

载重货车道路交通事故八成以上是由于超限超载引起的

监管越来越严,超限超载为何止不住

有关人士表示,治超首先要严把车辆生产关、挂牌关、改装关、检验关、市场准入关、装载关,让其无法上路

本报记者 杜 鑫

10月10日,江苏省无锡市312国道K135处,锡港路上跨桥发生桥面侧翻事故。经初步分析,上跨桥侧翻系运输车辆超载所致。

尽管事故最终原因还有待进一步确定,但是被称为公路第一杀手的货车超限超载还是引发了舆论热议。超限超载危害有多大?有关部门出台过哪些治理措施?为何屡禁不止?《工人日报》记者对此进行了调查。

公路“第一杀手”

“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。”交通运输部公路局局长吴德金此前在解读《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》时称,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。

传统慈善基金会公益研究院和社会科学文献出版社今年4月发布的《中国卡车司机调查报告NO.2》显示,驾驶货车无疑是高危职业,因货车导致的交通事故往往是致命性的,超限超载是危险的一个来源,这类现象更多地集中在个体车主和小物流企业上。

吴德金表示,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寿命12年到15年为例,实际使用寿命仅为2年到2.5年。

有研究机构对2007年~2015年国内桥梁垮塌进行了调查统计,共发现28座桥因车辆超载而垮塌。

超限超载与运价降低的恶性循环

去年发布的《中国卡车司机调查报告NO.1》显示,超限超载是公路货运行业普遍存在的现象。

该报告认为,利润动机是超限超载的重要原因之一。因为运费通常是以里程和货物重量计算,所以载重量越大,收入就会越高。特别是近几年运价低迷,运输成本却一直走高,甚至出现了“货车不超载就亏本”的现象,这使很多卡车司机不惜冒险。

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。而一些汽车制造企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。吴德金认为,这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。

根据《中国卡车司机调查报告NO.1》,执法不严也是超限超载的重要原因。报告认为,面对超限超载,交警、路政等相关执法部门并没有严格查处,一些地方以罚代管,罚款即放行,甚至一些跑专线的货车司机掏出钱买“月票”,即只要每月付给执法人员一定的费用,就可以明目张胆地超载。违法成本远低于收益,进一步刺激了超限超载的盛行。

而且,基层执法力量不足也困扰着相关治理工作。江西某市治超站负责人在接受媒体采访时表示,该市境内每天车流量在2万辆左右,交通、交警、城管等部门100余人组成9个中队,“逢车必检”无足够人力保障,还易造成国道拥堵,影响群众出行。

要像治理酒驾一样治超

面对超限超载,我国从20世纪80年代起,就开始治理。从有关部委的单独治超到多部委联合行动,出台了多个规章,并且不断修订。

其中,在2000年,交通运输部发布了《超限运输车辆行驶公路管理规定》。2004年,9部委在全国范围内联合治超治限。2005年,国务院办公厅下发《关于加强车辆超限超载治理工作的通知》。2016年,交通运输部对《超限运输车辆行驶公路管理规定》进行全面修订,统一了超限认定标准,优化了大件运输许可流程,加强了对大件运输车辆行驶公路的管理,规范了对违法超限运输行为的处罚等。当年9月21日,还在全国展开了货

车非法改装和超限超载治理。2017年,《关于对严重违法失信超限超载运输车辆相关责任主体实施联合惩戒的合作备忘录》发布,明确运用信用手段,加大对严重违法失信超限超载行为的联合惩戒。

今年8月,交通运输部、公安部、工业和信息化部联合下发《关于进一步加强车辆运输车超长违法运输行为治理的通知》,明确提出对1年内违法超限运输超过3次的车辆运输车,吊销其车辆营运证;对1年内违法超限运输超过3次的车辆运输车驾驶人,责令其停止从事营业性运输。

监管越来越严,超限超载却屡禁不止。不少专家表示,应该增加对超限超载车辆的处罚力度。交通运输部部长李小鹏在2016年12月24日全国人大常委会举行的联组会议上就建议,参照国外成功治理的经验和国内对酒驾治理的效果,应加快研究推进将货车严重超限超载违法运输行为列入危险驾驶罪的范畴,追究有关人员的刑事责任,提高违法成本,形成强大震慑力。

一位基层交通运输局负责人认为,治超关键在于抓好货车生产和货物装载两个源头。首先要严把车辆生产关、挂牌关、改装关、检验关、市场准入关、装载关等六关,让超限超载车无法上路。同时,相关部门要加强对货运枢纽场站、搅拌站、矿山生产企业、建材生产和批发市场、砂石料场等重点货源企业的监管,让现存的超限超载车无货可运。

我国进口葡萄酒份额不断增加

记者在河西走廊第九届有机葡萄酒节上获悉

随着我国关税总水平的下降,我国葡萄酒进口份额不断增加

据统计,
2018年我国

消费葡萄酒总量

180万千升

为世界第五大葡萄酒消费国

葡萄酒进口额

28.6亿元

约占酒类进口总额的49.5%
在酒类进口中位列第一

新华社记者 肖晓盈 编制

首例“个人破产案”传递哪些信息

本报记者 北梦原

上周,温州中院联合平阳县法院,通报了全国首例具备个人破产实质功能和相当程序的个人债务集中清理案件情况,随即引发各界对个人破产制度的关注与讨论。

据悉,在该案中,债务人蔡某系温州某破产企业的股东,经生效裁判文书认定其应对该破产企业214万余元债务承担连带清偿责任。但调查发现,蔡某仅持有公司1%的股权(实际出资额5800元),其资产包括一辆已报废的摩托车及零星存款,蔡某及其配偶每月收入约8000元。此外,蔡某长期患有高血压和肾脏疾病,医疗费用花销巨大,且其孩子正在上大学,家庭收入长期入不敷出,确无能力清偿巨额债务。

9月24日,平阳县法院主持召开蔡某个人债务集中清理第一次债权人会议。最终,债权人同意蔡某提出的清偿方案,按1.5%的清偿比例即3.2万余元,在18个月内一次性清偿。蔡某还承诺,在履行完毕之日起6年内,如果他的家庭年收入超过12万元,超过部分的50%将用于清偿全体债权人未受清偿的债务。

温州中院工作人员表示,该案是最高人民法院向全国人大常委会报告推动建立“个人破产制度”后,首例具备个人破产实质功能和相当程序的个人债务清理案件。

此案一出,舆论反映强烈。有观点认为,该案保障了债务人基本生存权利,避免了债务人因困顿而走上绝路,也得到了债权人的认可,体现了司法的人性化。也有观点对此表示出担忧,在相关制度不健全、诚实守信意识仍欠缺的情况下,债务人可能借此恶意逃避债务。

对此,经办法院的平阳县法院工作人员表示,个人债务集中清理保护的是“诚信而不幸”的人,不是老赖,法院还会采取举措严格把关防范逃废债行为,不让债务人“钻空子”。

据了解,目前,我国法律体系中还没有“个人破产”的概念,但“个人破产”的情况

大量存在。根据最高人民法院工作报告,全国“执行不能”案件占执行案件总量的40%左右。尤其是一些交通事故、人身损害赔偿、刑事附带民事诉讼等案件,被执行人财力有限,确无清偿能力。

在司法界看来,建立个人破产制度,是解决这一问题的有效手段。然而,囿于传统债权债务观念根深蒂固、个人财务申报登记制度不成熟、个人信用制度和惩戒机制不完善等因素,个人破产制度一直以来推进缓慢。

据了解,我国的破产法自制定后已经过多次修订,但破产对象只限于企业,未涉及自然人,因此也被业内一些人称为“半部破产法”。而这缺失的“一半”不仅使大量自然人受困于债务纠纷,也极大影响了“另一半”。

今年7月,国家发改委等13个部门联合印发《加快完善市场主体退出制度改革方案》,提出研究建立个人破产制度,逐步推进建立自然人符合条件的消费负债可依法合理免责,最终建立全面的个人破产制度。

“破产法本身是一个市场经济的法律,只要是有市场,债务不能清偿的问题就一定要通过破产法来解决。”在中国人民大学破产法研究中心主任、北京市破产法学会会长王欣新看来,如何公平地解决债务清偿、权衡并保障债权人和债务人的利益,是市场经济必须解决的问题。

不少业内专家表示,目前,我国已逐渐具备个人破产立法的现实条件,重点问题是,如何在充分建立社会共识的基础上推动个人破产向前迈进。

应该看到,从首案审结到制度确定,个人破产仍有很长一段路要走。而这条路想要继续走下去,不仅需要严密的制度规则以及强有力的执行能力,也需要债务双方立足于解决问题,具有诚信、宽容的心态。

一周焦点

消费者5G换新成本将降低

本报讯(记者杨召奎)10月11日,苏宁易购联手天猫、三大运营商和各大手机品牌厂商,共同启动5G战略合作,成立5G生态联盟。苏宁易购副总裁顾伟表示:“将通过金融分期、以旧换新以及线上线下融合的直观体验对比,提升消费者5G换新体验,降低5G换新成本,让消费者更加方便,更加划算地用上5G手机。”

据记者了解,目前国内智能手机市场已经步入存量时代。而随着5G的来临,带来了新一轮的换机潮,用户对于5G手机的关注度越发提升。随着更多5G手机新品上市,以及运

营商5G网络信号覆盖的拓展完善,消费者的换机需求再次被唤起。截至10月9日,三大通信运营商的5G套餐预约量用户已突破千万。

据悉,在4G到5G的换新过程中,今年“双11”是重要的营销节点。届时,苏宁易购和天猫将联手进行“双11”的5G产品全面推广。业内专家表示,天猫作为中国领先的线上消费平台,苏宁作为线下强大的零售商,双方的进一步合作加上运营商、各大手机品牌的参与,将打造完整的5G生态链,成为线上线下5G产品首发的主阵地,双方联手将为消费者带来良好的5G购物体验。

当了“青岗员”,就是不一样

进行换绳,孟庆丰故意地问赵军明说,咱们需要换什么样的绳?赵军明说,咱们工作面现为半煤岩巷掘进,按照《煤矿安全规程》要求,咱们的耙装机就得用高强高模聚乙烯绳,而不能像以前那样用的是钢丝绳。话音刚落,孟庆丰和在场的几名工友都向赵军明竖起了大拇指。赵军明则不好意思地笑了笑:“原来当了青岗员,就有了责任感和压力感,安全意识不知不觉也提高了!”

安全意识不知不觉提高

“这长度,不符合《作业规程》要求,必须马上整改!”近日,在作业现场,青年安全生产监督岗成员孟庆丰刚完了一棵帮部锚索,还向赵军明竖起了大拇指。赵军明则不好意思地笑了笑:“原来当了青岗员,有了责任感和压力感,安全意识不知不觉也提高了!”

“就要下班了,改什么改,我看还是算了吧,你不说出去,谁会知道。”赵军明说道。孟庆丰和赵军明一起进矿的青年职工,二人平时是“好哥们”,是无话不谈的好朋友。但安全面前,容不下情面。“不整改,就报你的违章。”孟庆丰黑着脸说。

“拿个耙头就当钉了,不就是当一天的青岗员吗?”赵军明见孟庆丰来真格的,就有些生气地嘟囔着。孟庆丰立即回应道,“安全是咱们自己的事,要是自己都对自己不负责,谁还能为我们负责?”

“想想孟庆丰说得也对,赵军明就连忙‘忙活’起来,很快地将问题给整改掉了。

“赵军明见孟庆丰来真格的,就有些生气地嘟囔着。孟庆丰立即回应道,“安全是咱们自己的事,要是自己都对自己不负责,谁还能为我们负责?”

“赵军明见孟庆丰来真格的,就有些生气地嘟囔着。孟庆丰立即