

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。

五是开展专项治超。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。我们要认真贯彻落实好党中央、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！