业建立动态监控的运营成本较大的问题，也可以采用委托动态监控服务，因此道路运输车辆动态监控分为企业监控或委托动态监控服务两种模式。其中企业监控应满足《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）的相关规定，动态监控采用委托服务的，还应满足《广西壮族自治区交通运输厅关于进一步规范广西道路运输车辆动态监控专项委托服务工作的通知》（桂交便函〔2021〕122 号）的相关规定。

第 4.4 条：监控信息保存在国家要求基础上，增加动态监控台账中违规信息视频和截图的保存要求，考虑到容量比较大，因此应至少保存 12 个月。

#### 5、运输企业工作内容

##### 5.1 车载终端排查

第 5.1.1 条 在车辆运营之前道路运输企业需对相关的设施、设备进行排查，包括卫星定位系统、视频监控系统、通讯系统等。检查设备是否正常运转、配置是否齐全、信息是否准确。通过排查，把车辆设备的隐患减少到最低，利于运营车辆的安全行驶。在每次排查工作过程中，应将相对应的排查内容的详细信

息填写到道路运输和车辆终端排查表，让主管人员和相关部门领导掌握车辆设备的总体运转情况，也是动态监控闭环管理的重要关键数据材料。

第 5.1.2 条 每一天对离线的车辆情况进行统计，方便甄别出排除故障维修和停驶等原因拆除电池的离线车辆，统计出实际的终端上线率，掌握终端使用的有效性。

第 5.1.3 条 对于非维修和故障原因停驶导致未上线的车辆，应仔细核实具体原因，对于因交通事故、行政或司法机关扣押、生产特殊需要，车辆确实需较长时间停运的，应主动向当地道路运输管理机构申请办理停运手续。实现对所有在册的运营车辆的全覆盖管理。在报停期间，应加强对停运车辆的管理，防止车辆违规运营，避免意外事件的发生。

## 5.2 系统处置

第 5.2.1 条 监控内容涉及到如疲劳驾驶、超速行驶、凌晨禁行、抽烟或接打电话、不按核定运营路线行驶/超区域运行、生理疲劳、摄像头遮挡等违章情况时，一般按监控人员操作流程进行处置即可，部分内容由监控系统自动判断记录，部分内容需人工核实后记录。

第 5.2.2 条 对于非企业自身原因导致无法进行监控的情况，如遇停电、断网、平台维护等原因。运营企业应及时向当地主管部门和政府监控平台报告，避免出现不可控事件。

## 5.3 分类统计

第 5.3.1 条 对于各类违章的信息应进行分类统计，便于后续对数据的研究分析，为企业和行业主管部门提供决策的依据。

第 5.3.2 条 对于企业自建或使用社会化服务平台开展动态监控，应制作道路运输车辆入网率、车辆上线率、轨迹完整率、数据合格率、卫星定位漂移车辆率、凌晨车辆禁行报警处理等指标的定时分析报表。能满足动态监控的基本要求，参考了《全国重点营运车辆联网联控系统考核管理办法》。

#### 5.4 分析研判

第 5.4.1 条 根据统计的动态监控信息分析安全形势、研判重点监控对象，制定监控措施，通过反馈，进一步规范监控的工作制度。

第 5.4.2 条 按要求编制动态监控的月报，并将分析的内容在编制内容中体现，便于主管部门领导掌握重要的信息和内容。

#### 5.5 违法违规信息处理

第 5.5.1 条 根据制定的管理制度对违法违规信息进行处理并建立违法违规信息处理台账。

第 5.5.2 条 规定了安全管理机构对违法违规行为的处理流程。

### 6、监控人员操作流程

#### 6.1 前期准备

第 6.1.1 条 在监控工作开始之前，应做好交接工作，明确责任的时间界限和工作内容。

第 6.1.2 条 监控工作开展时首先应检查监控平台的系统的参数限值，包括“最高限速”、“连续驾驶时长”等，根据《机动车运行安全技术条件》规定，车长大于等于 6 米的客车的最高限速为 100km/h，根据《道路旅客运输企业安全管理规范》，客运车辆（9 座以上）夜间（22 时至次日 6 时）行驶速度不得超过日间限速 80%，即夜间最高限速 80km/h。根据《机动车运行安全技术条件》规定，普货最高限速 100km/h，根据《危险货物道路运输安全管理办法》第 46 条，危险货物运输车辆在高速公路上行驶速度不得超过每小时 80 公里，即最高限速 80km/h，根据《道路交通安全法实施条例》第六十二条，连续驾驶机动车超过 4 小时应停车休息，停车休息时间不少于 20 分钟。根据《道路旅客运输企业安全管理规范》，客运驾驶员 24 小时累计驾驶时间不得超过 8 小时，夜间连续驾驶时间不得超过 2 小时等内容。上述指标是最低要求，具体的区域和路段的限制指标根据实际情况定。

## 6.2 车载终端排查及处理

第 6.2.1 条 在设置完系统参数后，开始监控工作。首先将进行车载终端排查，在排查过程中，应将相对应的排查内容的详细信息填写到道路运输车辆终端排查表，记录完整的车辆终端使用信息。

第 6.2.2 条 如果排查车辆终端异常，按照企业制定的制度进行操作处理，确保每一个车辆终端的情况信息可追溯。

第 6.2.3 条 通过安全运营管理系统核查存在车载终端故障



的营运车辆是否报班参加营运，杜绝带病车辆开展运营工作。

### 6.3 值班操作

第 6.3.1 条 按照道路运输车辆动态监控工作流程进行值班操作

第 6.3.2 条 实时监控车辆运营信息，对于驾驶员的违章情况，及时按操作流程进行处理。

第 6.3.3 条 对于一些重点监控的车辆，如危险品货物运输车辆，监控的内容和方式有别于普通运营车辆，可按照企业制定的制度进行操作。

第 6.3.4 条 及时了解路况和天气等信息。

第 6.3.5 条 及时对接车辆驾驶员并核实信息，提前做好安全防范工作。

### 6.4 报警信息处理

第 6.4.1 条 对于报警信息的误报和违规的判定作了详细的说明，便于监控人员执行操作。

第 6.4.2 条 对于超速报警的处理进行了说明，避免监控人员无序操作。考虑到应急或突发状况，把报警人工处置的时间设定为发送超速报警信息后 2 分钟后仍未能降至限速阈值。

第 6.4.3 条 对于疲劳驾驶报警的处理进行了说明，并细分了几种情况分别执行对应的处理方法，针对系统报警后仍有行驶速度的设定处置等待时间为 5 分钟。

第 6.4.4 条 对于抽烟、拨打电话报警的处理作了说明，规

范了监控人员操作流程。

第 6.4.5 条 对于不按核定运营路线行驶/超区域运行报警的处理进行了说明，规范了操作流程。

第 6.4.6 条 对于非法运营报警的处理进行了说明，规范了操作流程。

第 6.4.7 条 对于违章信息的处理的每个工序节点都应该进行工作记录，包括文字记录，影像记录、照片记录等方式，对于违章的情况除了文字记录外还应增加影像记录和照片记录佐证，对于违章整改后的验证，除了文字记录外还应增加违章驾驶员整改的照片和影像材料，完成整个工作流程的闭环管理。

## **（二）主要技术指标、参数、试验验证的论述**

根据对开展道路运输动态监控服务企业的调研反馈来看，动态监控工作主要分为 2 个部分内容。首先是动态监控服务企业的工作包含的内容。这部分内容目前在区内还没有文件进行系统性的规定，虽然在《道路运输车辆动态监督管理办法》中对企业的工作做出了要求，但是没有具体的细化内容，不利于指导具体的企业开展具体监控工作。《广西道路运输车辆动态监控考核管理办法》中对监控平台的备案提出了具体的要求，也对整个监控工作涉及到的单位和部门的职责进行了划分和明确。但是这些条文规定只有一小部分是细化的操作内容，大部分是原则性的规定，有些工作内容没有进行阐述。基于上述原因，设置了运输企业工作内容的章节，根据监控企业反馈的情况来看，道路运输企业工

作的内容主要包含车载终端排查工作、系统处置、分类统计、分析研判、违法违规信息处理五个部分内容。

车辆终端排查的内容和检查表的内容经过与运输企业的沟通，是满足日常的检查工作的。系统处置的内容包括了在动态监控过程中涉及到各种情况的应对处置要求。分类统计提到的各种指标的报表也是基于日常基础数据的汇总。分析研判是对监控的信息所反映的情况进行分析处理，主要通过编制监控月报和形成重点问题车辆清单的方法来形成分析资料，编制监控月报和形成重点问题车辆清单是动态监控企业常用的分析方法，有助于快速掌握当月的车辆监控的重点内容。违法违规信息处理是动态监控工作闭环的重要节点。根据与行业管理部门和动态监控企业的交流得知，目前动态监控工作在违法违规信息处理的工作方面执行没有完全到位，该条文的提出有助于规范动态监控工作的事后闭环，提高工作的规范化。

第二部分是监控人员操作流程。第一步的前期准备，结合了监控企业里监控人员的日常工作，其中参数限值的设定也是与多个监控企业和行业主管部门进行对接交流后确定的，符合目前国家、行业管理的要求。第二步的车载终端排查及处理，明确了车载终端排查的具体工作内容。不管是道路运输企业还是动态监控服务企业的监控人员都应通过技术手段对车载终端进行排查并记录、处置。针对排查过程中的具体细节内容，与部分监控企业进行座谈，对内容进行了优化更便于操作。第三步值班操作流程，

对值班人员的业务操作流程进行了明确，对重点车辆监控及其他工作的安排。这里明确了流程的具体顺序，便于指导监控人员的工作。第四步报警信息处理，根据多家企业的反馈，列出了6条信息处置的规定，基本涵盖了出现的各种报警信息的处置方法。

## 六、重大意见分歧的处理依据和结果

本标准研制过程中无重大分歧意见。

## 七、实施标准的措施

### （一）宣贯实施计划

标准宣贯工作由项目提出单位广西壮族自治区道路运输发展中心牵头负责。具体计划如下：

1. 落实宣贯主体。标准获得发布后，立即成立一个标准宣贯工作小组，由项目负责人担任小组组长，并对小组内人员进行培训，统一学习、共同研究讨论，提高小组成员对标准的认识深度，然后按照分工计划，开展宣贯工作。

2. 拓展标准获得渠道。做好宣传工作，以期更多同行能关注并获取到本标准，具体措施如下：（1）根据实际情况，采用自媒体、公众号、培训等多种方式进行标准宣传；（2）广西交通运输标准化技术委员会将标准的出版刊物免费寄送至各标准使用单位；（3）各单位可从广西交通运输标准化技术委员会以及自治区交通运输厅门户网站免费下载标准文本。

3. 有针对性的开展宣贯工作。通过自治区交通运输厅每年定期针对近期获得发布的标准，组织广西交通运输系统各有关单位召开标准的宣贯会，组织标准培训和技术服务，开展标准的实施和推广，加强各单位对标准的理解。

### （二）标准推广实施计划

本标准推广实施由起草单位广西壮族自治区道路运输发展中心、华蓝设计（集团）有限公司、广西壮族自治区交通运输信息管理中心共同负责。

1. 加强宣贯工作，广泛组织相关从业单位执行本标准。在各种层次会议上，积极宣传标准，加强各位对本标准的了解，广泛组织相关从业单位执行本标准。

2. 以标准为纽带，加强各方面通力合作和分类指导，总结管理经验。在起草单位所在管理的行业积极实施本标准，对标准执行过程中存在的问题加强工作交流，逐步健全和完善总结经验。

3. 召开现场观摩会，积极推动标准推广工作。根据实际情况，组织管理部门和从业单位专家对标准实施情况进行观摩，开展标准的实施和推广。

## 八、其他应当说明的事项

无。

广西地方标准《道路运输车辆动态监控规程》

标准编制组

2024年9月11日