



2013 年山东公务员考试申论真题 (A 类)

(满分 100 分 时限 150 分钟)

一、注意事项

1. 本题本由给定资料与作答要求两部分构成。考试时限为 150 分钟。其中, 阅读给定资料参考时限为 40 分钟, 作答参考时限为 110 分钟。满分 100 分。
2. 监考人员宣布考试开始时, 你才可以开始答题。
3. 请在题本、答题卡指定位置填写自己的姓名, 填涂准考证号。
4. 所有题目一律使用现代汉语作答在答题卡指定位置。未按要求作答的, 不得分。
5. 监考人员宣布考试结束时, 考生应立即停止作答, 将题本、答题卡和草稿纸都翻过来留在桌上, 待监考人员确认数量无误、允许离开后, 方可离开。

二、给定资料

资料 1

多年来, 我国公路运输超限超载问题日益严重, 逐渐成为危及道路安全、人民群众生命安全和国家财产安全, 影响经济社会健康发展的一个突出问题。超限超载现象出现于上世纪 90 年代中期, 2000 年以来超限超载现象骤增, 问题日渐突出。据某自治区公路管理局国省干线公路计重收费站统计的超限超载运输车辆通行数据反映, 仅 2012 年 3 月 1 日至 31 日, 在通行该自治区国省干线公路 40 个计重收费站的货运车辆中, 超限超载车辆达 33.54 万辆, 占通行车辆总数的 67%。数据显示, 由于超限超载严重, 该自治区路桥安全形势越来越严峻。2011 年第三季度, 自治区全区专业管养桥梁安全排查发现的四类、五类危桥共 142 座, 与 2009 年相比, 危桥数量增加了 13%。2011 年第四季度, 新增四类、五类危桥 17 座。2012 年第一季度, 又新增危桥 5 座。截至 2012 年底, 全自治区专业公路养护总里程为 1.96 万公里, 其中优良路率仅为 50.5%, 差路率达 12%。另据报道, 西北某省干线公路总里程为 9646 公里, 每年新建公路大约 400 公里。由于超限超载运输缩短公路使用寿命, 每年需要增加大中修 2000 公里以上, 造成损失高达每年 10 亿多元。专家估算, 如果不考虑超限超载运输逐年增长的因素, 仅按目前的损害程度评估, 不到 5 年, 该省境内国省干线 60% 以上将面临全线瘫痪。此外, 恶性超限超载运输车辆压垮公路桥梁的事故也频频发生。超限超载的严重危害已经引起了社会各界的广泛关注。

资料 2

2004 年 4 月 30 日, 国务院成立由交通部牵头, 公安部、国家发展改革委等九部委参加的全国治理超限超载工作领导小组。九部委联合推出了《关于在全国开展车辆超限超载治理工作的实施方案》, 在我国展开了对公路车辆超限超载治理的“攻坚战”。《方案》要求各执法机构应严格按照有关认定标准, 坚决查处, 纠正各种超限超载行为。《方案》同时提出: “从 2004 年 5 月中旬起, 力争在 1~2 年时间内由交通部和国家发展改革委共同出台相关政策, 对车辆通行费和公路养路费的收费标准和征收方式进行调整和完善, 并提出具体的政策措施, 用经济杠杆调节车辆超限超载的利益关系。”

据某省有关执法部门调查反映, 该省运输市场运费大约为每吨每公里 0.2 元甚至 0.1 元, 运价很低。多年来由于受公路通行费增加和各种规费、罚款等因素影响, 为了营利, 企



业和司机不得不增加装载量。由于我国公路通行费等规费都是按车辆核定吨位收取, 不管是是否超载、核载或空载, 均按同一标准收费。比如标 10 吨的车, 过路过桥费是按 10 吨来交, 多装也是这个标准。于是实际装的有六七十吨甚至七八十吨, 因为超的这部分不用交通行了, 运输企业大多用这样的办法来弥补运价低的损失。

2006 年, 交通部出台了一个《收费公路试行计重收费指导意见》, 规定车辆收费不再按货车的核定载重量而是按其实际载重量收费, 即计重收费, 尝试用经济手段遏制超限超载行为。有专家算了一笔账, 以载重量 5 吨的货车为例, 车辆自重 7.5 吨加上载货 5 吨, 原来执行按车收费标准时, 约需 60 元/100 公里。执行计重收费标准后, 满载 12.5 吨时仍为 60 元/100 公里, 车货总重为 10 吨时为 55 元/100 公里, 空载时为 45 元/100 公里, 均比按车收费标准节省了费用, 可见实行计重收费后, 货运成本将会降低。据了解, 作为全国率先实施计重收费的江苏省已经取得了明显的成效——恶意超限超载车辆减少, 超限 50% 至 100% 的车辆减少 42.86%, 超限 100% 以上的车辆减少 83.74%。但在其他地区, 计重收费效果却并不乐观。据某省公路管理局人士称: “实行计重收费后, 大量超限超载运输车辆改道行驶普通公路, 造成大量普通公路不堪重负, 路面病害迅速发展, 通行路况日益恶化。一些超限超载车辆为规避计重收费, 还想方设法改走农村公路。由于农村公路设计的建设等级低、承载能力差, 损坏速度加快, 已经严重影响到了农民的安全出行。”

2007 年, 为巩固和扩大治理成果, 九部委又颁布了《全国车辆超限超载长效治理实施意见》, 提出了建立治超工作长效机制, 确保治超工作长期、有效和稳步推进的长远目标。

业内人士指出, 超限超载问题在一些资源能源地区情况更加严重。特别是煤炭、石油以及基建用的砂石、钢材、水泥等建材运输比较集中的地区, 因为直接涉及一些地方和行业的经济发展, “干扰多、阻力大、矛盾多、压力大” 的现象十分突出。

资料 3

货物堆得像小山一样、车速慢得像老牛一样、黑烟冒得像拖拉机一样……这是人们对公路上超限超载车辆形象的比喻。记者近日深入某省超限超载治理现场, 了解了超限超载车辆疯狂的背后。

稽查科科长周俊: 超载超限实在也是没办法。最主要的是车子的运费这几年没涨, 但是油价和驾驶员的工资涨了, 车主的成本高了。还有一个就是我们工厂造的车子, 它本身会引起超载、超限发生。

记者: 什么叫工厂造的车子会引起超载、超限发生?

周俊: 有的生产厂家在设计过程中就把超载能力算进去了。这么跟你说吧, 有的车即使不改动也可以超载, 而且批量生产的时候, 一些厂家还会对所用钢材的材质、型号做改动, 这些改动从外观上很难辨别, 但车辆的载重能力会增加不少。

记者: 这种车上路会有危险吗?

驾驶员刘师傅: 危险肯定有的, 拉多了刹车不灵, 也容易出事故。其实谁都不想超载, 现在就是不超载挣不到钱, 不超载的话跑一趟亏一趟。

据周俊介绍, 目前全国公路车辆运力总体上是供大于求, 竞争过度, 惟一的竞争手段就是杀价。上世纪 80 年代每吨每公里 2 毛钱左右, 如今 20 多年了, 最多只涨到 3 毛钱左右。面对激烈的市场竞争。运输企业及个体户竞相压价, 很多车主不得不采取超载方式争抢生意。



除了汽车生产企业, 全国各地数量众多的汽车改装厂也提供货车改装服务。记者以客户身份来到一家紧挨 210 国道的汽车汽配厂, 只见满地油污的店前停着两辆自卸货车, 一片狼藉的地上丢弃着一串弹簧钢板。

记者: 这车还挺新的啊, 还要做些什么?

工人: 加装辅轮和后桥, 加高栏板, 还要加固弹簧钢板。

记者: 是为了增加载重量吗?

工人: 对。

记者: 要花多少钱?

工人: 3000 来块。

记者: 车改装后上路安全吗?

工人: 不知道, 我们只知道拿钱干活。

记者接着询问改装是否需要什么手续。一旁的老板说, 如果客户有要求的话双方可以签一个合同, 别的不需要, 但如果车辆被查则概不负责。

资料 4

超限一词源于我国《公路法》。其中第 50 条规定了超限车辆“不得在有限定标准的公路、公路桥梁、公路隧道内行驶。”交通部令 2000 年第 2 号《超限运输车辆行驶公路管理规定》中对运输车辆的超限标准做出了具体规定: 如车货总高度从地面算起 4 米以上 (集装箱车货总高度从地面算起 4.2 米以上); 车货总长 18 米以上; 车货总宽度 2.5 米以上; 车辆轴载质量在规定值以上等。机动车辆行驶需要遵守不同等级公路的限载标准, 如果超限运输, 必须接受执法部门的查处。根据《公路法》有关条款, 超限的法律责任除罚款外, 造成公路损害的应当依法承担民事责任。根据国务院《道路交通管理条例》有关条款, 超载行为可处以罚款、警告并同时吊扣驾驶证等行政处罚。

据某省交通厅交通稽查总队李主任介绍, 交通部门查车, 主要是查超限, 而交警则主要查超载。虽然根据法律要求, 交通路政和公安交警分工明确, 各管一摊, 但具体执法过程中却常常出现问题。比如交通、公安两家在治理超限超载中, 有时会出现处罚标准不一致的情况。按照《道路交通安全法》规定, 机动车超过核定载质量的, 处 200 元以上 500 元以下罚款; 超过核定载质量 30% 或者违反规定载客的, 处 500 元以上 2000 元以下罚款。但交通厅部署的大规模治超专项整治行动, 则要求对超载车辆单车处罚不得超过 1000 元。两个标准前后不一, 很多司机询问我们究竟该遵循哪个标准? 此外, 因两家检测站点数量和分布不均, 经常发生重复处罚, 严重的一次甚至出现十几辆被重复处罚的车辆集中堵在检测站口, 造成高速路大面积拥堵, 严重影响正常的公路交通秩序。

有专家指出, 随着我国公路建设的快速发展, 很多地区固定治超检测点布局明显滞后, 数量过少, 根本无法满足《公路安全保护条例》规定的就近引导和卸载处理的要求。加上流动治超受人员、设备、安全环境条件等因素限制, 难以做到对超限超载车辆监控检测全覆盖。由于检测站数量有限, 而国省干线公路车流量大、超限超载运输车辆多、超限吨位大, 检测工作难度不小。据有关部门测算, 每个检测站昼夜 24 小时连续单向检测, 其检测率仅为该线路单向超限车辆总数的 28%, 尚有 72% 的超限车辆漏检。由于检测站偏少, 管理、执法难以到位, 各种对抗执法检查的招数层出不穷。如有的超限超载车辆采取在检测站前分载, 驶



离检测站后再合载的办法; 有的超限超载车辆绕道逃避; 有的车辆司机花钱雇一些闲散人员每天“望风”, 根据执法人员的行踪调整“闯关”时机; 有的运输企业和司机甚至买通交警或公路执法人员, 通过建立稳定的保护伞逃避处罚。还有一些执法站点迫于风险和压力, 采取“以罚代管”, 交罚款就放行, 客观上造成超限超载愈演愈烈。

资料 5

公路运输超限超载是一个世界性难题。有关专家曾形象的将超限超载车辆比喻为“掠夺性命的武器, 道路设施的天敌”。许多国家在市场经济发展的初期, 都不同程度地存在着超限超载问题, 也相应采取了严格的管理措施。如美国出台多部法律治超, 1913 年通过第一部限制车重的法律, 随后又出台了多部联邦法律, 对超限超载车辆的管理做出了明确规定。目前, 美国的超限超载车辆约占被检测货运车辆总数的 3.5%。处理超限超载车辆的主要措施有: 一是向违章车辆发出违章传票, 确定罚款金额, 并辅以其他惩罚措施, 如交付路产补偿金、被列入驾驶员和运输企业不良记录档案等。二是卸载或均载(移动货物直到轴载不超限)。三是对严重超限超载或屡次违章者采取司法行动, 包括刑事诉讼、短期拘留和长达 1 年以上的监禁。

韩国从 1973 年 7 月开始对重车实行重点检查。1994 年 10 月, 超限超载车辆过多导致圣水大桥坍塌后, 韩国政府进一步加大了治理力度, 在全国设立了 400 余个超限超载检测站(点)。目前, 韩国超限超载车辆仅占被检测货运车辆的 1.5%。韩国法律规定, 对超限行驶者或强迫驾驶员超限运营者判处 1 年以下有期徒刑或处以 200 万元韩币(约合人民币 1.5 万元)以下罚款; 对擅自改装车辆或妨碍检测者处 2 年以下有期徒刑或处以 700 万元韩币(约合人民币 5.2 万元)罚款。超限运输车辆一经发现, 将被公路部门直接引导至法院接受法律惩处。

德国在 11000 公里的高速公路上共设有 700 多个超限超载检查站。德国对超限运输驾驶员的处罚办法中规定, 第一次超限的驾驶员将被登记在案并口头警告; 第二次被发现将面临 3 个月的监禁; 1 年内超限 3 次以上的驾驶员, 将被吊销驾驶执照, 列入“黑名单”, 终身不得从事驾驶行业工作。

南非非常重视车辆自动称重技术的研究工作, 将电子秤应用于治理超限超载工作中。电子秤可以对时速不低于 10 公里的重载车辆进行自动称重, 并显示在重载车辆信息管理系统上, 管理部门据此对这些超重车辆进行卸载和处罚。这一技术系统在近 10 年来的治理超限超载工作中起到了巨大的作用, 目前南非超限超载车辆的比例已下降到 10% 以下。

日本使用固定或移动称重设备对超限车辆进行检测, 在高速公路收费站设有电子秤测量超载, 大型货车还要安装货物自动测重仪。日本还实行“一超三罚”制度, 即罚货主、罚运输企业、罚司机。根据日本相关法律, 超过行驶证最大载重量的, 处 6 个月以下徒刑, 10 万元罚款(约合人民币 7400 元); 超过车辆总重量一般限值 20 吨的, 处以 30 万元罚款(约合人民币 2.2 万元); 禁止货运企业接受超载运输业务或指示驾驶员进行超载运输等。

资料 6

作为我国能源生产和运输大省、“西煤东运”的咽喉要道之一, 山西省一度是全国超限超载最严重的地区。2007 年是山西超限超载最为严重的一年。当年全省超限超载率达到了 13%, 全省 25 万辆货运车辆中, 每天有 3 万多辆属于超限超载运输, 有的大型超载车辆重达



百吨, 被人戏称为“火车跑在公路上”, 混乱局面触目惊心。全省因车辆超限超载造成的交通事故占全省交通事故总数的六分之一, 死亡近 600 人, 而当年全省煤矿事故死亡人数 400 多人。损毁高速和国省干线公路共 3838 公里, 造成危桥 827 座, 直接经济损失十多亿元。严重的超限超载已经成为影响山西经济社会稳定发展的一大顽疾。由于超限超载治理的复杂性、艰巨性和反复性, 山西省数年的多次治超都没有取得实质进展。每次行动一般只能维持三五个月, “风声” 过后, 超限超载行为更加猖獗, 越治越超的局面愈演愈烈。

2007 年 12 月, 山西省全面启动了“无缝隙、拉网式”治超行动, 下决心根治超限超载行为。这次治超由以往的部门牵头改为省委、省政府直接领导, 分管副省长主抓, 交通、工商、质监等 21 个部门联合组成治理联动小组, 统一领导。各市县区也相应成立了常设机构, 强化治超专项职能。各市县明确市、县政府为责任主体, 市长、县长为第一责任人, 各级政府层层签订责任状, 落实治理责任。各市县还把治理工作纳入政府年度目标责任制考核范围, 省、市、县相关监管部门与相关企业层层签订了治理目标责任书, 并明确了考核奖惩办法。

省政府出台了《山西省道路货物运输源头治理超限超载暂行办法》, 把煤、焦、铁等各类货物运输源头企业的装载行为纳入监管范围。同时针对有关货物源头、检测站点等每个运输环节的问责制度也随之出台。省治超办明确规定, 发现超限超载车后, 必须进行追查。查明车辆途经哪些站点, 是哪个装货点装的货, 车辆是否非法改装, 涉及到的责任部门(交通、交警、工商、运管、经信委等)是哪一个, 哪个环节出了问题就追究到哪个环节。2008 年, 山西省治超办稽查人员在太原古交市、大同南郊区进行检查时, 发现了治超点执法人员不称重放行车辆、人员脱岗, 非法储(售)煤场死灰复燃, 货物源头监管失职、超载车辆严重反弹等一系列问题。省治超办立即启动问责机制。根据《山西省治理车辆非法超限超载工作责任追究办法》、《山西省治理车辆非法超限超载工作责任追究实施细则》等规定, 对问题所涉及的多个部门实行追根溯源, 古交市有关部门 18 名责任人和南郊区政府以及区公路、经贸、公安交警、煤运公司等 5 个责任单位共 26 人进行了严肃处理, 其中开除公职 11 人。省治超办还对两地实施了“交通项目限批”, 即暂停交通建设相关项目及资金拨付。同年 3 月, 有群众举报朔州市山阴县出现大批超载车, 省治超办根据线索进行了多次暗访, 并组织进行专项检查, 确认举报情况属实。其中, 四个检测站点的交警、交通执法人员对超载车辆“睁一只眼闭一只眼”, 个别执法人员发现检查组人员后, 竟然指挥超载车辆从小路逃遁, 检查组成员还受到不明身份人员的棍棒威胁和跟踪。针对这起严重事件, 省委省政府进行了严肃处理。4 月, 中共朔州市委免去了山阴县县长的县委副书记、常委委员职务, 并提名免去其县长职务。山阴县县长成为全国首名因治超不力而丢官的县级干部, 同时被查处的相关责任人共有 23 人。三年来, 山西省共有 450 多名干部因治超不力受到党纪、政纪处分, 其中县处级干部达 13 人。

由于措施得力, 这一轮治超成果喜人。一年来, 工商部门共取缔非法车辆改装修理厂 111 处, 非法储(售)煤场 1927 户; 交管部门查扣无牌无证货车 7.7 万辆, 拆解非法改装车辆 941 辆, 没收并销毁拼装车辆 108 辆; 运管部门对经公示的 1.1 万户货源企业实行了派驻和巡查, 对 7998 户货源企业的 2.9 万名装载、计量、开票人员进行了培训。由于监管严格, 货源企业严把“进厂、装载、过磅、验票”4 个环节, 确保了出厂车辆无超载行为。省运管局还建立了全省运输企业质量信誉档案及违法单位和个人“黑名单”制度, 对违法企业



及个人进行重点监控。与此同时, 山西省充分发挥经济杠杆作用, 出台了高速公路通行费对合法运输者减免 10% 的优惠政策。仅此一项, 就相当于每年减少 3.5 亿元的财政收入。

为了改变“人盯、车跑、手工记”的人海战术, 山西省高速公路全部安装了不停车检测系统。2011 年, 给全省 45 万辆货车全部发放了道路运输 IC 卡, 所有高速公路超限检测站都实现了不停车快速检测, 大大提高了工作效率。三年时间里, 全省 2 万多名执法人员共检测货运车辆 18 亿次, 查处超限超载车辆 7.7 万次, 处罚违法企业 210 家。面对执行部门的“动真格”, 这一轮治超以来, 山西各地均出现了司机强行冲卡或故意堵塞交通的事件。据统计, 全省共发生各类暴力抗法事件上百起, 82 名执法人员被打伤打残, 两人英勇牺牲。尽管存在一些干扰, 但由于目标明确, 真抓实干, 治超工作还是克服种种困难, 取得了阶段性成果。

据统计, 从 2007 年 12 月开始实施新一轮治超到 2010 年, 仅仅三年, 山西全省超限超载率由 13% 下降到 0.2% 以下, 大大低于全国 6% 的治超目标, 这在世界上都是一个比较高的水平。此外, 道路交通事故减少 4590 起, 平均每年减少死亡人数 300 人, 事故率下降 60% 以上; 公路“三乱”举报下降 38%, 其中涉及治超的举报下降了 66%; 累计减少公路桥梁损失 119 亿元, 相当于 2010 年山西全省财政收入的 13%。

三、作答要求

(一) 认真阅读、梳理给定资料, 简要概括一些地区超限超载运输日益严重的主要原因。(20 分)

要求: 概括准确, 内容全面, 条理清晰; 不超过 350 字。

【参考答案】

政府管理: (1) 交通路政、公安交警等职能部门多头管理、处罚标准不一。(2) 检测站点数量和分布不均, 易发生重复处罚。(3) 固定检测点数量有限, 布局不合理, 执法检查和管理难以到位。(4) 部分执法人员违法充当“保护伞”, 帮助超限超载运输的企业和司机逃避处罚。(5) 部分执法站点采取“以罚代管”的方法, 造成超限超载愈演愈烈。(6) 一些地方和行业基于经济发展的考量, 对车辆超限超载问题予以放任。

市场因素: 运价没有随着运输成本的增加而相应提高, 同时运输市场竞争激烈, 压价现象普遍, 运输企业和个体户不得不通过超限超载的方式以求盈利。

企业和个人: (1) 汽车生产厂家利用生产技术增加车辆载重能力, 维修厂非法改装车辆以增加载重量。(2) 运输企业和个体户盲目追求经济利益, 安全意识淡薄。

(二) 给定资料 5 提到国外治理超限超载的一些做法。请简要分析这些做法对我国治超工作的启示。(20 分)

要求: 分析到位, 言简意赅, 具有针对性; 不超过 350 字。

【参考答案】

这些国家主要从出台法律规定、制定严厉处罚措施、加强超限超载检测三个方面对超限超载进行治理, 给我们的启示主要有三个方面:

一是完善法律法规。制定和完善详细的治超法律法规, 明确治超范围和具体措施, 使治理有法可依。

二是加大处罚力度。(1) 采取罚款、交付路产补偿金、计入不良记录档案等处罚措施,



同时要求违法者对货物进行卸载或均载。(2) 对情节严重或屡次超限超载的, 通过司法程序追究其刑事责任, 并吊销其驾驶执照, 终身禁驾。(3) 广设检查站点, 重点检查重车, 一经发现, 立即惩处, 并可根据超限超载的次数加重处罚。(4) 实行“一超三罚”制度, 将超限超载的货主、运输企业和司机一并处罚, 扩大处罚范围, 提高违法成本。

三是加强技术检测。将自动称重技术、固定或移动称重设备、车载货物自动测重仪广泛应用于治超工作, 提高检测效率。

(三) 给定资料 6 提到山西省治超工作取得了阶段性成果。假如你是省治超办的一名工作人员, 请起草一份上报省政府的治超工作情况汇报。(20 分)

要求: 格式规范, 概述准确, 切合题意, 结构清晰; 不超过 600 字。

【参考答案】

关于治超工作的情况汇报

山西省政府:

为治理公路运输的超限超载问题, 2007 年 12 月, 我省启动“无缝隙、拉网式”治超行动, 取得了阶段性成果, 现将有关情况汇报如下:

一、行动举措

(一) 加强组织领导, 明确责任考核

这次治超行动由省委、省政府直接领导, 各相关部门联合组成治理联动小组, 落实了责任主体, 明确了考核奖惩办法。

(二) 出台专门规定, 落实行动细则

我省出台了《山西省道路货物运输源头治理超限超载暂行办法》和针对每个运输环节的问责制度。省治超办对追查超限超载车辆的工作要点(途经站点、装货地点、是否改装等)和责任追究落实了行动细则。

(三) 开展检查工作, 启动问责机制

治超办稽查人员通过明查暗访, 采取专项检查与日常检查相结合的方式, 加大查处力度, 并启动问责机制。

(四) 创新治理举措, 完善硬件设施

建立全省运输企业质量信誉档案及违法单位和个人“黑名单”制度, 出台高速公路通行费对合法运输者减免 10% 的优惠政策。同时, 在全省高速公路安装不停车检测系统。

二、阶段性成果

全省超限超载率由 13% 下降到 0.2% 以下, 大大低于全国 6% 的治超目标。道路交通事故发生率下降 60% 以上。公路“三乱”举报下降 38%, 其中涉及治超的下降了 66%。累计减少公路桥梁损失 119 亿元, 相当于 2010 年全省财政收入的 13%。

三、下一阶段的任务

下一阶段, 我们将继续严格执法, 同时加强道路安全知识宣传, 提高司机的安全责任意识, 进一步减少超限超载行为的发生。

山西省治超办

××××年××月××日

(四) 请结合对全部给定资料的理解与思考, 以《谈“执法”》为题, 写一篇文章。(40



分)

要求: 观点鲜明, 内容充实, 结构完整, 语言流畅; 900 字左右。

【参考例文】

谈“执法”

韩非子在《有度》一文中强调:“国无常强, 无常弱。奉法者强则国强, 奉法者弱则国弱。”可见, 自古以来我国就异常重视法律的执行。然而反观当前, 国家公路建设有目共睹, 运输实力更是不断增强, 但部分地区执法工作开展不力, 超限超载问题日益严重。为此, 政府应多管齐下, 从教育、建设和监督三个方面做好治超执法工作, 保证交通安全。

做好治超执法工作, 政府应伸“教育手”。荀子云:“不教而诛, 则刑繁而邪不胜; 教而不诛, 则奸民不惩。”我国当前普法宣传工作过于依赖理论宣讲, 虽然逐年开展, 但实际效果并不理想。执法人员在工作中频频遭遇暴力抗法事件, 部分超载司机并不具备安全驾驶的意识。为此, 政府有关部门应创新普法手段, 让执法人员走上街头, 走入企业, 结合执法实例, 向相关人员宣传超载危害及安全驾驶的重要意义, 通过宣传教育营造一个平安驾驶的社会氛围。

做好治超执法工作, 政府应伸“建设手”。近年来, 我国的公路建设成绩显著, 高速公路总里程已仅次于美国。但我国当前治超过程中, 面临的最大问题就是检测站的数量偏少, 执法工作难以开展, 超限超载车辆因此漏网。反观拥有世界著名高速公路网络的德国, 1 万余公里的公路上竟设有 700 余个超速超载检查站。相关部门要做好治超执法工作, 必须首先加强硬件设施建设, 广设检查站(点), 并配齐专业人员及设备, 以保障对超限超载车辆监控检测实现全覆盖。

做好治超执法工作, 政府应伸“监督手”。习近平总书记曾在政治局学习中特别强调:“要加强对执法活动的监督, 做到有权必有责、用权受监督、违法必追究。”在超限超载执法工作中, 政府应当严格贯彻“有法必依, 执法必严, 违法必究”的工作方针, 对失职渎职的有关职能单位和个人要启动问责机制。当然, 单纯依靠政府查处超限超载, 难免有所疏漏, 为此, 应当充分发挥社会公众的监督力量。通过建立监督网站、开通举报热线等方式, 建立覆盖全社会的监督体系, 依托社会公众群策群力, 做好对超限超载车辆的监督检查工作。

“理国无难似理兵, 兵家法令贵遵行。”做好治理超限超载执法工作, 既有助于减少交通事故的发生, 保障人民群众的生命财产安全, 又有利于减轻路桥损害, 减少经济损失。为此, 我们必须严格执法, 有效遏制超限超载违法行为, 营造良好的道路安全环境。