

深一度
浙江新闻名专栏

车辆：从设计到轮胎都有超载“潜力”

——关注大货车超限超载报道（上）

编者按：超速行驶视信号灯于不顾，公路桥梁被压损坏……为城市建设、物流运输乃至经济发展作出重要贡献的大货车，其中不少已沦为了“疯狂的大货车”。从车辆到装载，从运输到司机，是什么原因让大货车“刹不住车”地超限超载？本报即日起推出一组报道，来揭示大货车超限超载背后的深层原因。

□本报记者 张燕
通讯员 张宁

不久前，一辆江西牌照的红色货车在象西线宁海桥井东路被当地联合治超人员拦下来进行例行检查。“根据公路部门对车辆超限的要求，这辆车目测超过4米高，属于超高车辆；如果按行驶证上的高度来看，应该也是超了。”宁海县治超办联合公路、交警、运管、城管、农机等多部门，已连续在各路段设岗和巡查，常驻的治超人员几乎人人有双“火眼金睛”，能看透车辆是否超限或者超载。

超限超载危害重重

受公路、桥梁承载能力和公路通行条件的限制，车辆超限行驶是法律明令禁止的行为。所谓超限运输，是指在公路上行驶的车辆的车货、宽、高、总重和轴载质量超过规定限制值。超载则是根据车辆行驶证上的载重量等指标来确定的，是交警部门从行驶安全上所设的车辆标准。货运超载通常是指机动车运输的货物超过货运机动车的装载能力，交通运输工具的实际装载量超过核定的最大容许限度。

超限和超载，像一对孪生兄弟，几乎所有在重量上超限的货车构成了超载，其危害不小。最直接的危害，是损害公路设施。货运车辆通过违法改装，提高车载能力，从而使车货总

量大大超过了公路、桥梁的设计荷载标准，对桥梁结构造成灾难性的破坏，缩短公路使用寿命。根据国家权威部门测算，载重10吨的货车超载1倍，对公路的破坏力相当于正常载重的16倍；超载2倍，对公路的破坏力增加到80倍。一条设计使用年限为15年的高速公路，如果行驶车辆超载1倍，其使用寿命将缩短90%，即只能使用一年半。

超限运输车辆更容易引发交通事故。超限运输车辆长期处于超负荷运转状态，会使车辆的制动等安全性能明显下降。据统计，载重货车道路交通事故中，有近80%的交通事故由车辆超限超载引发。

从行业发展上讲，超限超载运输导致了道路运输市场的恶性竞争。货运业主以竞相压价承揽生意，以超限获取利润，超得越多，赚得越多，形成了“压价—超限—运营过剩—再压价—再超限”的恶性循环，扭曲了运输市场，扰乱了运管秩序，进而也影响到铁路或水路运输业的正常经营，损害经济发展环境。

另外，超限超载运输还加重了大气环境污染。超限车辆发动机长期处于超负荷运行状态，致使燃油燃烧不充分，尾气排放超标；超限车辆车体大、通行速度低，时常造成交通堵塞，既降低了公路使用效率，又加重了大气环境污染。



运政部门查处非法维修、改装窝点。（张燕 应刘娜 摄）

货车出厂预留超载空间

经测量，这辆在宁波被拦下的江西牌照货车实际高度为4.4米。“该车行驶证上的限高是3.95米，实际高度不仅超出了交警部门的规定，也超过了4米总高度的要求，需要对车厢加高部分进行切割。”在宁波治超站，工作人员对该车辆进行了暂扣。

车辆在出厂时就预留了超载能力，为超限超载行为提供了基础条件。从汽车制造的流程来看，前期需要汽车生产厂家对样车进行设计、测试、定型等，随后厂家将设计样车的各种技术参数出具报告，并报请国家相关部门进行审

批，审批完成并公告后，这个车型的车辆就可以合法挂牌上路了。然而，很多品牌货车在设计时就把超载能力算进去

了。据我市一货运车队老板介绍，由于货车市场竞争激烈，生产厂家为了抢占市场，在设计生产时就为大货车预留了超载空间。“只要是货车，几乎都是超载设计的。”这位不愿透露姓名的车队老板说，例如公司有一批前四后八的货车，业内称为“四轴车”，行驶证上车辆的自重是15.1吨，但公司曾经为车辆过磅，一辆四轴车空车的实际重量近18吨。这些车在出厂时还送加高栏板，如果算上赠送的栏板，那么车辆的自重就达到了22吨，超过行驶证规定自重近7吨。

“车辆出厂时应该符合行驶证规定的要求。车辆整备质量如果超过行驶证的规定，可能是加强了大梁、弹簧、钢片等部件。这样改动之后，很难从外观上进行辨别，但车辆的载重和运输能力会增加不少，有些甚至直接加高厢体，以提高车辆的载重性能。”一位不愿透露姓名的治超人员说。

渣土车司机朱师傅的话证明了这一点。朱师傅驾驶的四轴车根据行驶证上的要求，其载重质量为15.77吨。“这种车主要是用来装渣土的，可是我们在车上装渣土，即使只装平车，货的重量就能达到30吨。”朱师傅说，根据超限标准，四轴车的整车质量是40吨，目前以车辆平车的核载能力，加上车辆自重15吨左右，不仅远远超过了行驶证上的要求，也超过了限载标准。“遇到这种情况，交警和路政都要罚。”朱师傅说。

“这也是没办法的事，国内也不是一家两家汽车厂这样做，几乎整个市场是这样，如果不预留‘空间’，你的车就卖不出去。”一名货车销售人员透露。

改装让超载变本加厉

除了“先天”预留超载空间，车主“后天”的加装让马路上的货车不断“长高长肥”。采访中，慈溪市路政大队大队长徐雪峰拿出截获的超限车辆资料图片给笔者看，只见有的车辆后车厢被加高了一倍多；有的车辆明明限宽2.5米，实际装上货物后却达到4.3米；还有半挂式牵引车被改装成集装箱的样子以逃避执法人员的检查，因为集装箱货车限高4.2米，高于普通货车。

据了解，货车改装时，小改装就可以使一辆货车载重量增加三至三倍；而进行加高马路、换桥、梁套梁等大改装，可以增加载重四至八倍，一辆核定载重20吨的货车经改装后拉八九十吨的货不成问题。

“严重超载的车辆，会对车轮造成很大的损伤，那车主的损失不也很大吗？”面对笔者这样的提问，一名吕姓司机神秘地说：“这个你有所不知，现在一些轮胎的品牌售后服务很好，有质保期，在质保期里如果磨损了可以直接换新胎，所以虽然这些轮胎的价格比普通的贵一些，但总体算起来还是划算的。”

笔者从市治超办了解到，今年前三季度，市治超办在全市范围内组织开展了3次“铁腕”系列集中整治行动，查处了非法改装车1068辆，公路车辆超限超载行为得到了有效遏制。据报道，从9月下旬交警等四部门发布“联合公告”以来，执法人员深入运输企业、建筑工地等单位逐一走访、约谈，截至目前全市已有815辆宁波牌照的工程渣土车完成了整改，拆除了非法加高的货厢栏板。

五中全会精神大家谈①



明州论坛

一定不能忘了“发展为了什么”

□易其洋

“一谋发展”的定力和韧劲，中国经济才实现了从“被开除球籍”的危险边缘，到被称为“世界经济新引擎”的惊世转变。又一个五年将开局，全面建成小康社会的决胜之役即将打响之际，需要进一步明确：我们追求发展和进步，到底为了什么？

十八届五中全会开宗明义，讲得很明白：实现好、维护好、发展好最广大人民的根本利益是发展的根本目的，必须把增进人民福祉、促进人的全面发展作为发展的出发点和落脚点。

我们追求发展，是为了最广大人民的根本利益，而不是只为了少数人、个别人或者所谓的“既得利益者”“兼得利益者”的特殊利益。一段时间里，社会上弥漫着两股可怕的情绪：仇官、仇富。仇官与仇富，本质上都不是仇官员、仇富人，而是仇腐败贪婪、仇不公不义、仇掌权者和有钱人不受约束，肆意急功近利、与民争利、践踏法治、破坏公平。进入矛盾凸显期，要实现共同富裕、共建共享、公平正义，我们的执政者、决策者、掌权者、巨富

者，说话、用权、做事，都不应忘了“发展为了什么”这个命题。否则，不光经济社会难以又好又快发展，已有的发展成果也可能被破坏。

最广大人民的根本利益，不光要实现好，还要维护好、发展好。有些地方，家家户户有存款、有别墅、有汽车，但空气污染了，河流发臭了，生态破坏了，人们喝不上干净的水，呼吸不了洁净的空气，看不到蓝天白云……人们期盼，不出境出国，在超市里就能为婴儿买到安全的奶粉，不用求人托关系，小孩子就能在家门口上好学校，教育、医疗、住房不再是让好多家庭背负不动的“新三座大山”，年轻人不用“拼命”“行贿”，靠聪明才智、辛苦打拼就能“让人生出彩”，老年人不用排队好几年也等不到养老院的一张床位，老百姓被奸商恶官欺骗欺压了，不用四处喊冤、求爷爷告奶奶，就能讨回公道……只有牢记和秉持“为了最广大人民的根本利益”的发展目的，我们的各级政府和官员，才不会认为老百姓对美好生活的追求是“事情多”

“不知足”，而是“我们奋斗的目标”，才能真正做到以人为本，推动经济社会全面、协调、可持续发展。

“走得太远，忘记了当初为何出发”，是极其危险的。漫漫路途上，对于“发展为了什么”，不少地方、不少人迷失过、跑偏过。决胜“全面小康”，必须清醒和坚定：实现目的需要手段，但手段不能背离或取代目的。“发展为了什么”搞清了、记牢了、做到了，再大再难再复杂的的问题和矛盾，我们也能解决掉、解决好。因为，符合最广大人民根本利益的发展，一定会赢得人民的理解、拥护和支持。而唯有人民的智慧和力量，才能够改变和书写历史。

编后：十八届五中全会通过了“十三五”规划建议，吹响了时代号角：到2020年全面建成小康社会。为学习全会精神，凝聚奋斗力量，时评版今起推出“五中全会精神大家谈”专栏，欢迎读者来稿，就事论理，畅谈感悟。投稿邮箱：llplb@sina.cn

“就近入学”的自由裁量权应受限制

□杨涛

因为教育局安排的学校并非离家最近，近日，上海浦东一名6岁女童将浦东新区教育局起诉到浦东新区法院，索赔精神损失费1元。诉讼结果，女童败诉。法院解释说，《义务教育法》中的“就近入学”是原则性规定，“就近入学”并非就读离户籍地直线距离最近的学校，而是指相对就近所属地段的学校，就读学校的招生地段由所在区县教育行政部门根据辖区人口分布、道路、小区边界等因素合理划分。因此，区教育局是在履行法定职责，并未侵害原告受教育权（11月8日《中国青年报》）。

法院的解释有一定道理。现实中，教育资源的分布是参差不齐的，如果将“就近入学”解释为“最近入学”，那么，有些时候有些学校就可能因为附近小区生源过多而不堪重负，而另一些学校可能“吃不饱”。因此，当然要给予教育部门一定的自由裁量权，让他们根据实际情况进行调整，而不是一味地“最近入学”。

不过，问题在于，为何女童所在小区的学生不能“最近入学”需调整到较远的不知名学校，其他小区的学生却可以“最近入学”在家附近的知名学校？对此，浦东新区教育局解释，“她户籍地编制单元内小学班级规模严重短缺，并且‘对涉及教育公建配套设施建设的，应事先征求教育部门的意见，但她户籍地的住宅从规划到建成，从未向教育局征求意见’”。类似事件、类似理由，在全国各地普遍存在且不乏媒体报道——明明小区附近还有A小学，但孩子偏偏被划到好几公里之外的B学校，而B学校周围的

小区孩子，却被划到离家好几公里之外的A学校。

看得见的是明显的管理混乱，人们怀疑的则是隐含的不公平。不幸的是，这种怀疑往往被证实。事实表明，这种所谓依据“就近入学”划分学区的事情，总是深藏着腐败问题。例如，曾任广州市天河区教育局局长的李伟明，就是利用这种权力来捞钱。他将优质名校迁进相应的楼盘，或将某些楼盘划进名校学区。于是，学区房房价飙升，开发商赚得盆满钵满，然后再向他输送利益。放眼全国，这种腐败现象并不少见。如此，某些小区的学生被划出离他们最近的学校读书，岂能用“就近入学”而非“最近入学”解释？教育部门如此使用自由裁量权，又怎能不让公众心服口服？

“就近入学”当然不能完全等同于“最近入学”，具体实施时，确有必要给教育部门一定的自由裁量权。但要明确的是，这种自由裁量权不能是无限的，也不能是不受监督的。因此，确立“就近入学”，原则上应当“最近入学”，如果不采取“最近入学”，教育主管部门应当有合理的理由并公布；教育主管部门进行学区划分和调整，应当公开，并且应当召开有社区代表、家长参加的听证会；学生及家长对于学区划分不服的，可以向上级主管部门提出复议或向法院提起诉讼，对于没有合理理由或明显不公正的，上级部门应当及时纠正，法院也应当予以支持；纪检和检察机关也应当加大反腐败力度，防范官员利用自由裁量权破坏公平，从而维护学生的合法权利。

“流量被偷获赔”打了谁的脸

□张海英

上月起，手机月套餐内剩余流量实行当月不清零政策。然而，当这项惠民政策实际执行时，有一些消费者投诉称自己的流量跑得太快了。家住重庆渝北区的马先生上个月就遇到了这样一件事：一天内，他的手机流量被“偷跑”了近1GB。投诉后，他获赔80元话费（11月8日《重庆晨报》）。

此前，对很多网友“流量被偷”的质疑，三大运营商齐声否认，并在声明中强调，其计费系统有严格的检查校验机制，通过了各级主管部门和独立第三方的检测，不会出现因计费系统原因导致的“手机流量跑得快”问题。那么，既然公开否认偷流量，如今为何又向用户赔偿呢？

显然，“流量被偷获赔”这一案例，打了运营商一记耳光。不管运营商是有意还是无意，都表明的在“偷”流量，否则不会轻易赔偿用户。既然一个运营商存在偷流量问题，用户自然会推断其他运营商也存在类似问题。所以，之前运营商齐声否认偷流量，过于

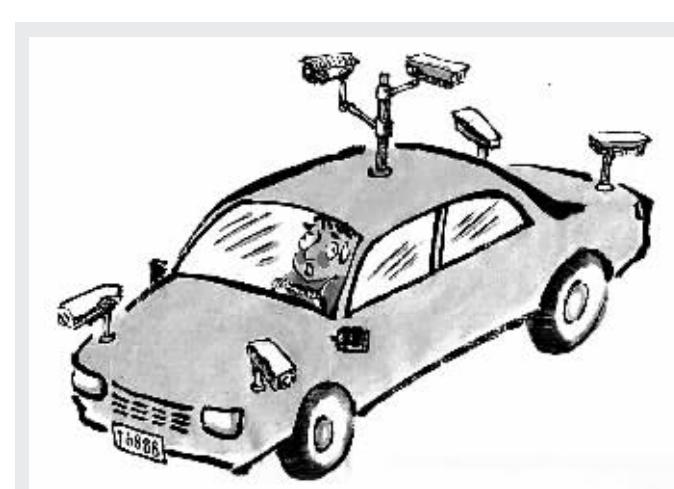
对“虚假诉讼”就该依法惩处

□朱泽军

为了获取不当得利，舟山某船务公司与当地一家船舶维修厂串通，向海事法院提起虚假诉讼，涉案金额达400万元。法院通过调查，揭露了双方严重违法，即各处20万元罚金，涉案当事人被移送公安机关立案侦查。近日，公安机关对原告方企业的主要负责人采取刑事拘留措施（11月7日《宁波日报》）。

民事诉讼是公民、法人和其他组织等平等主体，依照法定程序解决民事纠纷、维护合法权益的一种方式。近年来，有人采用恶意串通、虚构法律关系、捏造案件事实等方式，向法院申请支付令或提起诉讼，或利用虚假调解文书、仲裁裁决、公证书向法院申请执行，获取非法利益，构造虚假诉讼。这类事例在民间借贷案件中尤为突出。

虚假诉讼，就是利用司法的权威性、震慑力、判决力、执行力来实现不正当目的，损害国家、集体和他人合法权益，破坏正常的司法秩序和司法公信，是诉讼领域诚信缺失最主要的表征形式。法院作为司法机关，若被心存



防碰瓷

刘志永 绘