

2005年下半年广东省公务员录用考试《申论》真题

满分：100分 时限：120分钟

一、注意事项

1. 申论考试，是对分析驾驭材料能力、提出和解决问题能力、文字表达能力的测试。
2. 作答参考时限：阅读资料 30 分钟，作答 90 分钟。
3. 仔细阅读给定的材料，然后按申论要求依次作答，答案书写在指定的位置。

二、资料

公路的头号杀手是汽车超限超载，我国每年因车辆超限超载造成的损失超过 300 亿元。全国 70% 的道路安全事故和超载超限有关，公路的寿命将缩短 50%~60%，超载超限已成为严重影响国家和人民生命财产安全，危急社会秩序稳定的一个突出问题。在多次进行治超的基础上，去年 6 月交通部等七部委联合颁发了《关于在全国开展车辆限载超载治理工作的实施意见》。有 20 万人员上路执法，拉开了查超的帷幕。

材料一：

以前对车辆超载，往往是交了罚款就可以继续上路，起不到治理的作用。但是，2003 年 12 月 1 日开始，北京，天津，河北，山西，内蒙古等 5 个省（市）区对超载车动了真格。某日凌晨，5 省（市）区在华北地区联手展开专项整治行动。

记者赶到了京石高速河北涿州路段，看看河北省零点行动的情况。

记者：“我现在是在京石高速河北涿州路段，这条高速公路是河北和北京之间的交通运输道，我身后这个收费站正好位于河北省和北京的交通地带也就是说过了这个收费站车辆将进入北京市，在这个地方可看到河北省的交通路政法部门正在对过往车辆进行超载超限检查。”

记者在现场看到，短短时间内有不少大型货车被要求停在路边接受检查。

交警执勤人员：“刚才我问了一下，他自己承认拉了顿，事实上都不止。现在可以说，超了 200% 还多。”

记者：“那他的核定载重是多少吨？”

交警执勤人员：“10 吨左右。”

记者：“10 吨左右？”

交警执勤人员：“对。”

而这辆车的司机声称，他这样做也是不得已。

记者：“按规定拉不行吗？”

货车司机：“拉 2 吨就不挣钱。”

记者：“拉 12 吨就不挣钱了？”

货车司机：“它就赔钱了。”

记者：“为什么？”

货车司机：“现在油费和各种费都高，你不多拉点货就不挣钱。”

不超载真的不能赚钱吗？记者随机采访了些路过的货车司机，得到的基本是同样地答复。

货车司机：“不超保本都不行，就是挣钱超载的钱。运费不涨，油价涨，不超载哪能挣钱啊？”

记者：“不超载赚不到钱？”

货车司机：“刚够费用，你来一程刚够费用，你回程也运货，也是刚够费用回去，就是没有利润了。”

超载运输虽然能赚到钱，但在安全性方面却要冒着一定的风险。这一点大部分货车司机也都清楚。

货车司机：“就两吨，二汽出的车，核定 2 吨车拉到 11 吨，有了情况，它能站住吗？根本站不住，再一个它的轴也容易压断。”

据河北省交通部门统计，2002 年发生的交通事故当中，有 21% 的事故是由于超载行驶引发，对于司机来说，冒险超载能使他们赚到钱，而对于京石高速路的经营者来说，大量的货车超载危险行驶让他们一直在赔钱。

河北翼星高速公路有限公司总工程师李桂旺：“可能司机得到一些微小的利润，但是他不知道我们养护起来，花的成本是非常大的。养护一公里，需要上百万的成本，每年的损失，我们在养护当中直接的修复费是6000多万元。”

高速公路公司自己做了一个统计，在京广高速公路上跑的货车有80.4%超载。超载程度一般3到4倍，原本设计15年的使用年限，现在不到3年，修复路面几乎花去了4个亿了，而这条路总投资还不到20亿元。

这里有一组数字可以让我们感受到，超载车的车轮到底有多重？河北全省13条主要的高速公路，已经有9条出现不同的程度破损。还有18座高速路桥梁，成为了危桥，必须马上大修。更为惊人的是，河北每年因为超载超限，总损失高达40亿元，这次整治一个最大的特点就是要求那些超载车辆一律卸掉超载货物之后，才能上路。但我们也在今天的治理行动中发现了一些想到的麻烦。

超载和超限是两个概念。公安部门治理的是超载，它的认定指标是车辆行驶证上标明的载重量。而公路路政部门，两个执法部门，两种执法标准，不仅让我们需要在这里花点时间，才能解释清楚，更让车主们无所适从。记者在110国道北京张山营的一个检查点就遇到了这样的情景。

孙师傅的货车是这次张山营整治超载车被拦下的第一辆。他对自己的载货重量非常有信心。所以即使被拦过磅，也满不在乎。

记者：“你的核定重量是多少？”

孙师傅：“39吨。”

记者：“现在装了多少？”

孙师傅：“36~37吨，不超。”

但是当经过电子磅的时候，他的车却显示超载了。并且超得不少，超28吨。孙师傅急了。

孙师傅：“卸28吨，卸28吨我就空车了。”

记者：“这车会卸载吗？”

张山营整治小组工作人员：“我们现在也决定不了。”

虽说单子上写明了卸货的重量，但是在场的工作人员却迟迟没有开始卸货。原来，按照路政部门对货车超限的技术规定，孙师傅的货车只能拉11吨，要卸28吨，但是按照公安部门对超载的规定，孙师傅的货车可以拉39吨的货物，也就是说，孙师傅不需要卸货。记者还注意到，在这次联合整治超载超限行动中，负责测量磅秤的是路政部门，真正卸货的则是公安部门的交通部门。

张山营整治小组工作人员：“它各执各的法呀，那是公路法，那是交通安全法。”

虽然无论是超载还是超限的货车都算是违章，但是很多司机却不以为然。

货车司机：“不合乎道理，我们拿了60吨的养路费，你让我们拉10吨，20吨，那现实吗？”

运输司机、交通部门、路政部门相持不下，经过了一个半小时的等待，终于等来了结果。经过反复核定孙师傅的货车需要卸货7吨。

工作人员：“没超载，超限了。”

记者：“是按照公路局的规定吗？”

工作人员：“对，对。”

如果真是路政部门最初核定的超限标准，孙师傅的货车应该卸载28吨，这7吨是怎么来的无从考证。与孙师傅的情况类似的还有后面几辆货车，但是因为卸载数量不大，因此司机都同意卸货了。

货车司机：“师傅，拿个铲子比划，看看我们超载没有。”

记者：“你们会不会卸多呢？”

卸货人员：“大概不会，我们也不知道多少，应该是卸不多。”

记者注意到，在卸货地点没有磅秤等称重设备，卸多卸少主要靠目测。孙师傅卸了7吨，工作人员也表示认可。卸货之后按照规定还要重新核定总重量，货车来到了复检的地方。

记者在复查部门的窗外等了10多分钟，工作人员始终没有出示货车的总重量和卸载情况。他们一直在房间里讨论，并拒绝回答记者提出的疑问。透过窗户，记者看到电脑上的货车数据。

工作人员：“卸了23吨。”

孙师傅：“卸了 23 吨，不可能。”孙师傅一口否认自己卸过那么多货。卸载 7 吨为什么变成了 23 吨。一位工作人员正好走过来，记者上前询问。

记者：“现在卸了多少吨？”

工作人员：“我不知道。”

记者：“我们看到有 23 吨。”

工作人员：“不可能吧？”

记者：“现在有结果了吗？”

工作人员：“他们还在算呢。”

记者：“还要算吗？”

在卸场外面的张山营路口还有很多货车在排队候检。

货车开走了，却给记者留下很多疑问，关于过磅秤的标准，关于超载和超限的理解。现在公安、路政和相关部门正在连夜开会，我们正在等待着他们的新的答案。

联合整治出现这样的局面，出乎意料。看；来，有关部门在执法环节上，还需要进一步协调。超载超限治理难，除有执法方面的因素，最根本的还在于利益驱动。在采访中，车主告诉我们，只有多拉快跑，才能有利可图。也正因为这样，跨省联合行动的一个重点，就是不要让超载车辆上路。

“检查严，我们就停；检查松，我们就走。”一位超载司机与记者闲聊，“公路上的车流量与检查站的松严有一定的关系，治超刚开始的几天，好多司机都停下来了。过几天，感觉检查站松了，就又上路了。”

一位司机对记者说：“过两天，不少司机发现检查站查松了，就会把车开了出来，特别是有些大胆的司机，更想乘着运价较高的时机，多超一些，多赚些钱。”

当然，这种车流量的升降，与治理的目的格格不入。业内人士认为，造成这种现象的原因是，很少有司机把“大吨小标”车恢复吨位。这里有司机不懂治超政策原因，也有恢复之后要多交过桥过路费的因素。

一位张姓司机更是找到记者来信说：“现在到处都设了检查站，吓得我都不敢开车出门了，可政府部门总要给我们想个合法经营的办法吧，要不我买车钱，岂不是打了水漂。”记者告诉他，可以去恢复吨位时，他才恍然大悟。但是恢复吨位后，又出现新的问题。有位司机说：“不出台新的通行费收费标准，5 吨的车恢复到 10 吨后，过桥过路费要多交，也不划算。”业内人士认为，由于一些相关政策没有配套，加大了治超难度。

在晋煤外运的源头山西省，面对这次大规模治理，还有没有超载车辆上路呢？

11 月 30 日，记者来到了山西省大同市面上平旺乡的庄村，这里的村民告诉记者，在接到华北 5 省市联合治理超载的通知书后，全村所有的运煤车都基本上停止了长途运输。

记者：“禁令下来之后，你们还跑运输吗？”

货车司机：“不跑了，”

记者：“那以后怎么办？”

货车司机：“现在不跑了，现在你看，车在家里放着。”

记者了解到，庄村现有个体运煤车大约 400 辆左右，从事煤炭运输，销售是这些村民的主要收入来源。而现在限制超载的通知下达后，赋闲在家的村民并没有将原先车上用来超载而加宽加高的马槽等围栏拆掉，而是选择了修车保养，等待观望。

记者：“怎么得先缓一缓？”

货车司机：“买原煤跌价，那边卖煤涨价，这就还能跑。”

一位村民随后给记者算了这样一笔账，一吨原煤出厂时价格是 85 元，然后每吨原煤要交 45 元煤检费，5 元出井费，这样一吨煤出厂价就达到了 135 元，如果运到河北宣化，卖价为每吨 220 元，这样每吨可获得利润 85 元，像他这样的东风 153 型的货车，12 吨标准可得毛利润共 1020 元，而这一路上来回过路费就得交 470 元，消耗柴油费 800 元，仅此两项就亏损了 250 元，再加上每月 220 多元的养路费，每月 3000 元雇佣两个司机的工资，还有每月六七千元的车辆租凭费，以及一些汽车维修，交警罚款等不确定费用，按照目前煤运的市场价格，按核定的吨位运输是必亏无疑的。

但同时，记者从陕西和湖北的收费站了解到，对于同样一辆汽车，不管你超载不超载，路上的过路费基

本上是按单车核定的标准征收的。

河北收费站工作人员：“按吨位收费，他们山西是按车轴收费，我们河北是按吨位收。核定吨位，就是出厂那个核定的吨位，出厂的时候标的那个吨位。”

记者：“那他超载呢？”

河北收费站工作人员：“超载，不归我们收费站管。”

因此，一些车主也向记者承认，在运输成本一定的情况下，超载越多，获得的利润也就越多，为了追逐暴利，有的车主超载数倍也就成为必然；但同时也有一此车主坦言，超载也带来了交警的管制、罚款，而罚款越多，超载也就越多，从而形成一个恶性循环的怪圈。

货车司机：“罚款，外面罚款多，有时罚款就得 1200-1300 元钱。”

对于这些司机来说，超载带给他们的是利润，而带给国家的是巨大的经济损失，110 国道内蒙段在开通不久后，由于不堪超载车的重负，路面上出现了大面积的毁损，一些桥梁也只能靠底下的沙包来支撑，成了危桥。而据交通部专家介绍，载重 10 吨位的货车超载一倍，对公路的破坏力就相当于正常载重的 10 倍，超载 2 倍，对公路的破坏力增加 80 倍，1 条设计使用 15 年的公路，如果行使车辆超载 1 倍，其使用年就缩短 91%，也就是说，只能使用 1 年半，而据交通部初步测算，每年超载车辆给公路造成的损失就高达 100 亿元。

材料二：

全国统一治超行动如火如荼，记者曾与一位姓柴的车主聊起治超。他家共有两辆大货车，司机 6 名，下面是这位车主向记者道出的心里话：

问：现在司机都说不超载不赚钱，你认为呢？

答：我不同意，自从“治超”以来，我每月的实际收入要比以前增加 8000 多元；

问：你以前每月收入多少：

答：没“治超”前，我的两辆货车每月从济南向某地拉货每次拉 160 吨，运费每吨 45 元，来回一趟 3 天时间，运费才 7200 元，一个月是 7.2 万元。正常情况下扣除司机工资 1.2 万元，燃料费 6000 元，应交国家的剩 1.5 万元，换轮胎费 1.2 万元（平均每月毁坏轮胎 8 条，每条 1500 元），另外，因超限超载的罚款一般都在四五千元，所以每月收入也就是 2 万元左右。

问：那现在呢？

答：“治超”以后，现在两辆车每次拉货 60 吨，运费每吨 70 元，来回只要两天，每趟运费收入是 4200 元，一个月就是 6.3 万元，虽然总收入减少 9000 元，但纯收入却比以前增加了。由于不“超”，平均每月毁坏轮胎 1.5 条，也就是 2000 多元，仅此一项，每月就省 1 万元。再扣除司机工资、税费、油料等正常情况下的费用，第月纯收入在 2.8 万元左右。

问：你现在有什么后顾之忧吗？

答：有，我不超载了，可社会上的超限超载车还大量存在，如治理不严，老实人就吃亏了，因此，我希望各部门密切配合，严格执法，使超限超载现象彻底消失。

材料三：

自去年全国统一治理“超载超限”行动以来，货运成本大幅度上升，由此引发的问题随之而来。

在北京市东郊区蔬菜批发市场。运菜货车接二连三进出，嘈杂声充满了整个市场，卸下的蔬菜一堆连着一堆，接下来就是过秤时大声嚷嚷，计价还价。

北京市农业局信息中心对去年 7 月初北京 15 个批发市场的统计结果显示，50 余种蔬菜的平均价格比去年同期上升 113%。

去年 7 月 1 日，交通部、公安部联合发出通知，要求确保蔬菜水果运输畅通，对运输农产品的车辆不得滞留，卸载和罚款。

北京治超办表示，他们遵循全国统一的“绿色通道”原则，对于运输肉、蛋、蔬菜、奶制品等人们日常生活必需品的车辆，即使出现超载情况，也只是进行说服教育后尽早放行。

对此交通部“治超办”吴春耕副处长认为，“菜价上涨”，体现在“治超”方面，可能是当地关于治理超载的宣传不到位，没有将“绿色通道”这个信息透露给他们。

这个说法得到多数长途司机的认同，蔬菜水果这类鲜活产品，不超载不赚钱，超载一旦造成滞留和卸货，

则给运输带来严重损失，因此很多长途司机不敢上路。

来自全国“治超”工作领导小组的数据表明，“治超”后，全国平均货运价格出现回归性上涨，总体维持在每吨公里0.6元左右，较之前平均上涨约20%，最高则达到100%以上。业内人士表示，随着“治超”的进一步展开，运价还将继续上涨。

中外运集团下属的久凌储运公司副处长马志说：“‘治超’后的货拉不出去，但价格非常昂贵了，过去从上海到广州，运费是7000—8000，现在是1.6万元，仍然找不到车。”

据了解，近年来货运业的经营成本，一直处于逐渐攀升状态，尤其是近5年来。油价上涨，通行费用、过路过桥费用等，在道路运输业成本的构成比重逐渐上升。道路通行费用在许多道路运输企业已占到总成本的25%~30%，但道路运输的价格这几年却一直下降。

交通部“治超办”吴春耕副处长表示，由于相关政策不健全，有些地方的收费偏高，执法中存在乱收罚款行为，也增加运输成本；超载严重与运价较低，造成运输成本和价格不对称不无关系：中国道路运输协会秘书长王丽梅认为，超载对运输企业的经营和整个市场环境构成了很大威胁，由于货运业价格和价值长期背离，超载不能从根源上得到治理。

如此一来，运价的上调亦在情理之中，交通部副部长冯正霖说，目前公路货运运价低于10年来的最低水平，是一种畸形的运价，不超载后的运价出现合理回升，将能给运输户带来经济效益，从长远来看，有利于促进公路运输的发展。

材料四：

当路面管理效果甚微时，很自然就有人提出从源头上治理的法。然而湖南一个朋友给我们讲的故事让人对这种源头智力也不敢乐观。2001年。全国展开了声势浩大的反超载行动，当地取得很大了成果。然而到10月份，当地一个主要领导将交通、交警部门的负责人叫到办公室，明确指出，停止反超载行动，否则当地的煤销不出去，老百姓和政府部门都瘪了，这个年没办法过了：邻省没了煤，发不了电，这个年每办法过了。在现实中，一些物流营运发达的地方往往是生产物资资产销地，多年来以严重超载获取超额利润，已经形成支撑当地经济增长的支柱之一，如果反超载力度加大，就会造成经济利润的短期失衡。因此反超载往往会遭到一些地方领导的干预。

执法检查中，记者深切地感受到道路交通安全管理存在着深层次的体制问题。机动车制造业，公路建设和运政管理、农机管理等部门，都与道路交通密切相关。按现有规定，道路路政归交通能够部门管，道路违章和治安管理者为公安机关，两个“婆婆”的体制，经常造成交通和公安部门对超载等问题各唱各的调，互不配合。而在目前的体制下，这些部门靠道路交通“吃饭”却对道路交通安全不负多大责任，使至某些行政行为不是为保障交通安全而是以部门利益为出发点和落脚点。在这次采访中，笔者印象特别深的就是许多正规厂家为了便于销售，干起了大吨小标的营生，不按技术标准而是根据市场需求随意标注载重量。这些正规厂家生产规模大，技术水平高，企业信誉好，他们参与进来，不仅使超载向规模化、规格化发展，而且使肇事者从心理上产生一种合法化的感觉，更加堂而皇之，因此对于社会的危害就的别严重，据知情人士介绍超载车辆出现在上世纪90年代中期，2000年以来骤增，这种车辆的产生源于两个方面。一是一些正规载货汽车生产厂家在汽车出厂时做了不少“大吨小标”的手脚，有的把轮胎上面的弓子板加厚加宽大一些，给超载留足了余地，使得一些核载30吨到50吨的重型车实际可拉100吨的货。二是车主为了多拉货，花钱请汽车修理厂家和个体修理户将小吨位货车的马槽加高、加宽，改装成超载车。

在呼和浩特市城郊兴营一带，记者暗访了两家个体汽车修理厂。第一家的年轻老板听说我们要改装车辆，立刻熟练地介绍改装办法：可以加装两个辅轮和一个后桥，然后将汽车马槽加长或加宽，还可以用大梁内套一个小梁的办法加固大梁。旁边一位正在修车的运煤司机说，一辆原装20吨的“解放143”卡车，花三五千加装辅轮和后桥后至少增加载货10吨，这点改装费，从乌海往河北拉上一车焦炭就赚回来了。他还指点说：“现在交警、路政管得紧，有时要把氧焊机割超高的马槽。你们见到货车聚堆的地方千万不要前行，可以绕便道走或等天黑后再走，也可以给检测站、装卸场的人花点钱可是看能不能放行，如直接花钱不行，就找托儿，一般花150元至200元就能过。”在另一家规模较大的汽车修理厂，姓李的老板告诉记者，不仅改装没问题，还能代办正常手续。

材料五：

超限超载问题的形成，是由于市场发展过程中无序竞争引起的。为获得更多利益或保住已有的利益，车主们便一超载来获取利润。形成了“压价-超限超载-运力过剩-再超限超载”的恶性循环。而超限超载现象之所以屡禁不绝，核心问题是利益驱动。超限超载现象背后是一根长期结成的利益链条，其所衍生的，是公路

货运行业的畸形发展。

对此,发改委综合运输研究所有关专家提出:各政府部门在“治超”的过程中,尽快出台全国统一的路桥费减免等配套措施,坚决纠正正在路上乱罚款,乱收费行为,对缓冲当前的局面会起到很大的作用。

有资料说,美国建立了严格的防范超载车破坏道路的法规,并采用高科技手段,对超载车辆进行测量;超载严重的司机,将被判处半年以上的徒刑。在成本高昂也有效的监管措施和严厉的处罚下,超载必然减少。

虽然反超限超载触动的是方方面面的既得利益,触动的是现有的管理体制,但是人们有理由相信,只要我们各有关部门工作始终以人为本,加强道路管理,我们一定能创造一个人、车、路协调发展的交通环境。

三、申论要求

1. 请你用不超过 300 字的篇幅回答超限载屡禁不止的核心问题,并分析其屡治不渝的原因。(本题 40 分)
2. 认真阅读材料,通过对说给材料的分析和理解,用 800 字左右的篇幅来阐述政府应该从哪些方面采取有效解决汽车超限超载问题。(本题 60 分)



淘宝店铺



微信公众号

微信扫码,关注“**公务员考试挺简单**”公众号,获取更多公考经验、公考资料、时政等,真题更新也会通过公众号发通知哦。

手淘扫码,进入**杨柳真题**淘宝店铺,可购买历年公考真题、事业单位真题等. 纯手工整理,一手资料,包您满意,助您上岸。

买真题,请认准杨柳真题。淘宝“杨柳真题”独家整理,实时纠错,拒绝资料贩子。

2005年(下半年)广东省公务员录用考试《申论》试卷参考范文

1. 答案提示

我国车辆超限超载屡禁不止的核心问题是利益驱动。其原因有以下几点：

- (1) 运输单位和司机为获得更多的运输利润。
- (2) 公安部门与路政部门在管理过程中, 从各自利益出发, 各依一法。
- (3) 一些执法部门乱收费, 乱罚款, 使得司机欲通过超载得到补偿。
- (4) 地方政府为了发展本地区的经济, 放松对超载超限的治理。
- (5) 一些车辆生产、维修部门为了自身利益, 对车辆进行“大吨小标”或改装。

2. 答案提示

谈汽车超限、超载问题

汽车超限超载是公路第一杀手。严重破坏公路路面以及桥梁设施, 造成国家交通规费的大量流失; 容易引发道路交通事故, 危及人民群众的生命财产安全; 导致汽车运输业的畸形发展。整治违章超载必须加强教育, 提高公民的交通意识和法制观念, 提高执法人员的整体素质; 加大执法力度, 并实行宏观调控和综合治理。

超限运输涉及车辆生产、运输市场、收费管理和群众利益等诸多问题。要彻底根治这一顽症, 必须全国联动, 综合治理, 标本兼治, 其具体对策为:

(1) 开展法制宣传工作。地方有关政府及有关部门应结合国家的“四五”普法规划, 积极开展法制宣传活动, 大力宣传《公路法》及相关法律规定, 进一步扩大宣传对象, 让广大群众尤其是驾驶员和运输专业户都学法、懂法、守法, 为路政部门创造一个良好的执法环境。同时采取切实有效的措施, 利用群众乐于接受的宣传方式, 向大家宣传、介绍超限运输的危害性, 不断提高人民群众的交通意识和法制观念。

(2) 完善制度, 强化管理。各地政府要统一思想, 提高认识, 加强对运输市场的宏观调控, 立法机关要适应形势发展需要, 及时制定一些规范文件, 建立健全法律制度。合理调控运力, 规范运输行为, 促进运输市场运力与运量的供求平衡; 推广集装箱化运输方式, 规范公路货运车辆类型, 特别是特殊产品运输车辆的类型; 加大查处力度, 加强汽车生产环节的控制管理, 禁止生产违规超限车辆, 禁止非法改装车辆。加快清理整顿货运机动车生产管理目录, 制定相关责任追究制度, 杜绝“大吨小标”和倒卖产品合格证问题; 公安交警要加强车辆落户的源头管理, 把好车辆落户关, 凡是行驶证登记的技术数据与改装后的车辆技术数据明显不符的应不予落户; 有关部门应对违规擅自改装车车辆的单位和个体业主给予依法取缔, 禁止违法改装车辆上路行驶。对违规改装车辆已办理证照的要进行一次全面清理, 对不符合规定的改装车辆要注销其证照, 并从严处罚; 货运部门应严把货源关, 禁止车辆超限装载。路政部门应对公路承载能力重新检查并做出明显的标志。

(3) 加强执法队伍建设。执法水平的高低取决于执法人员素质的高低, 因此, 要加强对执法队伍的教育、管理和培训, 深入开展“四个教育”(宗旨教育、法律政治教育、职业道德教育和勤政廉政教育); 不断提高执法人员的“三个素质”(政治素质、业务素质和法律素质); 巩固树立“两个意识”(群众意识和服务意识); 增强依法行驶, 依法办案的观念, 努力建立一支政治坚定、业务精通、作风优良、执法公正的执法队伍; 切实提高路政人员的行政执法水平, 以适应市场经济的发展需要。

(4) 联手行动、综合治理。各级政府要负责牵头, 召集公安、交通、煤矿、工商、新闻媒体等部门组成综合执法大队, 统一政令, 联合行动, 齐抓共管, 形成合力, 形成一场全国范围内的反超限超载的专项治理斗争, 严厉打击违章超载行为。执法大队要经常组织、安排人员上路巡查, 指定地点设立检测关卡, 实行集中收费, 基本原则是: 空车降低收费, 超限装载合理收费, 严重超载卸载放行。对严重超限超载车辆坚决卸载, 杜绝罚款收费后放行的做法, 这是制止超限的有效措施。同时应追究相关单位的连带责任, 拉运工矿企业货物的车辆一经超载, 不但要处罚车主而且要处罚该企业。各部门要协调一致, 加强省际之间的联系, 避免重复执法、重复处罚。要严格规范执法行为, 做到行政执法主体合法, 认定违章事实确凿, 执法依据和执法程序正确, 执法文书齐全, 归档及时, 确保超限运输的查处质量。

总之, 治理超限超载是一项长期艰巨的任务, 需要不断的摸索和创新, 只有各部门互相配合、形成合力, 并且常抓不懈, 才能稳定路况, 保障公路完好畅通, 促进经济的健康快速发展。