传达政令　宣传政策

洛阳市人民政府公报

2023年第7号
（总第259号）
2023年8月10日

目　录

行政法规

无人驾驶航空器飞行管理暂行条例……1

省政府办公厅文件

河南省人民政府办公厅关于印发河南省道路交通事故社会救助基金管理办法的通知……14

河南省人民政府办公厅关于加快推进旅游公路建设的实施意见……27

河南省人民政府办公厅关于印发河南省食品安全工作评议考核办法的通知……33

服务社会　指导工作

市政府办公室文件

洛阳市人民政府办公室关于印发洛阳市推动城市公共交通高质量发展实施方案的通知……37

洛阳市人民政府办公室关于印发洛阳市历史文化名城和文物保护专项资金管理办法的通知……44

洛阳市人民政府办公室关于印发洛阳市推进多式联运高质量发展优化调整运输结构工作方案（2022–2025年）的通知……47

编辑委员会

主　编：袁　剑

副主编：胡大鹏　冯国保
张建伟　石小琳
崔小梅　牛东晓
周　新　刘　海
郭京波　白胜斌
杨　猛　黑星瑞
孙论兵　吴琼琼

责任编辑：马红超　章　虹

主管：洛阳市人民政府
主办：洛阳市人民政府
编印单位：《洛阳市人民政府公报》编辑室
发送对象：全市各级行政机关
电话：63928312
邮编：471023
准印证号：河南省内部资料性出版物（洛阳）011号
印刷单位：洛阳市晨鸣彩色印务有限公司
印数：3000册
内部资料　免费交流

GAZETTE OF THE PEOPLE'S GOVERNMENT OF LUOYANG CITY

Issue No.7 2023　Serial No. 259　Aug.10, 2023
The People's Government of Luoyang City

CONTENTS

Temporary Regulation Regarding the Management of Unmanned Aircrafts……1

Circular of the General Office of the People's Government of Henan Province on Printing and Issuing the Method on Managing the Social Assistance Fund for Road Traffic Accidents……14

Implementing Proposal of the General Office of the People's Government of Henan Province on Speeding–up the Construction of Tourist Highway……27

Circular of the General Office of the People's Government of Henan Province on Printing and Issuing the Method on Assessing the Food Safety Work……33

Circular of the General Office of the People’s Government of Luoyang City on Printing and Issuing the Implementing Program on Promoting the Development of Public Transport in Luoyang City……37
Circular of the General Office of the People’s Government of Luoyang City on Printing and Issuing the Method on Managing the Special Capital of Cultural Relics Preservation in Luoyang City……44
Circular of the General Office of the People’s Government of Luoyang City on Printing and Issuing the Working Program(2022–2025) on Adjusting the Structure of Transportation in Luoyang City……47

无人驾驶航空器飞行管理暂行条例

(2023年5月31日中华人民共和国国务院令、中华人民共和国中央军事委员会令第761号公布自2024年1月1日起施行)

第一章 总则

第一条 为了规范无人驾驶航空器飞行以及有关活动，促进无人驾驶航空器产业健康有序发展，维护航空安全、公共安全、国家安全，制定本条例。

第二条 在中华人民共和国境内从事无人驾驶航空器飞行以及有关活动，应当遵守本条例。

本条例所称无人驾驶航空器，是指没有机载驾驶员、自备动力系统的航空器。

无人驾驶航空器按照性能指标分为微型、轻型、小型、中型和大型。

第三条 无人驾驶航空器飞行管理工作应当坚持和加强党的领导，坚持总体国家安全观，坚持安全第一、服务发展、分类管理、协同监管的原则。

第四条 国家空中交通管理领导机构统一领导全国无人驾驶航空器飞行管理工作，组织协调解决无人驾驶航空器管理工作中的重大问题。

国务院民用航空、公安、工业和信息化、市场监督管理等部门按照职责分工负责全国无人驾驶航空器有关管理工作。

县级以上地方人民政府及其有关部门按照职责分工负责本行政区域内无人驾驶航空器有关管理工作。

各级空中交通管理机构按照职责分工负责本责任区内无人驾驶航空器飞行管理工作。

第五条 国家鼓励无人驾驶航空器科研创新及其成果的推广应用，促进无人驾驶航空器与大数据、人工智能等新技术融合创新。县级以上人民政府及其有关部门应当为无人驾驶航空器科研创新及其成果的推广应用提供支持。

国家在确保安全的前提下积极创新空域供给和使用机制，完善无人驾驶航空器飞行配套基础设施和服务体系。

第六条 无人驾驶航空器有关行业协会应当通过制定、实施团体标准等方式加强行业自律，宣传无人驾驶航空器管理法律法规及有关知识，增强有关单位和人员依法开展无人驾驶航空器飞行以及有关活动的意识。

第二章 民用无人驾驶航空器及操控员管理

第七条　国务院标准化行政主管部门和国务院其他有关部门按照职责分工组织制定民用无人驾驶航空器系统的设计、生产和使用的国家标准、行业标准。

第八条　从事中型、大型民用无人驾驶航空器系统的设计、生产、进口、飞行和维修活动，应当依法向国务院民用航空主管部门申请取得适航许可。

从事微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器系统的设计、生产、进口、飞行、维修以及组装、拼装活动，无需取得适航许可，但相关产品应当符合产品质量法律法规的有关规定以及有关强制性国家标准。

从事民用无人驾驶航空器系统的设计、生产、使用活动，应当符合国家有关实名登记激活、飞行区域限制、应急处置、网络信息安全等规定，并采取有效措施减少大气污染物和噪声排放。

第九条　民用无人驾驶航空器系统生产者应当按照国务院工业和信息化主管部门的规定为其生产的无人驾驶航空器设置唯一产品识别码。

微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器系统的生产者应当在无人驾驶航空器机体标注产品类型以及唯一产品识别码等信息，在产品外包装显著位置标明守法运行要求和风险警示。

第十条　民用无人驾驶航空器所有者应当依法进行实名登记，具体办法由国务院民用航空主管部门会同有关部门制定。

涉及境外飞行的民用无人驾驶航空器，应当依法进行国籍登记。

第十一条　使用除微型以外的民用无人驾驶航空器从事飞行活动的单位应当具备下列条件，并向国务院民用航空主管部门或者地区民用航空管理机构(以下统称民用航空管理部门)申请取得民用无人驾驶航空器运营合格证(以下简称运营合格证)：

(一)有实施安全运营所需的管理机构、管理人员和符合本条例规定的操控人员；

(二)有符合安全运营要求的无人驾驶航空器及有关设施、设备；

(三)有实施安全运营所需的管理制度和操作规程，保证持续具备按照制度和规程实施安全运营的能力；

(四)从事经营性活动的单位，还应当为营利法人。

民用航空管理部门收到申请后，应当进行运营安全评估，根据评估结果依法作出许可或者不予许可的决定。予以许可的，颁发运营合格证；不予许可的，书面通知申请人并说明理由。

使用最大起飞重量不超过150千克的农用无人驾驶航空器在农林牧渔区域上方的适飞空域内从事农林牧渔作业飞行活动(以下称常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动)，无需取得运营合格证。

取得运营合格证后从事经营性通用航空飞行活动，以及从事常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动，无需取得通用航空经营许可证和运行合格证。

第十二条　使用民用无人驾驶航空器从事经营性飞行活动，以及使用小型、中型、大型民用无人驾驶航空器从事非经营性飞行活动，应当依法投保责任保险。

第十三条　微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器系统投放市场后，发现存在缺陷的，其生产者、进口商应当停止生产、销售，召回缺陷产品，并通知有关经营者、使用者停止销售、使用。生产者、进口商未依法实施召回的，由国务院市场监督管理部门依法责令召回。

中型、大型民用无人驾驶航空器系统不能持续处于适航状态的，由国务院民用航空主管部门依照有关适航管理的规定处理。

第十四条　对已经取得适航许可的民用无人驾驶航空器系统进行重大设计更改并拟将其用于飞行活动的，应当重新申请取得适航许可。

对微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器系统进行改装的，应当符合有关强制性国家标准。民用无人驾驶航空器系统的空域保持能力、可靠被监视能力、速度或者高度等出厂性能以及参数发生改变的，其所有者应当及时在无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台更新性能、参数信息。

改装民用无人驾驶航空器的，应当遵守改装后所属类别的管理规定。

第十五条　生产、维修、使用民用无人驾驶航空器系统，应当遵守无线电管理法律法规以及国家有关规定。但是，民用无人驾驶航空器系统使用国家无线电管理机构确定的特定无线电频率，且有关无线电发射设备取得无线电发射设备型号核准的，无需取得无线电频率使用许可和无线电台执照。

第十六条　操控小型、中型、大型民用无人驾驶航空器飞行的人员应当具备下列条件，并向国务院民用航空主管部门申请取得相应民用无人驾驶航空器操控员(以下简称操控员)执照：

(一)具备完全民事行为能力；

(二)接受安全操控培训，并经民用航空管理部门考核合格；

(三)无可能影响民用无人驾驶航空器操控行为的疾病病史，无吸毒行为记录；

(四)近5年内无因危害国家安全、公共安全或者侵犯公民人身权利、扰乱公共秩序的故意犯罪受到刑事处罚的记录。

从事常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动的人员无需取得操控员执照，但应当由农用无人驾驶航空器系统生产者按照国务院民用航空、农业农村主管部门规定的内容进行培训和考核，合格后取得操作证书。

第十七条　操控微型、轻型民用无人驾驶航空器飞行的人员，无需取得操控员执照，但应当熟练掌握有关机型操作方法，了解风险警示信息和有关管理制度。

无民事行为能力人只能操控微型民用无人驾驶航空器飞行，限制民事行为能力人只能操控微型、轻型民用无人驾驶航空器飞行。无民事行为能力人操控微型民用无人驾驶航空器飞行或者限制民事行为能力人操控轻型民用无人驾驶航空器飞行，应当由符合前款规定条件的完全民事行为能力人现场指导。

操控轻型民用无人驾驶航空器在无人驾驶航空器管制空域内飞行的人员，应当具有完全民事行为能力，并按照国务院民用航空主管部门的规定经培训合格。

第三章　空域和飞行活动管理

第十八条　划设无人驾驶航空器飞行空域应当遵循统筹配置、安全高效原则，以隔离飞行为主，兼顾融合飞行需求，充分考虑飞行安全和公众利益。

划设无人驾驶航空器飞行空域应当明确水平、垂直范围和使用时间。

空中交通管理机构应当为无人驾驶航空器执行军事、警察、海关、应急管理飞行任务优先划设空域。

第十九条　国家根据需要划设无人驾驶航空器管制空域(以下简称管制空域)。

真高120米以上空域，空中禁区、空中限制区以及周边空域，军用航空超低空飞行空域，以及下列区域上方的空域应当划设为管制空域：

(一)机场以及周边一定范围的区域；

(二)国界线、实际控制线、边境线向我方一侧一定范围的区域；

(三)军事禁区、军事管理区、监管场所等涉密单位以及周边一定范围的区域；

(四)重要军工设施保护区域、核设施控制区域、易燃易爆等危险品的生产和仓储区域，以及可燃重要物资的大型仓储区域；

(五)发电厂、变电站、加油(气)站、供水厂、公共交通枢纽、航电枢纽、重大水利设施、港口、高速公路、铁路电气化线路等公共基础设施以及周边一定范围的区域和饮用水水源保护区；

(六)射电天文台、卫星测控(导航)站、航空无线电导航台、雷达站等需要电磁环境特殊保护的设施以及周边一定范围的区域；

(七)重要革命纪念地、重要不可移动文物以及周边一定范围的区域；

(八)国家空中交通管理领导机构规定的其他区域。

管制空域的具体范围由各级空中交通管理机构按照国家空中交通管理领导机构的规定确定，由设区的市级以上人民政府公布，民用航空管理部门和承担相应职责的单位发布航行情报。

未经空中交通管理机构批准，不得在管制空域内实施无人驾驶航空器飞行活动。

管制空域范围以外的空域为微型、轻型、小型无人驾驶航空器的适飞空域(以下简称适飞空域)。

第二十条　遇有特殊情况，可以临时增加管制空域，由空中交通管理机构按照国家有关规定确定有关空域的水平、垂直范围和使用时间。

保障国家重大活动以及其他大型活动的，在临时增加的管制空域生效24小时前，由设区的市级以上地方人民政府发布公告，民用航空管理部门和承担相应职责的单位发布航行情报。

保障执行军事任务或者反恐维稳、抢险救灾、医疗救护等其他紧急任务的，在临时增加的管制空域生效30分钟前，由设区的市级以上地方人民政府发布紧急公告，民用航空管理部门和承担相应职责的单位发布航行情报。

第二十一条　按照国家空中交通管理领导机构的规定需要设置管制空域的地面警示标志的，设区的市级人民政府应当组织设置并加强日常巡查。

第二十二条　无人驾驶航空器通常应当与有人驾驶航空器隔离飞行。

属于下列情形之一的，经空中交通管理机构批准，可以进行融合飞行：

(一)根据任务或者飞行课目需要，警察、海关、应急管理部门辖有的无人驾驶航空器与本部门、本单位使用的有人驾驶航空器在同一空域或者同一机场区域的飞行；

(二)取得适航许可的大型无人驾驶航空器的飞行；

(三)取得适航许可的中型无人驾驶航空器不超过真高300米的飞行；

(四)小型无人驾驶航空器不超过真高300米的飞行；

(五)轻型无人驾驶航空器在适飞空域上方不超过真高300米的飞行。

属于下列情形之一的，进行融合飞行无需经空中交通管理机构批准：

(一)微型、轻型无人驾驶航空器在适飞空域内的飞行；

(二)常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动。

第二十三条　国家空中交通管理领导机构统筹建设无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台，对全国无人驾驶航空器实施动态监管与服务。

空中交通管理机构和民用航空、公安、工业和信息化等部门、单位按照职责分工采集无人驾驶航空器生产、登记、使用的有关信息，依托无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台共享，并采取相应措施保障信息安全。

第二十四条　除微型以外的无人驾驶航空

器实施飞行活动，操控人员应当确保无人驾驶航空器能够按照国家有关规定向无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台报送识别信息。

微型、轻型、小型无人驾驶航空器在飞行过程中应当广播式自动发送识别信息。

第二十五条 组织无人驾驶航空器飞行活动的单位或者个人应当遵守有关法律法规和规章制度，主动采取事故预防措施，对飞行安全承担主体责任。

第二十六条 除本条例第三十一条另有规定外，组织无人驾驶航空器飞行活动的单位或者个人应当在拟飞行前1日12时前向空中交通管理机构提出飞行活动申请。空中交通管理机构应当在飞行前1日21时前作出批准或者不予批准的决定。

按照国家空中交通管理领导机构的规定在固定空域内实施常态飞行活动的，可以提出长期飞行活动申请，经批准后实施，并应当在拟飞行前1日12时前将飞行计划报空中交通管理机构备案。

第二十七条 无人驾驶航空器飞行活动申请应当包括下列内容：

(一)组织飞行活动的单位或者个人、操控人员信息以及有关资质证书；

(二)无人驾驶航空器的类型、数量、主要性能指标和登记管理信息；

(三)飞行任务性质和飞行方式，执行国家规定的特殊通用航空飞行任务的还应当提供有效的任务批准文件；

(四)起飞、降落和备降机场(场地)；

(五)通信联络方法；

(六)预计飞行开始、结束时刻；

(七)飞行航线、高度、速度和空域范围，进出空域方法；

(八)指挥控制链路无线电频率以及占用带宽；

(九)通信、导航和被监视能力；

(十)安装二次雷达应答机或者有关自动监视设备的，应当注明代码申请；

(十一)应急处置程序；

(十二)特殊飞行保障需求；

(十三)国家空中交通管理领导机构规定的与空域使用和飞行安全有关的其他必要信息。

第二十八条 无人驾驶航空器飞行活动申请按照下列权限批准：

(一)在飞行管制分区内飞行的，由负责该飞行管制分区的空中交通管理机构批准；

(二)超出飞行管制分区在飞行管制区内飞行的，由负责该飞行管制区的空中交通管理机构批准；

(三)超出飞行管制区飞行的，由国家空中交通管理领导机构授权的空中交通管理机构批准。

第二十九条 使用无人驾驶航空器执行反恐维稳、抢险救灾、医疗救护等紧急任务的，应当在计划起飞30分钟前向空中交通管理机构提出飞行活动申请。空中交通管理机构应当在起飞10分钟前作出批准或者不予批准的决定。执行特别紧急任务的，使用单位可以随时提出飞行活动申请。

第三十条 飞行活动已获得批准的单位或者个人组织无人驾驶航空器飞行活动的，应当在计划起飞1小时前向空中交通管理机构报告预计起飞时刻和准备情况，经空中交通管理机构确认后方可起飞。

第三十一条 组织无人驾驶航空器实施下列飞行活动，无需向空中交通管理机构提出飞行活动申请：

(一)微型、轻型、小型无人驾驶航空器在适飞空域内的飞行活动；

(二)常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动；

(三)警察、海关、应急管理部门辖有的无人驾驶航空器，在其驻地、地面(水面)训练场、靶场等上方不超过真高120米的空域内的飞行活动；但是，需在计划起飞1小时前经空中交通管理机构确认后方可起飞；

(四)民用无人驾驶航空器在民用运输机场管制地带内执行巡检、勘察、校验等飞行任务；但是，需定期报空中交通管理机构备案，并在计划起飞1小时前经空中交通管理机构确认后方可起飞。

前款规定的飞行活动存在下列情形之一的，应当依照本条例第二十六条的规定提出飞行活动申请：

(一)通过通信基站或者互联网进行无人驾驶航空器中继飞行；

(二)运载危险品或者投放物品(常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动除外)；

(三)飞越集会人群上空；

(四)在移动的交通工具上操控无人驾驶航空器；

(五)实施分布式操作或者集群飞行。

微型、轻型无人驾驶航空器在适飞空域内飞行的，无需取得特殊通用航空飞行任务批准文件。

第三十二条 操控无人驾驶航空器实施飞行活动，应当遵守下列行为规范：

(一)依法取得有关许可证书、证件，并在实施飞行活动时随身携带备查；

(二)实施飞行活动前做好安全飞行准备，检查无人驾驶航空器状态，并及时更新电子围栏等信息；

(三)实时掌握无人驾驶航空器飞行动态，实施需经批准的飞行活动应当与空中交通管理机构保持通信联络畅通，服从空中交通管理，飞行结束后及时报告；

(四)按照国家空中交通管理领导机构的规定保持必要的安全间隔；

(五)操控微型无人驾驶航空器的，应当保持视距内飞行；

(六)操控小型无人驾驶航空器在适飞空域

内飞行的，应当遵守国家空中交通管理领导机构关于限速、通信、导航等方面的规定；

(七)在夜间或者低能见度气象条件下飞行的，应当开启灯光系统并确保其处于良好工作状态；

(八)实施超视距飞行的，应当掌握飞行空域内其他航空器的飞行动态，采取避免相撞的措施；

(九)受到酒精类饮料、麻醉剂或者其他药物影响时，不得操控无人驾驶航空器；

(十)国家空中交通管理领导机构规定的其他飞行活动行为规范。

第三十三条 操控无人驾驶航空器实施飞行活动，应当遵守下列避让规则：

(一)避让有人驾驶航空器、无动力装置的航空器以及地面、水上交通工具；

(二)单架飞行避让集群飞行；

(三)微型无人驾驶航空器避让其他无人驾驶航空器；

(四)国家空中交通管理领导机构规定的其他避让规则。

第三十四条 禁止利用无人驾驶航空器实施下列行为：

(一)违法拍摄军事设施、军工设施或者其他涉密场所；

(二)扰乱机关、团体、企业、事业单位工作秩序或者公共场所秩序；

(三)妨碍国家机关工作人员依法执行职务；

(四)投放含有违反法律法规规定内容的宣传品或者其他物品；

(五)危及公共设施、单位或者个人财产安全；

(六)危及他人生命健康，非法采集信息，或者侵犯他人其他人身权益；

(七)非法获取、泄露国家秘密，或者违法向境外提供数据信息；

(八)法律法规禁止的其他行为。

第三十五条 使用民用无人驾驶航空器从事测绘活动的单位依法取得测绘资质证书后，方可从事测绘活动。

外国无人驾驶航空器或者由外国人员操控的无人驾驶航空器不得在我国境内实施测绘、电波参数测试等飞行活动。

第三十六条 模型航空器应当在空中交通管理机构为航空飞行营地划定的空域内飞行，但国家空中交通管理领导机构另有规定的除外。

第四章 监督管理和应急处置

第三十七条 国家空中交通管理领导机构应当组织有关部门、单位在无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台上向社会公布审批事项、申请办理流程、受理单位、联系方式、举报受理方式等信息并及时更新。

第三十八条 任何单位或者个人发现违反本条例规定行为的，可以向空中交通管理机构、民用航空管理部门或者当地公安机关举报。收到举报的部门、单位应当及时依法作出处理；不属于本部门、本单位职责的，应当及时移送有权处理的部门、单位。

第三十九条 空中交通管理机构、民用航空管理部门以及县级以上公安机关应当制定有关无人驾驶航空器飞行安全管理的应急预案，定期演练，提高应急处置能力。

县级以上地方人民政府应当将无人驾驶航空器安全应急管理纳入突发事件应急管理体系，健全信息互通、协同配合的应急处置工作机制。

无人驾驶航空器系统的设计者、生产者，应当确保无人驾驶航空器具备紧急避让、降落等应急处置功能，避免或者减轻无人驾驶航空器发生事故时对生命财产的损害。

使用无人驾驶航空器的单位或者个人应当按照有关规定，制定飞行紧急情况处置预案，落实风险防范措施，及时消除安全隐患。

第四十条 无人驾驶航空器飞行发生异常情况时，组织飞行活动的单位或者个人应当及时处置，服从空中交通管理机构的指令；导致发生飞行安全问题的，组织飞行活动的单位或者个人还应当在无人驾驶航空器降落后24小时内向空中交通管理机构报告有关情况。

第四十一条 对空中不明情况和无人驾驶航空器违规飞行，公安机关在条件有利时可以对低空目标实施先期处置，并负责违规飞行无人驾驶航空器落地后的现场处置。有关军事机关、公安机关、国家安全机关等单位按职责分工组织查证处置，民用航空管理等其他有关部门应当予以配合。

第四十二条 无人驾驶航空器违反飞行管理规定、扰乱公共秩序或者危及公共安全的，空中交通管理机构、民用航空管理部门和公安机关可以依法采取必要技术防控、扣押有关物品、责令停止飞行、查封违法活动场所等紧急处置措施。

第四十三条 军队、警察以及按照国家反恐怖主义工作领导机构有关规定由公安机关授权的高风险反恐怖重点目标管理单位，可以依法配备无人驾驶航空器反制设备，在公安机关或者有关军事机关的指导监督下从严控制设置和使用。

无人驾驶航空器反制设备配备、设置、使用以及授权管理办法，由国务院工业和信息化、公安、国家安全、市场监督管理部门会同国务院有关部门、有关军事机关制定。

任何单位或者个人不得非法拥有、使用无人驾驶航空器反制设备。

第五章 法律责任

第四十四条 违反本条例规定，从事中型、大型民用无人驾驶航空器系统的设计、生产、进口、飞行和维修活动，未依法取得适航

许可的，由民用航空管理部门责令停止有关活动，没收违法所得，并处无人驾驶航空器系统货值金额1倍以上5倍以下的罚款；情节严重的，责令停业整顿。

第四十五条　违反本条例规定，民用无人驾驶航空器系统生产者未按照国务院工业和信息化主管部门的规定为其生产的无人驾驶航空器设置唯一产品识别码的，由县级以上人民政府工业和信息化主管部门责令改正，没收违法所得，并处3万元以上30万元以下的罚款；拒不改正的，责令停业整顿。

第四十六条　违反本条例规定，对已经取得适航许可的民用无人驾驶航空器系统进行重大设计更改，未重新申请取得适航许可并将其用于飞行活动的，由民用航空管理部门责令改正，处无人驾驶航空器系统货值金额1倍以上5倍以下的罚款。

违反本条例规定，改变微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器系统的空域保持能力、可靠被监视能力、速度或者高度等出厂性能以及参数，未及时在无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台更新性能、参数信息的，由民用航空管理部门责令改正；拒不改正的，处2000元以上2万元以下的罚款。

第四十七条　违反本条例规定，民用无人驾驶航空器未经实名登记实施飞行活动的，由公安机关责令改正，可以处200元以下的罚款；情节严重的，处2000元以上2万元以下的罚款。

违反本条例规定，涉及境外飞行的民用无人驾驶航空器未依法进行国籍登记的，由民用航空管理部门责令改正，处1万元以上10万元以下的罚款。

第四十八条　违反本条例规定，民用无人驾驶航空器未依法投保责任保险的，由民用航空管理部门责令改正，处2000元以上2万元以下的罚款；情节严重的，责令从事飞行活动的单位停业整顿直至吊销其运营合格证。

第四十九条　违反本条例规定，未取得运营合格证或者违反运营合格证的要求实施飞行活动的，由民用航空管理部门责令改正，处5万元以上50万元以下的罚款；情节严重的，责令停业整顿直至吊销其运营合格证。

第五十条　无民事行为能力人、限制民事行为能力人违反本条例规定操控民用无人驾驶航空器飞行的，由公安机关对其监护人处500元以上5000元以下的罚款；情节严重的，没收实施违规飞行的无人驾驶航空器。

违反本条例规定，未取得操控员执照操控民用无人驾驶航空器飞行的，由民用航空管理部门处5000元以上5万元以下的罚款；情节严重的，处1万元以上10万元以下的罚款。

违反本条例规定，超出操控员执照载明范围操控民用无人驾驶航空器飞行的，由民用航空管理部门处2000元以上2万元以下的罚款，并处暂扣操控员执照6个月至12个月；情节严重的，吊销其操控员执照，2年内不受理其操控员执照申请。

违反本条例规定，未取得操作证书从事常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动的，由县级以上地方人民政府农业农村主管部门责令停止作业，并处1000元以上1万元以下的罚款。

第五十一条　组织飞行活动的单位或者个人违反本条例第三十二条、第三十三条规定的，由民用航空管理部门责令改正，可以处1万元以下的罚款；拒不改正的，处1万元以上5万元以下的罚款，并处暂扣运营合格证、操控员执照1个月至3个月；情节严重的，由空中交通管理机构责令停止飞行6个月至12个月，由民用航空管理部门处5万元以上10万元以下的罚款，并可以吊销相应许可证件，2年内不受理其相应许可申请。

违反本条例规定，未经批准操控微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器在管制空域内飞行，或者操控模型航空器在空中交通管理机构划定的空域外飞行的，由公安机关责令停止飞行，可以处500元以下的罚款；情节严重的，没收实施违规飞行的无人驾驶航空器，并处1000元以上1万元以下的罚款。

第五十二条　违反本条例规定，非法拥有、使用无人驾驶航空器反制设备的，由无线电管理机构、公安机关按照职责分工予以没收，可以处5万元以下的罚款；情节严重的，处5万元以上20万元以下的罚款。

第五十三条　违反本条例规定，外国无人驾驶航空器或者由外国人员操控的无人驾驶航空器在我国境内实施测绘飞行活动的，由县级以上人民政府测绘地理信息主管部门责令停止违法行为，没收违法所得、测绘成果和实施违规飞行的无人驾驶航空器，并处10万元以上50万元以下的罚款；情节严重的，并处50万元以上100万元以下的罚款，由公安机关、国家安全机关按照职责分工决定限期出境或者驱逐出境。

第五十四条　生产、改装、组装、拼装、销售和召回微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器系统，违反产品质量或者标准化管理等有关法律法规的，由县级以上人民政府市场监督管理部门依法处罚。

除根据本条例第十五条的规定无需取得无线电频率使用许可和无线电台执照的情形以外，生产、维修、使用民用无人驾驶航空器系统，违反无线电管理法律法规以及国家有关规定的，由无线电管理机构依法处罚。

无人驾驶航空器飞行活动违反军事设施保护法律法规的，依照有关法律法规的规定执行。

第五十五条　违反本条例规定，有关部门、单位及其工作人员在无人驾驶航空器飞行以及有关活动的管理工作中滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊或者有其他违法行为的，依法给予处分。

第五十六条　违反本条例规定，构成违反治安管理行为的，由公安机关依法给予治安管理处罚；构成犯罪的，依法追究刑事责任；造成人身、财产或者其他损害的，依法承担民事责任。

第六章　附则

第五十七条　在我国管辖的其他空域内实施无人驾驶航空器飞行活动，应当遵守本条例的有关规定。

无人驾驶航空器在室内飞行不适用本条例。

自备动力系统的飞行玩具适用本条例的有关规定，具体办法由国务院工业和信息化主管部门、有关空中交通管理机构会同国务院公安、民用航空主管部门制定。

第五十八条　无人驾驶航空器飞行以及有关活动，本条例没有规定的，适用《中华人民共和国民用航空法》、《中华人民共和国飞行基本规则》、《通用航空飞行管制条例》以及有关法律、行政法规。

第五十九条　军用无人驾驶航空器的管理，国务院、中央军事委员会另有规定的，适用其规定。

警察、海关、应急管理部门辖有的无人驾驶航空器的适航、登记、操控员等事项的管理办法，由国务院有关部门另行制定。

第六十条　模型航空器的分类、生产、登记、操控人员、航空飞行营地等事项的管理办法，由国务院体育主管部门会同有关空中交通管理机构，国务院工业和信息化、公安、民用航空主管部门另行制定。

第六十一条　本条例施行前生产的民用无人驾驶航空器不能按照国家有关规定自动向无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台报送识别信息的，实施飞行活动应当依照本条例的规定向空中交通管理机构提出飞行活动申请，经批准后方可飞行。

第六十二条　本条例下列用语的含义：

(一)空中交通管理机构，是指军队和民用航空管理部门内负责有关责任区空中交通管理的机构。

(二)微型无人驾驶航空器，是指空机重量小于0.25千克，最大飞行真高不超过50米，最大平飞速度不超过40千米/小时，无线电发射设备符合微功率短距离技术要求，全程可以随时人工介入操控的无人驾驶航空器。

(三)轻型无人驾驶航空器，是指空机重量不超过4千克且最大起飞重量不超过7千克，最大平飞速度不超过100千米/小时，具备符合空域管理要求的空域保持能力和可靠被监视能力，全程可以随时人工介入操控的无人驾驶航空器，但不包括微型无人驾驶航空器。

(四)小型无人驾驶航空器，是指空机重量不超过15千克且最大起飞重量不超过25千克，具备符合空域管理要求的空域保持能力和可靠被监视能力，全程可以随时人工介入操控的无人驾驶航空器，但不包括微型、轻型无人驾驶航空器。

(五)中型无人驾驶航空器，是指最大起飞重量不超过150千克的无人驾驶航空器，但不包括微型、轻型、小型无人驾驶航空器。

(六)大型无人驾驶航空器，是指最大起飞重量超过150千克的无人驾驶航空器。

(七)无人驾驶航空器系统，是指无人驾驶航空器以及与其有关的遥控台(站)、任务载荷和控制链路等组成的系统。其中，遥控台(站)是指遥控无人驾驶航空器的各种操控设备(手段)以及有关系统组成的整体。

(八)农用无人驾驶航空器，是指最大飞行真高不超过30米，最大平飞速度不超过50千米/小时，最大飞行半径不超过2000米，具备空域保持能力和可靠被监视能力，专门用于植保、播种、投饵等农林牧渔作业，全程可以随时人工介入操控的无人驾驶航空器。

(九)隔离飞行，是指无人驾驶航空器与有人驾驶航空器不同时在同一空域内的飞行。

(十)融合飞行，是指无人驾驶航空器与有人驾驶航空器同时在同一空域内的飞行。

(十一)分布式操作，是指把无人驾驶航空器系统操作分解为多个子业务，部署在多个站点或者终端进行协同操作的模式。

(十二)集群，是指采用具备多台无人驾驶航空器操控能力的同一系统或者平台，为了处理同一任务，以各无人驾驶航空器操控数据互联协同处理为特征，在同一时间内并行操控多台无人驾驶航空器以相对物理集中的方式进行飞行的无人驾驶航空器运行模式。

(十三)模型航空器，也称航空模型，是指有尺寸和重量限制，不能载人，不具有高度保持和位置保持飞行功能的无人驾驶航空器，包括自由飞、线控、直接目视视距内人工不间断遥控、借助第一视角人工不间断遥控的模型航空器等。

(十四)无人驾驶航空器反制设备，是指专门用于防控无人驾驶航空器违规飞行，具有干扰、截控、捕获、摧毁等功能的设备。

(十五)空域保持能力，是指通过电子围栏等技术措施控制无人驾驶航空器的高度与水平范围的能力。

第六十三条　本条例自2024年1月1日起施行。

河南省人民政府办公厅
关于印发河南省道路交通事故社会救助基金管理办法的通知

豫政办〔2023〕18号　　2023年4月30日

各省辖市人民政府，济源示范区、航空港区管委会，省人民政府各部门：

修订后的《河南省道路交通事故社会救助基金管理办法》已经省政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

河南省道路交通事故社会救助基金管理办法

第一章　总则

第一条　为加强道路交通事故社会救助基金管理,依法及时对道路交通事故受害人进行救助,保障道路交通事故受害人合法权益,维护社会稳定,根据《中华人民共和国道路交通安全法》《机动车交通事故责任强制保险条例》和《道路交通事故社会救助基金管理办法》（财政部银保监会公安部卫生健康委农业农村部令第107号）等法律、法规、规章,结合本省实际，制定本办法。

第二条　本省行政区域内道路交通事故社会救助基金的设立、筹集、使用和监督管理，适用本办法。

本办法所称道路交通事故社会救助基金（以下简称救助基金），是指依法筹集用于垫付本省行政区域内发生的机动车道路交通事故中受害人人身伤亡的丧葬费用、部分或全部抢救费用的社会专项基金。

第三条　救助基金实行全省统一政策、分级筹集管理、省级统筹调控、部门分工负责、专业机构承办。

救助基金管理应当坚持扶危救急、公开透明、便捷高效的原则，保障救助基金安全高效和可持续运行。

第四条　省、省辖市（含济源示范区，下同）、县（市）政府应当设立救助基金。省级救助基金主要用于省公安厅高速公路交警总队直管路段发生的道路交通事故中受害人的救助以及对市、县级救助基金进行补助，市级救助基金用于市辖区和市公安局高速公路交警支队管辖路段发生的道路交通事故中受害人的救助，县级救助基金用于县（市）行政区域内和县（市）公安局高速公路交警大队管辖路段发生的道路交通事故中受害人的救助。

省级救助基金主管部门负责根据各地救助基金运行情况推进省级以下救助基金整合，逐步实现省级统筹。

第五条　县级以上财政部门应当按照规定确定本级救助基金管理机构。省级应当设立具有独立法人资格的救助基金管理机构,履行救助基金管理职责。省辖市、县（市）可以设立具有独立法人资格的救助基金管理机构,履行救助基金管理职责，或由本级财政部门代行救助基金管理职责。

第六条　救助基金垫付的申请受理、审核和资金垫付、追偿等日常救助业务实行全省统一政府购买服务。可以通过政府采购等方式，依法从保险公司或其他能够独立承担民事责任的专业机构中确定全省救助基金政府购买服务的承办机构（以下简称救助基金承办机构）。救助基金承办机构承办相关业务应当接受救助基金主管部门和救助基金管理机构的监督管理。

第二章　救助基金管理职责

第七条　各地应当成立由财政、保险监督管理机构、公安、卫生健康、农业农村、民政、医保等部门组成的救助基金管理联席会议，负责协调解决救助基金运行管理中存在的问题，研究审定救助基金主管部门提交的重要议题和事项。财政部门为救助基金管理联席会议牵头单位。救助基金管理联席会议下设办公室,办公室设在财政部门。

第八条　财政部门为救助基金的主管部门。

省财政厅负责会同省级有关部门研究制定全省救助基金管理使用有关政策；对全省救助基金的筹集、使用和管理进行指导并依法进行监督检查；依法确定全省救助基金承办机构，并根据救助基金承办机构年度服务数量和质量结算服务费用。

省辖市、县（市）财政部门负责会同有关部门研究制定本地落实全省救助基金政策的具体措施和有关规定，对本地救助基金的筹集、使用和管理进行指导并依法进行监督检查。

县级以上财政部门应当协调有关部门开展

救助基金管理工作；按照规定批准核销未能追偿的垫付费用；每年向社会公布救助基金的筹集、使用、管理和追偿情况；委托会计师事务所对救助基金年度财务会计报告依法进行审计，并向社会公布审计结果。

第九条 各级有关部门应当按照职责分工加强协调配合,切实履职尽责,共同做好救助基金管理工作。

县级以上保险监督管理机构负责对保险公司按照规定及时足额向省级救助基金账户缴纳救助基金情况实施监督检查；监督保险公司按照《机动车交通事故责任强制保险条例》规定在机动车交通事故责任强制保险责任限额范围内及时支付或垫付抢救费用；指导保险公司协助救助基金承办机构做好相关救助基金垫付费用的追偿工作。

县级以上公安机关交通管理部门负责告知道路交通事故当事人救助基金相关政策，通知救助基金承办机构垫付道路交通事故中受害人的抢救费用,并协助救助基金承办机构做好相关救助基金垫付费用的追偿工作。

县级以上农业机械化主管部门负责告知农业机械事故当事人救助基金相关政策，通知救助基金承办机构垫付农业机械事故中受害人的抢救费用,并协助救助基金承办机构做好相关救助基金垫付费用的追偿工作。

县级以上卫生健康部门负责指导并监督医疗机构按照道路交通事故受伤人员临床诊疗相关指南和规范，及时抢救受害人并依法向救助基金申请垫付抢救费用。

县级以上民政部门负责指导和监督殡葬服务机构依法做好受害人殡葬服务事宜并按照规定收取殡葬费用，协助做好救助基金垫付费用追偿、核销工作中与特殊困难家庭等民政服务对象认定相关的数据比对工作。

县级以上医保部门负责协助承办机构及时更新相关医保目录。

第十条 省级救助基金管理机构负责制定全省救助基金管理有关规定和操作流程;对救助基金承办机构业务承办情况以及服务合同履行情况进行监督检查和考核;对市、县级救助基金的筹集、使用和管理进行指导和考核;向省级救助基金备用金账户拨付备用金;向市、县级救助基金拨付省级补助资金。

市、县级救助基金管理机构负责对救助基金承办机构承办本级救助基金相关业务的情况进行监督检查，并协助做好救助基金承办机构考核工作。

各级救助基金管理机构应当按照规定开立救助基金账户，筹集、接收救助基金资金，并依法进行管理；与救助基金承办机构结算垫付费用；对救助基金垫付费用核销相关材料进行审核并提出意见；组织开展有关业务培训和宣传工作；接受并保管救助基金业务档案；履行救助基金管理的其他职责。

第十一条 救助基金承办机构负责全省救助基金的日常救助工作，应当履行下列职责和义务：

（一）按照规定开立救助基金备用金账户，并依法进行管理；

（二）按照规定受理、审核垫付申请，并及时垫付；

（三）追偿垫付款，处理垫付款追偿相关诉讼、调解、仲裁等法律事项；

（四）向法院、公安机关等单位通报拒不履行偿还义务的机动车道路交通事故责任人信息；

（五）对已经履行追偿程序和职责，但追偿未果且符合本办法规定的核销情形的垫付费用，向救助基金管理机构提出核销建议；

（六）按照规定建立、整理、保管、移交相关业务档案；

（七）制作、发放宣传材料，积极宣传救助基金申请使用和管理有关政策；

（八）如实报告救助基金承办业务事项；

（九）服务合同约定的其他事项。

第十二条 县级以上财政部门、公安机关交通管理部门、卫生健康部门、农业机械化主管部门、民政部门、医保部门、保险监督管理机构、救助基金管理机构以及救助基金承办机构，应当通过多种渠道加强救助基金有关政策宣传和提示，为道路交通事故受害人及其亲属申请使用救助基金提供便利。

第三章　救助基金筹集

第十三条 救助基金的来源包括：

（一）按照机动车交通事故责任强制保险（以下简称交强险）保险费的一定比例提取的资金；

（二）对未按照规定投保交强险的机动车的所有人、管理人的罚款；

（三）依法向机动车道路交通事故责任人追偿的资金；

（四）救助基金孳息；

（五）县级以上政府按照规定安排的财政临时补助；

（六）社会捐款；

（七）其他资金。

第十四条 省财政厅会同省级保险监督管理机构根据本省救助基金收支情况，按照收支平衡的原则，在财政部、国务院保险监督管理机构确定的提取比例幅度范围内确定本省的提取比例。

以省级为单位，救助基金累计结余达到上一年度支出金额3倍以上的，本年度暂停从交强险保险费中提取资金。

第十五条 办理交强险业务的保险公司省级分公司应当按照省财政厅、省级保险监督管理机构确定的比例从交强险保险费中提取资金，并在每季度结束后10个工作日内通过银行转账方式足额转入省级救助基金账户。

第十六条 县级以上公安机关交通管理部

门应当将未按照规定投保交强险罚款单独收缴同级财政部门。

县级以上财政部门应当根据当年预算在每季度结束后10个工作日内，将未按照规定投保交强险罚款全额划拨至同级救助基金账户。

市辖区财政部门有未按照规定投保交强险罚款收入的，应当根据当年预算在每季度结束后10个工作日内将未按照规定投保交强险罚款收入全额划拨至省辖市救助基金账户。

第十七条 县级以上财政部门根据本级救助基金收支情况向救助基金安排临时补助的，应当依照《中华人民共和国预算法》等预算管理法律法规规定及时拨付。

第十八条 省级救助基金管理机构应当根据市、县级救助基金收支情况，按照注重效率、收支平衡、统筹调控的原则，将收到的从交强险保险费中提取的资金,按季度对市、县级救助基金进行补助。

第十九条 救助基金管理机构收到救助基金，应当按照规定开具和使用省财政厅监（印）制的财政票据，并接受同级财政部门依法实施的监督检查。

第四章 救助基金使用

第二十条 有下列情形之一时，救助基金垫付道路交通事故中受害人人身伤亡的丧葬费用、部分或全部抢救费用：

（一）抢救费用超过交强险责任限额的；

（二）肇事机动车未投保交强险的；

（三）机动车肇事后逃逸的。

救助基金一般垫付受害人自接受抢救之时起7日内的抢救费用。抢救时间少于7日的，垫付实际抢救时间内的抢救费用；特殊情况下需垫付超过7日的抢救费用的，由实施抢救的医疗机构根据道路交通事故受伤人员临床诊疗相关指南和规范书面说明理由。书面说明应当载明受害人主要伤情、7日内采取的主要抢救措施、抢救7日后受害人的生命体征以及需要继续采取的主要抢救措施等。具体费用应当按照规定的收费标准核算。

第二十一条 依法应当由救助基金垫付受害人丧葬费用、部分或全部抢救费用的，由道路交通事故发生地的救助基金及时垫付。

高速公路上发生的道路交通事故，依法应当由救助基金垫付受害人丧葬费用、部分或全部抢救费用的,由具有管辖权的公安机关高速交通管理部门归属地的救助基金及时垫付。

机场等非地方管辖区域内发生的道路交通事故,依法应当由救助基金垫付受害人丧葬费用、部分或全部抢救费用的,由实施抢救的医疗机构或殡葬服务机构所在地的救助基金及时垫付。

受害人需要转院继续抢救的，转院后的抢救费用由事故发生地的救助基金及时垫付。

第二十二条 投保交强险的机动车发生道路交通事故，因抢救受害人依法需要保险公司

在交强险责任限额内支付或垫付抢救费用的，公安机关交通管理部门应当在处理道路交通事故之日起3个工作日内书面通知保险公司，并将书面通知抄送救助基金承办机构。

保险公司接到公安机关交通管理部门通知且核对无误后，应当及时在交强险责任限额内向医疗机构支付或垫付抢救费用。通知信息有误的，保险公司应当于发现当日向公安机关交通管理部门进行书面反馈，并将反馈意见抄送救助基金承办机构。

第二十三条 发生本办法第二十条所列情形需要救助基金垫付部分或全部抢救费用的，公安机关交通管理部门应当在处理道路交通事故之日起3个工作日内书面通知道路交通事故发生地的救助基金承办机构服务网点，并将书面通知抄送实施抢救的医疗机构。

书面通知应当载明道路交通事故简要情况、当事人基本信息、交强险投保情况等。

第二十四条 受害人因抢救需要救助基金垫付部分或全部抢救费用而公安机关交通管理部门尚未发出救助基金垫付通知书的，受害人或其亲属可以向处理该道路交通事故的公安机关交通管理部门提出救助需求。

公安机关交通管理部门接到受害人或其亲属救助需求后，对符合本办法第二十条所列情形的，应当及时书面通知道路交通事故发生地的救助基金承办机构服务网点，并将书面通知抄送实施抢救的医疗机构。

第二十五条 医疗机构应当对道路交通事故中的受伤人员及时进行抢救,不得因抢救费用未及时支付而拖延救治。

医疗机构应当对需要救助基金垫付部分或全部抢救费用的受害人及时开启救助“绿色”通道，在抢救结束前实行挂账救治。

第二十六条 对公安机关交通管理部门已经发出垫付通知书、受害人需要转上级医疗机构或专科医疗机构救治且需要救助基金垫付转院后的部分或全部抢救费用的，受害人或其亲属可以向处理该道路交通事故的公安机关交通管理部门提出救助需求。

公安机关交通管理部门接到受害人或其亲属转院救助需求后，应当及时书面通知道路交通事故发生地的救助基金承办机构服务网点，并将书面通知抄送转接的医疗机构。

第二十七条 医疗机构在抢救符合本办法第二十条所列情形的道路交通事故受害人结束后5个工作日内，对尚未结算的抢救费用，可以向道路交通事故发生地救助基金承办机构服务网点提出垫付申请，并提供下列与垫付抢救费用相关的材料：

（一）抢救费用垫付申请书。

（二）公安机关交通管理部门出具的垫付通知书。

（三）抢救费用证明材料，包括急诊和住院抢救期间病历(复印件)、尚未结算的抢救费用分割清单、特殊情况下超过7日的抢救费用

书面说明等。以上材料均需加盖医疗机构印章。

（四）其他相关材料。

受害人或其亲属对尚未支付的抢救费用可以向救助基金承办机构服务网点提出垫付申请，医疗机构应当予以协助并提供需要垫付抢救费用的相关材料。

第二十八条　救助基金承办机构收到公安机关交通管理部门的抢救费用垫付通知、申请人的抢救费用垫付申请以及相关材料后，应当在3个工作日内按照本办法有关规定，道路交通事故受伤人员临床诊疗相关指南和规范，基本医疗保险（含工伤保险）药品目录、诊疗项目、医疗服务设施标准以及规定的收费标准，对下列内容进行审核，并将审核结果书面告知处理该道路交通事故的公安机关交通管理部门和申请人：

（一）是否属于本办法第二十条规定的救助基金垫付情形；

（二）相关申请材料是否规范、完整；

（三）抢救费用是否真实、合理；

（四）抢救费用结算情况和事故车辆投保交强险情况；

（五）救助基金管理机构认为需要审核的其他内容。

对符合垫付要求的，救助基金承办机构应当在2个工作日内将相关费用结算划入医疗机构账户。对不符合垫付要求的，不予垫付并向处理该交通事故的公安机关交通管理部门和申请人书面说明理由。

出现本办法第二十条第一项规定情形的，救助基金垫付超出交强险责任限额的差额部分抢救费用。对申请垫付的抢救费用中含有已经结算的抢救费用的，应当扣除已经结算的抢救费用。经审核不符合垫付要求的费用由受害人自行承担或通过其他途径解决。

第二十九条　救助基金承办机构应当组织医学专业人员对申请垫付的抢救费用的真实性、合理性进行审核，并对审核结果负责。

第三十条　救助基金垫付的抢救费用到账后,医疗机构应当在5个工作日内向救助基金承办机构出具收款票据。

医疗机构应当在开具给受害人的医疗发票上注明救助基金垫付的抢救费用金额。

受害人的抢救费用已经结算（支付）的，医疗机构应当将收到的救助基金垫付的抢救费用及时退回省级救助基金备用金账户，不得将救助基金垫付的抢救费用支付给受害人或其他单位和个人。

第三十一条　发生本办法第二十条所列情形需要救助基金垫付丧葬费用的，处理该道路交通事故的公安机关交通管理部门应当在出具尸体处理通知书时告知受害人亲属救助基金相关政策，同时书面通知救助基金承办机构。受害人亲属凭尸体处理通知书向道路交通事故发生地救助基金承办机构服务网点提出书面垫付申请。

对无主或无法确认身份的遗体，由县级以上公安机关交通管理部门会同有关部门按照规定处理。

第三十二条　申请救助基金垫付丧葬费用的，应当提供下列材料：

（一）丧葬费用垫付申请书；

（二）申请人身份及亲属关系证明或公证书材料；

（三）受害人的身份证明、死亡证明；

（四）公安机关交通管理部门出具的尸体处理通知书；

（五）丧葬费用清单；

（六）其他相关材料。

第三十三条　救助基金承办机构收到丧葬费用垫付申请和相关材料后，应当按照本办法有关规定和标准对下列内容进行审核，并将审核结果书面告知处理该道路交通事故的公安机关交通管理部门和申请人：

（一）是否属于本办法第二十条规定的救助基金垫付情形；

（二）相关申请材料是否规范、完整；

（三）丧葬费用是否真实、合理；

（四）救助基金管理机构认为需要审核的其他内容。

对符合垫付要求的，应当按照有关标准垫付丧葬费用；对不符合垫付要求的，不予垫付并向申请人书面说明理由。

救助基金承办机构应当在3个工作日内完成丧葬费用垫付申请材料审核和相关费用垫付。

第三十四条　救助基金垫付的丧葬费用包含丧葬必需的遗体接运、存放、火化、骨灰寄存和安葬等服务费用，不包括殡葬延伸服务费用和公墓费用。

救助基金一般垫付道路交通事故发生后60日内产生的费用,因尸体检验需要超过60日的,公安机关交通管理部门应当出具证明文件。非因尸体检验需要尸体存放时间超过60日的,对尸体逾期存放的费用,救助基金不予垫付。具体垫付费用标准由省财政厅会同有关部门结合本省实际,参照有关规定确定。

救助基金垫付单个受害人丧葬费用最高限额为本省上一年度职工月平均工资标准的6倍。

第三十五条　救助基金承办机构对抢救费用和丧葬费用的垫付申请进行审核时，可以向公安机关交通管理部门、医疗机构、殡葬服务机构、保险公司等有关单位核实情况，有关单位应当予以配合。

第三十六条　救助基金管理机构应当按照规定就本地发生的垫付费用及时与救助基金承办机构进行结算。

第三十七条　省级救助基金管理机构应当建立救助费用争议专家评审制度，邀请医学、法律、保险、事故处理等方面专业人员组成专

家库。救助基金承办机构与医疗机构或其他单位就垫付抢救费用、丧葬费用问题发生争议时，应当组织专家对有关问题进行审定。

第五章　垫付费用追偿与核销

第三十八条　救助基金依法先行垫付道路交通事故中受害人人身伤亡的丧葬费用、部分或全部抢救费用，并不减免道路交通事故当事人依法应当承担的道路交通事故责任。救助基金承办机构根据本办法垫付抢救费用和丧葬费用后，应当依法向机动车道路交通事故责任人进行追偿，在垫付金额范围内代位行使向机动车道路交通事故责任人请求偿还的权利。

除机动车道路交通事故责任人以外，依法应当承担民事责任的其他自然人、法人或者非法人组织应当依法履行救助基金垫付相应费用的偿还义务。

有关单位、受害人或其继承人应当协助救助基金承办机构进行追偿。

第三十九条　对救助基金垫付抢救费用、丧葬费用的道路交通事故，公安机关交通管理部门应当在作出交通事故认定（证明）、复核结论、重新认定后3个工作日内，将相关法律文书抄送救助基金承办机构。

发生本办法第二十条第三项情形，由救助基金垫付丧葬费用、部分或全部抢救费用的，处理该道路交通事故的公安机关交通管理部门应当在道路交通事故案件侦破后3个工作日内将案件侦破情况书面告知救助基金承办机构。

对救助基金垫付抢救费用、丧葬费用的道路交通事故，公安机关交通管理部门应当在事故认定书或证明上注明救助基金垫付事实。

第四十条　救助基金承办机构根据本办法垫付抢救费用和丧葬费用后，应当根据道路交通事故认定书或证明及时向道路交通事故责任人送达偿还通知书。偿还通知书应当注明垫付金额、应偿还金额、偿还的期限和方式等。对到期不偿还的,救助基金承办机构可以依法向法院提起诉讼。

道路交通事故责任人在向道路交通事故受害人或其继承人赔偿时,应当优先偿还救助基金垫付的相应费用。

道路交通事故受害人或其继承人已经从机动车道路交通事故责任人或通过其他方式获得赔偿的，应当退还救助基金垫付的相应费用。

第四十一条　对救助基金垫付抢救费用、丧葬费用的道路交通事故，救助基金承办机构应当及时向处理该道路交通事故的公安机关交通管理部门送达协助追偿通知书。

公安机关交通管理部门、人民调解委员会在受理涉及救助基金垫付抢救费用、丧葬费用的机动车道路交通事故损害赔偿调解申请后，应当于调解时间3日前通知救助基金承办机构参与调解。

第四十二条　救助基金垫付抢救费用、丧葬费用的道路交通事故肇事车辆投保交强险的，救助基金承办机构应当及时向保险公司送达协助追偿通知书。保险公司应当及时将案件处理信息通知救助基金承办机构，并在进行赔偿时优先偿还救助基金垫付的相应费用。

第四十三条　法院在调解、审理、执行涉及救助基金垫付抢救费用、丧葬费用的道路交通事故人身损害赔偿纠纷案件时，根据案情和法律规定认为确有必要的，应当通知救助基金承办机构参加。

第四十四条　救助基金承办机构可以依照法律法规相关规定，查阅、摘抄、复制追偿所必需的受害人、责任人的相关信息，有关单位应当予以配合。

救助基金承办机构应当依法做好相关信息的安全管理工作。

第四十五条　道路交通事故责任人偿还救助基金垫付的抢救费用、丧葬费用,应当缴入指定的省级救助基金备用金账户,并注明偿还人、被偿还人和费用类别。

救助基金承办机构收到偿还的垫付费用后,应当出具收款凭证,并告知处理该道路交通事故的公安机关交通管理部门和保险公司。

救助基金承办机构应当按照规定将追偿的垫付费用及时汇缴至各级救助基金账户。

第四十六条　道路交通事故死亡人员身份无法确认或其受益人不明的，救助基金管理机构可以在扣除垫付费用后，代为保管死亡人员所得赔偿款，在死亡人员身份或其受益人身份确定后依法进行处理。

第四十七条　救助基金管理机构应当依法保管救助基金的财务档案和有关资料，定期对垫付费用进行清理核对,对已追偿的费用及时进行冲销。

第四十八条　救助基金承办机构已经履行追偿程序和职责，但有下列情形之一导致追偿未果的，救助基金管理机构可以提请救助基金主管部门批准核销：

（一）肇事逃逸案件超过3年未侦破的；

（二）机动车道路交通事故责任人死亡（被宣告死亡）、被宣告失踪或终止，依法认定无财产可供追偿的；

（三）经法院强制执行仍然无法追偿的；

（四）机动车道路交通事故责任人、应当退还救助基金垫付费用的受害人或其继承人家庭经济特别困难，依法认定无财产可供追偿或退还的；

（五）其他可以核销的情形。

对救助基金承办机构提出核销建议的垫付费用,省级救助基金管理机构可以委托律师事务所对救助基金承办机构就该垫付费用履行追偿程序和追偿职责的情况进行综合判定并出具意见。

省财政厅负责会同有关部门根据本省实际情况，按照账销案存权存的原则制定核销实施细则。

第六章　救助基金管理

第四十九条　救助基金承办机构应当保持相对稳定，除本办法另有规定外，原则上3年内不作变更。

救助基金承办机构应当设立救助热线电话，建立24小时值班制度，确保能够及时受理、审核垫付申请。

第五十条　救助基金账户和备用金账户应当按照国家有关银行账户管理规定开立。

救助基金实行单独核算、专户管理，并按照本办法规定使用，不得用于担保、出借、投资或其他用途。救助基金年终结余应当结转下一年度继续使用，不得将结余资金收回用于其他用途或上缴国库。

第五十一条　救助基金管理机构的管理费用包括人员费用、办公费用、宣传费用、委托代理费用等,应当列入本级预算,不得在救助基金中列支。

第五十二条　救助基金管理机构变更或终止时,应当委托会计师事务所依法进行审计，并对救助基金进行清算。

救助基金承办机构变更或终止时，应当委托会计师事务所依法进行审计，对救助基金备用金和委托业务完结情况进行清算，并按照规定移交救助基金业务档案、财务档案等相关资料，救助基金备用金应当缴回省级救助基金账户。

第五十三条　省级救助基金管理机构应当建立符合救助基金筹集、使用和管理要求的信息系统和数据信息交互机制，规范救助基金网上申请和审核流程，提高救助基金使用和管理效率。

第五十四条　救助基金管理机构应当公开以下信息：

（一）救助基金有关政策文件；

（二）救助热线电话，救助网点、地址及联系电话，救助基金管理机构监督电话；

（三）救助基金申请流程以及所需提供的材料清单；

（四）救助基金筹集、使用、追偿和结余信息，涉及国家秘密、商业秘密的除外；

（五）对救助基金承办机构的考核结果；

（六）救助基金主管部门规定的其他信息。

救助基金管理机构、承办机构、有关部门及其工作人员对被救助人的个人隐私和个人信息应当依法予以保密。

第五十五条　市、县级救助基金管理机构应当于每季度结束后10个工作日内,将上一季度的财务会计报告报送至同级救助基金主管部门和省级救助基金管理机构，由省级救助基金管理机构汇总后报送省财政厅。

第五十六条　救助基金承办机构应当于每个自然月结束后5个工作日内，将上月开展业务有关情况形成工作报告报送至相关救助基金管理机构；于每年2月1日前，将上一年度工作报告和财务会计报告报送至救助基金管理机构，并接受省级救助基金管理机构依法实施的年度考核、监督检查。

年度工作报告应当包括委托业务承办情况、合同履行情况、工作人员变动情况等。

第五十七条　市、县级救助基金管理机构应当于每年2月10日前，将上一年度工作报告和财务报告报送至同级救助基金主管部门和省级救助基金管理机构。

年度工作报告应当包括救助基金的筹集、使用、管理、追偿、核销以及救助基金管理机构相关情况等。

第五十八条　省级救助基金管理机构应当于每年2月20日前，将上一年度全省工作报告和财务报告报送至省财政厅。

省财政厅应当于每年3月1日前，将本省上一年度救助基金的筹集、使用、管理、追偿以及救助基金管理机构相关情况报送至财政部和国务院保险监督管理机构。

第七章　监督管理

第五十九条　省财政厅应当加强对各级财政部门落实救助基金主管部门职责以及组织协调本地救助工作开展情况的监督检查和考核，并协调省级救助基金管理联席会议成员单位指导督促各级有关部门履行救助基金管理职责，确保救助基金政策落实。

第六十条　办理交强险业务的保险公司未依法从交强险保险费中提取资金并及时足额转入救助基金账户的，由省级保险监督管理机构进行催缴，超过3个工作日仍未足额上缴的，按照《道路交通事故社会救助基金管理办法》有关规定予以处罚。

保险公司未依法及时向医疗机构支付或垫付抢救费用的，由保险监督管理机构按照《机动车交通事故责任强制保险条例》有关规定予以处罚。保险公司未按照规定协助救助基金承办机构开展追偿的，由保险监督管理机构按照有关规定予以处理。

第六十一条　省公安厅应当设立公安部门救助监督电话，加强对各级公安机关交通管理部门落实救助基金管理职责情况的监督检查并将其纳入工作考核内容。公安机关交通管理部门在处理道路交通事故时，未按照规定告知受害人救助基金有关政策，未及时通知保险公司支付抢救费用，未及时通知救助基金承办机构垫付费用，或未及时提供相关法律文书的，由同级公安部门按照有关规定予以处理。

省卫生健康委应当加强对各级卫生健康部门落实救助基金管理职责情况的监督检查和考核。卫生健康部门应当将医疗机构执行救助基金政策情况纳入对医疗机构的考核体系并进行监督检查。设立卫生健康部门救助监督电话。医疗机构提供虚假抢救费用材料，拒绝、推诿、拖延抢救道路交通事故受害人或未按照规定执行救助基金政策的，由卫生健康部门按照

有关规定予以处理。

省民政厅应当加强对各级民政部门落实救助基金追偿对象有关数据比对工作的监督。殡葬服务机构违规收取丧葬费用或提供虚假丧葬费用证明材料的，由相关部门按照有关规定予以处理。

省医保局应当加强对各级医保部门协助做好相关医保目录更新工作的监督协调。

第六十二条 省财政厅在确定救助基金承办机构时,应当书面约定有下列情形之一的,可以变更救助基金承办机构，并依法追究有关单位和人员的责任：

（一）未按照本办法规定受理、审核救助基金垫付申请并进行垫付的；

（二）提供虚假工作报告、财务会计报告的；

（三）违反本办法规定使用救助基金的；

（四）拒绝或妨碍有关部门依法实施监督检查的；

（五）可能严重影响救助基金管理的其他情形。

第六十三条 财政部门和有关部门工作人员在工作中滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊的，应当依法给予处分；涉嫌犯罪的，依法追究刑事责任。

第八章 附则

第六十四条 本办法中下列用语的含义：

（一）受害人，是指机动车发生道路交通事故造成人身伤亡的人员。

（二）抢救费用，是指机动车发生道路交通事故导致人员受伤时，医疗机构按照道路交通事故受伤人员临床诊疗相关指南和规范，对生命体征不平稳和虽然生命体征平稳但如果不采取必要的救治措施会产生生命危险，或导致残疾、器官功能障碍，或导致病程明显延长的受伤人员，采取必要的救治措施所发生的医疗费用。

（三）农业机械事故，是指农业机械在作业或转移等过程中造成人身伤亡的事件。

第六十五条 机动车在道路以外的地方通行时发生事故、造成人身伤亡的，参照适用本办法。

农业机械事故造成人身伤亡需要救助的，由县级以上农业机械化主管部门参照本办法执行。

第六十六条 各省辖市、县(市)政府可以根据本地实际将对因道路交通事故造成特殊困难家庭的一次性困难补助纳入救助基金支出范围。一次性困难补助的具体管理办法由各省辖市、县(市)政府自行制定，所需资金应当从自行筹集的资金（含本级追偿资金）中列支,不得从省级救助基金管理机构下拨的从交强险保险费中提取的资金中列支。

对同一起事故的同一个家庭的一次性困难补助金额最高不得超过本省上一年度职工年平均工资标准。一次性困难补助应当通过银行转账的方式直接拨付到申请人个人账户,不得以现金形式支付。

第六十七条 计算相关救助金额时，本省上一年度职工年平均工资尚未公布的，以公布的最近年度职工年平均工资为准。

第六十八条 本办法自印发之日起施行，《河南省人民政府办公厅关于印发河南省道路交通事故社会救助基金管理办法的通知》（豫政办〔2015〕143号）同时废止。

河南省人民政府
关于加快推进旅游公路建设的实施意见

豫政〔2023〕24号

各省辖市人民政府，济源示范区、航空港区管委会，省人民政府各部门：

为落实《河南省旅游公路网规划（2022—2030年）》、加快推进旅游公路建设，打造我省旅游公路品牌，助力文旅文创融合战略实施，促进交通运输与旅游产业融合发展，现结合我省实际，提出以下实施意见，请认真贯彻落实。

一、总体要求

（一）指导思想。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大精神，深入贯彻习近平总书记视察河南重要讲话重要指示，围绕黄河流域生态保护和高质量发展、文旅文创融合、乡村振兴等战略实施，聚焦黄河、太行山、伏牛山、大别山“一河三山”四大板块，以补短板、促衔接、拓功能、

强服务为重点，加快构建结构合理、设施完善、安全便捷、智慧绿色、特色鲜明的旅游公路网络，打造“黄河古都”“太行天路”“生态伏牛”“红色大别”四大一号旅游公路，有力支撑“行走河南·读懂中国”文旅品牌建设，助力我省建成具有国际影响力的中华文化传承创新中心、世界文化旅游胜地。

（二）基本原则。

1.以人为本，安全发展。秉持“以人为本、为民服务”理念，增加旅游服务设施供给，提升服务品质，推动旅游公路向“公路旅游”转变。坚持人民至上、生命至上，完善安全防护设施，强化安全隐患治理，完善交通管理机制，保障旅游公路安全、畅通、可靠。

2.政府主导，部门协作。建立市、县级政府牵头，多部门协同推进的旅游公路建设管理机制，强化资金、土地等要素保障，整合交通运输与旅游资源，引领市场、社会协同发力，形成融合联动发展新格局。

3.统筹衔接，科学发展。统筹高速公路、普通干线和农村公路各层次路网发展，有效衔接铁路、航空、水路等运输方式，突出地域风情特点，串联旅游景区、乡村旅游点、重点文化遗产等优质旅游资源，打造各具特色的“一路一景、一路一品”旅游公路品牌。

4.生态环保，绿色发展。突出旅游公路资源节约、环境友好特点，加强生态环境保护，合理灵活确定公路技术指标，充分利用老路资源，节约集约用地，加强沿线文物、自然文化遗产保护，实现交通、旅游、环境和谐发展。

（三）总体目标。到2025年，建成“黄河古都”“太行天路”“生态伏牛”“红色大别”四大一号旅游公路，贯通全域、服务优质的旅游公路网络基本形成，实现“十百千万”目标：即创建10个以上旅游公路示范县，建成100个以上功能完备、智能便捷的游客驿站，推出1000公里以上全国知名的“公路旅游”特色路，构筑10000公里以上“通景、链景、融景”的旅游公路网，“行走河南·读懂中国”一号旅游公路品牌叫响全国。

到2030年，旅游公路服务功能更加完善，安全保障能力显著增强，信息化服务水平大幅提升，公路交通与文化旅游深度融合发展的新格局加快形成，旅游公路成为交通强省和文化旅游强省的重要支撑。

二、重点任务

按照“专用性、安全性、智慧性和环境友好型”的要求，加快推进“一河三山”四大板块高速公路主线贯通，提升支线、联络线技术等级和路况水平，完善旅游服务设施功能，提升安全防护和信息化水平，重点打造“黄河古都”“太行天路”“生态伏牛”“红色大别”四大一号旅游公路，构建品牌突出、层次分明、特色彰显的“行走河南·读懂中国”一号旅游公路品牌体系。

（一）打造四大旅游公路品牌。

1.打造“黄河古都”一号旅游公路。加快推进沿黄高速武陟至济源段等项目建设，打造S312沿黄生态廊道、S310小浪底北岸公路、环大嵩山旅游公路等一批精品线路。到2025年，

新改建主线300公里、支线400公里、联络线300公里，加快建成以“黄河魂、古都韵、中国情”为主题的“黄河古都”一号旅游公路。

2.打造“太行天路”一号旅游公路。加快推进沿太行山高速焦作至济源段、沿太行山高速公路西延等项目建设，打造S230、S231等一批精品线路。到2025年，新改建主线300公里、支线150公里、联络线150公里，加快建成以“太行天路、畅享运动”为主题的“太行天路”一号旅游公路。

3.打造“生态伏牛”一号旅游公路。加快推进栾川至卢氏高速等项目建设，打造G344、S240、丹江环库公路等一批精品线路。到2025年，新改建主线200公里、支线500公里、联络线300公里，加快建成以“生态伏牛、尽享休闲”为主题的“生态伏牛”一号旅游公路。

4.打造“红色大别”一号旅游公路。加快推进沿大别山高速明港至鸡公山段和鸡公山至商城段、阳新高速商城至豫鄂省界段（一期）等项目建设，打造S224、环南湾湖旅游公路等一批精品线路。到2025年，新改建主线400公里、支线300公里、联络线300公里，加快建成以“红色信仰、绿色体验”为主题的“红色大别”一号旅游公路。

（二）拓展旅游服务设施功能。

1.推动“服务区+”发展。依托区域特色，以新建沿大别山高速公路南湾、将军县、汤泉池服务区和已运营的白云山、尧山东服务区等为载体，全力推进具有地方浓厚文化底蕴的主题特色服务区建设，实现服务区与特色农产品、民族文化、红色文化、绿美生态的有机融合，打造一批集休闲、旅游、购物、娱乐等功能为一体的综合旅游服务区。到2025年，打造旅游特色服务区20个以上。

2.完善旅游服务设施功能。在景点周边、重要交通节点等位置，积极推进旅游公路沿线公路客运站和乡镇综合运输服务站建设，因地制宜设置游客集散中心、旅游宣传中心、游客驿站、观景台等服务设施，为旅客提供集散、如厕、餐饮、加油、充电、购物等服务。到2025年，建成游客驿站100个以上、观景台100个以上。

3.推进自驾游营地建设。依托景区景点、山水生态区、户外运动区、乡村旅游区、休闲农业区等，推动可进入性良好、知名度高的景区建设不同类型、不同档次、主题突出的汽车自驾运动营地。支持自驾游营地设计建设汽车租赁中心、游客服务中心、休闲娱乐项目、展示销售区和餐饮住宿、水电补给等配套设施，打造具备集聚效应和示范效应的营地服务综合体。到2025年，建成自驾游营地30个以上。

4.推进绿道系统建设。充分考虑地理条件和水资源承载能力，因地制宜选择绿化方式，宜乔则乔、宜灌则灌、宜草则草、宜湿则湿，在景区、旅游小镇、乡村旅游点等规划建设自行车道、步行道等旅游绿道，形成覆盖主要旅游乡镇和景区的绿道系统。到2025年，建成绿道80条以上。

5.完善交通标识体系。根据国家和省有关

标准，按照“统一规范制式、强化视觉识别”的原则，健全旅游交通标识系统，合理设置指示标志、指路标志、旅游区标志、警告标志、禁令标志等标志标线，实现旅游交通标识统一规范、清晰明确、快速识别。推广应用可变信息牌等电子信息服务设施，加强隐患点防范标识建设。

（三）加强信息数据综合应用。

1.加强信息数据共享共用。加强旅游公路沿线视频监控、交调站点等感知终端建设，完善重点景区客流监测预警等功能。建立跨部门数据共享机制，推动景区和周边路网动态运行监测数据互联互通、共享共用。加强对高边坡、长陡下坡、路侧险要、临水临崖等高危路段状态的感知分析，构建多元化、跨部门警示信息发布和安全诱导服务机制。

2.提升综合信息服务水平。促进交通旅游服务大数据应用，引导支持各类市场主体集聚吃、住、行、游、购、娱等旅游动态资讯和线下服务资源，推广形式多样的旅游公路信息服务APP产品，为公众提供路网查询、出行引导、旅游客运、网约车等多渠道、全方位、普惠化服务。综合利用交通流量监测等多源数据，加强对路网运行状态的分析，精准实施交通管控措施，为游客提供可靠畅通的出行服务。

（四）增强安全应急保障能力。持续开展旅游公路安全风险评估和隐患排查治理工作，大力推进灾害防治工程，全面实施危旧桥隧“消危”行动，完善临水临崖、急弯陡坡等险要路段交通安全防护设施。建设公路应急抢险体系，在旅游公路重要位置布设应急物资储备点，强化分类分级动态通行管控，切实提升旅游公路安全水平和防灾减灾抗灾能力，打造放心路、放心桥。到2025年，改造桥梁50座以上，实施安全生命防护工程800公里以上。

（五）强化路域环境综合治理。按照“政府引导、部门协同、综合治理、标本兼治”的原则，结合美丽乡村建设和农村人居环境治理，建立旅游公路路域环境综合治理长效机制。治理公路“脏”“乱”“差”“堵”问题，依法处理普通公路两侧违法建筑，清理搬迁“马路市场”，严厉打击涉路违法行为。因路制宜在旅游公路两侧配套必要的绿化、美化、人文等景观设施，推动廊道绿化向美化、彩化升级，打造“畅安绿舒美”的生态旅游公路。提高沿线群众爱路护路意识，爱路护路的乡规村约制定率达到100%。

三、建设标准

（一）主体系统。旅游公路建设应当贯彻“环境友好、贴近自然，不破坏就是最大的保护”的环保理念，科学规划线位，充分利用老路资源，尽量避免高填深挖，因地制宜选用合理技术等级，实现公路与环境敏感区域、生态脆弱区域、生态红线“近而不进”。安防设施设置严格执行《公路交通安全设施设计规范》(JTGD81—2017)、《公路安全生命防护工程实施技术指南》等有关规定，并严格落实交通安全设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用的“三同时”制度。

（二）慢行系统。慢行系统建设应当依托沿线生态自然资源，坚持“因地制宜、依景而设”的原则，选择在景区相对集中、沿线景观资源丰富、游客骑行步行需求较大的路段设置，可根据景区分布、地质地形条件、客流量等因素，建设整体式或分离式慢行系统，并与主体系统相互协调、有机衔接。与主体系统分期建设时，在公路主体设计阶段应当考虑慢行系统布设，提前预留用地。

（三）服务设施。服务设施建设应当综合考虑人车流量、旅游资源、建设用地等因素，遵循最少干预原则，最大限度保持既有地形地貌，在满足如厕、休憩等基本功能需求的基础上，根据建设规模合理增加房车基地、车辆维修清洗、电动汽车充电等设施设备，提供旅游咨询、购物娱乐等服务，充分挖掘旅游特色、展示地域文化，进一步提升服务品质。

（四）景观系统。景观系统打造应当注重与主体、慢行、服务等系统的有机结合，依托自然景观，融合美丽乡村特色，因地制宜配套必要的绿化景观设施，统筹过村镇路段治理与美丽乡村建设行动，加快推进农房改造和临街建筑美化，持续改善路域范围内的景观风貌，提升整体视觉效果。

（五）信息系统。在急弯陡坡、临水临崖、交叉口等重要路段增加视频监控、弯道预警、气象监测等设施设备。积极推广应用可变信息牌、电子信息屏等电子信息服务设施，展示沿途风貌、旅游资源、主题景观、服务设施等。服务区、营地等服务设施宜配置无线网络、自助出行、车位引导等智慧设施，提升系统动态感知能力。

四、保障措施

（一）加强组织领导。省政府成立旅游公路建设领导小组，由主要负责同志担任组长，分管负责同志担任副组长，各省辖市政府，济源示范区、航空港区管委会，省发展改革委、财政厅、自然资源厅、生态环境厅、住房城乡建设厅、交通运输厅、水利厅、农业农村厅、文化和旅游厅等部门主要负责同志为成员，负责研究、协调、解决建设推进过程中的重大问题和事项。领导小组办公室设在省交通运输厅，负责领导小组日常工作，省交通运输厅主要负责同志兼任办公室主任。

（二）明确职责分工。省交通运输厅会同省文化和旅游厅负责做好旅游公路专项规划与国土空间规划的衔接工作，建立省级旅游公路项目库，加强行业指导和监督管理，督促指导各地加快旅游公路项目建设。省文化和旅游厅负责协调指导市、县级政府和旅游企业、旅游景区管理部门统筹推进绿道、驿站、观景台、房车营地等服务设施建设。省发展改革委、财政厅负责指导支持符合条件的旅游公路项目申请使用专项债券。省自然资源厅负责做好用地保障工作，将旅游公路的位置、线路及配套服务设施等纳入国土空间规划“一张图”。省农业农村厅负责组织推进村庄环境整治和农业产业布局优化相关工作。省发展改革、财政、住房城乡建设、生态环境、交通运输、农业农村、水利、林业、文物等部门要建立旅游公路

项目联审联批“绿色”通道机制，及时解决旅游公路项目立项、审批、用地、资金等方面的难题，形成推动公路与旅游产业融合发展的强大合力。省公安厅要加强旅游公路交通秩序管理，研究制定旅游公路限行政策，根据旅游公路和交通流量具体情况，可在具备条件的路段分车型、分季节、分时段依法实施疏导、限制或禁止货车通行等措施。

市、县级政府作为旅游公路建设的实施主体，要加大工作推进力度，确保按时保质保量完成建设任务。各省辖市政府要指导、协调、监督县级政府做好旅游公路建设、管理各项工作。各县（市、区）政府要认真履行主体责任，做好辖区内旅游公路及配套服务设施的规划、建设、养护和管理工作。

（三）加强资金保障。县（市、区）政府负责筹措事权范围内旅游公路及配套服务设施建设、养护和管理所需资金，统筹本级财政预算，按照有关规定安排使用土地出让收入、涉农整合资金、一般债券和专项债券资金等支持符合条件的旅游公路建设，积极争取政策性、开发性金融工具信贷资金支持，引导交通、旅游综合性开发企业参与旅游公路建设，推动“交通+旅游”产品开发和项目建设，形成多方投入、社会融资的多元化投融资模式。各省辖市政府要加强统筹协调，指导县级政府创新投融资模式，对事权范围内的旅游公路项目建设给予政策和资金支持。省交通运输厅、财政厅、发展改革委等部门要通过争取中央车购税补助、申请中央预算内投资、安排成品油消费税转移支付等方式，按照相应补助标准加大对旅游公路建设的省级投入；协调对接金融机构，研究创新投融资模式，出台金融扶持政策，指导各地拓宽旅游公路融资渠道。

（四）加强监督考核。省政府对全省旅游公路建设实施监督考核，具体由省交通运输厅、文化和旅游厅牵头负责，纳入年度乡村振兴、乡村建设实绩考核范围，考核结果与财政补助资金安排、示范创建等挂钩，具体实施细则由牵头单位另行制定。市、县级政府要将旅游公路建设工作列为年度重点任务，建立健全督查考核机制，确保各项工作落实到位。

（五）加强宣传引导。各地、各部门要充分利用互联网、大数据等信息化手段，通过广播、电视等传统媒体和微博、微信等新媒体开展多层次、全方位的宣传报道，加大宣传力度，提升四大一号旅游公路品牌形象和价值，为文化旅游产业和经济发展营造良好舆论环境。

（六）突出示范引领。省交通运输厅要会同省文化和旅游厅研究制定旅游公路示范县创建管理办法，建立“以奖代补”激励机制，重点支持“一河三山”区域内旅游资源丰富的县（市、区）开展创建活动，引导和鼓励各地打造主题服务区、特色驿站、旅游精品线路、桥旅融合项目、营地项目以及交旅融合智慧化项目，加快形成一批可复制的典型经验案例，适时在全省推广。

河南省人民政府办公厅
关于印发河南省食品安全工作评议考核办法的通知

豫政办〔2023〕37号　　2023年7月21日

各省辖市人民政府，济源示范区、航空港区管委会，省人民政府各部门：

修订后的《河南省食品安全工作评议考核办法》已经省政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

河南省食品安全工作评议考核办法

第一条　为贯彻党中央、国务院及省委、省政府关于加强食品安全工作的决策部署，落实食品安全“四个最严”要求，强化属地管理责任，提升食品安全全过程监管能力和现代化治理水平，确保人民群众饮食安全，根据《中华人民共和国食品安全法》、《中共中央国务院关于深化改革加强食品安全工作的意见》、国家《食品安全工作评议考核办法》等法律和政策规定，结合我省实际，制定本办法。

第二条　考核工作坚持目标导向、问题导向、结果导向，遵循客观公正、奖惩分明、注重创新、确保实效的原则，突出工作重点，强化过程管控，严格责任落实。

第三条　考核对象为各省辖市政府和济源示范区管委会（以下统称各市级政府）。

第四条　考核工作由省政府食品安全委员会（以下简称省政府食品安全委）统一领导。

省政府食品安全委委托省政府食品安全委办公室（以下简称省政府食品安全办）会同省政府食品安全委相关成员单位（以下简称相关

成员单位）组织实施。省政府食品安全办和相关成员单位根据职责分工，对各市级政府食品安全工作情况进行考核。

第五条 每年1月1日至12月31日为一个考核年度。每年8月底和11月底前，省政府食品安全办组织相关成员单位分别制定并发布本年度食品安全工作考核细则和方案。

第六条 考核主要内容包括食品安全工作落实情况和食品安全状况，同时设置即时性工作评价、加分项和减分项。具体考核指标在年度考核方案及细则中明确，并根据年度重点工作任务进行调整。指标设置要科学合理，可操作、可评价、可区分，切实减轻基层负担。主要考核内容如下：

（一）食品安全工作落实情况。一是食品安全基础工作，主要包括组织领导、制度机制建设、责任体系建设、能力建设、队伍建设等。二是食品安全年度重点工作，主要包括标准实施、监督管理、风险管理、打击违法犯罪、落实生产经营者主体责任、产业发展、社会共治等。

（二）食品安全状况。主要包括食品安全群众满意度、食品评价性抽检合格率、食用农产品例行监测合格率等。

（三）即时性工作。主要包括年度内党中央、国务院和国务院食品安全委以及省委、省政府部署的新增重点专项工作完成情况。

（四）加分项。主要包括在落实党政同责（包括队伍建设、投入保障等）、监管工作、推动产业高质量发展、推进社会共治等方面形成创新性示范经验做法，以及在重大活动保障等方面取得突出成效。

（五）减分项。主要包括发生食品安全事件、上年度考核发现问题未整改到位等。

第七条 考核采取以下程序：

（一）日常考核。省政府食品安全办及相关成员单位按照年度考核方案及细则，根据工作需要，采取资料审查、线上抽查、明查暗访、调研督导等方式，对各市级政府任务完成情况进行定期评价，形成日常考核结果并在评议考核信息系统中进行填报。省政府食品安全办及相关成员单位对日常考核结果的公平性、公正性、准确性负责。

（二）年中督促。根据省政府食品安全委或者省政府食品安全办工作安排，组成工作组，随机抽取省辖市和济源示范区，实地督促上年度考核发现问题整改和本年度食品安全重点工作任务落实。

（三）食品安全状况评价。省政府食品安全办及相关成员单位对各市级政府开展食品安全群众满意度调查、抽检监测等，综合相关情况形成食品安全状况评价结果。

（四）年终自查。各市级政府按照年度考核方案及细则，对本年度食品安全工作、即时性工作情况进行自评，并在评议考核信息系统中进行填报。各市级政府对自评和相关材料的真实性、准确性负责。

（五）年终评审。省政府食品安全办及相关成员单位按照年度考核方案及细则，结合各地自评和日常掌握情况，对相关考核指标进行

评审，形成年终评审意见，并在评议考核信息系统中进行评价。省政府食品安全办和相关成员单位对评审结果的公平性、公正性、准确性负责。

（六）综合评议。省政府食品安全办汇总各市级政府的日常考核结果、食品安全状况评价结果、年终评审意见，会同相关成员单位共同研究加减分项、降级和否决情形，综合评议形成考核结果报省政府食品安全委。

（七）结果通报。省政府食品安全委审定考核结果后，将考核结果通报各市级政府，抄送省直相关单位。

第八条 考核采取评分法，基准分为100分，加分项分值不超过5分，即时性工作、减分项分值在年度考核方案及细则中明确。考核结果分A、B、C、D四个等级。

第九条 考核得分排在前8名且无降级和否决情形的为A级，得分排在8名以后且无降级和否决情形的为B级。

第十条 有下列情形之一的，考核等级下调一级，最低降至C级：

（一）本行政区域内未能有效建立健全分层分级精准防控、末端发力终端见效工作机制，食品安全属地管理责任落实不到位的；

（二）本行政区域内推进落实企业主体责任不到位，食品生产经营者食品安全总监或者食品安全员配备率较低、未有效建立风险防控机制的；

（三）本行政区域内存在生产经营食品过程中掺杂掺假、使用非食品原料生产食品、在食品中添加食品添加剂以外的化学物质等违法犯罪行为，未按规定有效处置，造成严重不良影响的；

（四）本行政区域内发生违法使用农药兽药导致食用农产品农药兽药残留超标问题，造成严重不良影响的；

（五）本行政区域内发生耕地土壤污染源头防治不力导致食用农产品重金属超标问题，造成严重不良影响的；

（六）本行政区域内发生校园食品安全事件或者较大食品安全事件，未按规定有效处置，造成严重不良影响的；

（七）市级政府或者其相关部门在食品安全工作评议考核中弄虚作假的；

（八）其他应当下调等级的情形。

第十一条 有下列否决情形之一的，考核等级为D级：

（一）本行政区域内发生重大及以上食品安全事故，或者连续发生较大食品安全事故的；

（二）本行政区域内发生食品安全事故，未及时组织协调有关部门开展有效应对处置，造成严重不良影响或者重大损失的；

（三）市级政府或者其相关部门隐瞒、谎报、缓报食品安全事故的；

（四）对本行政区域内涉及多环节的区域性食品安全问题，未及时组织整治，造成严重不良影响或者重大损失的；

（五）其他应当否决的情形。

第十二条 本考核年度考核结果通报之

前，次年发生食品安全事件造成不良社会影响的，纳入本考核年度予以减分或者降级，不再纳入次年年度考核。

第十三条 各市级政府应当在考核结果通报后一个月内，向省政府食品安全委作出书面报告，对通报的问题提出整改措施和时限，并抄送省政府食品安全办。

省政府食品安全办根据职责分工，向相关成员单位通报各市级政府有关整改措施和时限。省政府食品安全办和相关成员单位应当督促各市级政府完成通报问题整改，对考核排名靠后的地方加强指导。

第十四条 考核结果交由组织部门作为对各市级政府领导班子和领导干部进行综合评议考核评价的重要内容，作为干部奖惩和使用、调整的重要参考。考核中发现需要问责的，及时将问题线索移交纪检监察机关。

第十五条 各市级政府有下列情形之一的，由省政府食品安全委予以通报表扬：

（一）考核结果为A级的；

（二）考核排名较上一年度提升较大的；

（三）工作落实、工作创新、食品安全状况等方面成效突出的。

对在食品安全工作中作出突出贡献的单位和个人，按照国家及我省有关规定给予表彰。省政府食品安全办及时对各地创新性示范经验做法进行总结推广，并通报相关成员单位。

第十六条 市级政府考核结果为D级或者考核排名连续三年列最后3名的，由省政府食品安全委委托省政府食品安全办会同相关部门约谈市级政府有关负责人，必要时由省政府食品安全委负责同志约谈市级政府主要负责人。

被约谈的市级政府有关领导干部不得参加有关表彰、年度评奖等。

市级政府考核排名退步较大或者上年度考核发现问题未整改到位的，由省政府食品安全办会同相关部门视情约谈市级食品安全办主要负责人。

第十七条 对在食品安全工作评议考核中弄虚作假的，视情节轻重给予通报批评、降低考核等级等惩处；造成严重不良影响的，依规依纪依法追究相关人员责任。

第十八条 各市级政府可参照本办法，结合实际制定本地食品安全工作评议考核办法。

第十九条 本办法自印发之日起施行，《河南省人民政府办公厅关于印发河南省食品安全工作评议考核办法的通知》（豫政办〔2017〕3号）同时废止。

洛阳市人民政府办公室
关于印发洛阳市推动城市公共交通高质量发展实施方案的通知

洛政办〔2023〕29号　　2023年7月6日

各县区人民政府，市人民政府有关部门，各有关单位：

《洛阳市推动城市公共交通高质量发展实施方案》已经市政府常务会议审议通过，现印发给你们，请认真贯彻执行。

洛阳市推动城市公共交通高质量发展实施方案

为贯彻落实《河南省人民政府办公厅关于深入贯彻城市公共交通优先发展战略推动城市公共交通高质量发展的实施意见》（豫政办〔2023〕4号）精神，提升城市公共交通综合水平，结合我市实际，制定本方案。

一、总体要求

（一）指导思想。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党的二十大精神，全面贯彻落实交通强国建设安排部署，将公共交通放在城市交通发展的首要位置，构建安全、便捷、绿色、智能、高效的城市公共交通体系，提升公共交通吸引力和服务水平，为人民群众提供均等化、多元化、高品质的城市公共交通服务，为更好服务人民群众出行提供强有力支撑。

（二）发展目标。到2025年，城市公共交通高质量发展政策体系基本健全，城市公共交通服务品质、保障水平、可持续发展能力显著提升，智能化、绿色化、多元化发展取得新突破，群众出行“最先一公里”“最后一公里”问题有效解决，公共交通高质量发展成效明显。

1.主体地位更加凸显。城市公共交通机动化出行分担率不低于45%。

2.基础设施更加完善。中心城区公共交通站点500米覆盖率、新建或改扩建城市主干道港湾式公交停靠站设置比例、城市公共汽电车进场率达到100%，公交专用车道设置比例不低

于20%，新增无障碍城市公交站台设置比例达到80%以上。

3.技术装备更加先进。新增和更新新能源城市公交车比例达到100%（不包括应急救援车辆），氢能源城市公交车比例逐步提升，新增和更新低地板及低入口城市公交车比例不低于30%，城市公交车载智能视频监控系统安装率达到100%。

4.服务保障更加优质。早晚高峰时段城市公共汽电车平均运营时速达到18公里/小时以上，城市公交发车正点率不低于90%，来车信息实时预报覆盖率达到100%，非现金支付比例达到80%以上，智慧站牌数量达到300个。城市轨道交通列车运行图兑现率不低于99.98%，线路服务质量评价得分不低于900分，列车正点率不低于99.95%。城市公共交通乘客满意度不低于85%。实现城市轨道交通车站100米范围内公交站点全覆盖，地铁与公交实现无缝衔接。

5.运营安全更有保障。公共交通企业双重预防体系建设覆盖率达到100%，公交车驾驶区域防护隔离设施安装率达到100%，城市公共交通行车责任事故死亡率不高于0.05人/百万车公里。

6.行业发展更可持续。公共交通补贴补偿到位率达到100%，城市公共交通企业可持续发展能力、现代化治理能力全面提升，公共交通服务群众便利化出行能力显著增强，交通运输与经济社会发展实现紧密融合。职工收入原则上不低于本地社会平均工资水平，职工从业自豪感和归属感明显增强。

二、重点任务

（一）深入实施公共交通优先发展战略。

1.加强城市公共交通规划引导和资源优化配置。构建以公共交通为导向的城市发展和土地配置模式，在编制国土空间总体规划、城市控制性详细规划时，同步编制城市综合交通体系规划和城市公共交通专项规划。统筹重大交通基础设施建设，合理配置和利用各种交通资源，将综合枢纽站、公交场站、轨道交通车辆基地（含停车场、车辆段）等设施纳入城市基础设施建设规划，在城镇详细规划中明确轨道交通车站和附属工程、公交场站用地规模和控制指标。城市公共交通规划涉及公共安全方面的设施设备和场地、用房等要切实保障到位。自然资源和规划部门根据公共交通相关规划，及时将公共交通用地纳入控规控制用地，优先保障公共交通设施用地。加强对公共交通规划实施过程的监管，不得随意修改或变更公共交通规划，禁止将规划确定的公共交通用地挪作他用。

2.加强路权保障。落实公交专用道发展规划，按照《公交专用车道设置（GA/T507–2004）》标准，在具备条件的主干道上研究设置城市公交专用道，构建连续、成网的公交专用道路网络。未设置公交专用道的主、次干道在道路交通高峰时段采取相应措施，保障城市公共交通车辆优先通行。根据道路实际情况研究公共交通车辆不受禁左、禁右的限制和有效提高城市公共交通车辆运行速度和道路使用效率的相关措施。科学设置城市公共交通优先信

号系统，合理优化信号配时，减少公交车辆路口等候时间，保证城市公共交通车辆优先通行权。加大公共交通优先通行交通管理设施的投入和建设力度，在新建、改建和扩建道路时，同步建设监控、电子警察、卡口等智能交通管理设施并施划准确、清晰的标志、标线。加强对公交专用道的监控，依法对占用公交专用道、干扰公共交通车辆优先通行的违法行为予以处罚。

3.持续争先创优。做好国家公交都市建设示范城市动态评估相关工作，坚持“方向不变、力度不减、标准不降”，保持政府主导、相关部门共同参与的常态化工作推进机制，定期研究部署公交都市建设工作，促进公交都市提质增效。

（二）加快完善公共交通基础设施。

4.加大基础设施建设力度。按照《洛阳市主城区公共交通专项规划及场站建设规划（2021—2035年）》，优先保障城市公共交通基础设施用地，加快推进城市综合客运枢纽和公交场站建设，将城市公共交通场站和配套服务设施（含步行道、自行车道、公共停车场等）纳入城市改造计划，统一规划、同步实施。探索实施配建式公交场站，根据新建居住区、大型办公区、商业区、高校园区等重点区域的规划人口发展规模和空间分布情况，合理配套建设公交首末站、枢纽站以及新能源公交车充电设施，同步规划、同步验收、同步交付使用。

5.改善公共交通站点环境。有序开展城市公交站台无障碍改造和老旧公交站亭提升改造，每年改造无障碍站台不低于15处，提升改造公交站亭不低于50组。新建、改扩建城市主次干道时按照“三有两无”（有雨棚、有座位、有站台、无障碍、无积水）标准同步建设港湾式公交停靠站。

6.支持公共交通场站综合开发。现有公共交通基础设施用地和轨道交通沿线的地上、地下空间，可依规定按照市场化原则实施综合开发，在保证运营需求功能的基础上，支持原土地使用者对现有城市公共交通基础设施用地进行立体综合开发，研究多层空间开发模式，建设集停车、房屋租赁、商贸、金融、餐饮、广告等功能于一体的现代公共交通综合体，选择1个试点，先行先试进行立体综合开发。规划地面公交、轨道交通场站时，提前统筹考虑综合开发的可能性，因地制宜为商业化经营预留空间，增强城市公共交通可持续发展能力。建立城市公共交通用地综合开发和收益反哺机制，公共交通基础设施用地综合开发收益全部用于公共交通基础设施建设和弥补城市公共交通企业运营亏损。

（三）加快提升公共交通服务品质。

7.优化城市公共交通组织模式。按照公交线网建设规划和公众出行规律、客流特征分析，优化调整城市公交线网和站点布局，加大城市周边和新建医院、学校、住宅区等区域的线路覆盖面。因地制宜发展社区公交、短线公交，构筑微循环公交系统，增强公交微循环功能，积极发展定制公交、旅游专线、大站快

车、商务快线、通勤班车等特色公交服务，增强公交服务能力。深入推进城乡公交一体化发展，逐步开通洛阳至周边城市公交快线，加强与周边城市交通互联互通。

8.加强城市公共交通换乘衔接。在城市出入口和轨道交通外围站点建设“停车+换乘”停车设施。推动实施轨道交通与铁路的安检互认，加强城市公交和地铁与铁路、民航在运营时刻、组织调度方面的协同衔接，保障旅客便捷换乘。加强医院、商圈、景区、大型居民区周边出租车停车位建设，优化交通秩序。轨道交通出入口周边、公交站周边按照大于30米、小于50米的距离施划非机动车和共享车辆停车位。加强城市步行和自行车等慢行通道建设，构建连续、安全、舒适、便捷的慢行系统。积极推进公共交通一体化进程，公交地铁与客运高铁有效衔接、共享单车和公共交通无缝衔接，公共交通系统整体营运效率大幅提高。

9.强化城市公共交通数字化应用。开展“出行即服务”平台建设可行性研究，推进城市交通客运服务融合，推进联程运输健康、有序、快速发展。进一步提升完善公众出行信息服务系统、车辆运营调度管理系统、安全监控系统、运营服务监督系统及应急处置系统，深化客流分析系统在线路科学调度中的实践应用，发挥大数据赋能作用，推动智慧站牌建设。加快智慧轨道交通建设，构建集预警研判、指挥调度、应急处突等功能为一体的智慧轨道交通综合实战平台。城市轨道交通推广应用快速化安检新模式、新技术、新产品，逐步实现“无感安检”。构建轨道、公交、城乡客运兼容协调的支付系统，加快推进公交与轨道交通刷码互通。

10.推广应用城市公共交通绿色装备。持续开展新能源公交车推广应用，推进充电桩、加氢站建设，结合加氢站布局，优先选择市区交通枢纽、大型风景区，开展燃料电池客运车示范运营。根据城市发展需要，优化公交车辆车型，根据运营时间、运行路段科学匹配车辆。

11.提升城市公共交通适老化服务水平。加快城市公共交通基础设施适老化建设改造，逐步实现公交场站、轨道交通车站无障碍设施全覆盖。逐年提升新增和更新低地板及低入口公交车比例，非低地板或低入口公交车逐步配备适老化装置，方便特殊乘客上下车辆。每年打造2条敬老爱老专线，运营公交车辆的老弱病残孕专座处加装下车提示按铃设施。持续落实特殊群体乘车优待政策，逐步取消老年卡年审，加快推进第三代社会保障卡（含电子社保卡）刷卡乘公交和地铁出行，适时探索实行老年人凭身份证乘坐城市公共交通。

12.深化城市公共交通文明建设。积极开展“服务之星”评选表彰活动，弘扬劳模精神、劳动精神和工匠精神。深入开展企业职工运动会和技能竞赛，提升职工身体素质和技能、服务、安全生产水平。支持公共交通企业争创国家、省级公共交通优秀企业、品牌线路、星级驾驶员、最美地铁车站等，发挥示范引领和辐射作用。城市公共交通企业应定期发布社会责任报告，展示行业文明形象，彰显社会贡献与

担当。

（四）建立公共交通持续发展机制。

13.健全财政扶持机制。加大城市公共交通投入，对公共交通场站建设、新能源车辆和配套设施的配置与更新、信息化水平提升、适老化改造等对城市发展具有重要影响的项目给予资金和政策扶持。落实公共交通企业成本规制及财政补贴补偿办法，确保公共交通补贴落实到位，对企业因承担政府指令性任务等形成的政策性亏损，结合实际给予补贴和补偿。加强对城市公共交通企业的监督，对运营成本和费用进行年度审计和评价，并向社会公开。发改、财政等相关部门要进一步清理对城市公共交通企业的各项收费，及时公布收费项目，维护城市公共交通企业的合法权益。全面落实城市公共交通企业依法享受的减征或免征有关税费政策。

14.建立票价评估和调整机制。建立公共交通票价动态评估和调整机制，构建“政府可负担、企业可持续、百姓可承受”的城市公共交通票制票价体系。统筹考虑财政供给能力、企业运营成本和居民承受能力，研究轨道交通、地面公交票价差别化、多样化调整机制，适时调整公共交通票价，促进城市公共交通持续健康发展。根据洛阳特点和不同类型乘客出行需求，推广日票、月票、季票、年票、换乘优惠票等多种票制票价。制定轨道交通与地面公交联程优惠政策，进一步提升城市公共交通整体吸引力，引导居民选择公共交通出行。

15.推进城市公共交通企业转型升级。支持公共交通企业开展多元化经营业务，充分利用优质存量资产，拓宽融资渠道，吸引和鼓励社会资金参与公共交通基础设施建设和运营，通过市场化运作拓宽经营渠道，支持发展共享单车业务，做强新兴业务板块，主副结合，提高企业内生动力，改善企业财务状况。加快推进公共交通企业战略性重组和专业化整合，形成板块清晰、专业突出、规模适度的业务布局。

16.保障从业人员合法权益。建立健全公共交通企业职工人均收入正常增长机制，逐步提高职工的工资收入。贯彻执行国家相关法律法规，保障职工权益，落实应有的劳动福利待遇，保持城市公共交通职工队伍稳定。不断改善从业人员生产生活环境，持续推进职工休息室、爱心驿站等建设，妥善解决驾驶员就餐、休息等方面的实际问题。定期组织开展职工体检和心理健康辅导，保障从业人员身心健康。

（五）提高公共交通安全运营水平。

17.压实公共交通安全责任。公共交通主管部门履行安全生产监管责任，安全管理工作组织部署到位、督促检查到位、责任落实到位。城市公共交通运营企业落实安全生产主体责任，建立健全全员安全生产责任制，落实主要负责人第一责任。

18.完善风险防范机制。公共交通主管部门要督导运营企业健全完善安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，扎实有效开展风险辨识评估、风险预警预控、隐患排查治理、重大危险源监控、应急管理等工作。加大公共交通领域重大风险防控，认真排查城市公交跨

河桥梁、临崖路段交通安全设施，加强途经隧道、涵洞、桥梁运营线路管理，车辆驾驶区域防护隔离设施按标准安装到位，强化车辆例检和新能源车辆充换电管理。修订《洛阳市加强轨道交通规划建设与安全保护区管理办法》，维护轨道交通各方主体合法权益，促进轨道交通事业健康发展。交通运输、公安、应急管理等政府部门和公共交通企业、街道社区之间加强协调联动，构建公共安全协防体系和应急响应机制，指导企业做好反恐防范、安检、治安防范和消防安全管理等工作。

19.加强应急处置机制建设。健全应急指挥机制，完善交通、公安、消防、应急等相关单位信息共享、联合演练和应急联动机制。及时修订完善城市公共交通应急预案与城市综合应急预案衔接，完善极端天气、突发事件情况下的停运机制，不具备安全运营条件时，坚决及时停运，严禁驾驶员冒险作业、涉险运营。加强应急处置培训，开展常态化应急演练活动，提高公共交通运输企业管理人员和驾驶员应急处变能力。

三、任务分工

1.市发改委：统筹充电桩建设；清理对城市公共交通企业的各项收费，及时公布收费项目，指导公共交通企业建立科学的票制票价调整机制。

2.市工信局：牵头开展我市燃料电池汽车示范应用工作，对公共交通企业购置的符合国家燃料电池汽车示范应用要求的氢能源公交车辆给予政策支持。

3.市公安局：构建公交专用道网络，研究公共交通车辆不受禁左禁右的限制，科学设置公共交通信号系统，加大公交专用道监控和治理，保证公共交通车辆优先通行权；配合探索老年人凭身份证乘坐公共交通；指导公共交通企业做好反恐防范、安检、治安防范等工作。

4.市财政局：健全扶持机制，加大对城市公共交通的投入，按照成本规制办法和补贴补偿办法补贴到位；建立公共交通用地综合开发收益反哺机制。

5.市人社局：加快推进第三代社会保障卡（含电子社保卡）刷卡乘公交和地铁出行。

6.市自然资源和规划局：加强城市公共交通规划引导，合理配置公共交通用地，明确公共交通用地规模和控制指标，公共交通设施用地及时纳入控规控制用地；加强公共交通规划实施过程监督，确保公共交通用地不被挪用；破解公共交通用地开发利用政策瓶颈，支持地铁沿线和公共交通用地综合开发；规划审批大型居住区、商业区、园区时考虑探索配建式公交首末站。

7.市住建局：落实公交专用道规划，新建、改建和扩建道路时同步施划公交专用道，建设标准化港湾式停靠站和无障碍站台。

8.市交通运输局：统筹协调公交都市动态评估、公交场站建设、公交线网建设、公共交通数字化应用和新能源车辆推广、适老化线路建设、政策补贴、公共交通接驳等相关工作，加强公共交通安全生产监管。

9.市应急管理局：指导公共交通企业安全生产工作。

10.市国资委：主导公共交通企业重组整合，形成行业发展合力。

11.市城市管理局：负责慢行系统建设和慢行系统与公共交通接驳，在新建、改建公交站亭时协助相关单位完成苗木移植和电力保障工作。

12.市金融工作局：帮助公共交通企业拓宽融资渠道，协调银行与公共交通企业加强合作。

13.市总工会：支持公共交通企业争先创优活动，指导开展精神文明评选表彰活动。

14.市税务局：落实城市公共交通企业依法享受的减征或免征有关税费政策。

15.国网洛阳供电公司：在公交充电桩建设时给予支持。

16.各公共交通企业：持续推进场站、无障碍站台、适老化等设施建设；实施综合开发项目，开展多元化经营业务，提高内生动力；优化线网布局，实现无缝衔接，推广各种票制，研究联程优惠方案，提高整体运营效率；强化数字化应用，全面推进智能化系统建设；开展燃料电池客运车示范运营；积极开展精神文明建设，健全职工工资增长机制，改善从业环境，保障身心健康；落实安全生产主体责任，完善风险防范机制，提高应急防控能力。

17.各城市区政府：保障公共交通设施用地，规划确定的公共交通用地不挪作他用。对确定实施的公共交通设施用地负责征地、拆迁及报批等相关费用，法定期限内配合公共交通企业完成相关手续办理，并净地移交。

四、保障措施

（一）强化组织保障。各相关部门要依据国家和省有关政策，把深入贯彻城市公共交通优先发展战略推动城市公共交通高质量发展真正落到实处。市交通运输局牵头，建立联席会议制度，不定期召开会议，落实公共交通发展决策，明确各部门职责，集中解决推动城市公共交通高质量发展中的突出问题。各县区参照本方案制定完善相关措施，建立健全工作机制，加强对公共交通发展的支持。

（二）强化考核评价。由市交通运输局牵头，各相关单位配合，按年度对方案落实情况进行监测，对工作落实不到位的联合市政府督查室进行督促。每年依据服务质量绩效考核有关规定对城市公共交通企业服务质量和运营安全进行评价，评价结果作为衡量城市公共交通企业运营绩效、发放政府补贴的重要依据。

（三）强化氛围营造。市属新闻媒体要主动作为，通过组织开展多样化、富有公众参与性的宣传活动，积极推广公共交通优先理念和具体举措，引导更多居民选择公共交通出行。加大对公共交通行业劳动模范、爱岗敬业楷模和典型事迹的宣传力度，进一步提升城市公共交通企业知名度。持续开展绿色出行宣传月、公交出行宣传周、城市无车日、公共交通开放体验日等活动，提升人民群众对城市公共交通的接受度和认同感，营造居民绿色出行的良好氛围。

洛阳市人民政府办公室
关于印发洛阳市历史文化名城和文物保护专项资金管理办法的通知

洛政办〔2023〕30号　　2023年7月15日

各县区人民政府，市人民政府有关部门，各有关单位：

《洛阳市历史文化名城和文物保护专项资金管理办法》已经市政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

洛阳市历史文化名城和文物保护专项资金管理办法

第一章　总则

第一条 为加强洛阳市历史文化名城和文物的保护与管理，根据《中华人民共和国城乡规划法》《中华人民共和国文物保护法》《历史文化名城名镇名村保护条例》（国务院令第524号）和《洛阳市历史文化名城保护条例》以及财政管理等相关规定，结合我市实际，制定本办法。

第二条 本办法所称专项资金是指为加强我市历史文化名城名镇名村、历史文化保护区（历史文化街区、历史风貌区）、不可移动文物、历史建筑及其他传统风貌建筑保护利用工作而设立的具有专项用途的资金。

第三条 年度专项资金根据市历史文化名城名镇名村保护更新、不可移动文物保护利用工作的年度计划及市级财政财力情况确定，纳入年度部门预算，按照项目管理。

第四条 专项资金使用遵循“统筹兼顾、突出重点、运作规范、依法依规、公开透明”的原则。

第五条 专项资金按照财政国库集中支付制度管理，实行专账核算，专款专用。

第二章　专项资金来源及使用范围

第六条 专项资金来源

（一）市级财政预算安排的用于国家历史文化名城资金。

（二）从洛阳市辖区（不含偃师区、孟津区）住宅、商业类土地使用权出让总收入中提取3%。

（三）向中央、省争取的用于我市国家历史文化名城保护政策补助性资金。

（四）社会捐赠收入。

（五）其他依法可以筹集的资金。

第七条 专项资金使用范围

（一）保护规划及方案编制费用：主要用于我市历史文化名城各类保护规划、修缮利用方案、保护整改方案等涉及名城保护相关规划方案的编制。

（二）历史文化街区整治、历史环境要素恢复修缮和基础设施建设费用：主要用于历史文化街区的建筑、环境整治和基础设施维修改造。

（三）不可移动文物和历史建筑维护费用：主要用于不可移动文物和历史建筑及相关风貌建筑的环境整治、保护标志标识设立、维修和保护。

（四）非物质文化遗产保护及传承经费：主要用于非物质文化遗产的资源普查、传承、研究、宣传和传播工作。

（五）我市国家历史文化名城重大项目资本金。

（六）社会资金捐赠协议明确了具体使用方式的，根据捐赠协议的约定使用。

（七）用于设立政府引导基金。

第八条 专项资金不支持以下项目和经费支出

（一）各种罚款、捐款、赞助、投资、债务偿还等。

（二）各种工资、福利性支出等。

（三）超出历史建筑本体及其核心保护区、历史文化保护区的保护范围。

（四）国家、省、市规定禁止列入的其他支出。

第三章　相关职责

第九条 市级财政部门负责将专项资金列入市级财政年度预算，并负责市级专项资金的审核、拨付和监管等工作。

市级住房和城乡建设部门负责统筹全市历史文化名城、历史文化保护区、历史建筑的保护工作，负责对全市历史文化名城名镇名村、历史文化保护区、历史建筑相关项目的实施进行指导监督；制定全市年度历史建筑和历史文化保护区保护项目计划及资金计划，并按规定程序报市财政局；对通过竣工验收和决算审核

的保护项目，按规定及时拨付市级专项资金。

市级文物部门负责对全市不可移动文物的保护利用相关项目的实施进行指导监督；制定全市不可移动文物保护利用项目计划及资金计划，并按规定程序报市财政局；对通过竣工验收和决算审核的保护项目，按规定及时拨付市级专项资金。

市级文化广电和旅游部门负责非物质文化遗产的保护工作。

第四章　专项资金编制申请及项目实施

第十条 预算编制

市住房和城乡建设局按照预算编制要求，编制年度项目建设计划和资金支出预算计划，市财政局审核后列入年度预算。

第十一条 专项资金申请程序

保护责任人提交资金支付申请材料，报送至市住房和城乡建设局；市住房和城乡建设局审核项目申请材料，符合支付条件的，向市财政局报送资金申请；市财政局依据市住房和城乡建设局资金申请、审核材料和年度预算，按照国库集中支付有关规定拨付资金。

保护责任人是指开展历史文化名城保护、街区整治、历史环境要素恢复修缮、不可移动文物和历史建筑维护修缮等工作的单位和自然人。

市文物局、市文化广电和旅游局、市自然资源和规划局项目预算编制和资金拨付参照上述程序执行。

第十二条 项目实施

保护更新项目工程的设计、施工、监理单位应依法具有相应资质。保护更新项目工程需严格实行竣工验收制度。保护修缮方案设计，工程施工、检查及验收等工作应依据《中华人民共和国文物保护法》等相关法律法规规定执行，并接受文物部门监督指导。

第五章　资金监督管理

第十三条 专项资金的监督

市住房和城乡建设局、市文物局、市文化广电和旅游局等主管部门应及时对项目进展、专项资金使用等情况进行跟踪、监督检查和追踪问效，并定期将专项资金使用情况和保护项目执行情况上报市政府，确保资金专款专用。

第十四条 专项资金绩效自评

每年3月底前，市住房和城乡建设局、市文物局、市文化广电和旅游局等主管部门应对上年度专项资金的使用情况进行绩效自评，并向财政部门提交绩效自评报告。有关评价结果作为下一年度专项资金计划安排的重要参考依据。

第十五条 专项资金管理实行“谁主管、谁负责”“谁审批、谁负责”“谁用款、谁负责”的原则，对违反相关法律法规和规章的单位或个人按有关规定予以处理。凡有下列行为之一的，应停止拨款，收回相关经费，并依法追究相关人员责任：

（一）编制虚假预（决）算，套取专项资金。

（二）违反规定转拨、转移专项资金。

（三）擅自将专项资金用于与申报项目无关的其他事项。

（四）截留、挪用和挤占专项资金。

（五）未经主管部门批准，擅自变更保护项目内容或设计内容。

（六）符合招投标条件而未按照《中华人民共和国招标投标法》规定公开招标。

（七）其他违规使用专项资金的情形。

第六章　附则

第十六条 本办法适用于市辖区（不含偃师区、孟津区）行政区域项目。

第十七条 本办法自印发之日起实施。

洛阳市人民政府办公室
关于印发洛阳市推进多式联运高质量发展优化调整运输结构工作方案（2022—2025年）的通　知

洛政办〔2023〕32号　　2023年7月18日

各县区人民政府，市人民政府有关部门，各有关单位：

《洛阳市推进多式联运高质量发展优化调整运输结构工作方案（2022—2025年）》已经市政府常务会议审议通过，现印发给你们，请认真贯彻实施。

洛阳市推进多式联运高质量发展优化调整运输结构工作方案（2022–2025年）

为加快推进我市多式联运高质量发展，优化调整运输结构，进一步提升综合运输效率，促进物流业提质增效、绿色转型，尽快建成全国性综合货运枢纽城市，根据《河南省人民政府办公厅关于印发河南省推进多式联运高质量发展优化调整运输结构工作方案（2022–2025年）的通知》（豫政办〔2022〕72号）要求，结合我市实际，制定本方案。

一、总体要求

（一）指导思想。

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大、二十届二中全会精神，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，围绕“建强副中心、形成增长极”目标，以推动高质量发展为主题，突出创新驱动、示范引领，着力优规划、补短板、重衔接、促融合、调结构、提效能；延伸运输链、汇集要素链、完善产业链、优化供应链、提升价值链；构筑内外畅通、经济便捷、协同高效、绿色低碳的综合货运体系，努力将我市打造成全国重要综合交通枢纽，为形成国内大循环新支点、国内国际双循环链接点提供有力支撑。

（二）工作目标。

到“十四五”末，基本建成开放互联、协同高效、智慧绿色、保障有力的现代化多式联运服务体系，各种运输方式衔接转换、一体化运营效率大幅提升，多式联运高质量发展实现新突破。到2025年，基础设施网络更加完善，建设1个3000亩以上超大型多式联运枢纽、3个1000亩以上大型多式联运枢纽，市场主体活力进一步激发，建成5个以上多式联运示范工程；信息化、智能化水平显著提升，公铁联运“一单制”实现新突破；市场环境更加优化，全市集装箱多式联运量年均增长15%以上，多式联运在保障产业链、供应链开放安全稳定等方面的作用更加明显。

到2025年，全市货物运输结构进一步优化，铁路货运量（含发送和到达）较2021年增加350万吨，大宗货物年运量150万吨以上的大型工矿企业和新建物流园区铁路专用线接入比例力争达到85%以上，煤炭、矿石等大宗货物中长距离铁路运输比例达到75%以上。

二、建设大枢纽，构建双循环多式联运网络格局

（一）加快建设“4+7”的多式联运枢纽体系。

1.着力打造4个具有国际服务功能的物流枢纽。着力打造东方红（洛阳）国际陆港，建成3000亩以上超大型货运枢纽，聚焦中欧（中亚）班列提质增效，适应企业延伸和提高供应链弹性需要，丰富完善仓储配送、包装加工、

报关清关、供应链金融（单证处理、保理、支付、融资等）功能，探索建立“内陆港”，打造物流集群，促进物流活动规模化、组织化、一体化，实现港产城联动，创新引领多式联运与先进制造业融合发展。支持洛阳华晟物流园建设1000亩以上大型货运枢纽，以工贸物流为基础，打造主导产业优势明显、发展资源配置合理、辐射带动能力突出的物流新城，支撑大宗物资的跨省流通、东向海铁联运需求。高标准建设洛阳市综合保税区保税物流中心，服务和支撑洛阳国际消费中心建设，加强与招商局、中国物流等头部企业合作，丰富完善跨境电商、保税加工、保税物流、口岸通关、集装箱拼箱公铁海联运等服务功能。加快推进洛阳北郊机场三期改扩建工程，完善国际航空货运服务功能，创新海关监管模式和安检模式，补齐我市航空物流短板。

责任单位：市发展改革委、交通运输局、商务局、洛阳海关，文旅集团、洛阳北郊机场有限责任公司、华晟物流、一拖物流，伊川县、涧西区、孟津区人民政府

2.加快推进7个辐射全国的多式联运枢纽。支持洛阳国能黄河（国联铁集）物流园、中储洛阳综合物流园建设1000亩以上大型货运枢纽，加强煤炭、氧化铝、铝锭、钢材等大宗货物运输“公转铁”、“散改集”，完善干支衔接，创新发展“外集内配”。合理布局洛阳红山多式联运中心，发挥多式联运枢纽设施集中连片优势，与东方红（洛阳）国际陆港形成物流集群，拓展未来发展空间，提高整体竞争力。续建洛阳通翔物流园，提升集装箱货运能力。促进汝阳公铁联运物流园与产业开发区深度融合，推动矿建材料等大宗散货实现绿色运输。尽快开工建设洛阳化工物流园，服务孟津区中石化百万吨乙烯建设项目，探索发展“公铁管”多式联运，补充和发展我市高端石化产业链条。依托龙门动车所，加快建设高铁物流综合货运枢纽产业园，为豫西地区提供辐射全国的高铁快运物流服务。

责任单位：市发展改革委、交通运输局、中国铁路郑州局集团有限公司，新安县、汝阳县、涧西区、孟津区、洛龙区人民政府

（二）全面提升多式联运大通道能级。

开辟“空中丝绸之路”大通道，加密空运航线布局，构建空中货运通道网络，探索开通全货机航线。依托新亚欧大陆桥和即将开工建设的中吉乌铁路，加密开行中欧（中亚）班列，积极拓展铁海联运通道；依托焦柳铁路对接泛亚铁路网，加强与西部陆海新通道、东北海陆大通道联通，开辟东盟国家的国际班列，加快构建连通境内外物流大通道。利用我市农机装备、高端轴承、新材料、新能源等产业优势，拓展辐射东中西、串联南北向的国内大循环联运网络。开辟多式联运线路16条以上。

责任单位：市商务局、交通运输局、洛阳海关、洛阳火车站、洛阳车务段、洛阳北郊机场有限责任公司，新安县、伊川县、汝阳县、涧西区、孟津区人民政府

三、培育大企业，打造多式联运“豫军”品牌

（一）着力打造多式联运龙头企业。

积极推进市内多式联运和物流资源整合，重点培育一拖物流、中储物流、华晟物流、国联铁集发展成为规模化经营、网络化布局、特色化引领的龙头企业，打造具有竞争力的多式联运经营主体。

责任单位：市交通运输局、发展改革委、商务局，相关县区人民政府

（二）引进培育合作型领军企业。

实施“筑巢引凤”工程，加大招商引资力度，争取丹麦马士基、中远海运、招商局、中国物流等国内外知名企业在我市设立运营服务中心、陆港基地等服务机构；加强与本土企业合作，不断提升国内国际连接能力和辐射能级。深入开展多式联运示范工程创建工作，建成5个以上省级多式联运示范工程，争取申报国家级多式联运示范工程。

责任单位：市商务局、交通运输局、发展改革委，相关县区人民政府

四、搭建大平台，积极培育多式联运发展新动能

（一）重点建设多式联运创新发展平台。

支持高水平领军人才和创新团队、科研机构、高等院校、大型骨干企业加强科研攻关，在智能化、标准化快速转运和吊装设备、智能集装箱、清洁能源装备等方面加大研发投入力度。

责任单位：市交通运输局、科技局、工业和信息化局

（二）加快建设数字化多式联运服务平台。

以公铁联运“一单制”为重点，加快建设具有较强辐射能力和高效互联共享的区域性多式联运信息服务平台。支持网络货运企业延链发展多式联运，提升物流服务水平和组织效率。鼓励骨干企业信息平台加强信息共享，全面提升数智赋能水平。发挥交通物流纽带和平台效应，以供应链的数字化、智能化转型升级为重点，立足洛阳产业基础与优势，以现代物流与先进装备制造等产业联动为核心，打造先进装备、新材料、生物医药、农特产品等优势品类的供应链体系协同平台。

责任单位：市交通运输局、发展改革委、商务局、政数局、洛阳海关

五、创新联运服务，提高多式联运供给质量

（一）丰富多式联运服务供给。

推动集装箱高效循环共用，引进培育集装箱制造、租赁企业，增加集装箱供给。引导支持我市物流企业与丹麦马士基、中远海运、台湾长荣等航运公司深化合作，在我市增设集装箱还箱点。依托综保区、自贸区等创新平台，探索丰富多式联运跨境运输及贸易结算链条，加大招商引资力度，吸引中亚、俄罗斯等供应链上游企业来洛布局。

责任单位：市商务局、工业和信息化局、交通运输局

（二）完善多式联运标准规则。

结合洛阳特点，精准对接多式联运基础设施、运载单元、专用载运工具、转运设备、信息交换接口、产品和服务等方面的需求，支持企业团体积极参与研究制定高于国家标准、行业标准、地方标准的团体标准及企业标准，提升标准化水平。加大对标准研制的支持力度，对作为主要研制单位（排名前5）发布的多式联运国际标准、国家标准、行业标准、全国性团体标准、省地方标准，分别给予相应的奖励。

责任单位：市交通运输局、市场监督管理局、商务局、洛阳海关、洛阳火车站、洛阳车务段

六、优化运输结构，推进绿色低碳发展

（一）打造黄河流域绿色货运示范区。

以黄河流域生态保护区为重点，聚焦粮食主产区、煤炭能源主通道、千亿级产业集群等领域多式联运需求，加快“公转铁”步伐，推进全市货物运输绿色低碳发展。积极创建国家级城市绿色货运配送示范工程，完善城市配送三级网络体系，大力推广新能源配送车辆，优化干支衔接、集约配送组织模式，构建四位一体的城市货运配送综合服务平台，规范城市货运配送市场秩序，全面提升城市物流绿色化、清洁化、集约化水平。

责任单位：市交通运输局、发展改革委、工业和信息化局、公安局、商务局、生态环境局、洛阳火车站、洛阳车务段，相关县区人民政府

（二）积极推进铁路专用线进企入园。

新建或迁建煤炭、矿石等大宗货物年运量150万吨以上的工矿企业、物流园区，原则上要接入铁路专用线或封闭式管廊。

责任单位：市发展改革委、交通运输局、生态环境局，相关县区人民政府

（三）提升装备绿色化水平。

积极推进新能源中重型货车应用示范工作，聚焦物流园区等重点区域，推广应用纯电动等清洁能源货运车辆、吊装设备和转运机械。

责任单位：市交通运输局、工业和信息化局、公安局、发展改革委、生态环境局

（四）规范公路货运发展。

健全货运车辆非法改装联合监管工作机制，杜绝非法改装货运车辆出厂上路。开展货车超限超载专项整治行动，加大对大宗货物运输车辆超限超载行为的执法检查力度。合理规划建设铁路货场、多式联运型物流园区集疏运通道，对在非高峰期、沿规划通道行驶的公路短驳车辆给予通行便利。

责任单位：市交通运输局、公安局、工业和信息化局、发展改革委，各县区人民政府

七、强化组织保障，确保工作有序推进

（一）加强组织领导。

市政府成立洛阳市推动多式联运发展优化调整运输结构工作领导小组，由分管交通运输工作的副市长担任组长，分管副秘书长为副组长，市交通运输局、发展改革委、财政局、工业和信息化局、商务局、公安局、自然资源和规划局、生态环境局、政数局、市场监督管理局、洛阳北郊机场有限责任公司、洛阳海关、洛阳火车站、洛阳车务段、轨道集团和各县区

人民政府主要负责同志为成员，领导小组负责统筹协调推进全市多式联运和运输结构调整工作。领导小组下设办公室，办公室设在市交通运输局，市交通运输局局长兼任办公室主任，负责领导小组日常工作。

（二）完善政策措施。

积极争取中央预算内资金、车购税资金、债券资金、省级交通发展专项资金支持，统筹利用市和县区财政资金、成品油税费改革转移资金、绿色货运配送示范工程省级奖励资金以及其他转移支付资金等，出台支持多式联运班列和航空货运、新能源配送车辆推广、多式联运标准研制以及多式联运龙头企业培育的优惠政策。研究制定激励多式联运发展和运输结构调整的配套政策措施，针对煤炭、矿石等重点货类，对“公转铁”成效显著的企业给予错峰生产配额倾斜支持，对完不成任务的企业加强督查和管控，双向激励企业提高绿色运输比例。研究制定网络货运发展支持政策，持续优化营商环境。

（三）强化要素保障。

加大综合货运枢纽、铁路专用线等项目用地支持力度，优先保障建设用地供给。为支撑多式联运发展、运输结构调整的重点建设项目开辟环评、用地等手续审批“绿色”通道，切实加快项目前期工作进度。

（四）加强统计监测。

研究完善多式联运高质量发展优化调整运输结构运行监测、统计分析制度，积极开展周期性数据统计分析工作，合理引导市场预期。相关县区人民政府要按照“一企一策”的原则对货运量在150万吨以上的大型工矿企业、物流园区等重点单位逐年设定铁路运输比例并监督考核，持续推进运输结构调整。切实加强运行分析，铁路经营企业要逐月报送辖区铁路货运量完成情况；年货运量150万吨以上大型工矿企业及物流园区要逐月报送大宗货物“公转铁”运输情况。

（五）加强实施统筹。

各单位要按照站城一体、产城融合、开放共享原则，做好枢纽发展空间预留、用地功能管控、开发时序协调，在招商引资、产业布局中统筹好项目类型与多式联运方式及其比较优势的关系，科学制定配套政策和配置公共资源，促进自然资源、环保、财税、金融、投资、贸易等政策与多式联运协同发展，推动交通物流与生产制造、流通环节资源整合，鼓励物流组织模式与业态创新，形成物流支撑产业、产业促进物流发展的良性互动格局，推动我市交通区位优势向枢纽经济优势转变。