

河南省治理货运车辆超限超载工作联席会议办公室文件

豫治超〔2016〕3号

关于转发《交通运输部、工业和信息化部、公安部、工商总局、质检总局关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》和印发杨传堂部长张雷明副秘书长等领导在全国及全省治理货车非法改装和超限超载工作电视电话会议上讲话的通知

各省辖市、省直管县（市）治超办，交通运输局（委）：

7月12日，交通运输部、工业和信息化部、公安部、工商总局、质检总局联合下发了《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》（交公路发〔2016〕124号），为进一步贯彻落实文件精神，8月18日五部局联合召开了全国治理货车非

法改装和超限超载工作电视电话会议，会后省交通运输厅、省工业和信息化委、省公安厅、省工商局、省质监局又随即召开了全省治理货车非法改装和超限超载工作电视电话会议。现将五部局文件和杨传堂部长、张雷明副秘书长等领导在会议上的讲话转（印）发给你们，请结合实际，认真学习并贯彻执行。

- 附件：1. 《交通运输部、工业和信息化部、公安部、工商总局、质检总局关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》（交公路发〔2016〕124号）
2. 交通运输部部长杨传堂在全国治理货车非法改装和超限超载工作电视电话会议上的讲话
3. 交通运输部公路局局长吴德金解读《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》
4. 工业和信息化部副部长辛国斌在全国治理货车非法改装和超限超载工作电视电话会议上的讲话
5. 公安部交通管理局局长刘钊在全国治理货车非法改装和超限超载工作电视电话会议上的讲话
6. 工商总局企业监督管理局副局长洪丹在全国治理货车非法改装和超限超载工作电视电话会议上的讲话
7. 质检总局总工程师韩毅在全国治理货车非法改装和超限超载工作电视电话会议上的讲话
8. 河南省人民政府副秘书长张雷明在全省治理货车非

法改装和超限超载工作电视电话会议上的讲话

9. 山西省人民政府副省长罗清宇在全国治理货车非法

改装和超限超载工作电视电话会议上的发言

10. 湖南省人民政府副秘书长陈仲伯在全国治理货车

非法改装和超限超载工作电视电话会议上的发言

11. 四川省人民政府副省长杨兴平在全国治理货车非

法改装和超限超载工作电视电话会议上的发言

(相关附件请各单位及时下载,电子邮箱: hnjtzc@126.com,

密码: jtzcl23)。



抄送：各省辖市、省直管县(市)人民政府，省、各省辖市、省直管县(市)工业和信息化委(局)、公安局、工商局、质监局及有关治超成员单位。

河南省治理货运车辆超限超载工作联席会议办公室

2016年8月24日印发

**交 通 运 输 部
工 业 和 信 息 化 部
公 安 部 文 件
工 商 总 局
质 检 总 局**

交公路发〔2016〕124号

**交通运输部 工业和信息化部 公安部
工商总局 质检总局关于进一步做好货车
非法改装和超限超载治理工作的意见**

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅(局、委)、工业和信息化部主管部门、公安厅(局)、工商行政管理局、质量技术监督局:

2004年以来,各地、各有关部门全面贯彻落实国家有关法律

法规和国务院决策部署,深入推进车辆超限超载治理工作,取得积极成效。但近期在局部地区,货车超限超载现象还较为突出,造成安全隐患,导致一些重大事故发生;特别是重型货车非法改装未能有效遏止,严重干扰道路运输市场秩序。为进一步加强货车非法改装和超限超载治理工作,切实保护广大人民群众生命财产安全,提高车辆装备技术水平,促进我国经济社会持续健康发展,根据国家有关法律法规和国务院关于加强治理货车超限超载工作的有关要求,提出如下意见:

一、总体要求

深入贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中全会精神,认真落实国务院决策部署,牢固树立“以人为本、安全发展”理念,坚持“依法严管、标本兼治、立足源头、长效治理”原则,健全完善“全国统一领导、地方政府负责、部门指导协调、各方联合行动”工作机制,严格落实地方政府主体责任,综合运用法律、行政、经济、技术等手段,加强对货车生产、改装、销售和道路货物运输的全过程监管,通过深入持续的综合治理,基本杜绝货车非法改装现象,基本消除高速公路和省干线公路超限超载,农村公路超限超载得到有效遏制,公路网整体安全保障水平进一步提升,初步建立法规完备、权责清晰、运行顺畅、执行有力、科学长效的治超工作体系。

二、加强车辆生产和改装监管

(一)组织开展货车生产改装、销售企业及产品集中清理。

对货车生产和改装企业不执行国家安全技术标准或者不严格进行机动车成品质量检验、致使质量不合格机动车出厂销售的,以及未获强制性产品认证出厂、销售、货证不符的,由工业和信息化部门暂停或者撤销所许可的《车辆生产企业及产品公告》,质检部门严格按照《中华人民共和国产品质量法》和《中华人民共和国认证认可条例》的规定予以处罚。对擅自生产、销售未经国家机动车产品主管部门许可生产的机动车型的,生产、销售拼装的机动车或者生产、销售擅自改装的机动车的,依法严肃处理。构成犯罪的,依法追究刑事责任。(工业和信息化部、质检、工商部门按照职责分工负责)

(二)健全完善车辆生产监管制度。工业和信息化部门、质检部门应当按照职责完善机动车生产企业及产品许可管理制度和机动车强制性产品认证制度,建立机动车型参数共享机制,督促车辆生产企业落实危险化学品运输罐式车辆出厂检验制度。建立货车整车生产企业厢式车、自卸车等车型委托改装相关制度,规范委托改装业务。完善合格证发放管理制度,对违规生产、销售底盘或买卖合格证的,撤销或暂停产品许可,暂停企业申报新产品或相关产品合格证信息上传。建立货车产品一致性评价与信息反馈机制,

加强待售货车检测。建立健全车辆违规生产责任追究制度。加强强制性产品认证的监督管理,严厉打击无证出厂及货证不符行为,暂停或撤销违规车辆的强制性产品认证证书。(工业和信息化部、质检部门按照职责分工负责)

(三)加强汽车维修市场监管。落实《关于促进汽车维修业转型升级提升服务质量的指导意见》(交运发〔2014〕186号)要求,依法查处非法经营、无证经营、超范围经营、违法拼装改装和承修报废车等违法行为。机动车维修企业从事货车非法改装的,由道路运输管理机构会同有关部门依法查处。(交通运输部门牵头负责)

(四)加强货车登记和检验。各地公安交通管理部门严格执行《机动车运行安全技术条件》(GB7258)等标准规定,严把注册登记关,对不符合国家安全技术标准、与《车辆生产企业及产品公告》不一致的车辆,不得予以注册登记。机动车安全技术检验机构严格执行《机动车安全技术检验项目和方法》(GB21861)等标准,对检验不合格的车辆,不得出具检验合格报告。对于检验机构不按照机动车国家安全技术标准进行检验,未经检验即出具检验报告等出具虚假检验结果的,由公安交通管理部门依法予以处罚。质量技术监督部门在其职责范围内应加强对检验机构的监督管理工作,并对发现的问题依法进行处理。(公安、质检部门按照职责分

工负责)

(五)加强营运车辆准入管理和综合性能检测。各地道路运输管理机构严格执行《道路运输车辆技术管理规定》，严把营运车辆技术关，对不符合相关标准规定的车辆，不得允许进入道路运输市场。加强在用货车营运资质清理，规范普通货物、大件货物和危险货物营运资质分类许可。禁止大件运输专用车辆从事普通货物运输。建立货车使用环节信息采集、分析与处理机制，为改进车辆设计、提高产品质量及缺陷召回提供信息依据。(交通运输部门负责)

(六)加强道路查纠。加强对货车的检查，发现非法改装的，由公安交通管理部门责令恢复原状并依法处罚。能够当场恢复的，当场监督整改到位；不能当场整改的，依法处罚后，录入公安交通管理综合应用平台，在办理申领检验合格标志业务时重点审核，同时通报道路运输管理机构，责令货运企业改正并依法处罚，作为运输企业诚信考核的依据。对拼装或者已经达到报废标准的货车上道路行驶的，由公安交通管理部门依法收缴，强制报废。各地公路超限检测站应配备相应的设备和工具，方便当场整改。(公安、交通运输部门按照职责分工负责)

三、加强货物装载源头和路面执法监督

(七)加强重点货运源头监管。各地道路运输管理机构会同相

关部门,加强矿山、水泥厂、港口、物流园区等货物集散地排查,确定重点货运源头单位,报地方政府批准后向社会公布;引导货运源头单位安装使用称重设备,采取执法人员驻点、巡查、视频监控等方式,加强重点货运源头单位货物装载工作的监管,从源头杜绝超限超载车辆上路行驶。清理取缔公路沿线的非法煤场、砂石料场及其他货物分装站场,杜绝货车中途加载。(交通运输部门牵头负责)

(八)完善道路监控网络。各地交通运输部门结合公路网发展变化等情况,调整优化国省干线公路超限检测站点布局,指导完善农村公路限宽限高保护设施;探索在未设置超限检测站点且绕行货车较多的节点位置,安装技术监测设备,研判超限超载多发高发的点段,开展针对性查纠,加强非现场监管。实行高速公路入口检测管理,禁止超限超载车辆进入高速公路行驶。质检部门应当加强公路计量设备检定。(交通运输、公安、质检部门按照职责分工负责)

(九)统一执法标准,加强道路联合执法。严格按照《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》(GB1589)规定的最大允许总质量限值,统一车辆限载标准。取消车货总重超过55吨、平均轴载超过10吨和载货超过车辆出厂标记载质量的超限超载认定标准。各地交通运输部门应当会同公安部门健全完善道路联

合执法协作机制,以超限检测站点为依托,开展联合执法,并推动联合执法常态化。其中,公安交通管理部门负责指挥引导车辆到超限检测站接受检测,公路管理机构负责称重。对经检测确认超限超载的车辆,由公路管理机构监督消除违法行为;公安交通管理部门依据公路管理机构开具的称重和卸载单,依法进行处罚、记分后放行。对堵塞交通、强行冲卡、暴力抗法、破坏相关设施设备等违法行为,由公安机关依法及时处理;构成犯罪的,依法追究刑事责任。(交通运输、公安部门按照职责分工负责)

(十)严格实施“一超四罚”。建立健全车辆注册登记、市场准入和路面执法等相关信息的共享机制。各地公安交通管理部门和公路管理机构在执法中发现超限超载车辆,除依法责令卸载并处罚外,应将有关信息抄送道路运输管理机构,由道路运输管理机构按照《公路安全保护条例》的规定,对1年内违法超限运输超过3次的货运车辆和货运车辆驾驶人、1年内违法超限运输的货运车辆超过本单位货运车辆总数10%的运输企业实施处罚,并按照《道路运输条例》的规定,对货运场所经营者实施处罚。对因超限超载发生事故,致人伤亡或者造成公路桥梁垮塌等公私财产遭受重大损失,构成犯罪的,移送司法机关,依法追究刑事责任。(交通运输、公安部门按照职责分工负责)

四、健全完善道路运输市场发展机制

(十一)强化货运企业安全生产主体责任。货运企业应当按照《中华人民共和国安全生产法》《道路运输条例》等法律法规的要求,全面落实安全生产主体责任,建立健全内部安全管理制度,做到守法经营、合法运输。加强货车安全管理,定期进行车辆维护、保养和检测,及时消除安全隐患,杜绝非法改装、安全技术条件达不到要求的货车投入运营。严格从业人员聘用审核把关和日常管理考核,定期组织从业人员教育培训,增强安全意识,提高应急处置能力。加大安全生产经费投入和隐患排查整治力度,有效提升运输企业安全生产风险防控能力。各地道路运输管理机构应当加强监督检查,督促货运企业落实安全生产主体责任。(交通运输部门负责)

(十二)鼓励货运企业集约化经营。各地交通运输主管部门应当会同有关部门,加快推广甩挂运输、无车承运人、物流企业联盟等运输组织方式,促进货运企业规模化经营、网络化发展,提升产业发展水平。充分发挥行业协会作用,加强道路货物运输成本价格信息监测和发布,引导运输价格合理形成、运力合理配置和利用,维护道路运输市场竞争秩序。(交通运输部门牵头负责)

(十三)鼓励先进货运车型发展。各地交通运输主管部门应当会同工业和信息化、公安等部门积极推广使用安全高效、技术先

进、绿色环保的货车。鼓励厢式化、轻量化货运车型发展。加强标准化车型推广使用的政策引导,重点加大车辆运输车、液体危险货物运输罐车等标准化车型的推进力度。加大对老旧重型货车报废更新的支持力度,鼓励老旧重型货车提前退出运输市场。按照《国务院关于加强道路交通安全工作的意见》(国发〔2012〕30号)的要求,严格落实重型载货汽车和半挂牵引车安装防抱死制动装置和具有行驶记录功能的卫星定位装置等要求和制度,探索对三轴及三轴以上货车和货运列车安装限载装置,2019年底前全面实行实时动态监管。(交通运输、工业和信息化、公安部门按照职责分工负责)

(十四)加强道路运输行业诚信体系建设。各地交通运输主管部门应当会同有关部门加快推进运输企业、从业人员、营运车辆的数据库建设,加强数据交换与共享;大力推进道路运输企业信用体系建设,对超限超载行为建立信用记录,将运输企业相关信息,通过国家企业信用信息公示系统进行公示,纳入国家统一的信用信息交换平台和“信用中国”网站,实现有机对接和信息共享,对严重违法超限超载运输当事人实施联合惩戒。探索实行超限超载车辆保险费率上浮制度。(交通运输部门牵头负责)

(十五)清理和规范涉企收费。按照中央和省级人民政府的统一部署,落实降低实体经济企业成本的精神,全面清理涉及道路运

输企业和驾驶人的各类收费项目,坚决杜绝乱收费、乱摊派、乱罚款行为。(交通运输部门牵头负责)

五、健全完善治超工作机制

(十六)健全完善地方治超工作领导小组机制。各省(区、市)要按照国务院对超限超载治理工作的有关要求,健全完善由省级人民政府有关负责人牵头,交通运输、公安、工业和信息化、工商、质检等部门参加的本地区治超工作领导小组和日常工作机构,明确工作职责,强化政府治超主体责任,切实组织实施好本地区治超管理工作。(交通运输部门牵头负责)

(十七)保障治超执法经费。积极协调财政部门,按照预算管理相关法律法规,进一步规范健全交通运输、公安交通管理部门的执法经费保障机制。严禁将罚没收入同部门经费保障挂钩。(交通运输、公安部门牵头负责)

(十八)加强治超责任倒查与追究。各地交通运输主管部门应当会同工业和信息化、公安、工商、质检等部门,在省级人民政府的领导下,建立健全治超工作责任倒查与追究制度,加强治超工作检查和考核。发现非法改装和超限超载的车辆,或者因车辆非法改装和超限超载引发事故的,应认真排查车辆生产、改装、注册登记、市场准入、检验检测、货物装载、路面检测执法等全链条中各个环节的失职、渎职行为,依法追究相关单位和人员

的责任。（交通运输、工业和信息化部、公安、工商、质检部门按照
职责分工负责）



2016年7月12日

（此件公开发布）

交通运输部办公厅

2016年8月1日印发



附件 2

交通运输部部长杨传堂在全国治理货车非法改装和超限超载工作电视电话会议上的讲话

(2016 年 8 月 18 日)

同志们：

这次会议的主要任务是：总结过去一段时期的治超工作，分析形势，明确下一阶段治超工作思路和任务。刚才，工信部、公安部、工商总局、质检总局的领导同志分别就治超工作提出了明确要求，各地各单位要抓好贯彻落实。下面，我讲三点意见。

一、充分肯定治超工作取得的显著成效

按照国务院统一部署，从 2004 年 6 月起国家九部委在全国组织开展了车辆超限超载集中治理。经过三年集中治理、三年构建长效机制，“十二五”转入长效治理阶段，经过各地区、各部门长期不懈的努力，公路联合治超机制逐步健全，源头治超工作有效推进，科技治超效能日益凸显，依法治超水平显著提升，治超工作责任不断夯实，干线公路平均超限超载率由集中治超前的 80%以上下降到 5%左右，货运车辆道路交通事故数量明显下降，干线公路路况水平近五年提升 1.88%，通行效率明显提升，

路网平均使用寿命延长 0.5 年，治超工作在保护公路建设成果、提升行业治理水平、服务经济社会发展等方面作出了积极而重要的历史贡献。

这些成效的取得，得益于党中央、国务院的高度重视，得益于各地区、各部门的密切协作，也得益于广大运输从业者和人民群众的理解和支持。尤其是广大一线执法人员坚持严格执法、敢于动真碰硬，为公路治超付出了辛勤的汗水，有的甚至付出了鲜血和生命。在此，我代表全国治超工作领导小组，向各级党委、政府和各相关部门表示衷心的感谢！向奋战在一线的广大治超工作者表示亲切的慰问！

二、准确把握新形势下治超工作的总体要求

在看到成绩的同时，必须清醒地认识到，治超既是一场攻坚战，也是一场持久战。新形势下，打赢治超这场硬仗，既具备有利条件，也面临困难压力。

从有利条件看，主要体现为四个方面：一是党中央、国务院高度重视治超工作，马凯副总理作出重要指示批示，给予大力支持；国家五部委联合印发意见，全国治超工作领导小组及其工作规则进一步调整完善，组织保障更加有力。二是《超限运输车辆行驶公路管理规定》修订完善，治超标准实现统一，“三基三化”建设稳步推进，治超保障更加坚实。三是全国超限检测站点网络

更加完善，工作机制日趋健全，科技手段更加先进，工作基础更加扎实。四是治超工作在保护公共基础设施、确保公众安全便捷出行等方面的成效逐步显现，越来越得到广大人民群众的理解和支持，治超工作群众基础更加牢固。

从困难压力看，主要有四个方面：一是地方政府的主体责任落实不到位。一些地方政府对治超工作重视程度有所下降，源头监管的措施落实不到位，执法手段单一，治超威慑力不足，难以从根本上消除非法改装和超限超载的利益驱动。二是部门监管责任落实不到位。部门间权责分散，协作机制不完善，车辆非法生产、改装的监管职责不明确，监管责任尚未完全落实。三是超限超载行为出现新苗头。大量违法超限超载车辆为躲避检查，由高速公路转向普通国省干线乃至农村公路行驶，在检查站点，强行闯卡、威胁执法人员等现象时有发生。四是货物运输与车辆生产改装市场发展还不规范。部分货运经营者通过利用违法违规生产、改装车辆，在市场中获取竞争优势，部分车辆生产、改装和销售企业为获取利益迎合了购车者的不法需求，违法违规生产、改装、销售货运车辆，形成恶性循环。

新时期治超工作的总体要求是：牢固树立“以人为本、安全发展”理念，坚持“依法严管、标本兼治、立足源头、长效治理”原则，健全完善“全国统一领导、地方政府负责、部门指导协调、

各方联合行动”工作机制，通过深入持续的综合治理，基本杜绝货车非法改装，基本消除高速公路和国省干线公路超限超载，有效遏制农村公路超限超载，初步建立法规完备、权责清晰、运行顺畅、执行有力、科学长效的治超工作体系。

实现这一要求，关键是要健全治超工作的长效机制，推进行业治理体系和治理能力现代化，重点在四个方面要实现突破：

一是要在形成治超合力上实现突破。治超能否取得成效，关键看政府的主体责任和部门的监管责任是否落到实处。各地要按照国务院有关要求，建立健全治超工作领导小组和日常工作机构，切实将治超工作由部门行为上升为政府行为，由“单独作战”转变为“联合作战”，形成政府有效协调、部门责任明确、各方通力协作的联合治超工作机制。

二是要在统一治超标准上实现突破。这次治超的一个重大突破，就是统一了车辆超限超载认定标准，将六轴及以上车辆最大总重由 55 吨统一调整为 49 吨，实现了车辆管理与生产标准相统一，交通运输部门与公安部门执法标准相统一。这既是这次治超的亮点，也是难点。在统一标准的过程中，可能会遇到相关利益方的压力和阻力，不排除有人打着“治超增加物流成本、影响经济发展”的旗号混淆视听。我们从事治超工作的部门首先要转变这个观念，物流业发展绝不能建立在一个扭曲的市场秩序上，以

恶性竞争和非法收益来支撑经济发展。要学会算总账，不能让违法者获利，让守法者受损失，让我们辛辛苦苦建好的公路毁于一旦。我们要坚定不移地推进这项工作，做好过渡衔接各项准备，确保平稳有序实施。

三是要在坚持长效治理上实现突破。治超工作具有长期性、跨部门、多领域等特点，仅靠一两次运动式严打难以根治，必须坚持长效治理，综合运用法律、行政、经济、技术等手段，对货车生产、改装、销售和道路货物运输实施常态化、全过程依法监管，持续深入开展综合治理。要加强治超责任倒查与追究，紧紧扭住“督促地方政府切实履行治理主体责任”这个中心环节，以“严格考核问责”为抓手，推动将考核结果纳入省级政府对地方政府考核体系，建立健全长效工作机制。

四是要在加强源头监管上实现突破。车辆超限超载的利益链条很长，但关键是要管好源头。管住了源头，就管住了根本、管住了增量。这次治超从车、货两个核心要素的源头入手，进一步优化了制度设计。要着力完善车辆生产和改装监管制度，管好“车”的源头；要着力强化对重点货运源头单位的监管，管好“货”的源头，努力将超限超载行为消灭在萌芽状态。

三、全力做好下一阶段治超重点工作

《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意

见》对下一阶段的治超工作进行了全面部署，各单位要抓好落实。这里我再强调6项重点工作。

一是加强源头治超。将治超重心从事中、事后向事前转移，从源头遏制非法超限超载行为。着力加强车辆生产和改装监管，开展货车生产改装、销售企业及产品集中清理，依法查处汽车维修企业违法拼装改装和承修报废车等违法行为，重点加强货车注册登记和市场准入管理。着力完善货物装载源头监管，杜绝超限超载车辆出站场上路行驶，推广高速公路入口检测阻截制度，优化调整国省干线超限检测站点布局，完善农村公路限宽限高保护设施。

二是加强依法治超。运用法治思维和法治方式推动治超工作。完善法规制度，研究修订《道路交通安全法》及其实施条例，加大对超限超载行为的行政处罚力度，继续推动严重超限超载违法行为入刑。统一执法标准，严格执行国家强制标准，统一车辆超限超载标准。实施“一超四罚”，加快实施治超信息系统平台对接，一经发现超限超载车辆，各有关部门依情形分别对货运车辆、车辆驾驶人、运输企业、货运场所经营者予以处罚。

三是推进信用治超。以守信激励和失信约束为奖惩机制，提高行业的诚信意识和信用水平。加强行业诚信体系建设，加快推进道路运输企业、从业人员、营运车辆的数据库建设，加强数

据交换与共享。完善失信联合惩戒机制，建立超限超载行为信用记录，纳入国家统一的信用信息交换平台和“信用中国”网站，对严重违法超限超载运输当事人实施联合惩戒。探索实行超限超载车辆保险费率上浮制度。

四是强化联合治超。要加强部门联合。各地要结合全国治超工作领导小组的调整，建立健全由政府领导牵头，交通运输、工业和信息化、公安、工商、质检等部门组成的治超工作领导小组和日常工作机构，制定实施方案，进一步完善联合治超工作机制，形成部门间联勤联动。要加强区域联合，打破地域界限，形成区域间联防联治。

五是开展专项治理。下一步，将在全国范围内重点开展“三个专项行动”。开展为期一年的整治货车非法改装专项行动，通过加强车辆生产、销售、改装、登记检验、使用等环节监管，严厉打击货车非法改装行为，推动形成健康合法的市场秩序。开展为期一年的整治公路货车违法超限超载行为专项行动，全面推进路警联合执法，按照调整后的超限超标认定标准，对违法超限超载车辆实行处罚、记分，严厉打击超限超载车辆上路行驶违法行为。开展为期两年的车辆运输车治理专项行动，将分两个阶段进行：第一阶段，督促企业将严重违规的“双排车”限期整改为“单排车”，自2016年9月21日起，全面禁止“双排车”通行；第

二阶段，督促企业将“单排车”改装为 GB1589 要求的标准化车型，2018 年 7 月 1 日起，全面禁止不合规车辆运输车通行。乘用车制造企业、汽车整车物流企业要按照治理工作部署，及时调整运输计划、加快车辆更新改造、规范装载和运输行为，积极配合和支持治理工作的开展。

六是实行保障措施。要加强检查督导，各地要制定治超工作实施方案，积极稳妥组织治超工作。各级治超工作领导小组要定期开展督导检查，对治超工作不力、问题突出的地区和单位通报批评，责令限期整改。要加强风险防控，各地要畅通治超举报投诉渠道，并制订完善风险管控预案，对可能发生的突发性、群体性事件提前研判，有效化解应对。要加强舆论引导，重点解读统一超限超载认定标准的目的、意义，曝光严重超载和损害群众利益的典型案例，营造出全社会关注治超、支持治超、参与治超的良好氛围。

同志们，新时期的治超工作任务更加艰巨，责任使命重大。我们要认真落实好党中央、国务院的决策部署，上下齐心，通力协作，战略上打好持久战，战术上打好歼灭战，以更加坚定的信心，更加有力的措施，更加扎实的工作，不断巩固和扩大治超战果，夺取治超工作新的胜利！

附件 3

交通运输部公路局局长吴德金解读 《关于进一步做好货车非法改装和超限超载 治理工作的意见》

(2016 年 8 月 22 日)

货车超限超载不仅严重破坏公路基础设施,给公路和桥梁带来严重危害,降低公路使用寿命,而且威胁交通安全,极易引发交通事故。为进一步做好货车违法超限超载治理工作,更好地保护广大人民群众生命财产安全,近日,交通运输部、工业和信息化部、公安部、工商总局、质检总局联合发布了《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》(简称《意见》),提出了四个方面十八条的具体措施,并决定开展了三个专项行动。为什么要出台进一步加强货车非法改装和超限超载治理的相关政策?新的治超措施和手段有哪些?有何措施确保《意见》执行效果?为了让广大社会公众更加全面了解这项政策,全国治超工作领导小组成员、交通运输部公路局吴德金局长对《意见》进行了深入解读。

一、治理违法超限超载的必要性

违法超限超载被称为公路第一杀手,不仅严重破坏公路和桥梁设施,容易引发道路交通事故,危害人民群众的生命财产

安全，而且严重扰乱运输市场秩序，造成我国汽车工业畸形发展，依法进一步加强违法超限超载治理刻不容缓。一是极易诱发交通事故。超限超载车辆长期处于超负荷运转状态，车辆制动、操作等安全性能较低，极易发生爆胎、刹车失灵、钢板弹簧折断、半轴断裂等险情，给交通安全带来严重隐患。据统计，载重货车道路交通事故中有80%以上是由于超限超载运输引起。二是大幅缩短公路使用寿命。超限超载车辆的荷载一般远超公路和桥梁的设计承受荷载，其频繁行驶公路，造成路面损坏、桥梁断裂，大幅缩短公路正常使用年限，致使提前大中修。据测算，如果行驶公路的车辆超限超载50%左右，公路正常使用寿命将缩短约80%，以一般等级沥青路面的设计使用年限12年到15年为例，实际使用寿命仅为2年到2.5年，给国家财产造成了巨大损失。三是严重扰乱运输市场秩序。我国货运市场开放较早，由于宏观调控还不完善，造成供求失调，车多货少，过剩运力拥挤在有限的货运市场空间，导致运价降低，而运价下滑又刺激了车辆超限超载，靠超限超载来弥补损失，从而形成越超限超载运价越低，运价越低越超限超载的恶性循环。甚至在一定时期内，由于公路运价过低，使原先由铁路或水路运输的货物也转而通过公路运输，加剧内部竞争，扰乱了运输市场秩序。四是造成汽车工业畸形发展。为了追求利润的最大化，一些货运经营者在购置车辆时，往往选择马力大、装载多的货车。而一些汽车制造业和改装企业为了打开销路，

迎合购车者的逐利心理，随意生产、改装大吨位、车轴小的重型车，伪造型号和技术数据，甚至对同一车型任意提供产品合格证等手段，以谋取不正当的经济利益，严重妨碍了车辆的更新换代和车辆结构调整，阻碍了货物运输向大型化、专业化和高档化方向发展。

二、深入理解《意见》内涵

《意见》确立了“严格落实地方政府主体责任，综合运用法律、行政、经济、技术等手段，加强对货车生产、改装、销售和道路货物运输的全过程监管”的治超总体思路，提出了“基本杜绝货车非法改装现象，基本消除高速公路和国省干线公路超限超载，农村公路超限超载得到有效遏制，初步建立法规完备、权责清晰、运行顺畅、执行有力、科学长效的治超工作体系”的治超工作目标。

（一）统一超限超载执法标准

长期以来，交通运输部门负责依据车辆轴荷和路桥承载能力进行超限管理，公安部门负责按照行驶证标注载质量进行超载管理。此外，2004年国家出台强制性标准《道路车辆外廓尺寸、轴荷及质量限值》（GB1589），提出了车辆生产标准。但是在实际执行中，各部门依旧按照各自标准执行，造成超限与超载标准不统一、车辆管理与车辆生产标准不统一等问题，群众反映强烈。此次《意见》中有一个重大突破，就是结合新修订的《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》

(GB1589)，统一了车辆超限超载执法认定标准，将六轴及以上车辆重量限值由 55 吨统一调为 49 吨，实现了车辆管理与生产标准相统一，交通运输部门与公安部门执法标准相统一。

(二) 狠抓车辆生产改装和货运装载两个源头治超

治超工作是一场难度极大的攻坚战，超限超载的深层次原因尚未完全消除，特别是货车非法改装、货运源头违法装载等现象仍然较为严重，给路面执法带来了巨大压力。控制不住源头，仅靠路面执法，无法从根本上治理违法超限超载。《意见》针对与超限超载相关的车辆生产、改装、销售、注册、市场准入、检验、使用和路面检查执法等全过程、各环节，逐一落实了责任主体，明确了措施手段，提出了具体要求，将治超关口前移，从源头遏制非法超限超载行为，使治超工作由被动防守变主动出击。

一是狠抓车辆生产和改装源头监管。重点组织开展货车生产改装、销售企业及产品集中清理，严格追究法律责任；健全完善车辆生产监管制度，规范机动车产品许可与认证、特殊车辆出厂检验、委托改装、产品一致性评价、违规生产责任追究等行为；加强汽车维修市场监管，依法查处非法经营、无证经营、超范围经营、违法拼装改装和承修报废车等违法行为；加强货车登记和检验，对不符合标准、与产品公告不一致的车辆，不得予以注册登记，对检验不合格的车辆，不得出具检验合格报告；加强营运车辆准入管理和综合性能检测，对不符合相关

标准规定的车辆，不得允许进入道路运输市场；加强道路查纠，发现非法改装的，责令恢复原状并依法处罚。

二是狠抓货物装载源头监管。重点加强矿山、水泥厂、港口、物流园区等货物集散地排查，确定重点货运源头单位，报地方政府批准后向社会公布；引导货运源头单位安装使用称重设备，采取执法人员驻点、巡查、视频监控等方式，加强重点货运源头单位货物装载工作的监管，从源头杜绝超限超载车辆上路行驶；清理取缔公路沿线的非法煤场、砂石料场及其他货物分装站场，杜绝货车中途加载。

（三）构建路面联合执法协作机制

路面执法是治理违法超限超载的最后一道屏障，也是一道不能被突破的底线，必须强力推进。但一直以来，部分地区路面执法中仍存在一些薄弱环节，如路面监控网络不完善、路警联合机制不健全、执法手段较单一等，一定程度上影响了治理成效。围绕这些薄弱环节和困难问题，《意见》有针对性的提出了解决方案和措施，着力通过完善监控网络、强化处罚措施等，使路面执法真正发挥好防火墙的作用。

一是完善道路监控网络。目前治超工作出现新动向，大量违法超限超载车辆为躲避检查，由高速公路转向普通国省干线乃至农村公路行驶，对公路造成极大破坏。为此，亟需针对三大路网特点，进一步完善监控网络。对于普通国省干线公路，主要结合公路网发展变化等情况，调整优化现有的公路超限检

测站点布局，加大执法检查力度。对于农村公路，主要指导完善限宽限高保护设施，防止重车驶入。对于高速公路，主要实行高速公路入口检测管理，禁止超限超载车辆进入高速公路行驶。同时鼓励探索安装技术监测设备，研判超限超载多发高发的点段，开展针对性查纠，加强非现场监管。

二是加强路面联合执法。健全完善路警联合执法协作机制，以超限检测站点为依托，开展联合执法，并推动联合执法常态化。对经检测确认超限超载的车辆，由公路管理机构监督消除违法行为；公安交通管理部门依据公路管理机构开具的称重和卸载单，依法进行处罚、记分后放行。对堵塞交通、强行冲卡、暴力抗法、破坏相关设施设备等违法行为，由公安机关依法及时处理；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

三是严格实施“一超四罚”。建立健全车辆注册登记、市场准入和路面执法等相关信息的共享机制。各地公安交通管理部门和公路管理机构在执法中发现超限超载车辆，除依法责令卸载并处罚外，将有关信息抄送道路运输管理机构，由道路运输管理机构按照《公路安全保护条例》的规定，对1年内违法超限运输超过3次的货运车辆和货运车辆驾驶人、1年内违法超限运输的货运车辆超过本单位货运车辆总数10%的运输企业实施处罚，并对货运场所经营者依法实施处罚。对因超限超载发生事故，致人伤亡或者造成公路桥梁垮塌等公私财产遭受重大损失，构成犯罪的，移送司法机关，依法追究刑事责任。

(四) 强化大件运输许可便民服务

根据法律法规规定,对于运载发电设备、大型构件等不可解体物品的车辆(以下简称大件运输车辆),经交通运输部门许可同意,采取必要的措施后,可按照指定的路线、时间、速度行驶公路。在实践中,大件运输许可管理工作中,一定程度上存在着程序繁琐、办理时间较长等问题,特别是跨省大件运输,这些问题更加突出。为更好地提供许可便民服务,在《意见》确立的治超框架下,交通运输部修订了《超限运输车辆行驶公路管理规定》,着重从简政放权、优化流程、规范管理、以人为本等方面,对大件运输许可管理进行系统规定,提供多种便民服务措施。如实行大件运输许可等级管理,在申请材料、程序要求、办理时限上予以区别对待,进一步提高许可效率;指导各地建立超限运输许可管理平台,为公众提供网上提交申请、实时查询办理进度、网上打印通行证等便民服务;建立跨省许可联合审批机制,对跨省大件运输申请,由起运地统一受理和发证、沿线联合审批负责,实现一证通行全国,目前交通运输部正在组织部分省区市开展跨省大件运输联合审批试点工作。

(五) 联合加强道路运输信用管理

治理超限超载是一项复杂的系统工程,必须运用法律、行政、经济、技术等手段进行综合治理。受到现行法律法规制约,往往对违法超限超载采取行政处罚为主的管理手段,缺乏威慑

力。结合国家正在推进的信用体系建设，着力加强治超信用管理，以守信激励和失信约束为奖惩机制，提高行业的诚信意识和信用水平。对超限超载行为建立信用记录，推动将运输企业的相关信息，通过国家企业信用信息公示系统进行公示，纳入国家统一的信用信息交换平台和“信用中国”网站，实现有机对接和信息共享；并在政府采购、工程招投标等工作中，将信用信息作为重要考量因素，对列入严重失信“黑名单”的道路运输企业和驾驶人，依法予以限制或者禁入。探索实行超限超载车辆保险费率上浮制度。

（六）开展三个专项行动

《意见》是在总结 2004 年以来全国治超工作实践经验教训的基础上研究起草的，其内容是对《国务院办公厅关于加强车辆超限超载治理工作的通知》（国办发〔2005〕30 号）等现行规范性文件的继承和发展，体现了新时期深入推进治超工作的要求，以及综合施策、精准发力的治超理念。为确保《意见》实施效果，近期将重点开展三个专项行动。一是由工业和信息化部会同有关部委开展为期一年的整治货车非法改装专项行动，通过加强车辆生产、销售、改装、登记检验、使用等环节监管，从车辆生产源头严厉打击违法行为，推动形成健康合法的市场秩序。二是由交通运输部会同公安部开展为期一年的整治公路货车违法超限超载行为专项行动，全面推进路警联合执法，按照调整后的超限超载认定标准，统一认定违法行为，

严厉打击超限超载车辆上路行驶违法行为。三是由交通运输部会同有关部委开展为期两年的车辆运输车联合执法行动,分阶段开展整治,第一阶段督促企业将严重违规的“双排车”限期整改为“单排车”,第二阶段督促企业将“单排车”整改为GB1589要求的标准化车型。

(七) 加大督导考核力度

非法改装和超限超载,主观上是道路货运企业、车辆生产、改装企业为了追求超额利润而突破安全底线,客观上也存在着地方政府及有关部门的监管措施还不完善,监管职责还不落实等问题。特别是在经过多年治超高压态势下,一些地方政府对治超工作重视程度有所下降,源头监管的措施落实不到位,治超威慑力不足,加之部门间权责分散,协作机制不完善,监管责任尚未完全落实,造成难以从根本上消除非法改装和超限超载的利益驱动。应该说,近年来出台的一系列治超政策和措施是比较健全的,有关各部门治超职责分工也是明确的。关键在于抓执行、抓落实。下一阶段,全国治超办将制定全国治超工作督导检查制度,并组织各部委深入各地一线,开展督导检查。同时五部委也将加快建立健全本系统督导检查机制,定期或不定期地组织开展不同范围、不同层面的督导检查活动,确保各地在政府统一领导下,各部门执行政策不走样、落实职责不打折、完成时间不拖延。对发现非法改装和超限超载的车辆,或者因此导致重大人员伤亡和财产损失的,要严格开展责任倒

查，认真排查车辆生产、改装、注册登记、市场准入、检验检测、货物装载、路面检测执法等各个环节的失职、渎职行为，依法严肃追究相关责任人的责任。

附件 4

工业和信息化部副部长辛国斌在全国治理货车 非法改装和超限超载工作电视电话 会议上的讲话

(2016 年 8 月 18 日)

尊敬的杨部长、各位同志：

货运车辆非法生产、改装问题是个顽疾。2004 年起，国务院多部委数次开展联合整治专项行动，总体上货运车辆非法生产、改装问题取得了积极成效，但货车非法改装、超限超载现象还是较为突出，安全隐患较大。近期，国务院领导多次批示、国务院安委会提出具体要求，全国治超工作领导小组调整，五部门联合印发《关于进一步做好非法改装和超限超载治理工作的意见》，组织三个专项整治行动，要下大力气集中治理货车非法改装和超限超载问题。按照全国治超工作领导小组有关工作统一安排和统一部署，现将我部牵头的货车非法改装专项整治行动及相关工作通报如下：

一、关于开展货车非法改装专项整治行动

货运车辆非法生产、改装，大致可以分为三种情况：一是《公

告》内汽车生产企业未按许可车型组织生产、改装，生产、改装的新出厂车辆不符合许可车型参数或国家安全技术标准。二是非《公告》企业擅自改装生产未经许可的车型。三是生产拼装车辆，即利用已报废车辆的部件和总成，组成拼装车进行销售。上述几种行为都是货车非法改装整治的对象。为加大对货车非法改装行为的打击力度，着力从源头预防和遏制货车违法超限超载行为，按照治超工作整体安排，由我部牵头会同公安、交通、工商、质检部门组织开展货车非法改装专项整治行动。我部牵头起草了《关于开展货车非法改装专项整治行动的通知》，已与相关部门协商一致，近期将印发实施。

专项行动从2016年9月1日开始至2017年8月31日结束，为期一年，分三个阶段组织实施。第一阶段为动员部署阶段，自9月1日至9月30日，各地有关部门要制定实施方案，细化任务和分工，加强舆论宣传，全面组织动员部署；第二阶段为重点整治阶段，自2016年10月1日至2017年7月31日，各地有关部门要组织专门力量，全面开展专项检查和整治工作，依法督促整改和查处违法违规行为；第三阶段为总结完善阶段，自8月1日至8月30日，各地有关部门要认真梳理专项整治情况，总结经验做法，建立健全治理货车非法改装的长效机制。

专项行动从车辆生产环节监管、货车生产和改装企业全面检

查、车辆销售环节监管、登记注册和技术检验把关、道路运输联合执法等几个环节和方面，提出了重点任务；并从加强组织领导、全面排查整治、强化宣传引导、健全工作机制等方面明确了工作要求。请各有关部门依据分工和职责，密切配合、加强协调、联合执法，按时间节点落实好各项任务，确保专项整治行动取得实效。专项整治期间，各地应及时报送具体行动方案，建立信息汇总和报送机制，每月5日前将整治工作情况上报有关部委，发现的重大问题及时查处并报告，并于专项整治工作结束前形成总结报告，报送相关部委。

工业和信息化部将会同有关部门对各地工作开展情况进行督导检查，强化对违规生产、销售和非法改装重点区域的监管和问责，对车辆非法改装问题突出的省份，要对相关政府和部门进行通报、约谈和问责。

整治货车非法改装工作任务重、难度大、时间紧，不是一个环节、一个部门能够单独解决的问题，需要部门联动、齐抓共管，从生产、销售、使用等各个环节加大管理力度，综合施治。感谢公安、交通、工商和质检等部委的大力支持，也请各地相关部门落实好《通知》要求，积极支持和配合，从源头上遏制货车非法改装，减少安全事故的发生，切实保障人民群众生命财产安全。

二、对加强行业管理的几点要求

做好汽车行业、企业和产品监管工作是工信部重要的工作职责，在合力开展货车非法改装专项行动的同时，我想从行业管理的角度提几点具体要求。

一是要求企业严格执行国家标准。汽车标准在保障产品安全等性能方面发挥着重要作用，标准符合性也是治超工作的监管重点。新版 GB1589《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》已于7月底正式发布实施，该标准贯穿了车辆生产、销售、使用、管理的全过程，是查处非法改装和超载超限治理的基本技术依据。GB7258《机动车安全运行技术条件》正在积极修订，拟于年底前发布实施。此外，危险品车辆、罐式车辆、运油车以及灯光、制动器、限速装置等一批整车及零部件标准也在制、修订中，将进一步提高车辆安全要求。汽车生产企业应严格执行国家标准和有关规定，如果出现不符合国家标准的产品，就要严肃追究生产企业的责任。各地有关部门要督促企业按国家标准进行生产，并将国家标准作为监督检查和执法的重要依据，确保生产销售的车辆符合标准要求。

二是要加强产品一致性监管。产品一致性是企业必须坚守的责任，是保证车辆产品质量的重要手段。汽车生产企业应把生产一致性管理贯穿到企业的开发设计、采购、生产、检验、销售等各个环节，严格按《公告》和强制性认证车型进行生产，确保产

品一致性，保障产品质量安全。各地有关部门要加大生产一致性的监督抽查力度和频次，对产品不一致的、不符合相关要求的，及时要求整改并予以处罚，维护市场正常秩序，促进市场公平竞争，保护消费者合法权益。

三是要强化企业诚信自律监管。今年3月，我部印发了《关于进一步加强汽车生产企业及产品准入管理有关事项的通知》，提出了健全汽车生产企业失信和违法违规惩戒机制，建立汽车生产企业信用数据库和违法违规企业黑名单库，建立多部门、跨地区的信用联动奖惩机制，构建公平诚信的市场环境。汽车生产企业已按要求提交了自律承诺书、做出了公开承诺，诚信守法开展生产经营活动，接受社会监督。各地有关部门要加强宣传教育，鼓励公众对机动车违规生产销售、非法改装、违规登记检验等违法行为进行举报；及时曝光查处的违法案例，公布违规生产、销售企业名单和非法改装的厂家。

治超工作任重道远，需要部门间加强协作、共同推进，希望中央和地方各地方有关部门齐心协力，形成“权责一致、分工负责、齐抓共管、综合治理”的局面，确保各项工作取得实效，为道路车辆运输、汽车产业发展营造良好的环境。

谢谢大家！

附件 5

公安部交通管理局局长刘钊在全国治理货车非法改装和超限超载工作电视电话会议上的讲话

(2016 年 8 月 18 日)

同志们：

超限超载是扰乱运输市场、危害交通安全的顽症痼疾，是导致重特大事故的突出隐患。2006 年至 2015 年的十年间，全国发生货车超限超载导致的重特大事故 28 起，占货车肇事导致全部重特大事故的 60%。近日山东淄博“8·11”重大事故，肇事车辆超载 289%。山西、四川、湖南的经验表明，治超从源头抓起，综合治理，事半功倍。今天五部局联合部署进行源头治理、综合治理，非常必要。稍后交通运输部杨传堂部长和相关部门的领导还要作部署，请各地公安机关认真贯彻落实。受公安部党委副书记、副部长黄明同志委托，下面我代表公安部讲三点意见。

一、全面落实好五部局意见，确保治超工作顺利推进。五部局联合印发的《意见》，总结多年来各地治超的经验做法，进一步完善了顶层设计，更加突出源头治理，更加注重联合执法，同时针对驾驶人反映集中的多头执法、标准不一、重复处罚等问题，作出了重大调整，统一了超限超载认定标准，明确了超限超载检测、处罚的分工与流程。各地公安机关要认真组织学习，准确把

握当前治超的新思路、新方法、新要求，明确工作重点。要充分履行职责，《意见》提出的 18 项任务当中，涉及公安机关的 8 项，各地公安机关要守土有责，敢于担当，主动作为，抓好落实。要密切部门协作，在党委、政府领导下，依托各级治超工作机制，既分工负责，又密切协作，齐抓共管，形成合力。

二、认真开展好三个行动，确保治超工作取得实效。根据五部局《意见》，交通运输部、工业和信息化部分别牵头制定了工作方案，包括整治货车超限超载、货车非法改装和车辆运输车治理三个具体行动。各地公安机关要积极会同交通运输、工信等部门，迅速制定实施方案，及时进行动员部署，切实把三个行动组织好、开展好。一是政策要吃透。这次整治，无论是在治理理念上，还是在具体操作上，都有一些创新和调整。比如车辆运输车的治理，要注重从源头装载上督促、管控乘用车生产企业和运输企业不得违规装载，防止大量车辆堵在收费站口。再比如在路面查处货车超限超载环节，明确了工作流程，先由公路管理机构称重、卸载，公安交管部门根据公路管理机构开具的称重和卸载单，在超限检测站进行处罚、记分。二是行动要协同。集中整治期间，各地公安机关要与公路管理等部门协调行动，在超限检测站、高速公路入口等关键节点开展联合执法。对暴力抗法、强行冲卡，以及堵路扰乱公共秩序的，要坚持抓早抓小，快速反应，调足力量控制局面，及时化解、及时处理。三是执行要到位。结合以往的经验教训，整治能否取得预期效果，有三个关键问题要解决好，即：

要解决好“双排”车辆运输车进入高速公路的问题，解决好对违法超限超载货车只罚款、不卸载的问题，解决好货车生产改装和登记检验监管缺失、把关不严的问题。

三、注意方式方法，确保良好法律效果和社会效果的统一。全国货车有 2000 多万辆，从事货运的驾驶人 3000 万人，供养人员超过 1 亿。在目前经济增速放缓、货运经营困难的形势下，治超工作既要坚决，又要注意方式方法，保持整治过程的平稳有序。首先要严格规范执法，要认真贯彻全国公安机关规范执法视频演示培训会要求，牢固树立以人民为中心的执法理念，始终坚持严格规范公正文明执法，执法上要文明规范，处置上要理性平和，防止因执法不当引发炒作甚至群体性事件。要加强执法安全防护，坚决防止执法人员被撞等伤亡事故的发生。其次要做好宣传引导，充分利用各种媒体、各种形式，积极配合做好宣传提示和舆论引导工作，敦促企业和驾驶人及时调整生产运输计划，主动整改问题隐患，减少冲突对抗，营造有利整治的氛围。第三要严明工作纪律，整治行动中，要严禁乱收费、乱罚款，严禁利用执法强制手段违规指定拖车公司、停车场，侵害群众利益，各地要做到令行禁止，并自觉接受社会监督。

最后，再强调一下客车载货问题和做好 G20 峰会安保工作。现在客车载货问题比较突出，有的把客车当货车用，天津“7·1”重大事故中，肇事卧铺客车行李仓允许最大载重 0.55 吨，实际装载轴承 9.4 吨。近日媒体报道在重庆查获一辆大客车，

违规载货 9 吨多，相当于这辆车额外载客 150 人。这个问题必须高度重视，必须严管严查。要在相关政策制定上坚持安全第一，细化监管措施，切实落实企业主体责任，严防客车超载，特别是要严防客车装运危险货物，决不能只要经济利益不要安全，我们各部门都要切实担负起监管责任。

G20 峰会召开在即，各地公安机关要进一步加强交通安全隐患排查整治和风险防控，全力防范重特大事故，浙江及周边省市公安机关要围绕中心、服务大局、科学统筹，扎实做好峰会各项交通安保工作，确保全国道路交通安全形势持续稳定和峰会交通的安全顺畅，为成功举办峰会创造良好环境。

我就讲这些，谢谢大家。

附件 6

工商总局企业监督管理局副局长洪丹在全国治理货车非法改装和超限超载工作电视电话会议上的讲话

(2016 年 8 月 18 日)

近年来，各级工商、市场监管部门高度重视、积极参与治理货车非法改装和车辆超限超载工作，依照《道路交通安全法》《道路运输条例》等法律法规及自身法定职责，积极配合各相关部门做了大量工作。

一是积极参与对报废车回收拆解市场的整顿和规范。2001 年《报废汽车回收管理办法》施行后，各级工商行政管理机关结合专项行动，积极配合商务、工信、公安、质检等有关部门，重点对报废车辆拆解、废旧车辆回收、汽车维修、汽车零配件经销等行业进行监管，依法查处出售报废汽车整车、“五大总成”、拼装车的行为和违法出售报废汽车零配件行为。

二是积极参与相关法律法规的立改废工作。工商总局近年来结合国务院商事制度改革、“先照后证”和加强事中事后监管的要求，积极参与《道路交通安全法》《报废机动车回收拆解管理

条例》等一系列规章的修订和清理工作。下一阶段各地工商、市场监管部门要以此次治超工作领导小组会议及电视电话会议为契机，按照杨部长的总体要求，在各省、自治区、直辖市人民政府的统一部署下，继续立足职能，从以下几方面做好工作：

一是加强部门执法协作。各地工商、市场监管部门要按照国务院简政放权、放管结合、优化服务的要求，以《国务院关于“先照后证”改革后加强事中事后监管的意见》（国发〔2015〕62号文）为原则，立足自身职能，依托本地现有工作机制，进一步加强与交通、公安、工业和信息化、质监等相关部门的协作配合，建立“权责一致、分工负责、齐抓共管、综合治理”的协调联动机制。对擅自销售未经国家机动车产品主管部门许可的车型的企业，按照相关主管部门的处理意见，吊销其营业执照，净化市场环境。

二是加强信息共享。各地工商、市场监管部门要切实转变观念，增强大局意识，积极主动地将涉及机动车生产、销售企业的相关登记注册和监管的全量信息提供给交通、公安、工信、质监等部门。国家企业信用信息公示系统先行建设的省份要充分依托系统平台进行数据交换，按照相关部门的需要及时、实时提供信息，为有关部门研判市场风险、制定监管对策提供可靠数据支撑。

三是加强联合惩戒。各地工商、市场监管部门要以落实总局与37部委签署的《失信企业协同监管和联合惩戒合作备忘录》

为契机，建立健全信息沟通共享机制和案件协查移送机制，切实提升执法效能，促进形成长效监管机制。对于生产、销售拼装的机动车或者擅自改装的机动车的市场主体，被主管部门责令关闭或被工商部门依法吊销营业执照的，在国家企业信用信息公示系统予以公示，并依法限制其法定代表人的任职资格，纳入部门联合惩戒范围，使其“一处违法、处处受限”。

四是加强消费者维权行政保护力度。各地工商、市场监管部门要以新《消费者权益保护法》加大汽车消费者权益保护力度为契机，充分发挥 12315 行政执法体系的作用，提高 12315 中心规范化水平和维权工作效能，及时受理和依法处理有关汽车的投诉举报，维护良好的汽车消费环境。积极引导和督促汽车和汽车配件集中交易市场开办者、汽车及汽车配件经营者、汽车维修经营者设立和完善“消费维权服务站”，促进消费纠纷的和解，切实履行消费维权社会责任。强化对 12315 有关数据的分析利用，按规定程序发布消费警示和提示。积极开展汽车消费维权教育，引导消费者理性消费，提高依法维权意识和自我保护能力。

附件 7

质检总局总工程师韩毅在全国治理货车非法改装和超限超载工作电视电话会议上的讲话

(2016 年 8 月 18 日)

近几年，根据国务院领导的批示精神，质检部门切实履行职能，配合国务院有关部门，围绕货车非法改装和超限超载治理工作，在标准、认证、计量、执法等方面做了一些工作，需要按照五部门印发的工作意见以及今天会议的安排和部署进一步深化落实。

一是加快完善标准。建立了道路交通安全标准化协调机制，成立了道路交通安全标准化部门联合工作组，多次专题研究客车安全、机动车安全运行技术条件等道路交通安全重要标准，批准发布了《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》强制性国家标准（GB1589），以保障安全和提高效率为根本目标，对汽车、挂车及汽车列车的外廓尺寸、轴荷及质量限值做了进一步完善，新增了车辆类型，提升了单车运能，为开展车辆超限运输治理工作提供了重要技术依据。质检总局、国标委还先后批准发布了 GB/T32692-2016《商用车辆缓速制动系统性能试验方法》、

GB18565-2016《道路运输车辆综合性能要求和检验方法》、GB18408-2015《汽车及挂车后牌照板照明装置配光性能》、GB32086-2015《特定种类汽车内饰材料垂直燃烧特性技术要求和试验方法》、GB21861-2014《机动车安全技术检验项目和方法》等一批道路安全车辆标准，为汽车产品质量监管、车辆营运准入、路面安全执法提供了重要技术依据，对于提升我国车辆技术水平，保障道路交通安全具有重要作用。

二是加强强制认证。2014年8月国家认监委发布新版汽车强制认证实施规则，强化对机动车生产一致性认证管理。同时在强制性产品认证（CCC认证）制度执行的各个阶段，要求各指定汽车产品认证机构采取有效措施防止和纠正汽车超载超限问题，在资料审查阶段核查汽车产品描述与试验报告的一致性；在行驶试验检验样车是否符合标准要求；在初始工厂审查、跟踪检查、执法监督阶段，现场核查尺寸及质量参数，核查汽车产品的一致性；在生产和流通领域加强认证一致性检查和抽样检测；从产品设计（控制设计参数）、产品检测（样车检测）、产品制造（生产一致性的保证）、获证后的监督、执法检查等方面进行综合治理。2015年组织指定汽车产品认证机构结合年度监督检查暂停汽车CCC证书578张，撤销CCC证书171张，对公安部通报的200多家企业涉及2472辆违规汽车线索进行逐一核查，并依法严肃处理。

三是加强在用汽车衡检定管理。2012年，质检总局、交通部曾联合开展公路在用汽车衡专项检查，近几年来，针对检查中发现的公路汽车衡使用管理不到位，个别单位存在超检定周期使用等问题，进行了跟踪监管，监督汽车衡使用单位落实主体责任，督促其建立健全计量管理制度、计量投诉处理机制，增强了汽车衡使用单位的计量法制意识，建立了长效动态监管机制，为科学规范地开展公路超限超载检测提供了有效的计量基础保障。与此同时，各地法定计量技术机构不断提升计量检定能力，规范检定行为，拓展计量技术服务，为车辆超限超载治理工作提供技术支撑。

四是加强违法行为查处。2013年以来，质检总局根据有关涉嫌违规车辆线索组织地方质监部门开展了5批次集中核查，对核查出的车辆整备质量及外廓尺寸与公告不一致、标识不符合有关要求等问题，及时进行了依法查处和通报，并与有关部门共同约谈了一批存在问题的企业。

今天会议之后，各级质监部门要高度重视货车非法改装和超限超载治理工作，迅速组织学习贯彻五部委联合印发的工作意见和今天电视电话会议精神，吃透意见精神，把准会议要求，抓紧谋划部署，与交通等部门通力合作、密切配合，在治理货车非法改装和超限超载工作中履职尽责，贡献力量。当前主要做好以下重点工作：

一是加强标准工作。首先要加强已颁布标准的宣贯工作，提高各方对标准的理解，促进标准的实施。同时要及时收集超限超载治理工作中的标准需求，组织相关机构做好标准研究工作，加快推进 GB7258《机动车运行安全技术条件》等汽车安全重要标准制、修订工作，推动急需标准的尽早出台。

二是加强认证监管。加强对获证企业及车辆标准符合性及产品一致性的监督管理，严厉打击无证出厂及货证不符行为，坚决暂停或撤销违规企业及车辆 CCC 证书。在组织全国检验检测机构资质认定监督检查的基础上，会同相关部委组织开展针对机动车安检机构管理，提升其运行规范。安检机构要加强主体责任意识，严格按照机动车安全技术检验国家标准开展检验工作。

三是加强在用汽车衡的计量监管。组织修订《动态汽车衡（车辆总重计重）检定规程》（JJG907-2003）计量技术规范，引导汽车衡使用单位公开向社会承诺诚信计量，进一步加强计量监督管理，确保在用汽车衡量值准确可靠。

四是加强召回管理。进一步加大货车缺陷信息收集分析、缺陷调查和召回实施情况监督力度，与交通运输等部门建立完善货车信息共享机制，依法调查涉嫌存在缺陷的货车，监督和督促企业主动履行召回义务，保障道路交通安全。

附件 8

河南省人民政府副秘书长张雷明在全省治理货车非法改装和超限超载工作电视电话会议上的讲话

(2016 年 8 月 18 日)

同志们：

刚才我们共同收看了全国治理货车非法改装和超限超载治理电视电话会议，学习了山西、湖南、四川等兄弟省份的先进工作经验，听取了交通运输部杨传堂部长和工信部、公安部、工商总局、质检总局领导的重要讲话。根据省政府领导指导，为贯彻落实全国会议精神，进一步做好我省的货车非法改装和超限超载治理工作，我再讲几点意见。

一、充分肯定前一阶段治超工作取得的成绩

全省交通运输执法体制改革完成以来，各级各部门在当地党委、政府的领导下，齐心协力、密切配合，治超工作取得了阶段性成效。一是多部门联合执法机制逐步形成。今年年初，全省交通运输、公安部门启动了联合治超行动，多次共同召开动员会、推进会、新闻发布会，联合出台了专项整治通告、联合执法指导意见、致司机一封信等文件，开展了治超“1 号行动”、“2 号

行动”以及“跨区域集中整治行动”，在全省掀起了一场“治超风暴”，初步建立了配合有力、运转高效的工作机制；二是车辆严重超限超载态势得到初步遏制。各地普遍开展了区域联动，集中整治，坚决落实“逢超必查、逢超必卸”的工作要求，严厉打击非法改装和超限超载运输车辆，极大的震慑了各类违法运输行为。据初步统计，全省由货车超限超载引发的交通事故明显减少；三是治理超限超载的社会认可度不断提升。社会各界对我省治超工作给予了广泛关注和大力支持，交通运输部先后两次到我省调研治超工作。5月14日交通运输部杨传堂部长来河南调研工作时，充分肯定了河南的做法。省内外主流新闻媒体对我省治超工作进行了100余次专题报道，使社会各界充分认清了超限超载的危害，得到了社会广泛的理解和支持。

二、要清醒认识当前治超工作面临的新形势

在看到成绩的同时，我们也要清醒地看到治超工作面临的困难和挑战。受多种因素影响，车辆超限超载运输的利益驱动仍然存在，各地治理工作推进还不平衡，治超长效机制还没有完全建立起来，个别部门少数同志对治超的认识还不到位，超限超载车辆的危害依然较大，道路安全难以保证，扰乱了经济秩序和社会秩序。原因是：一是一些地方和部门认识存在偏差。有的认为治超工作要投入大量人力、物力、财力，积极性不高，投入不足，区域间协作力度不够。二是担当意识不强。各级政府是治超的责

任主体，但在具体落实中，个别地方政府对治超工作重视不够、措施不硬，失之于宽、失之于严，少数领导还存在畏难情绪；三是部门之间联动不够。治超工作涉及多个职能部门，管理对象分为从业人员、营运车辆和运输企业；管理范围又分为源头、路面和末端三个方面，管理难度确实较大，由于我们信息共享、责任追究的制度没有得到有效落实，部门之间还没有充分整合我们的资源，还没有真正形成治超合力；四是执法手段单一。目前我省的治超工作主要靠人海战术，治理方式还比较原始，科技手段应用还不够，执法效率还不高，同时由于我省路网密度较大，过境车辆又比较多，给我们治超带来很大的挑战。

治理货车非法改装和超限超载工作不仅关系到人民群众生命财产和公路基础设施的安全，更直接影响政府形象和公信力。各级各部门要站在维护群众生命财产安全、维护政府良好形象的高度，以坚定的信心和坚决的措施，找准症结所在，用过硬的措施来治理痼疾，全面推进我省的治超工作。

三、切实把各项治超措施落到实处

治超工作任务繁重，各地在巩固已有成果的基础上，还必须进一步加强组织领导，强化责任追究，严抓严管严治，建立长效机制。只有这样，我们的治超工作才能再上一个新的水平。

一要落实政府主体责任。各地要严格按照中央和省委、省政府工作部署，健全完善由政府分管领导牵头，交通运输、公安、

工信、工商、质监等部门参加的治超工作领导小组，明确工作职责，强化政府的主体责任，切实组织实施好本地区的治超管理工作。要进一步建立“市县政府负责、部门协作实施、区域联合治理、责任倒查追究”的治超工作机制，及时总结工作、研判形势、解决存在的问题，规范健全治超执法经费保障机制。认真学习和借鉴外省市在治超工作中的经验做法，要排除一切干扰、一抓到底，不见成效决不收兵。

二要强化部门联动配合。各级交通运输、公安、工信、工商、质监等部门要各司其职，各负其责，联动配合，优势互补。交通运输部门主要加强汽车维修市场监管，强化营运车辆准入管理和综合性能检测，加强重点货运源头监管，完善道路监控网络，加强路面查纠和执法监督，强化货运企业安全生产主体责任，鼓励集约化经营；公安部门主要加强货车登记和检验，指挥引导车辆进站检测，对违法运输车辆进行处罚和记分，依法打击堵塞交通、强行冲卡、暴力抗法、破坏设施等违法行为，并按照最新统一的执法标准，与交通部门加强道路联合执法，严格实施“一超四罚”；工信、质监、工商部门要按照职责分工，组织开展货车生产改装、销售企业及产品集中清理，加强车辆生产、销售、检验等环节的监管，严厉打击非法生产、非法改装车辆的行为，同时要鼓励先进车型发展，提高科技水平。各级交通运输、工信、公安、工商、质监等部门要严格落实违法运输车辆信息抄告制度，实现联动处

罚、跟踪监管，提高违法运输成本和惩处力度，从根本上遏制非法改装和超限超载违法运输行为。

三要加大治理工作力度。要突出源头监管。明确源头监管责任，对货车非法改装和货运源头企业实施重点监控；在货源企业设置称重设施自动报警系统，实现源头限装、超限不放行。要加强路面执法。以超限检测站点为依托，针对重点路段和时段，加大检查和执法力度，对违法运输车辆坚决拆解卸载到位、处罚记分到位，切实消除违法状态。要狠抓设施建设。加大治超科技投入，利用“互联网+”、云计算、大数据等新兴技术，提高治超效果；全力推进环豫省界公安、交通联合检查站和省内联合执法试点站建设；新建、改建、扩建公路建设项目必须充分考虑安全设施和治超执法设施建设，切实做到同时设计、同时施工、同时投入使用。要严格执法监督。各部门要按照“谁主管、谁负责”和“管行业必须管行风”的原则，健全执法监督机制，加大明察暗访力度，积极引入第三方评价，发挥社会监督和舆论监督的作用。

四要严格实行责任倒查。抓好治理货车非法改装和超限超载工作，巩固已有成效，重中之重在于坚决执行责任倒查制度，通过责任倒查机制，让每个部门、各级政府都能主动全力以赴落实治超要求，从根本上推动工作落实。2014年省政府下发了《河南省治理货物运输车辆超限超载责任追究办法》，目的就是进一

步加压督促、落实责任，让在治超中不负责任的单位和个人受到责任追究惩罚、付出代价。下一步，还要把治超工作纳入省政府“懒政、怠政、为官不为问责年”活动当中，对治超不力的单位进行问责。各地要在政府统一领导下，对发现的非法改装和超限超载车辆，或因车辆非法改装和超限超载引发事故的，要认真排查车辆生产、改装、注册登记、市场准入、检验检测、货物装载、路面检测执法等全链条中各个环节的失职、渎职行为，依法追究相关单位人员的责任，有效解决对治超工作中的不作为、慢作为、乱作为现象。

五要加快建立诚信体系。各地各单位要严格按照国家信用体系建设的要求，加强道路运输行业诚信体系建设，推进运输企业、从业人员、营运车辆的数据库资源共享，对超限超载行为建立信用记录，统一考评公示，对严重违法的经营者和从业人员要联合惩戒，提高行业的诚信意识和信用水平。

六要完善考核奖惩机制。要将治理货车非法改装和超限超载纳入政府综合考核范围，对省辖市、直管县（市）治超工作定期实施考核，考核结果要通过媒体公示，对问题严重的市、县要采取强有力的制裁措施，对治超效果好的单位和地方要大张旗鼓的表扬，要给予奖励。

七要加强宣传舆论引导。要大力宣传我省深化改革、强力治超的各项政策措施，宣传国家治超的新标准、新举措、新规定，

要让社会各界算清治超的经济账、安全账，提高运输企业和从业人员规范装载、合法运输的意识，使治超工作得到全社会的理解和支持。要让治超成为从业人员和单位的自觉行动，要组织新闻媒体开展全方位跟踪报道，对好的事迹要挖掘整理，对反面典型要顶格惩办，真正做到不想超、不敢超、不愿超。

八要抓紧制订落实方案。各级各部门要认真学习国家五部委联合下发的《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》（交公路发〔2016〕124号）。交通运输厅要联合工信委、公安厅、工商局、质监局，加强调查研究，结合我省实际，迅速制订下发落实《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》的实施方案，对全省治理货运车辆非法改装和超限超载工作起到指导作用。

同志们，治理货车非法改装和超限超载工作是保护公路建设成果，保障广大人民生命财产安全，树立政府良好形象的重要工作，责任重大，任务艰巨，不容我们有丝毫的懈怠。希望全省上下以今天的会议为契机，真抓实干，再接再厉，推动我省治理货车非法改装和超限超载工作取得新的更大的成绩。

谢谢大家！

附件 9

山西省人民政府副省长罗清宇在全国治理货车 非法改装和超限超载工作电视电话会议上的 发 言

(2016 年 8 月 18 日)

山西省委、省政府高度重视超限超载治理工作。多年来，在交通运输部等有关部委的关心、支持和指导下，始终坚持“政府主抓、部门联动、属地管理”的工作机制，牢固树立抓治超就是抓安全的底线思维，以打击非法超限超载车辆、消除道路交通潜在安全隐患为主线，全面落实各级政府的责任，形成了上下联动，齐抓共管的工作格局，取得了较好成效。近年来，我省超限超载率始终牢牢控制在 0.2% 以内，全省高速公路杜绝了非法超限超载运输车辆，长途运输中的非法超限超载车辆基本杜绝，短途非法超限超载车辆得到了有效控制；全省未发生一起因超限超载车辆引发的致人死亡事故和桥梁垮塌事故。

一是坚持政府主导，健全工作机制。省政府始终把治理超限超载作为一项重要工作，进行专门的安排、部署、落实、考核。从 2015 年，把治超工作纳入本级政府年度目标责任考核体系中，

进一步明确各市县主要负责人为治超工作第一责任人，层层压实各级政府的主体责任。

全省各市政府均成立了由编制部门批准的治超办公室，协调组织交通、公安、经信、质监、安监、工商等成员单位按照职责分工，联合开展治超工作。各级政府把治超经费纳入本级财政预算，不断加大财政投入。全省以市、县、乡、村为单位，把区域内所有货运源头企业、车辆生产改装企业、各等级公路路段划分成网格，把任务分解落实到网格内每个监管部门和责任人，有力地保障和促进了超限超载治理工作的健康开展。

二是完善法规体系，强化依法治理。始终坚持“依法治超”的理念，不断加强治理超载超限法制化建设。2008年以来，省人民政府先后出台了《山西省道路货物运输源头治理超限超载暂行办法》、《山西省治理车辆非法超限超载工作责任追究办法》等制度；2010年、2012年、2013年分别修订了《山西省道路运输条例》《山西省公路条例》《山西省高速公路管理条例》，增加了超限运输管理的内容。目前，我省已制定修订了涉及治超方面的3部地方性法规和2部政府规章，基本建立起较为完善的具有山西特色的治超工作制度和法规体系。

三是加强部门联动，把好源头关口。坚持部门联动和源头监管作为治本之策，狠抓打击非法改装车辆、货运源头企业和驾驶

人员监管，收到了事半功倍的效果。经信、质监部门严格加强对省内车辆生产企业的监督检查，规范车辆生产和改装行为；公安交管部门多次组织开展非法改拼装车辆专项整治活动；各级交通运输部门加强源头监管，对全省 7000 余户源头企业实行监管全覆盖，并将涉及治超的法律法规纳入驾校教育考试内容，提高驾驶人员的法治意识；工商部门加大巡查力度，依法取缔各类非法储售煤场和车辆维修点，会同交通运输部门将 1695 户车辆改装修理点全部纳入监管范围。

四是强化科技治超，加强路面管控。全省已开通的 287 处高速公路匝道入口全部安装了“双车道”不停车快速检测系统，强化高速公路入口治超。在国省干线和县乡道共设置 198 处公路超限检测站，交警和路政人员联合执法，对过往车辆进行全天候检测；在路段狭窄、不适合建设公路超限检测站的地方，设置了 130 套无人值守治超监测系统，对车辆装载行为进行全天候监测；对砂石料生产运输集散地、煤炭企业到集运站、城市运送渣土、省界县域等四个重点区域，采取流动稽查方式，加强短途非法超限超载行为治理，消除监管盲区。

五是健全考核机制，加大问责力度。近年来，省政府将治超工作纳入了全省安全生产考核体系，加大监督考核力度，对考核不合格的市、县主要负责人严肃约谈问责；对非法超限超载车辆

大面积反弹或因此造成重大交通安全事故的，由省交通运输主管部门对该地区实行交通项目限批。加大责任倒查力度，对非法超限超载行为，发现一起、查处一起，并严格追究各环节相关责任人的责任。先后查处了朔州市山阴县、大同市南郊区、太原市古交市等一批治超典型案件，对 1299 名责任人进行了责任追究，其中 1 名县长被免职，对 2 个市、6 个县进行了交通项目限批。

下一步，我们将认真贯彻落实本次会议精神和五部委《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》意见要求，学习借鉴兄弟省市的经验，进一步巩固治超工作成果，不断创新工作机制，继续保持我省治理超限超载工作的良好态势，为全国治超工作做出新的更大贡献。

附件 10

湖南省人民政府副秘书长陈仲伯在全国治理 货车非法改装和超限超载工作电视电话 会议上的发言

(2016 年 8 月 18 日)

尊敬的传堂部长、各位领导：

根据会议安排，现将湖南治超工作情况简要汇报如下。

自全国统一开展治超工作以来，湖南省委、省政府高度重视此项工作，多次部署专项治理行动。特别是 2014 年 9 月起，省政府确立“政府主导、部门联动、全民参与”的治超思路，采取了一系列务实管用措施成效显著。全省公路站点车辆超限超载率由 2014 年上半年的 6% 以上降至 2015 年年底的 1% 以下；2015 年底全省干线公路优良率达 93.65%，较往年大幅提升；道路运输行车责任事故件数、死亡人数较上年同比下降 50% 和 64.6%；公路货物运价合理回升。治超综合效益不断显现，社会各界反响良好。

我们的主要做法是：

第一，坚持政府主导，凝聚治超共识。省政府高度重视、高效组织、高位推进。省里进一步完善了省治超工作联席会议制

度，成立了省治超办。各市州、县市区相应完善了治超工作机制，由政府主要负责人作为治超工作第一责任人，各级党政领导坚持靠前指挥，形成齐抓共管局面。

第二，实行严管重罚，保持高压态势。省政府出台了系列文件，交警、运政派员驻站 24 小时联合执法，对违法车辆统一实施顶格处罚、逢超必卸、强制切割非法改装部分等三项硬措施，落实“一超四究”制度（即对查获的违法超限超载行为，依法追究其驾驶人、货源单位、改装单位和运输企业责任）。近两年来，全省共查处非法超限超载车辆 41.74 万台，卸载货物 158.77 万吨，纠正非法改装车辆 6.8 万台，查处非法改拼装场所 1103 家，进驻、巡查货运源头单位 4.2 万家，取缔非法源头企业 2576 家。

第三，划定治超“红线”，压实地方责任。2015 年初，省政府确定了到年底各市州站点超限超载率必须降至 1% 以下这条“红线”，并作为一项重要指标纳入了对市州政府的绩效考核范畴，对未达标的市州明确了三条问责措施：一是不得参加全省年度交通发展目标考评，取消年度目标管理奖金分配资格；二是暂停交通项目审批和资金拨付；三是正式发函建议市州治超办主任、交通局长、公路局长年度考核评定为不称职。

第四，加大财政投入，夯实科技基础。省政府批准设置公路超限检测站 198 个（其中普通公路 172 个，高速公路 26 个）。2015 年省本级投入 1.75 亿元用于补助超限检测站新建和提质改

造，投入 6550 万元补助县市区不停车检测系统建设，投入 5500 万元一次性配备 131 台流动检测车用于各县市区流动治超。今年省级还计划投入 1.4 亿元补助市州治超信息管理平台建设，年内将实现省、市、县三级平台互联互通。

第五，加强宣传引导，营造良好氛围。组织省内和中央驻湘主流媒体集中宣传治超政策，及时跟进报道治超工作进展情况、先进经验、焦点热点，适时曝光典型案例，形成强大的宣传声势，争取社会各界的理解和支持。多个市州出台奖励办法，鼓励举报超限超载违法行为，形成了全民治超的良好氛围。

虽然我省治超工作在前阶段取得了一定成绩，但与国家的要求和人民群众的期盼相比，还有一定差距。我们将认真贯彻落实会议精神，学习借鉴兄弟省份先进经验，进一步坚定信心和决心，加大治超工作力度，以常态化、信息化、长效化和法制化治超为目标，为全国治超工作深入长效开展和建设“平安交通”作出应有的贡献。

附件 11

四川省人民政府副省长杨兴平在全国治理货车 非法改装和超限超载工作电视电话会议上的 发 言

(2016 年 8 月 18 日)

尊敬的传堂部长、各位领导、同志们：

按照会议安排，我就四川情况作如下简要汇报发言。

2013 年下半年，四川道路交通重特大事故频发，给人民群众生命财产安全造成重大损失。省委、省政府决定在全省开展为期 3 年、以整治货车“双超”和非法改装为重点的道路交通安全综合治理。目前，基本实现了道路交通安全形势持续好转，交通事故、死亡人数双下降，同比死亡人数减少 3058 人、下降 14.82 %，全省已近 900 天未发生一次死亡 10 人以上重大道路交通事故，高速公路未发生一起因超限引发的较大以上事故。我省综合治理工作受到广大运输企业、驾驶人及人民群众的拥护和支持，先后得到国家领导和交通运输部、公安部等国家部委的肯定。

一、坚持依法治理，强化组织领导，构建政府主导体系

始终坚持“政府主导、部门负责、社会参与、综合治理”。

成立了由省长任主任的省道安委，分管交通、安监和公安的3位副省长任副主任，省政府副秘书长兼任办公室主任，19个省直部门为成员单位，抽调相关部门同志集中办公，并在公安厅交警总队增设专门处室承担省道安委日常工作。一是出台强力举措。省政府连续三年下发3个文件，先后部署攻坚年、深化巩固年和长效机制建设年行动，由浅入深推动“双超”治理持续开展。“双超”治理主要措施纳入《四川省高速公路条例》。二是统一执法标准。按照依法依规且符合四川实际的原则，在全省统一了货车装载、认定及处罚标准。实行了商品车专用运输车辆“1+1”上下单排装载、严禁拖尾运行的“四川模式”。三是出台优惠政策。依据国家法律法规，出台了高速公路合法运输车辆通行费优惠政策。四是落实目标责任。省政府将综合治理工作纳入各级政府目标考核；制定道路交通安全责任追究暂行办法，先后约谈排名靠后的7位市政府领导；逐级签订了《目标责任书》。

二、坚持系统治理，突出问题导向，狠抓路面管控重点

立足服务经济社会发展，围绕高速公路、普通公路和农村公路三个重点，持续深入推进。一是强力推进高速公路“双超”治理。将高速公路治理作为攻坚难点，组织交通运输、公安、农业部门执法力量和基层民兵等联勤联动，24小时值守，实行高速公路入口计重，防止超限车辆进入。建立高速公路交通执法、公

安交警、地方政府、路营公司“一路四方”联席会议制度。目前全省高速公路入口全部实行计重检测放行，严重超限车辆得到有效控制，每月超限1吨以上进入车辆不足50辆。二是积极稳妥开展普通公路“双超”治理。交通运输、公安部门开展联合执勤执法、一站式处罚。目前，全省建成普通公路固定治超检测站123个，初步形成网格化管理。全省共组织执法力量122万人次，检查1092万辆货车，其中查处超限货车41万余辆，卸载货物39万余吨。三是有效促进农村公路“双超”治理。以“县级政府负总责，乡（镇）政府主责主抓”为机制，全省4483个乡（镇）建成“交管办”，配备6.8万名劝导员，2792个农村公安派出所参与交通安全管理，并发挥主导作用。

三、坚持源头治理，立足齐抓共管，创新货运监管模式

充分发挥行业主管部门作用，实行全体系、全过程监管。经济和信息化、工商、交通运输、质监、公安、农业（农机）等部门联合开展了车辆生产、销售、维修、装载、检测、入户等六大源头环节专项治理行动。全省出动执法人员53万余人次，排查源头企业3.78万余家，查处违法企业248个、涉案375件，案值3千余万元。特别是甘孜、阿坝州，对9263辆重中型非法改装、拼装货车全部予以恢复。道路货运源头管理建立地方政府主导，行业主管部门牵头，交通运输、公安部门联合巡查的“1+X+2”

工作模式。省政府将于近期出台《四川省道路货运源头管理办法》。

四、坚持综合治理，注重统筹推进，建立五大长效机制

在攻坚年、深化巩固年基础上，省政府将 2016 年确定为长效机制建设年，部署 9 项重点任务。以高速公路、普通公路、农村道路、源头管理为重点，建立常态管理机制；以区域联合治理、“一路四方”联席会议、普通公路治超联勤联动、公路安保工程建设为重点，建立协调联动机制；以科技治超、农村道路交通安全管理“互联网+”信息应用平台、重点车辆动态监控平台、重点车辆及驾驶人信息共享平台建设为重点，建立科技治超机制；以宣传报道和教育引导为重点，建立宣传教育机制；以加强领导、考核激励、责任追究为重点，建立制度保障机制。全面推进综合治理由专项行动向长效治理纵深发展。

各位领导，我省取得的成效，离不开党中央、国务院的坚强领导，离不开交通运输、工信、公安、工商、质检等国家有关部门的关心和支持。我们将按照此次会议部署，认真落实传堂部长等领导的重要讲话精神，再鼓干劲、再添新措，推动我省道路交通安全综合治理工作取得新的更大成绩。

谢谢大家！