九江市道路运输重点营运车辆社会化动态监控服务商及第三方服务平台考核管理办法征求意见采纳情况

一、市直单位意见

市市场监督管理局、市应急管理局、市公安局均反馈无意见

二、社会各有关单位意见

九江市国印科技信息有限公司	1.针对第4条、第7条、第8条、表2-2；建议内容：建议进一步明确并提高第三方服务平台的运维及人力配置标准，特别是强调7*24小时人工值守与智能化研判相结合的必要性。	部分采纳，在第二章第八条中增加“依规配齐专职风险研判、值班值守工作人员”的表述	根据《道路运输车辆动态监督管理办法》第二十一条规定，专职监控人员配置原则上按照监控平台每接入100辆车设1人的标准配备，最低不少于2人，按此执行；同时已在本办法第八条中增加“依规配齐专职风险研判、值班值守工作人员”的表述，进一步明确第三方服务平台运维及人力配置要求，此处不再赘述。
	2.关于统一报警处置标准，呼吁召开部门联席会议（新增建议条款）；建议内容：由市交通运输局牵头，联合相关部门及全市备案服务商，召开联网联控报警处置标准研讨会，出台《九江市道路运输车辆动态监控报警处置规范指引》。	暂不采纳	省交通运输厅会针对报警处置等技术参数进行明确规定，为避免市级规范与省级标准不一致，我市暂不另行出台报警处置规范指引；此外，市公安局同步正在制定《九江市建立健全道路交通安全综合治理长效机制实施方案》，已明确了各市直单位会商机制，此处不再赘述。
	3.关于“企业屡次不闭环”的责任豁免（针对第15条、表2-2闭环履职项）；建议内容:建议在月度/年度考核中，增加“非因服务商或第三方平台原因，导致闭环处置超时”的免责条款。	暂不采纳	考核办法不纳入免责类型表述，第十三条已明确被考核单位对考核结果有异议的，可在公示期内向市交通运输局提交书面复核申请，可提出后再复核考量。
	4.针对第二条、第十六条；建议内容:防止“低价低质”服务商扰乱市场秩序。运输企业享有自主选择服务商的权利，但“自主”的前提是“合规”。	暂不采纳	管理办法已包含对企业经营行为的考核（表2-1、表2-2均设置“合规经营情况”考核项），同时根据《优化营商环境条例》第十一条、第六十四条规定，市场主体依法享有经营自主权，行政规范性文件不得干预市场主体正常生产经营活动，不对运输企业选择服务商的市场行为设置限制条件

江西省陆运科技有限公司	1.挂靠平台乱象：建议属地报备环节增加人员真实性核验要求:在九江市属地报备的服务商,提交九江本地专职运维人员(本平台主体缴纳的社保证明)	暂不采纳	社会保险缴纳真实性核验不属于交通运输主管部门法定职责范围，本办法第二条已要求服务商和第三方服务平台具备满足本市业务需要的运维服务力量，报备单位满足本地运营需求即可，不再增设社保证明等报备前置条件。
	2.建议统一全市 DSM/ADAS 主动安全报警参数和统一检查标准我市单北斗替换终端为省移动统一采购标准化设备,但 DSM、ADAS 报警灵敏度无全市统一规范阈值。各县(市、区)大队检查尺度不一,部分大队存在 “零报警” 导向,倒逼运输企业要求服务商下调报警灵敏度,人为压制疲劳、分心驾驶等风险报警,造成预警功能失效,服务商陷入两难。同时无统一参数基准,考核时难以判定是否人为篡改参数。（1） 参照国家、省级技术规范,明确全市 DSM/ADAS 报警阈值参考标准,统一各县市区检查、考核尺度,杜绝追求 “零报警” 的检查导向。（2）服务商拒绝企业不合理调参要求并留存记录的导致企业对服务商不满的,不予追责。	暂不采纳	省交通运输厅会针对报警处置等技术参数进行明确规定，为避免市级规范与省级标准不一致，市级层面不再另行制定报警参数阈值标准；此外，第十三条已明确被考核单位对考核结果有异议的，可在公示期内向市交通运输局提交书面复核申请，可提出后再复核考量。
	3.制度存在问题：现有服务商考核表【应急处置】中 “报警闭环处置台账管理” 计分项，将报警闭环处置、漏警和漏处置全部作为服务商考核内容。根据《道路运输车辆动态监督管理办法》，运输企业是动态监控报警闭环处置的法定责任主体;服务商职责是：保障终端、平台数据正常传输，及时推送报警信息给运输企业;督促不等于代替企业完成闭环处置。服务商提供的监控平台都会与省联网联控平台联调对接。	暂不采纳	本办法“报警闭环处置台账管理”考核项（表2-1）考核的是服务商是否及时完成报警信息推送提醒、跟踪处置、台账留存等约定服务义务，并未将运输企业作为动态监控报警闭环处置法定责任主体的责任转嫁给服务商，与上位法规规定不相冲突；考核中依据上级监管平台数据反馈、台账查阅、企业回访据实认定，被考核单位对考核结果有异议的，可按第十三条在公示期内提出书面复核申请，再行复核考量。
	4.服务商已经履行通知、组织培训义务,留存通知记录、培训方案,因运输企业自身原因无法参加培训,不扣服务商分数。	暂不采纳	考核办法不纳入免责类型表述，第十三条已明确被考核单位对考核结果有异议的，可在公示期内向市交通运输局提交书面复核申请，可提出后再复核考量。

	5.“一个自然年度累计 3 次被约谈直接年度不合格”,约谈可能包含轻微瑕疵问题,如果轻微问题整改到位,直接判定年度不合格处罚过重。	采纳，已将“第十五条 服务商和第三方服务平台有下列情形之一的，年度考核直接判断不合格”中约谈项删除	约谈属于督促整改的工作手段，本办法第十四条已对约谈情形作出规定，约谈后给予被考核单位整改机会；若将约谈直接列为年度考核不合格情形，对轻微问题且已整改到位的单位处理过重。本办法年度考核不合格情形已包含累计3次月度考核不合格、伪造篡改数据、经督促整改仍未落实等刚性情形，监管力度不减。故采纳意见，删除第十五条中的约谈项。
	6.数据传输异常扣分规则,区分责任源,避免服务商背锅,“因服务商自身原因造成监控数据传输异常被上级通报每次扣 5 分”。现实中数据异常来源很多:车载终端硬件损坏、车辆所处无信号区域、车辆断电、运输企业私自拔终端电源,不一定是服务商平台问题。目前规则只写“服务商自身原因”,但考核实操容易不区分根因直接扣分。建议计分标准中明确:核查数据传输异常根源,非服务商平台、非服务商运维原因(终端硬件损毁、车辆断电、信号盲区、企业人为断电),服务商能够提供有效佐证材料的,不予扣分。	暂不采纳	考核办法不纳入免责类型表述，第十三条已明确被考核单位对考核结果有异议的，可在公示期内向市交通运输局提交书面复核申请，可提出后再复核考量。
南昌市交安科技有限公司	1.关于企业业务培训的：（1）培训是否参考江西省综合交通事业发展中心的规定，一年培训两次得满分。一年培训五次是否过于频繁；（2）是否可以远程视频培训方式，也可以计入培训	部分采纳，纳入远超视频培训	培训频次方面，为保障培训覆盖率和实际效果，结合省级工作要求和我市实际，明确每季度赴企开展不少于1次业务培训（全年不少于4次），不再调整；培训方式方面，采纳意见，远程视频培训可作为培训形式计入考核，以培训记录、签到表等佐证材料认定。
	2.平台报警闭环处置，由江西长运各子公司负责，我司只负责平台运维，不涉及此项考核，建议删除或者只对有此项职责的运营商进行考核。	暂不采纳	考核办法不纳入免责类型表述，第十三条已明确被考核单位对考核结果有异议的，可在公示期内向市交通运输局提交书面复核申请，可提出后再复核考量。