

**《私人小客车合乘信息服务平台公司
安全运行技术规范（征求意见稿）》
编制说明**

**标准起草组
2019 年 12 月**

目录

一、工作简况	3
二、制定标准的目的、意义及必要性	11
三、标准编制原则和主要内容	13
四、主要试验（或验证）分析	19
五、预期经济效益与社会效益分析	20
六、采用国际标准和国外先进标准的程度	20
七、与现行有关法律、法规和强制性标准的关系	20
八、标准中涉及知识产权情况说明	20
九、重大分歧意见的处理经过和依据	21
十、标准性质的建议说明	21
十一、贯彻标准的要求和实施措施	21
十二、其他应予说明的事项	21

一、工作简况

（一）任务来源

本标准依照《中国交通运输协会团体标准管理办法》，以现行国家层面相关法律法规、指导意见为基本遵循，在充分调研车主、乘客、平台公司等各方意见情况下，参考相关企业的管理要求进行编制，旨在规范私人小客车合乘业务运行管理，促进共享出行行业健康发展，提高私人小客车合乘信息服务平台公司安全运行水平。

本标准技术归口单位是中国交通运输协会共享出行分会。

标准主要起草单位是北京建筑大学、国家发展和改革委员会综合运输研究所、北京运达无限科技有限公司、高德软件有限公司、杭州优行科技有限公司、福建快滴信息技术有限公司、欧拉信息服务有限公司。

（二）协作单位

标准主要起草单位北京建筑大学是北京市住房和城乡建设部共建高校，入选国家建设行业技能型紧缺人才培养培训工程、教育部“卓越工程师教育培养计划”试点高校、“北京城市规划、建设、管理的人才培养基地和科技服务基地”、“北京应对气候变化研究和人才培养基地”和“国家建筑遗产保护研究和人才培养基地”。学校学科专业特色鲜明，人才培养体系完备。学校现有 10 个学院和 1 个基础教学单位，另设有继续教育学院、国际教育学院和创新创业教育学院。现有 35

个本科专业，其中国家级特色专业 3 个：建筑学、土木工程、建筑环境与能源应用工程；北京市特色专业 7 个：建筑学、土木工程、建筑环境与设备工程、给水排水工程、工程管理、测绘工程、自动化。学校设有研究生院，学科设置以工学为主，兼有管理学、理学和艺术学。有一级学科博士学位授权点 2 个（建筑学、土木工程），服务国家特殊需求博士人才培养项目 1 个，博士后科研流动站 1 个，一级学科硕士学位授权点 14 个，有交叉学科硕士学位授权点 1 个，专业学位类别硕士学位授权点 7 个。拥有一级学科北京市重点学科 3 个（建筑学、土木工程、测绘科学与技术），一级学科北京市重点建设学科 2 个（管理科学与工程、城乡规划学）。学校是首批国家级工程实践教育中心建设高校，拥有国家级实验教学示范中心、国家级土建类人才培养模式创新试验区、国家级虚拟仿真实验教学中心、国家级校外人才培养基地等 10 个国家级本科教学工程项目。另有 4 个北京市实验教学示范中心、7 个市级校外人才培养基地、2 个市级校内创新实践基地、1 个北京高等学校市级人才培养模式创新试验区、1 个北京市“一带一路”国家人才培养基地。近五年来，学生在全国和首都高校“挑战杯”、“创青春”等科技文化活动中获得国家级奖项 14 项、省部级以上奖励 743 项。学校现有北京未来城市设计高精尖创新中心以及城市雨水系统与水环境教育部重点实验室、代表性建筑与古建筑数据库教育部工程研究中心、现代城市测绘国家测绘地理信息局重点实验室、北京市应对气候变化研究及人才培养基地等 26 个省部级重点实验室、工程研究中心和研究基地。近年来，学校教师荣获省部级以上科技成

果奖励 70 余项，其中国家技术发明奖、国家科技进步奖共 13 项，2010、2011、2012 连续三年以第一主持单位获得国家科技进步二等奖，2014 年以第一主持单位获得国家技术发明奖。近五年，新增各类科技项目 2000 余项，其中国家重大专项、国家重点研发计划项目、国家自然科学基金项目、国家社科基金项目、教育部人文社科项目、北京市自然科学基金项目、北京市科技计划项目、国际合作项目等省部级及以上科研项目 490 余项；科技服务经费连年超过 2 亿元。学校重视科技成果转化，不断提高服务社会的能力和水平，建设具有建筑行业特色的大学科技园，是中关村国家自主创新示范区股权激励改革工作首批试点的 2 所高校之一。

标准起草单位国家发展和改革委员会综合运输研究所，研究领域涵盖交通运输经济各个方面，其中包括对国家和地区交通运输领域的中长期发展战略、规划布局、产业政策、各种运输方式的综合利用等研究，主要研究内容包括：交通运输业发展战略研究，交通运输发展规划与布局研究，各种运输方式综合利用与运输结构合理化研究，交通运输技术政策研究，交通运输业体制改革和经济政策研究，能源运输研究，集装、散装、联合运输研究，城市交通研究，交通运输形势分析和信息服务，综合运输体系理论建设等。为地区、部门和跨国、跨地区企业的交通运输发展规划、管理模式、企业经营战略、项目发展方案等，提供权威决策参考；此外，在交通运输建设项目和运输方案等的评估、设计和咨询服务等方面具有丰富的经验。荣获国家和省部级奖励 15 余项。并获有国家授予的工程咨询甲级资质。

标准起草单位北京运达无限科技有限公司是滴滴出行顺风车平台的运营公司，公司经营范围包括经营电信业务；互联网信息服务；技术开发、技术咨询、技术服务、技术推广；基础软件服务；应用软件开发；设计、制作、代理、发布广告；软件开发；销售自行开发后的产品；企业管理咨询；计算机系统服务；组织文化艺术交流活动（不含营业性演出）；公共关系服务；企业策划、设计；会议服务；市场调查。滴滴顺风车于 2019 年 11 月 20 日上午 9 时起，在哈尔滨、太原、常州 3 个城市上线试运营，11 月 29 日上午 9 时起在沈阳、南通上线试运营，12 月 23 日上午 9 时起在北京、武汉、佛山、南昌和长沙上线试运营。

标准起草单位高德软件有限公司，高德是中国领先的数字地图、导航和位置服务解决方案提供商。公司于 2002 年成立，2010 年登陆美国纳斯达克全球精品市场（Nasdaq:AMAP）。高德具备国家甲级导航电子地图测绘和甲级航空摄影的“双甲”资质，其优质的电子地图数据库成为公司的核心竞争力。高德基于覆盖全国的、优质的导航电子地图数据库，通过十年多的发展，形成了三大核心业务：汽车导航、政府和企业应用、互联网及移动互联网位置服务。高德顺风车是高德地图上线的顺风车业务，坚持对用户不抽佣，对行业不打补贴战，对城市道路不添堵，在不增加道路压力的情况下，撮合共同的出行需求。高德公益顺风车平台的运营以没有任何商业化目的，基于其长期积累的自驾出行用户及出行调度能力，撮合高德平台上现有的自驾出行用户以及真实的用户出行需求，以科技手段提升运力。高德公益顺风车

运营原则的初衷是“真公益，真顺风”，坚持不以营利为目的，坚决不打补贴战，不会刺激运力额外增加；高德顺风车也坚决不会抽取用户佣金，保证乘客花多少钱，车主就能拿到多少钱。

标准起草单位杭州优行科技有限公司，是曹操出行平台的运营公司。曹操出行是中国首个获得网约车牌照的新能源汽车共享出行服务平台。秉持“低碳致尚、服务至上”的价值观，将全球的互联网、车联网、自动驾驶技术以及新能源科技，创新应用于共享出行领域，致力于为用户创造和提供一站式的健康、低碳出行生活方式。于 2019 年 9 月 19 日在杭州、成都两座城市上线顺风车。

标准起草单位福建快滴信息技术有限公司，快滴拼车是一款免费的拼车信息服务软件，主要服务的对象是私家车主。车主在软件上可免费注册，共享汽车座位。“快滴拼车”APP 提供了私家车免费共享信息，旨在提高私家车出行时闲置资源的充分利用，有效降低乘客出行成本。与现有网约车平台有很大不同：只要乘客发布起始地点和目的地、约定出发时间，便可通过网络寻找车主；乘客在发布出行信息前可标注自己认为合理的价格区间；行程结束后，乘客分担油费，车主和乘客当面完成车费的交易，无需再经过平台。

标准起草单位欧拉信息服务有限公司，欧拉出行平台定位于互联网+新能源出行服务，欧拉出行主要以新能源产品为载体，依托互联网、大数据、人工智能等领先技术，搭建多元化的出行平台，链接出行领域全价值链。

（三）主要工作过程

（1）工作思路

本标准制定过程中课题组按照以下的思路开展制定工作：

一是，收集并梳理国内外与私人小客车合乘服务相关的标准与文献资料。标准与文献资料范围主要针对国内相关法律法规、指导意见、国家标准、行业标准等，构建起标准起草所需要的较完备法律法规、政策、标准的支撑体系；

二是，多次对相关政府部门、私人小客车合乘企业、合乘用户、学术研究机构的深入走访调研，分析总结私人小客车合乘安全管理的总体目标和主要任务，结合前期有政策法规标准梳理内容，初步完成标准框架构建和有关条款起草工作；

三是，通过专家咨询、座谈研讨及补充调研等方式，对标准的内容及实用性等方面进行广泛探讨交流，逐步完善标准框架体系并细化条款修改，在充分吸收各方面意见基础上形成了标准征求意见稿。

（2）工作过程

在前期查阅大量关于私人小客车合乘资料的基础上，对合乘用户、平台公司进行充分调研的基础上，参编单位共同启动标准制定前期研究与制定准备工作。

2019年8月27日，召开标准立项会，经过专家讨论和评审，立项通过，并充分征求了现场专家对标准的评审意见；

2019年9月3日，召开第一次编写组内部会议，邀请参编单位进行讨论，对标准进行逐条分析，进行了充分修改。会后又继续和编

写组内部分成员单位进行了充分的讨论，形成新的一版标准草稿；

2019年9月26日，编写组邀请国家信息中心分享经济处处长于凤霞专家针对草稿内容进行讨论，重点讨论信息安全方面的内容，针对专家提供的建议对信息安全章节的内容进行了修改、补充完善。且会后依据标准编写规范将草稿中的语言、格式进行了调整；

2019年10月8日，采取函寄的方式，将标准草稿寄于法律专家张柱庭、陈晖进行专家意见咨询。根据专家意见，明确了私人小客车合乘的性质和车主、乘客、平台公司三方的法律边界，在此基础上草稿编写组对草稿进一步进行修改，形成新的一版草稿；

2019年10月11日，编写组邀请保险专家杨征针对私人小客车合乘过程中的保险问题进行探讨，明确了保险应由合乘平台企业提供，讨论了保险额度、险种以及是否需要依据私人小客车合乘的性质开发新的险种等问题。确定了草稿中关于保险的相关内容；

2019年10月14日，召开了第二次编写组内部会议，会议根据近期专家意见进行草稿整体修改，调整草稿整体结构，修改标准语言，并对草稿中无关条款进行删除，形成了最新一版草稿；

2019年10月17日，编写组邀请了中国交通运输协会特聘专家、保险行业专家、信息安全专家、法律专家、标准专家以及参编企业代表集中讨论了标准编制过程中须确定的几个关键问题，明确了草稿编写的颗粒度水平，并对草稿进行逐条分析，编写组根据专家意见将草稿内容进行修改；

2019年11月11日，召开了专家评审会，经过与会专家对草稿

内容的讨论，得到了与会专家的认可，且充分征求了专家的意见，并就下一步工作进行了交流；

2019 年 11 月 18 日，编写组邀请北京市标准化研究院综合中心主任闫涛与滴滴出行企业业务部、法务部等部门的相关负责人就标准题目、管理制度、合乘规则、相关术语定义等内容展开了讨论，企业相关负责人从企业的角度提出对以上内容的建议，为草稿的修改提供了思路，且与标准化专家逐条讨论相关内容是否合理，是否符合标准语言、标准格式，在征求企业代表和标准化专家的意见后，编写组再次对草稿的内容进行修改；

2019 年 11 月 26 日，召开了第三次编写组内部会议，邀请中国运输协会共享出行分会特聘专家参与讨论，专家肯定了草稿的章节逻辑顺序，对标准中参考国标内容的形式进行了修改，且建议标准中应明确车辆符合国标的基本要求。

2019 年 11 月 27 日，采取函寄的方式，征求东南大学法学教授顾大松教授意见，明确草稿中相关内容的合理性，并调整草稿内部分说法。

2019 年 12 月 15 日，再次征求顺风车企业意见，对草稿中有分歧的条款进行逐条讨论，进行合理性分析，共同商讨，最终确定有歧义条款的相关内容。

2019 年 12 月 23 日，召开顺风车团体标准专家审查会，会议邀请运输管理专家、标准专家、保险专家、法律专家对标准逐条进行讨论。删除无关条款，修改相关标准语言，进一步完善草稿内容。

二、制定标准的目的、意义及必要性

（一）目的

通过对合乘用户准入、平台安全运营、信息安全保护、安全投诉与响应、应急管理的要求，明确合乘参与者的责任义务，保障合乘用户、平台的基本权益，减少合乘过程中潜在的危险，为合乘用户的安全提供基本保障，从而促进私人小客车合乘的健康发展。

（二）意义

编制《私人小客车合乘信息服务平台公司安全运行技术规范》团体标准的意义主要体现在以下几个方面：一是可明确各方参与者所应承担的责任，保障各方权益；二是可以指导平台公司开展安全管理工作，提供一个安全的服务撮合平台，保障运营服务安全；三是为相关运输部门提供监管依据，统一平台公司的安全运营要求，做到有章可循；四是为其他国家和行业相关标准的制定提供相关参考依据。

（三）必要性

自私人小客车合乘出现以来，安全隐患便一直是困扰政府和企业共同难题。私人小客车合乘安全不仅包括合乘双方的生命财产安全，也包括网络安全、信息安全等多个方面，是一项复杂的系统工程，需要政府、企业、乘客与车主各方加强沟通、密切协作，才能保证其管理工作科学合理、落到实处。在当前安全运营形势严峻、标准缺失的

现实情况下，迫切需要组织开展《私人小客车合乘信息服务平台公司安全运行技术规范》编制工作，以督促、引导落实参与各方安全责任，推动私人小客车合乘健康发展。其必要性主要体现在以下三个方面。

一是制定标准是落实合乘过程中各方法律责任的重要依据。合乘过程中涉及三方责任：平台公司、车主与乘客，各方均为平等互助合乘的参与者，均有义务承担相应的主体责任。目前，对私人小客车合乘规制的最高层级的立法依据是交通运输部颁布的有关规章，未对私人小客车合乘有任何实质性规定。因此，统一编制相应团体标准可为落实合乘过程中各方法律责任提供重要依据。

二是制定标准是明确合乘过程中参与者权益的根本保障。由于私人小客车合乘过程不属于运输服务，平台并不承担承运人责任，乘客不具备消费者权益。保证平台在信息撮合后车主与乘客的权益，是保障车主与乘客安全的基础。因此，迫切需要以保障车主—乘客—平台企业三方权益为导向，制定科学、系统、全面的安全运营标准，以督促、引导各平台企业提高安全保障水平，并提高车主与乘客的安全意识。

三是制定标准是推动私人小客车的健康有序发展的客观要求。国内对私人小客车合乘的健康发展，为积极落实各级政府规范私人小客车合乘发展的政策要求，加快推动私人小客车的健康可持续发展，亟需从全国层面尽快编制出台相应安全管理标准。

三、标准编制原则和主要内容

（一）标准编制原则

本标准编写符合 GB/T1.1《标准化工作导则》的规定。

（二）主要技术内容

（1）范围

本标准规定了私人小客车合乘信息服务平台公司总体安全要求、用户安全准入要求、平台安全运行要求、信息安全保护要求、安全投诉与事件处置要求、应急管理要求及平台公司安全达标自律评定等内容。

本标准适用于私人小客车合乘信息服务平台公司的安全运行管理。

（2）规范性引用文件

本标准的主要内容依据了以下几方面的技术标准。标准中凡是注日期的引用文件，仅注日期的版本适用于本文件。凡是不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB/T 7258 机动车运行安全技术条件

（3）术语和定义

为了明确私人小客车合乘服务相关概念，使标准具有规范性、可读性和可理解性，在术语和定义中对私人小客车合乘、合乘信息服务平台、合乘信息服务平台公司、合乘车主、合乘乘客、合乘用户等名

词进行定义。依据《国务院办公厅关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》私人小客车合乘的定义，私人小客车合乘是由合乘车主事先发布出行信息，出行线路相同、相近的人选择乘坐合乘车主的小客车，分摊出行成本或免费互助的共享出行方式；合乘信息服务平台是依托互联网信息技术，为具有私人小客车合乘出行需求的人员提供信息撮合及相关配套服务，供其独立开展私人小客车合乘行为的信息服务平台；合乘信息服务平台公司是依法取得《营业执照》《增值电信业务经营许可证》，依托平台提供私人小客车合乘信息服务的公司；合乘车主是在平台发布合乘信息，且通过平台与乘客达成合乘协议，提供车辆的闲置座位并驾驶合乘车辆的个人；在平台发布合乘信息，选择车主，且通过平台与车主达成合乘协议，乘坐车主驾驶的小客车的个人定义为合乘乘客；车主和乘客统称合乘用户。

（4）总体安全要求

4.1.1 平台公司应当遵守国家法律，履行消费者权益保护、网络安全与个人信息保护、网络交易管理要求等义务。

4.1.2 平台公司提供合乘信息撮合服务，应遵守公正、公平、公开的原则，制定合乘用户注册信息审核、合乘用户评价、交易服务与管理、客户投诉处理等规则。

4.1.3 平台公司应为合乘用户提供安全、可靠的服务。

4.2.1 平台公司应依法设立安全管理机构，机构成员应当包括平台公司主要负责人及安全管理、产品技术等业务主要负责人，并配备专职的安全管理人员。

4.2.2 安全管理机构职责至少应包括：决策中长期安全规划和投入、研究解决重大安全问题、部署重点安全工作及督导落地执行情况。

4.2.3 平台公司主要负责人和安全管理人員应具备与经营活动相适应的安全运行知识和管理能力，并取得培训合格证明。

4.3.1 平台公司应建立健全安全管理工作制度，规范安全运行管理相关工作

4.3.2 平台公司应依据法律法规、标准规范以及实际运行情况，至少每年开展一次制度适宜性、有效性、充分性的评审工作，并根据评审情况及时修订安全管理制度。

4.3.3 平台公司应及时开展安全管理制度的宣传和培训工作。

4.3.4 平台公司应保留安全管理制度执行及评审的记录，保存时间不少于 36 个月。

（5）用户注册与退出

5.1.1 参考各城市出台的私人小客车合乘指导意见对车主的要求，平台公司应要求车主实名注册，且符合相关条件。

5.1.2 依据 GB 7258《机动车运行安全技术条件》对车辆的要求，并参考各城市出台的私人小客车合乘指导意见对车辆的要求。平台公司应要求注册车辆符合相关条件。

5.1.3 参考各城市出台的私人小客车合乘指导意见对车主注册的要求。平台公司应要求车主注册时进行相关操作。

5.2.1 平台公司应要求乘客实名注册，且为年满 18 周岁的完全民事行为能力人。

5.2.2 平台公司应要求乘客注册时提供手机号码及身份证号码，并进行人脸识别校对及验证。

5.3.1 平台公司应通过合法可行的方式，审核用户注册信息的真实性。

5.3.2 平台公司无合法可行方式对用户注册信息进行实质审核时，应充分告知用户相关要求，并要求用户承诺提交的注册信息真实、有效、完整。

5.3.3 平台公司应该建立车主、车辆、乘客的电子或纸质档案，有效期保存 36 个月。

5.4.1 平台公司如发现用户存在违法行为或不符合用户注册条件时，应及时注销其注册信息、停止为其提供信息服务。

5.4.2 平台公司应建立用户评价体系，根据评价、投诉等信息进行综合评估，对评估结果较差的用户，平台公司应停止为其提供信息服务。

（6）平台安全运行

6.1 依据《国务院办公厅关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》对规范私人小客车合乘的要求；各城市出台的私人小客车合乘指导意见对合乘服务的要求、出行次数的限制；各平台企业对信息撮合服务的要求。平台公司应按照相关规则开展信息撮合服务。

6.2.1 参考《网络预约出租汽车运营服务规范》4.5.2 客户端应用程序应具备的功能；各企业运营方案对产品功能的解释，要求平台公司应当建立健全安全产品保护能力，具备相关安全功能。

6.2.2 平台公司应要求车主在行车过程中全程开启 APP，以便合乘平台获取用户信息，进行行程中风险干预，对未开启 APP 的车主进行教育及管控。

6.3.1 平台公司宜采用手机或其他科技手段对超速、疲劳、急加速、急减速、急转弯等危险驾驶行为进行监测，通过大数据分析对驾驶风险进行评估。

6.3.2 平台公司应要求车主遵守交通法规，在行驶过程中应当礼让行人，不应有危险驾驶、闯红灯、使用应急车道等不良违法行为。

6.3.3 平台公司应要求乘客不应有影响车主正常驾驶的行为。

6.3.4 平台公司对违反条 6.3.2 的车主和违反条 6.3.3 的乘客，应加强教育与管控；情节严重的应停止为其提供信息服务。

6.4.1 平台公司应开展有关法律法规、平台安全规则、安全工具、交通安全等方面的教育工作。

6.4.2 平台公司应设置安全教育栏目，介绍安全相关知识，供用户自主学习；结合典型安全案例，为用户推送安全专题学习内容。

6.5 平台公司应向用户提供保险保障，并对用户进行告知。

（7）信息安全保护

7.1.1 平台公司应建立健全信息安全管理制度和规范，对用户提供的信息采取有效的保密和保护措施。

7.1.2 平台公司应采取防范计算机病毒和网络攻击、网络侵入等危害网络安全行为的技术措施，保障系统免受干扰、破坏或者未经授权的访问，防止平台数据泄露或者被窃取、篡改。

7.1.3 平台公司应采取相应的技术手段，妥善保存运行过程中积累的用户信息，并采取有效措施确保上述资料的机密性、完整性、可用性。

7.1.4 平台公司应当记录、保存用户在平台上的发布信息、交易信息，并确保信息的机密性、可用性。发布信息、交易信息的保存时间自交易完成之日起不少于 36 个月；

7.1.5 平台公司应依法配合主管部门开展的相关工作。

7.1.6 平台公司应建立信息安全事件应急预案和机制。在突发事件发生后，应及时上报主管部门、记录事件信息、评估事件影响并告知受影响的用户。

7.2.1 平台公司应依法制定并公布用户隐私保护协议。未经用户许可不得公开、编辑和透露用户信息给第三方。

7.2.2 平台公司应允许用户对个人信息进行访问、更正、删除，包括纠正不准确和不完整的信息。在停止提供交易服务后，应允许用户注销账户；在用户注销账户后，平台应对用户个人信息进行删除或匿名化处理。

（8）安全投诉与事件处置

8.1.1 平台公司应设置客服专线，配备相应人员及操作系统，针对涉及用户人身安全类问题建立快速响应通道，自觉接受社会监督。

8.1.2 根据企业调研，平台公司对涉及公共安全的投诉分一般公共安全事件与重大安全事件进行处理。

8.2.1 按照企业反馈，平台公司对核实发生的交通事故分轻微交

通事故与重大以上交通事故进行处理。

8.2.2 按照企业反馈，平台公司对核实发生的公共安全事件分一般公共安全事件与重大安全事件进行处理。

8.3 平台公司应成立调证对接工作组，建立安全事件调证流程，提供7×24小时调证对接服务，在收到国家有关机关的法定调证手续后，依法配合完成调证工作。

（9）应急管理

9.1 平台公司主要负责人负责组织编制和实施应急预案，各分管负责人应按照职责分工落实应急预案规定的职责。

9.2 平台公司应每年至少组织一次综合应急预案演练或专项应急预案演练，每半年至少组织一次现场处置方案演练，并形成应急预案演练自评报告，分析存在的问题，并对应急预案提出修订意见。

（10）安全运行达标评审指标

平台公司应按安全生产管理制度建设与实践达标、安全机构设置与人员配备达标、用户安全准入规则设定与执行达标、合乘规则设定与执行达标、产品安全功能设计达标、运行规范性达标、安全教育工作达标、保险保障达标、信息安全保护达标、隐私保护情况达标、安全投诉与处置达标、应急管理工作达标、安全事件协助调证工作达标等内容开展安全运行达标审查。

四、主要试验（或验证）分析

无

五、预期经济效益与社会效益分析

本标准按照私人小客车合乘安全运行事前、事中、事后的原则，对合乘中涉及的每个环节提出相关安全要求，为合乘提供安全保障。为各平台企业提供统一的安全要求，规范私人小客车合乘业务运行管理，提高私人小客车合乘信息服务平台公司安全运行水平，促进共享出行行业健康发展。

六、采用国际标准和国外先进标准的程度

本标准是对我国私人小客车合乘信息服务平台安全运行提出相关要求的标准，在起草过程中没有采用国际相关标准。

七、与现行有关法律、法规和强制性标准的关系

本标准与我国现行有关法律、法规和强制性国家标准不矛盾。

本标准是以现行国家层面相关法律法规、指导意见为基本遵循，编制过程中，充分考虑国内外现有相关标准的统一和协调，以地方层面相关规章制度为重要依据，综合考虑私人小客车合乘服务特点而制定的。

八、标准中涉及知识产权情况说明

本标准中未涉及知识产权问题。

九、重大分歧意见的处理经过和依据

标准的编制过程中没有遇到重大的分歧意见。

十、标准性质的建议说明

本标准建议作为推荐性标准发布实施。

十一、贯彻标准的要求和采取措施

本标准为首次针对私人小客车合乘信息服务平台公司的安全运行技术规范指定的团体标准，并且为推荐性标准。标准正式发布后建议国内各个私人小客车合乘信息服务平台公司采用该团体标准规范其私人小客车合乘业务的发展。

本标准是在国标与政府关于私人小客车合乘指导意见的规定下对私人小客车合乘信息服务平台公司进一步进行统一要求，保障合乘出行的安全，共同推进私人小客车合乘的健康发展。因此，各企业在遵循该团体标准过程中出现问题以及有好的改进建议均可进行反馈，我们将进一步完善本标准。

十二、其他应予说明的事项

无

