

举案释



“科技+信用”，打通治超非现场处罚“最后一公里”

案情介绍

该案为台州市首例法院强制执行的路政治超非现场处罚案件。2018年10月24日20时7分，车号为浙G59×××的水泥罐车行经台州市路桥区G228国道K342+513路段时，经超限运输非现场执法系统检测涉嫌超限运输。执法人员通过短信方式告知当事人违法超限情况，并要求其限期前来接受处理，但当事人逾期未前来接受调查处理。路桥区公路管理局向路桥区人民法院依法提出行政强制执行申请。法院下达受理案件通知书和行政裁定书，并向被执行人发出执行通知书以及财产报告令、限制高消费令，启动强制执行程序。被执行人按期向法院缴交全部罚款。

总结分析

本案为路桥非现场信用治超试点启动以来第一例移送法院执行案件，从超限数据采集入库、处罚到法院强制执行贯穿信用治超十二步全流程，是路桥破解公路非现场治超打通非现场处罚“最后一公里”，引导超限车主主动前来处理的一次重要实践。

(一)合法性分析

(1)法律依据。2016年交通运输部第62号令《超限运输车辆行驶公路管理规定》第五十条明确规定违法行为地公路管理机构可以根据技术监控设备记

录资料，对违法超限运输车辆依法给予处罚。

(2)证据。公路超限运输案件往往案情比较简单，违法事实相对清晰，认定违法关键要素为超限行驶，尤其在非现场执法领域，是利用安装在公路上经定期检测合格的自动称重和图像摄录设备，自动检测、拍摄和记录行驶中货运车辆的车货总重、轴数、车辆图像等信息。其形成的证据具有真实性、合法性和关联性，是违法当事人很难否认的，为实施处罚提供了可靠的依据。

(3)程序及当事人权益。路桥区公路局从处罚流程、证据采审、文书制作送达、异议复核、平台管理等全过程建立起一整套比较完善的机制规范，执法办案过程严格依照《中华人民共和国行政处罚法》、《交通运输行政执法程序规定》等法律、规定进行。在违法告知上，采取了检测现场显示屏实时告知、立案后短信告知(对首次违法案件，一律事先电话确认信息)、对于无法直接送达的当事人处罚前用邮政EMS邮寄处罚事先告知书，在信封上标明执法文书内容并要求本人签收，非本人签收注明关系，以确保邮寄告知规范有效。

(二)申请法院强制执行机制

(1)基本流程。按照失信联合惩戒程序，对超过规定期限未缴交罚款的，依法向当地人民法院递交行政处罚案卷并申请强制执行，由法院予以强制执行并依法定程序纳入失信被执行人名单，发改部门将信息归集到信用信息平台予以公布，实现“罚了，

必缴款”。

(2)实务做法。一是市交通、法院、发改委三部门出台严重超限失信联合惩戒工作机制联合文件，畅通沟通协调机制；二是邀请市法制办、市中级人民法院、基层法院、律师等专家开展信用治超执法文书专家论证，确保“违超失信”治超文书内容及执法程序各环节规范有据；三是提前与当地法院行政庭、执行庭等部门多次沟通以明确法院关于移交案卷具体要求，并邀请现场观摩非现场执法运行以增进了解；四是严格落实信用治超十二步流程，做到程序到位、文书规范、合法有据、充分保障当事人各项合法权益，尤其是期限、陈述申辩权益。

启示建议

路桥区公路信用治超试点着眼于打通非现场处罚“最后一公里”，充分认识到常规非现场面对面处罚模式独臂难撑，以“科技+信用”为切入点，通过法院司法强制力，有效破解“执行难”，形成一个强有力的稳固支架——公路非现场治超长效机制，重塑公路非现场执法威信力，引导超限车主主动前来处理，进而降低装载、主动称载，形成良性循环。路桥区经过一年多的探索实践、不断完善，形成整套非现场执法处罚流程，总结出一套可复制、可推广并行之有效的非现场执法软、硬件及运行方式。

□蔡旭光 许志斌 吴元华 江荷妹 张潇



治讲堂

《浙江省地方海事辖区内河通航管理规定》解读

(续上期)

三、《规定》中有关条款的说明

(一)禁止性条款说明

《规定》依据相关上位法，细化限制了一些易对通航安全形成较大威胁的行为或活动，涉及的禁止性条款，相关依据如下：

1.《规定》第十二条规定渔船在航道内停泊、捕鱼时，不得阻碍主航道内其他船舶航行，不得在航道上设置固定渔具；第十三条规定船舶进入渡口水域、弯窄航段、船闸引航道、桥区水域等航行条件受限制的水域时，禁止船舶掉头、追越、并列行驶或者偏缆拖带；第十四条规定禁止超过跨河建筑物通航净空尺度的船舶通行。主要依据《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第二十条第一款“船舶进出港口和通过交通管制区、通航密集区或者航行条件受限制的区域，应当遵守海事管理机构发布的有关通航规定”，以及《中华人民共和国内河避碰规则》第二十五条“渔船捕鱼时，不得阻碍其他船舶航行，在航道上不得设置固定渔具”。

2.《规定》第十七条规定禁止船舶在饮用水源一级保护区内(保护水源工作船舶除外)，渡运航线上下游影响渡工视线的区域，狭窄、弯曲航道区域以及涵闸、抽水站、水底管线、桥区水域等航行条件受限制的区域停泊。主要依据《浙江省饮用水水源保护条例》第二十一条在饮用水源一级保护区内禁止“停泊与保护水源无关的船舶”，以及《中华人民共和国内河避碰规则》第二十四条第二款“船舶、排筏禁止在狭窄、弯曲航道或者其他有碍他船航行的水域锚泊、系靠。”

(二)其他条款说明

1.关于船舶VHF通信。《规定》第六条参考长江的相关通讯设备管理规定，对船舶甚高频无线电话(VHF)使用提出了要求，明确了VHF16、6频道为高等级航道内船舶专用的无线电导航、遇

险救助和安全通信频道，并要求船舶应当保证相关频道正常使用，避免对其产生有害干扰。

2.关于船舶尺度的确定。主要根据航道、船闸、桥梁、货物种类和实际运营船舶的状况，并综合考虑船舶操纵性能、航道和船闸宽度、安全管理需要和应急救援能力等方面因素，在《浙江省地方海事局辖区杭甬运河通航管理规定》施行基础上，参考《京杭运河通航管理办法》相应规定和武汉理工大学船舶尺度论证报告，统一对辖区内河高等级航道通行船舶尺度进行了规定。具体说明如下：

(1)《规定》第八条第二款规定进入四级航段的集装箱船(含载运集装箱的多用途船舶)，船舶总长不得大于65米，总宽不得大于12.7米；进入限制性三级航段的集装箱船总长不得大于73米，总宽不得大于12.7米。主要理由：

①参考《京杭运河通航管理办法》第五条规定“在京杭运河航行的集装箱船、滚装船和江海直达特定航线船舶，进入四级航段的船舶总长不得大于65米，总宽不得大于12.7米。我省其它四级航段通航条件与京杭运河浙江段四级航道相似，所以《规定》与《京杭运河通航管理办法》在允许进入四级航道的集装箱(含载运集装箱的多用途船舶)船舶尺度规定上保持一致。

②参考《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列》中《京杭运河、沙颍河—淮河干线过闸集装箱船标准船型主尺度系列》JH-J4船型编号(参考载箱量70TEU)对应的船舶主尺度，同时考虑我省三级航道设计底宽45米、水深3.2米、弯曲半径480米，为《内河通航标准》限制性三级航道标准，所以规定进入限制性三级航段的集装箱船总长不得大于73米，总宽不得大于12.7米。

(待续)

□记者 王君/整理

西窗



语

《民法典》中的“运输合同”

□游昉

三、合同依法需要行政监管。

市场经济体制的建立，行政干预从合同领域大踏步撤退。但合同的行政监管没有也不可能完全取消。《合同法》第一百二十七条：“工商行政管理部门和其他行政主管部门在各自权限范围内，依照法律、行政法规的规定，对利用合同危害国家利益、社会利益的违法行为，负责监督处理，构成犯罪的，依法追究刑事责任。”在《民法典》中是第五百三十四条：“对当事人利用合同实施危害国家利益、社会公共利益行为的，市场监督管理和其他有关行政主管部门依照法律、行政法规的规定负责监督处理”。

这里有两点需要指出：一是合同监管不是对合同活动的干预。行政机关依法查处利用合同实施“危害国家利益、社会公共利益”的违法行为，不是为了支持合同的某一方当事人。二是合同监管不是某一个行政主管部门的专属职责。常常有人误以为工商行政管理部门(市场监督管理部门)是所谓“合同监管部门”。这个部门也常常以“合同监管部门”自居，插手其他部门职责范围内的合同监管活动。其实工商部门早在1993年《经济合同法》修改后就失去了无效合同确认权和合同仲裁权。根据合同法，市场监督管理部门与交通运输部门等其他行政主管部门，都有权依据法律、行政法规(注意不含地方性法规和规章)在各自的职责范围实施合同监管。

四、行政调解需要合同法知识。

2004年《全面推进依法行政实施纲要》提出充分发挥调解在解决社会矛盾中的作用。2010年国务院《关于加强法治政府建设的意见》进一步要求“把行政调解作为地方各级人民政府和有关部门的重要职责”。在很多地方的政府规章和行政规范性文件，对与职权相关的民事纠纷进行行政调解，列入了行政机关的法定职责。这些民事纠纷很大部分属于合同纠纷；调解后制作的调解书也属于合同范畴。

交通运输部门也有行政调解职责。对道路运输服务质量、机动车维修质量等纠纷，多是采用行政调解方式处理。《道路运输服务质量投诉管理规定》(交通运输部令2016年第70号)就把《合同法》及其他有关道路运输或合同的法律、法规作为投诉案件的责任认定主要依据。要做好行政调解工作，也得学习合同法知识，知其然知其所以然。

(连载二)