

## 26.道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患判定标准



中华人民共和国交通运输部

# 政府信息公开

当前位置： 首页 > 运输服务司

索引号：	000019713009/2023-00103	机构分类：	运输服务司
文号：	交办运〔2023〕52号	主题分类：	安全监管
公开日期：	2023年09月19日	行业分类：	城市公共交通运输;道路货物运输;道路旅客运输
主题词：	安全生产;判定标准	公文类型：	部办公厅文件

**交通运输部办公厅关于印发《道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患判定标准（试行）》的通知**

### 交通运输部办公厅关于印发《道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患判定标准（试行）》的通知

#### 交办运〔2023〕52号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）：

为指导各地科学判定、及时消除道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患，根据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国道路运输条例》等法律法规，我部组织编制了《道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患判定标准（试行）》，现印发给你们，请认真贯彻执行。

交通运输部办公厅

2023年9月13日

(此件公开发布)

## 道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患判定标准（试行）

第一条为指导各地科学判定、及时消除道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患，根据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国道路运输条例》等法律法规，制定本标准。

第二条本标准适用于道路旅客运输、道路普通货物运输、危险货物道路运输、城市轨道交通运营、城市公共汽电车客运、出租汽车客运、机动车驾驶员培训、机动车维修、汽车客运站等企业的安全生产重大事故隐患判定工作。

第三条道路运输企业和城市客运企业存在下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

（一）未取得经营许可或未按规定进行备案从事经营活动，或超出许可（备案）事项和有效期经营的；

（二）使用报废、擅自改装、拼装、检验检测不合格（含未在有效期内）以及其他不符合国家规定的车辆装备、设施设备从事经营活动的；

（三）所属经营性驾驶员和车辆存在长期“三超一疲劳”（超速、超员、超载、疲劳驾驶）且运输过程中未及时提醒纠正、运输行为结束后一个月内未严肃处理，或所属经营性

驾驶员存在一次计 10 分及以上诚信考核计分情形且未严肃处理仍继续安排上岗作业的；

（四）经营地或运营线路途经地已发布台风橙色及以上预警，暴雨、暴雪、冰雹、大雾、沙尘暴、大风、道路结冰红色预警，或地质灾害气象风险红色预警等不具备安全通行条件时，未执行政府部门停运指令或企业应急预案要求仍擅自安排运输作业的；

（五）按法律法规和规章规定，其他应当判定为重大事故隐患的。

第四条道路旅客运输企业存在本标准第三条规定的情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

（一）800 公里以上道路客运班线未按规定开展安全风险评估，或所属客运车辆未按规定执行凌晨 2 时至 5 时停车休息或接驳运输的；

（二）所属客运车辆违法承运或夹带危险物品的。

第五条道路普通货运企业存在本标准第三条规定情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

（一）所属货运车辆故意夹带危险货物或违规运输禁运、限运物品，且运输过程中未及时提醒纠正、运输行为结束后一个月内未严肃处理的；

（二）所属货运车辆运输过程中违法装载导致车货总质量超过 100 吨的。

第六条危险货物道路运输企业存在本标准第三条规定情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

- （一）运输危险货物过程中包装容器损坏、泄漏的；
- （二）所属常压液体罐车罐体运输介质超出适装介质范围，或超过核定载质量载运危险货物的；
- （三）所属危险货物运输车辆未按规定采取相关安全防护措施的；
- （四）所属运输剧毒化学品、爆炸品的专用车辆及罐式专用车辆（含罐式挂车）在消除危险货物的危害前，到不具备危货车辆维修条件的维修企业进行维修的。

第七条城市轨道交通运营单位存在本标准第三条（一）（二）（四）（五）规定情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

- （一）未按规定及时组织大客流疏散或列车重大故障清客的；
- （二）未按规定及时整治桥隧、车站、轨道主体结构重大病害和损伤的；
- （三）未建立保护区管理制度或执行制度不到位发生险性事件的。

第八条城市公共汽电车客运企业存在本标准第三条规定情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

- （一）未按规定在城市公共汽电车车辆驾驶区域安装安

全防护隔离设施的；

（二）新能源城市公共汽电车动力电池超过质保期，未按规定及时更换仍继续使用的。

第九条出租汽车客运企业存在本标准第三条规定情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

（一）网络预约出租汽车经营者（网约车平台公司）线上提供服务的车辆或驾驶员与线下实际提供服务的车辆、驾驶员不一致的；

（二）网络预约出租汽车经营者（网约车平台公司）未在 App 显著位置设置“一键报警”，或虽设置“一键报警”但无法正常使用的。

第十条机动车驾驶员培训机构存在本标准第三条规定情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

（一）在道路上进行培训时未遵守公安机关交通管理部门指定的路线和时间的；

（二）所属教练员饮酒、醉酒后从事驾驶培训教学，或未按规定在基础和场地驾驶培训中随车或现场指导、在道路驾驶培训中随车指导的。

第十一条机动车维修企业存在本标准第三条规定情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

（一）不具备危险货物运输车辆维修经营业务条件仍违规承修危险货物运输车辆的；

(二) 特种作业人员未按规定持证上岗的。

第十二条开展汽车客运站经营的企业存在本标准第三条规定情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

(一) 未按规定执行一类、二类客运班线实名制管理制度的；

(二) 允许超载车辆出站的。

第十三条依照本标准判定为重大事故隐患的，道路运输企业和城市客运企业应当按有关规定及时向属地交通运输主管部门和负有安全生产监督管理职责的管理部门报告，并依法依规采取相应处置措施。

第十四条本标准自 2023 年 10 月 1 日起施行。

抄送：国务院安全生产委员会办公室，部科学研究院、公路科学研究院，部法制司、公路局、安全与质量监督管理局、科技司、应急办，中央纪委国家监委驻交通运输部纪检监察组。

### 《道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患判定标准（试行）》有关重点事项问答

2023 年 9 月，交通运输部办公厅印发《道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患判定标准（试行）》（交办运〔2023〕52 号，以下简称《标准》）。《标准》发布以来，各地交通运输部门结合实际组织运输企业认真对照学习、自查自纠、整改落实，取得阶段性成效。为便于各地进

一步全面准确理解《标准》内涵，切实学好用好落实好，部运输服务司就有关重点事项说明如下：

问：制定出台《标准》的背景和现实意义？

答：《中华人民共和国安全生产法》规定，负有安全生产监督管理职责的部门应当根据各自的职责分工，制定相关行业、领域重大危险源的辨识标准和重大事故隐患的判定标准。道路运输和城市客运领域车辆保有量大，运输强度高，历来是交通运输安全生产的重中之重。为贯彻落实《中华人民共和国安全生产法》要求，指导各地准确判定、及时消除道路运输和城市客运领域重大事故隐患，交通运输部办公厅组织制定了《标准》，列举了道路运输企业和城市客运企业运输安全生产过程中应当判定为重大事故隐患的 26 类具体情形。《标准》的出台，有利于道路运输企业和城市客运企业对标对表及时排查整改重大事故隐患，进一步筑牢道路运输安全防线；有利于基层交通运输主管部门加强针对性监管，进而从根本上消除事故隐患、从根本上解决问题，防范遏制各类安全生产事故，更好地保障人民群众生命财产安全。

问：《标准》起草的总体思路和框架是？

答：在《标准》制定过程中，重点做到了 3 个突出：突出问题导向。系统总结道路运输和城市客运领域近年来发生的典型安全生产事故，全面分析梳理驾驶员、运输装备、道

路环境、企业管理、行业监管等方面暴露出的问题，找准重大事故隐患集中的薄弱环节。突出全面覆盖。分行业分领域逐一提出道路客运、道路普通货运、危险货物道路运输、城市轨道交通运营、城市公共汽电车客运、出租汽车客运、机动车驾驶员培训、机动车维修、汽车客运站等领域的重大事故隐患判定情形，实现道路运输和城市客运领域的“全覆盖”。突出实用管用。在纳入重大事故隐患情形的具体描述上，坚持行业通用情形与分领域个性情形相结合、定性描述与定量指标相结合、违规行为与危害后果相结合的方式，尽可能细化、量化，避免因人而异出现理解偏差，增强《标准》的统一性、针对性、指导性，便于基层操作执行。

《标准》共十四条。第一条明晰了制定依据，主要有《安全生产法》《道路交通安全法》《道路运输条例》等法律法规，以及贯彻落实上述法律法规的部门规章、规范性文件和标准规范等；第二条明确了适用范围，《标准》适用于道路旅客运输、道路普通货物运输、危险货物道路运输、城市轨道交通运营、城市公共汽电车客运、出租汽车客运、机动车驾驶员培训、机动车维修、汽车客运站等企业的安全生产重大事故隐患判定工作；第三条至第十二条分别从通用情形和分行业分领域个性情形两个维度，提出了道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患的判定标准；第十三条对重大事故隐患信息报送和整改治理等提出了原则性要求；第

十四条明确了《标准》的施行日期。

问：设置道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患通用情形的主要考虑是？

答：《标准》第三条是道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患通用情形，共包含5类，其中大部分情形适用于所有类型的道路运输企业和城市客运企业（个别情形不适用于城市轨道交通运营单位）。

1.未取得经营许可或未按规定进行备案从事经营活动，或超出许可（备案）事项和有效期经营的；

主要考虑是：《中华人民共和国道路运输条例》等法规规章对从事道路运输及相关业务的许可和备案有明确要求；道路运输及相关业务许可和备案条件中，也明确了从事相关业务经营的经营者、车辆和从业人员的安全基本条件。按照法律法规规定取得经营许可或符合备案规定，是对相关市场主体从事运输服务的最基础要求。如未取得经营许可从事经营活动，或超出许可（备案）事项和有效期经营，可能导致企业不具备基本安全生产条件，无法保障安全。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

2.使用报废、擅自改装、拼装、检验检测不合格（含未在有效期内）以及其他不符合国家规定的车辆装备、设施设备从事经营活动的；

主要考虑是：车辆装备、设施设备是保障运输安全的最

基本条件。如企业使用不符合要求的车辆装备、设施设备等从事经营活动，则存在重大安全风险。《道路运输车辆技术管理规定》第九条规定，“禁止使用报废、擅自改装、拼装、检验检测不合格以及其他不符合国家规定的车辆从事道路运输经营活动”。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

3.所属经营性驾驶员和车辆存在长期“三超一疲劳”（超速、超员、超载、疲劳驾驶）且运输过程中未及时提醒纠正、运输行为结束后一个月内未严肃处理，或所属经营性驾驶员存在一次计10分及以上诚信考核计分情形且未严肃处理仍继续安排上岗作业的；

主要考虑是：1）“三超一疲劳”（即超速、超员、超载和疲劳驾驶），是《中华人民共和国道路交通安全法》中明确的交通违法行为，是引发道路运输安全事故的重要原因。驾驶员长期存在“三超一疲劳”行为，表明驾驶员安全意识、安全素养、安全技能明显不足，已构成安全隐患，如企业对长期存在“三超一疲劳”行为的驾驶员和车辆途中未及时提醒纠正、运输行为结束后一个月内未严肃处理，则驾驶员的不安全驾驶行为将无法得到及时、有效纠正，容易导致隐患叠加、风险放大而诱发事故。2）《道路运输驾驶员诚信考核办法》及《道路运输驾驶员诚信考核计分分值标准》中规定的一次计10分及以上的行为属于严重违法违规行为，

包括转让、出租从业资格证、超越从业资格证核定范围从事道路运输活动、驾驶无包车客运标志牌的车辆从事客运包车经营等，共 14 类。如驾驶员存在这 14 类情形中的一类，企业在未严肃处理的情况下仍安排其继续上岗作业，将纵容驾驶员不安全驾驶行为，构成重大安全风险，易诱发事故。综上，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

4.经营地或运营线路途经地已发布台风橙色及以上预警，暴雨、暴雪、冰雹、大雾、沙尘暴、大风、道路结冰红色预警，或地质灾害气象风险红色预警等不具备安全通行条件时，未执行政府部门停运指令或企业应急预案要求仍擅自安排运输作业的；

主要考虑是：近年来，台风、强降雨、低温雨雪冰冻等极端恶劣天气诱发多起交通运输事故、事件，须根据气象预警信息加强针对性防范应对，避免冒险运输、涉险运营。依据《突发气象灾害预警信号发布试行办法》第三条第二款，

“预警信号分为台风、暴雨、高温、寒潮、大雾、雷雨大风、大风、沙尘暴、冰雹、雪灾、道路结冰等十一类”。发布台风橙色、红色预警，暴雨、暴雪、冰雹、大雾、沙尘暴、大风、道路结冰红色预警时，建议居民勿随意外出，采取停业停课或者封闭高速公路、关闭道路交通等措施。当经营地或运营线路途经地已发布相关地质灾害气象风险预警，有关政府部门明确发出停运指令，或按照企业应急预案要求应当停

运，企业明知不具备安全通行条件仍擅自安排运输作业时，极易发生事故。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

5.按法律法规和规章规定，其他应当判定为重大事故隐患的。

此条为兜底性条款。其他条款没有包括和难以包括，以及立法时预测不到的，都包括在这个条款中。

问：设置道路旅客运输企业安全生产重大安全隐患判定标准的主要考虑是？

答：《标准》第四条规定了道路旅客运输企业安全生产重大事故隐患的判定情形，明确存在本标准第三条规定的情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

1.800 公里以上道路客运班线未按规定开展安全风险评估，或所属客运车辆未按规定执行凌晨 2 时至 5 时停车休息或接驳运输的；

主要考虑是：一方面，800 公里以上客运班线行驶里程长，车辆在途时间久，安全风险相对较高。《道路旅客运输及客运站管理规定》第十八条规定，“（交通运输主管部门）在审查营运线路长度在 800 公里以上的客运班线申请时，还应当进行安全风险评估”；《交通运输安全生产重大风险清单》将 800 公里以上客运班车碰撞风险列为重大风险。如 800 公里以上道路客运班线未按规定开展安全风险评估，难

以从源头上防范重大风险。另一方面，凌晨 2 时至 5 时期间，驾驶员视线差、易疲劳，容易发生安全事故，须加强针对性监督管理。《道路旅客运输企业安全管理规范》第三十八条规定，“长途客运车辆凌晨 2 时至 5 时停止运行或实行接驳运输”；《道路客运接驳运输管理办法》第四条规定，“需凌晨 2 时至 5 时运行的道路客运班线，应当按照本办法实行接驳运输”“营运线路里程在 800 公里以上的道路客运班线经营期限到期后重新提出申请的，如不实行接驳运输，申请人应当合理制定班线运行安排，全程避开凌晨 2 时至 5 时”。综上，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

## 2. 所属客运车辆违法承运或夹带危险物品的。

主要考虑是：《道路旅客运输及客运站管理规定》第四十一条规定，“客车不得违反规定载货”。客运站经营者受理客运班车行李舱载货运输业务的，应当对托运人有效身份信息登记，并对托运物品进行安全检查或者开封验视，不得受理有关法律法规禁止运送、可能危及运输安全和托运人拒绝安全检查的托运物品。客车如违规承运或夹带危险物品，易引发起火燃烧等事故，造成重大人员伤亡，如 2011 年京珠高速河南信阳“7·22”特别重大卧铺客车燃烧事故，客车违规运输二异庚腈（属于易燃、易爆、有毒危险品）导致发生爆燃，给人民群众生命财产造成重大损失。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

问：设置道路普通货运企业安全生产重大安全隐患判定标准的主要考虑是？

答：《标准》第五条规定了道路普通货运企业安全生产重大事故隐患的判定情形，明确存在本标准第三条规定的情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

1.所属货运车辆故意夹带危险货物或违规运输禁运、限运物品，且运输过程中未及时提醒纠正、运输行为结束后一个月内未严肃处理的；

主要考虑是：《中华人民共和国道路运输条例》、《道路危险货物运输管理规定》等明确规定，运输危险货物必须取得危险货物运输许可。《道路货物运输及站场管理规定》第二十九条规定，“道路货物运输经营者不得运输法律、行政法规禁止运输的货物”。货运车辆故意夹带危险货物或违规运输禁运、限运物品，且运输过程中未及时提醒纠正、运输行为结束后一个月内未严肃处理的，表明企业对货运车辆违规行为失管失控，存在重大安全风险。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

2.所属货运车辆运输过程中违法装载导致车货总质量超过 100 吨的。

主要考虑是：一方面，“百吨王”运输行为极易引发道路交通事故。据统计，目前我国公路货运车辆占机动车总数的 8%左右，但因货车超限超载引发的道路交通事故约占交

通事故总数的 28%,其中约 50%的群死群伤重特大道路交通事故都与违法超限超载运输有关。其中,“百吨王”货车危害更加巨大。如 2019 年 10 月 10 日发生在江苏无锡的高架桥侧翻事故,肇事车辆车货总重 176 吨;2021 年 12 月 18 日发生在湖北鄂州的沪渝高速匝道桥侧翻事故,肇事车辆车货总重 522 吨,都是典型的“百吨王”货车。另一方面,“百吨王”运输行为对公路危害性大。按照国际公认的轴载换算方法,超限超载率 100%的货车作用 1 次对公路路面的破坏,相当于标准轴载作用几十倍甚至上千倍的破坏,尤其刚性混凝土路面更为明显。以轴载 10 吨的车辆为例,如轴载质量达到 20 吨,沥青路面相当于轴载 10 吨的车辆压过 256 次,水泥混凝土路面受压相当于轴载 10 吨的车辆压过 65500 次。2004 年以来,全国因违法超限运输引发桥梁垮塌事故 40 多起。我国公路沥青路面设计使用年限是 15 年,但由于超限运输影响,一些公路使用寿命缩短至 5~8 年,少数公路甚至缩短为 2~3 年。目前 6 轴货车最大限重为 49 吨,按超限率 100%算,考虑一定误差,将严重违法超限超载总质量设置为 100 吨,较为合理。另外,依据《中华人民共和国道路交通安全法》按超载 30%、50%设置车辆超限超载档位,分轻重程度进行处罚和记分的原则,将超限超载率超 100%进行从严从重治理,符合过罚相当原则、法理逻辑和公序良俗。

问:设置危险货物道路运输企业安全生产重大安全隐患

判定标准的主要考虑是？

答：《标准》第六条规定了危险货物道路运输企业安全生产重大事故隐患的判定情形，明确存在本标准第三条规定的情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患。

1.运输危险货物过程中包装容器损坏、泄漏的；

主要考虑是：运输危险货物过程中如包装容器损坏、泄漏，尤其是爆炸、易燃、毒害危险品包装容器损坏、泄漏，极易导致起火、爆炸、环境污染等事故。《道路危险货物运输管理规定》第三十四条明确规定，“道路危险货物运输企业或者单位应当采取必要措施，防止危险货物脱落、扬撒、丢失以及燃烧、爆炸、泄漏等”。。

2.所属常压液体罐车罐体运输介质超出适装介质范围，或超过核定载质量载运危险货物的；

主要考虑是：常压液体罐车罐体必须由设计制造单位根据行业标准法规要求，经过规范的设计、选材、加工、检查后方能出厂，设计制造时还必须考虑罐体特性与拟运输的介质（即“适装介质”）运输过程中压力要求、紧急泄放要求、装卸要求、安全附件需求的匹配，并经过出厂检验机构的检验确认，以保障危险货物运输安全。《危险货物道路运输安全管理办法》第二十三条明确规定，“危险货物承运人使用常压液体危险货物罐式车辆运输危险货物的，应当在罐式车辆罐体的适装介质列表范围内承运”。“适装介质”是罐体

设计制造的出发点，决定了罐体本体及安全附件配备等决定性安全要素。罐体超过“适装介质范围”承运危险货物，会导致罐体与危险货物不兼容，可能出现罐体腐蚀、内压无法泄放、压力无法调节、装卸不力、突发状况无法起到保护作用甚至导致罐体爆裂等危险状况，严重影响运输安全。超过核定载质量载运危险货物时，属于超载运输，极易发生安全事故。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

3.所属危险货物运输车辆未按规定采取相关安全防护措施的；

主要考虑是：危险货物具有爆炸、易燃、毒害、感染、腐蚀等危险特性，在运输过程中，如果发生突发情况安全防护不到位、应急处置不当，容易造成人身伤亡、财产损毁或者环境污染，需要相对应防护的措施和物品。《道路危险货物运输管理规定》第三十四条规定，“专用车辆应当配备符合有关国家标准以及与所载运的危险货物相适应的应急处理器材和安全防护设备”。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。需要强调的是，未按规定采取相关安全防护措施的，重点指以下两类情形：

1.违反《危险货物道路运输安全管理办法》第四十七条规定，罐式车辆罐体、可移动罐柜、罐箱的关闭装置在运输过程中未处于关闭状态的；

2.违反《危险货物道路运输安全管理办法》第四十四条

规定，未安装、悬挂符合《道路运输危险货物车辆标志》（GB 13392）要求的警示标志，或者未随车携带防护用品、应急救援器材，经责令限期改正，逾期未整改或拒不整改的。

4.所属运输剧毒化学品、爆炸品的专用车辆及罐式专用车辆（含罐式挂车）在消除危险货物的危害前，到不具备危货车辆维修条件的维修企业进行维修的。

主要考虑是：运输剧毒化学品、爆炸品的专用车辆及罐式专用车辆（含罐式挂车）通常含有剧毒化学品、爆炸品残留，对车辆维修等的技术要求远远高于一般车辆，需要专门的维修机构对其实施专业维修。《道路运输车辆技术管理规定》第十九条明确规定，“道路运输经营者用于运输剧毒化学品、爆炸品的专用车辆及罐式专用车辆（含罐式挂车），应当到具备危货车辆维修条件的企业进行维修”。运输剧毒化学品、爆炸品的专用车辆及罐式专用车辆（含罐式挂车）在消除危险货物的危害前，到不具备危货车辆维修条件的维修企业进行维修，极易发生爆炸和人员中毒等事故。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

问：设置城市轨道交通运营单位安全生产重大安全隐患判定标准的主要考虑是？

答：《标准》第七条规定了城市轨道交通运营单位安全生产重大事故隐患的判定情形，城市轨道交通运营单位存在本标准第三条（一）（二）（四）（五）规定情形或下列情

形之一的，应当判定为重大事故隐患：

1.未按规定及时组织大客流疏散或列车重大故障清客的；

2.未按规定及时整治桥隧、车站、轨道主体结构重大病害和损伤的；

3.未建立保护区管理制度或执行制度不到位发生险性事件的。

主要考虑是：一方面，上述三类情形引发的后果均较为严重。未及时组织大客流疏散或列车重大故障清客容易导致乘客踩踏事故，未按规定及时整治桥隧、车站、轨道主体结构重大病害和损伤容易引发列车脱轨事故，未建立保护区管理制度或执行保护区制度不到位的容易引发保护区结构垮塌事故，以上事故后果都容易导致群死群伤。另一方面，与重大风险范围保持衔接。《城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理办法》《交通运输部关于深化防范化解安全生产重大风险工作的意见》中，明确了“城市轨道交通大客流踩踏风险”“城市轨道交通载客列车脱轨相撞风险”和“城市轨道交通安全保护区结构垮塌风险”三类重大风险，针对重大风险的管控措施落实不到位即为重大隐患。综上，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

问：设置城市公共汽电车客运企业安全生产重大安全隐患判定标准的主要考虑是？

答：《标准》第八条规定了城市公共汽电车客运企业安全生产重大事故隐患的判定情形，明确存在本标准第三条规定的情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患。

1.未按规定在城市公共汽电车车辆驾驶区域安装安全防护隔离设施的；

主要考虑是：近年来，全国各地发生多起乘客侵扰驾驶员行为造成的不安全事件，引起社会高度关注。尤其是2018年重庆万州“10.28”城市公交车坠江事件，造成重大人员伤亡和财产损失。深刻汲取该事件教训，交通运输部部署开展了城市公共汽电车车辆驾驶区域安全防护隔离设施安装工作，并组织制定了《城市公共汽电车车辆专用安全设施技术要求》（JT/T 1240—2019），具体规定了城市公共汽电车驾驶区防护隔离设施的技术要求。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

2.新能源城市公共汽电车动力电池超过质保期，未按规定及时更换仍继续使用的。

主要考虑是：《中华人民共和国安全生产法》第三十六条第二款规定，“生产经营单位必须对安全设备进行经常性维护、保养，并定期检测，保证正常运转”；第三十八条第三款规定，“生产经营单位不得使用应当淘汰的危及生产安全的工艺、设备”。如新能源城市公共汽电车动力电池超过质保期，未按规定及时更换仍继续使用，已危及运输安全，

容易发生老旧动力电池起火燃烧事故、造成人员伤亡。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

问：设置出租汽车客运企业安全生产重大安全隐患判定标准的主要考虑是？

答：《标准》第九条规定了出租汽车客运企业安全生产重大事故隐患的判定情形，明确存在本标准第三条规定的情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患。

1.网络预约出租汽车经营者（网约车平台公司）线上提供服务的车辆或驾驶员与线下实际提供服务的车辆、驾驶员不一致的；

主要考虑是：《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》第十七条规定，“网约车平台公司应当保证提供服务车辆具备合法营运资质，技术状况良好，安全性能可靠，具有营运车辆相关保险，保证线上提供服务的车辆与线下实际提供服务的车辆一致”；第十八条规定，“（网约车平台公司应当）保证线上提供服务的驾驶员与线下实际提供服务的驾驶员一致”。网络预约出租汽车经营者（网约车平台公司）线上提供服务的车辆、驾驶员与线下实际提供服务车辆、驾驶员不一致，可能导致提供服务的车辆和驾驶员不符合安全要求。为此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

2.网络预约出租汽车经营者(网约车平台公司)未在 App 显著位置设置“一键报警”，或虽设置“一键报警”但无法

正常使用的。

主要考虑是：“一键报警”功能可确保乘客或者驾驶员在发生人身受到意外伤害等紧急情况下，快速报警处置。《网络预约出租汽车运营服务规范》（JT/T 1068-2016）要求，网约车应安装应急报警装置，设置一键呼叫功能。为此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

问：设置机动车驾驶员培训机构安全生产重大安全隐患判定标准的主要考虑是？

答：《标准》第十条规定了机动车驾驶员培训机构安全生产重大事故隐患的判定情形，明确存在本标准第三条规定的情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患。

1.在道路上进行培训时未遵守公安机关交通管理部门指定的路线和时间的；

主要考虑是：《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第二十条第二款规定，“在道路上学习驾驶，应当按照公安机关交通管理部门指定的路线、时间进行”。《机动车驾驶员培训管理规定》第三十七条第二款规定，机动车驾驶员培训机构在道路上进行培训活动，应当遵守公安机关交通管理部门指定的路线和时间。这里的道路，是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方，包括广场、公共停车场等用于公众通行的场所。学员在道路上学习机动车驾驶，由于绝大部分学员是初次学习驾驶和初次

接触机动车，对车辆相关机件的操控和安全驾驶不是特别熟悉，容易发生误操作和操作不当情形。公安机关指定的路线和时间充分考虑了道路交通安全的需要，一般为交通流量较小的路段和时间，有利于更好保障安全。当学员在道路上进行培训时未遵守公安机关交通管理部门指定的路线和时间时，容易因误操作或交通环境过于复杂而导致事故的发生。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

2.所属教练员饮酒、醉酒后从事驾驶培训教学，或未按规定在基础和场地驾驶培训中随车或现场指导、在道路驾驶培训中随车指导的。

主要考虑是：1）《中华人民共和国道路交通安全法》第二十二条第二款规定，“饮酒、服用国家管制的精神药品或者麻醉药品，或者患有妨碍安全驾驶机动车的疾病，或者过度疲劳影响安全驾驶的，不得驾驶机动车”。教练员饮酒、醉酒后，其观察、判断和反应等能力都会受到影响，尽管其不直接进行车辆驾驶，但其需要保证学员在驾驶培训中的安全。教练员酒后或醉酒状态时，难以判断和评估学员驾驶过程中出现的风险，以及可能会出现操作不及时的情形，容易导致事故发生。2）《机动车驾驶员培训管理规定》第三十七条规定，“机动车驾驶员培训机构应当在其备案的教练场地开展基础和场地驾驶培训”。教练场地尽管是相对封闭的，不允许社会通行的教学训练场所，但教练场地内有来往的教

练车，甚至有学员在道路旁边等候训练，当教练员未按规定随车或现场指导时，学员出现驾驶操作错误和操作不当时，容易发生事故。3)《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第二十条第二款规定，在道路上学习机动车驾驶技能应当使用教练车，在教练员随车指导下进行，与教学无关的人员不得乘坐教练车。道路驾驶培训中一般为开放道路，有其他社会车辆参与道路交通，学员驾驶经验不足，如教练员未随车指导，学员出现驾驶操作错误和操作不当时，容易发生事故。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

问：设置机动车维修企业安全生产重大安全隐患判定标准的主要考虑是？

答：《标准》第十一条规定了机动车维修企业安全生产重大事故隐患的判定情形，明确存在本标准第三条规定的情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患。

1.不具备危险货物运输车辆维修经营业务条件仍违规承修危险货物运输车辆的；

主要考虑是：危险货物运输车辆常年装载运输危险货物，车辆维修风险高，需要专业维修企业对其实施维修。《机动车维修管理规定》第十三条规定，“从事危险货物运输车辆维修的汽车维修经营者，除具备汽车维修经营一类维修经营业务的条件外，还应当具备下列条件：（一）有与其作业内容相适应的专用维修车间和设备、设施，并设置明显的指

示性标志；（二）有完善的突发事件应急预案，应急预案包括报告程序、应急指挥以及处置措施等内容；（三）有相应的安全管理人员；（四）有齐全的安全操作规程”。如机动车维修企业不具备危险货物运输车辆维修经营业务条件，仍违规承修危险货物运输车辆，易因维修企业专业技术条件不足，导致对危险货物运输车辆维修质量不合格或者发生意外事故。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

## 2.特种作业人员未按规定持证上岗的。

主要考虑是：机动车维修企业在生产经营过程中存在动火等特种作业，安全风险相对较高，如作业人员未按规定持证上岗，容易引发事故。《中华人民共和国安全生产法》第三十条明确规定，“生产经营单位的特种作业人员必须按照国家有关规定经专门的安全作业培训，取得相应资格，方可上岗作业”。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

问：设置开展汽车客运站经营的企业安全生产重大安全隐患判定标准的主要考虑是？

答：《标准》第十二条规定了开展汽车客运站经营的企业安全生产重大事故隐患的判定情形，明确存在本标准第三条规定的情形或下列情形之一的，应当判定为重大事故隐患。

### 1.未按规定执行一类、二类客运班线实名制管理制度的；

主要考虑是：一类、二类道路客运班线实行实名制管理，

是落实行业反恐怖防范、加强安全生产管理的重要举措。《反恐怖主义法》第二十一条规定，“长途客运等业务经营者、服务提供者，应当对客户身份进行查验。对身份不明或者拒绝身份查验的，不得提供服务”，此处的长途客运经营者，实践中主要指一类、二类道路客运班线经营者。另外，《道路旅客运输及客运站管理规定》第三十八条第一款规定，“一类、二类客运班线的经营者或者其委托的售票单位、配客站点，应当实行实名售票和实名查验，免票儿童除外”。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。

## 2.允许超载车辆出站的。

主要考虑是：如客车超载运行，不但容易诱发事故，也极易因超载加重事故伤亡。汽车客运站应当把好源头监督关，确保超载客车不出站。《道路旅客运输及客运站管理规定》第四十条明确规定，“严禁营运客车超载运行，在载客人数已满的情况下，允许再搭乘不超过核定载客人数 10%的免票儿童”。《汽车客运站安全生产规范》第二十九条第三项规定，“（汽车客运站经营者出站检查应）清点营运客车载客人数，确保营运客车不超载出站。如发现营运客车有超载行为，应当立即制止，并采取相应措施安排旅客改乘”。因此，将存在本款情形的判定为重大事故隐患。