

执去 聚焦

# 浙江交通积极开展危货运输整治

## “红黄绿”三色动态分类管理危运企业

**导报讯** 近日,宁波市交通运输局危险货物运输专项整治工作领导小组印发《宁波市道路危运企业动态评价结果应用办法(试行)》,“绿、黄、红”三色动态分类管理将应用于道路危运行业安全监管的整个过程。

据了解,宁波市交通运输局每月一次对道路危运企业开展安全生产动态评价,评价得分总分为100分。其中:省公路与运输管理中心制定的全省统一的6项评价指标占70分,包括卫星定位数据考核得分(10分)、经营行为得分(30分)、整改单反馈得分(5分)、行政监管和处罚案件数(10分)、单车平均超速行驶次数(10分)、长期在外省经营车辆的转籍率或迁回率(5分);宁波市自行设定的评价指标占30分,包括交通违法抄告率(10分)、动态监控违规率(10分)、危运车辆违规停放案件数(5分)、危运车辆禁行路线违法案件数(5分)。此外,对发生安全生产责任事故的,总分清零或酌情扣分。

宁波根据省公路与运输管理中心“三个一批”工作要求,按动态评价得分情况,将道

路危运企业分为“绿、黄、红”三类:90—100分为绿标企业,70—90分为黄标企业,70分以下为红标企业,并进一步明确了动态评价结果应用办法。

其中,绿标为正常企业,属地交通运输管理部门按日常管理要求监管。评价得分排名靠前的企业,优先考虑运力新增,鼓励企业规模发展、做大做强。

黄标为问题企业,企业可以正常经营,属地交通运输管理部门应加大日常检查频次和力度,黄标期内不得新增运力 and 经营项目,对相关企业法人(实际控制人)、安全员等组织集中培训,行业监管网格员(长)要对企业负责人进行约谈,督促企业提升安全生产水平。如果企业连续2次黄标(或一年内累计3次),在以上监管要求基础上,从第二次黄标评价期算起,三个月内不得新增运力和经营项目,行业监管网格员长要对企业负责人进行约谈训戒,督促企业采取措施,切实改进安全生产管理水平。而连续3次(或一年内累计5次)黄标的,12个月内不得新增运

力和经营项目,宁波市公路运输中心对相关企业法人(实际控制人)、安全员等组织不少于3天的集中培训,同时取消相关企业年度评优评先资格,属地交通运输管理部门增加人企检查频次和力度(每月不少于1次)。连续4次(或一年累计6次)以上黄标的,列为红标企业。

红标为异常企业,涉嫌违规车辆停止营运,证件上缴属地交通运输管理部门,车辆按规定停放;宁波市危运整治执法专班派员人企检查并抄告应急管理等相关政府部门予以重点监管。第2次红标的,责令企业停业整顿,企业经营许可证和所有车辆道路运输证件上缴属地交通运输管理部门,市危运整治执法专班人驻企业检查并抄告应急管理等相关政府部门,停止相应企业货物装载。待整改完成后,由市危运整治执法专班会同属地交通运输管理部门对企业整顿情况进行核查,符合要求的,解除停业整顿;停业整顿1个月仍整改不到位的,吊销经营许可证。**□吴宇焘 余明霞**

## 宁波

## 道路危货运输综合智控指数全省第一

**导报讯** 9月8日,全省通报道路危险货物运输专项整治工作,湖州市在道路危险货物运输综合智控指数测评中获得85.39分,其中百车违法案件比例、动态监管值班落实情况、超速车辆比例排名等多项指标均为满分,名列全省第一。

自全省道路危险品运输“雷霆行动”专项整治开展以来,湖州市交通运输综合行政执法队依托科技信息手段,加强精密智控和线上线下联动,实现了对辖区内道路危险品运输的全覆盖、全方位、全天候智慧监管服务,取得阶段性成效。整治过程中,充分发挥“电子围栏”作用,落实10分钟内响应危货电子围栏报警制度,紧盯危货运输企业、车辆异常隐患,发现一起处理一起,严格追究企业主体责任。同时建立健全问题处理反馈机制,通过执法调度3.0系统发起工单,形成安全闭环监管。截至目前,共处理异常

## 湖州

线索954次,涉嫌超速行驶和停车车辆涉嫌行驶分别下降94.7%和100%。

交通执法部门通过运用物联网联控、危货电子运单、卫星定位系统,采取线上智控和线下执法相融合的方式,联合行动、高效监管、精准打击,完成1家异地经营企业备案,查获2辆“无证”运输外地危险品货车,确定湖州在外省异地经营车辆24辆。截至目前,湖州外省异地经营车辆全部清零。

为更好地织密“安全网格”、建立“双网格长”机制,交通执法部门构建市队机关科室统筹协调、监督指导,交通应急指挥中心24小时动态监控,直属各大队高压实地监管的“战斗梯队”,细化分解任务,从人员、车辆、动态监控等10个方面开展扫描式、解剖式排查,共出动执法人员10054人次,检查危货车6163辆次,发现并整改隐患66起,立案63起。**□记者 袁梦南 通讯员 陈妍**

执去 视窗

## 司机无证营运被查竟“耍起花枪” 我不是我,我是我哥!

**导报讯** “你们快来看,这不是唐某吗?”9月6日14:45,杭州市交通运输行政执法队铁路大队非现场执法监控室里,值班人员王建国在监控中发现了不对。视频中,车牌浙AT9××2出租车的驾驶员似曾相识。视频显示位置为杭州火车东车站维也纳酒店出口处。

这名唐某因为多次严重违法,2018年底已被吊销《客运出租汽车驾驶员从业资格》。经过视频录像回放,王建国确认这名驾驶员就是唐某,他涉嫌未取得从业资格从事客运出租汽车服务。

王建国立即通知路面稽查执法人员进行现场调查。5分钟后,执法人员赶到现场。

“你们认错人了,我是他哥哥。”唐某一本正经地说。

真的是执法人员看走眼了吗?他们将唐某带到铁路大队火车东车站中队联动联动办公室进行调查取证。

“我们是杭州市交通运输局执法人员何×、丁×。请出示你的有效证件。”

“昨晚打牌,钱包忘在租住地了,相关证件也放在钱包里了。”

“请说出你的真实姓名。”

“我叫唐×刚,唐×明是我的弟弟。”

“请说出你的有效身份证件号码。”

“年纪大了,记性不太好,忘记了。你们稍等一下,我马上打电话让我的兄弟拍照片发给我。”

说着,唐某拿起手机,用家乡话打起电话来。执法人员仔细观察唐某,从可以听懂的只言片语中发现,唐某其实在索要他哥哥的证件照片,但执法人员一直不动声色。

就在执法人员对唐某调查取证的同时,另一路执法人员与公安同步联动,最终确定坐在调查室里的就是唐某本人!

“我们与公安联动,调取了唐×明、唐×刚的信息。唐×明是圆脸,唐×刚是长脸。要不要给你一个镜子,看一下你自己?”执法人员说。这下,唐某彻底泄了气,承认了自己无证营运的违法事实。随后,铁路大队执法人员按照程序暂扣了该车辆的道路运输证,案件正在进一步调查办理中。**□通讯员 马春超 记者 崔义刚**



视频监控中的这辆货车,因故意逃避电子检测被查。

## 前方检测区域通行条件良好 货车司机故意逃避电子检测

**导报讯** 9月7日,慈溪市交通运输局观海卫执法中队开展整治逃避称重检测行动。通过远程视频联动以及现场布控,在掌二线2K+850M附近,发现一辆车牌号为浙B1X1××的货车车辆行经超限运输检测监控区域时,在前方通行条件良好的情况下,故意采取超低速、急刹车的行为通过检测区域。

经调查,驾驶员张某从掌起运送渣渣去龙山镇,采用超低速行为途经检测点是听说这样可以干扰、逃避称重检测。执法人员依法对浙B1X1××货车车辆道路运证及驾驶员张某的从业资格证实施了证据登记保存措施,并对张某宣读了《浙江省公路条例》的相关条款。

### ●链接

根据《浙江省公路条例》,货运车辆行经超限运输检测技术监控区域时,故意采取超低速行驶、急刹车、多车辆并排、首尾紧随等方式逃避检测的,由设区的市、县(市、区)交通运输主管部门责令改正,可以处5000元以下罚款。**□岑闻热**

## 海宁多部门联合执法“猎狐行动”专打“百吨王”

**导报讯** 9月9日晚、10日凌晨,由海宁市交通、公安等部门联合组成的执法人员在辖区开展了一次全面针对“百吨王”超限超载违法行为的“猎狐行动”。

当天晚上11点开始,联合执法人员分成多路,在海宁市区湖盐线、硖川路和08省道交叉口等路段进行重点布控检查。

“前期,我们对辖区情况进行了摸排,发现凌晨时分在这些路段经常有总重超过100吨、超限率高于100%的‘双百’百吨王上路行

驶,所以我们开展了本次专项行动。”海宁市交通运输综合行政执法队超限治理分队队长朱胜宇介绍。

截至10日凌晨3点半,执法人员现场共查处6辆超限车辆,其中3辆超限率在130%以上。执法人员根据治超路警联合执法机制,监督相关车辆卸货,消除违法行为。下一步,海宁交通部门将进一步强化路面治超联合执法工作。**□通讯员 朱胜宇 周良晔**

执去 先锋

9月9日,景宁畲族自治县“交通山哈宣讲团”分别到千峡湖景宁航区绿草渡口、浙景宁渡0058号渡船、杨绿湖村深入开展以《宪法》为核心,以《民法典》《浙江省公路条例》、交通运输法律法规为重点的法律法规宣讲。每到一处,宣讲团成员结合自己所学的知识 and 亲身经历,用朴实易懂的语言向涉渡群众宣传法律知识,并提供法律咨询服务。**□文/朱国金 施林鹏 图/施林鹏**



执去 者说

## “黑车”治理治标更需治本 ——以湖州市交通运输综合执法队吴兴大队“黑车”整治为例

“黑车”,就是指无营运资格却在运营的车辆。国家也采取过相关措施进行严厉打击,但屡禁不止。当前,就湖州而言,随着公交化普及程度的提升,“黑车”的总体数量较以前大为减少,但依然存在着,严重影响着道路交通秩序和安全。

### ●案例实况

前期,湖州市交通运输综合执法队吴兴大队接到投诉举报,称辖区有车辆每天往返安吉与湖州城区非法从事客运经营,于是对该情况进行了全面调查摸底,有针对性地进行重点监控,对相关车辆信息登记备案,形成嫌疑车辆清单。8月18日开展了“收网行动”,现场查获涉嫌非法营运车辆1辆。经吴兴大队进一步调查了解,从事该线路非法营运人员约为10人,利用核载6座实载7—8人的小面包往返安吉与湖州城区,每天发车时间卡在正点班车前,将乘客从安吉送至中心医院、绿色车站等地,每人每趟收取15元。

### ●深度分析

经吴兴大队深入调查研究,发现造成此现状有多方面因素。

一是“黑车”所占“优势”。“黑车”为了利益最大化,可以提供门对门的服务,乘客中途不用换乘、不用步行,直接送达目的地,且乘车时间上比正规班车灵活,可以根据乘客需求调整,乘用较为方便。同时,有些“黑车”的收费比较便宜。所以,虽然存在诸多安全隐患,但一些群众为图方便、图便宜,还是会选择“黑车”。

二是班车存在“短板”。首先是班车覆盖率还没有全部达到100%,有些偏僻村庄的等外公路不具备客车通行条件,村民出行仍然不便,个别村庄的“黑车”同时也是村民的“应急车”,非法营运与群众需求相伴而生。其次,客运班车由于效益问题,近年班次有所减少,让“黑车”找到了生存空间。湖州到安吉这条线路,从2007年开始有12辆车来回运营,但由于经济效益萎缩,特别是受今年疫情影响,原班线车辆改为现在仅有2对4辆车,而“黑车”则趁机填补了车辆减少的空白。同期,湖州到南浔的线路却少有“黑车”的身影,原因是这条线路上“黑车”已经没有了生存的空间。近年来,湖州市一直在努力创建“公交都市”,提升老百姓的公交出行体验,湖州与南浔间的公交班次非常密集,2元车票坐到底,全市70周岁以上老年人还能享受免

费乘车,60至69周岁也能半价坐车。

### ●对策建议

由此可见,“黑车”的存在,原因是多方面的,但最根本的原因还是公共交通未能真正实现全覆盖,使得“黑车”有隙可乘。

所以,要杜绝“黑车”,首要的是在铁腕整治的同时注入人文关怀,关注民生诉求,重点是让公共交通更加接地气,让公交车辆能够始终活跃在乡村一线、城乡之间,真正服务到“群众家门口”。同时,注重打破城市公交、城乡公交经营区域限制,实现该班次线路的公交化运营,进一步提升公交服务水平,有效压缩“黑车”生存空间。

其次,鉴于当前高铁、轨道交通飞速发展对客运的冲击,政府部门需在用好“公交都市”创建这一有力抓手的同时,切实加大对客运企业的扶持,在资金、技术、设备诸多方面真正大投入、大补助,有力“供血”,确保班车线路不萎缩、不停运。

第三,执法监管仍然不能松懈,要建立和完善县乡联动、警民联动、交通与交警联动的综合执法体制,运用高科技监测手段,真正严格执法、秉公执法,切断“黑车”存在的利益链条。目前,吴兴大队继续按照“重点路段重点监管,疏堵结合”的思路,对照嫌疑车辆清单,积极开展定时检查与不定时检查、交叉检查与联动检查、明查与暗查,较好地维护了客运市场秩序。**□罗建华 汪汀明 金鑫**



交通执法人员在查处“黑车”。

西窗 去语

## 《民法典》中的“运输合同”

□游昉

(续前)

除了上述几点,行政责任和民事责任还有重叠。一些民事主体在合同活动中,不仅违反合同法规定,损害合同一方当事人个人利益,也侵害社会公共利益,违反行政管理秩序。这些行为不仅是民事违法行为也是行政违法行为,既要承担民事责任,也要承担行政责任。我国法律对此实行的是民事责任优先原则。

在交通运输领域,既违约也违法的情形也比较常见。《中华人民共和国铁路法》、《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国民用航空法》、《中华人民共和国道路运输条例》(国内水路运输管理条例)等法律法规都涉及到有关的运输合同,部分合同义务已经成为行政法律义务。比如在交通工程建设中,施工单位的偷工减料、使用不合格建筑材料、未按图施工行为,既属未按施工合同约定履行义务的违约行为,也属违反建设工程质量管理的行政违法行为。在道路班线客运服务中擅自变更运输车辆、将旅客移交他人运输的,也是既违约也违法。

而交通运输主管部门学习合同法,除了学习通则有关条款,重点就是学习“运输合同”。

《民法典》合同编第二分编“典型合同”的第十九章“运输合同”,共4节34条。《合同法》相比,《民法典》合同编的改动不大。四节“一般规定”、“客运合同”、“货运合同”、“多式联运合同”未变,条文也略有修改,主要是增加了一些内容。这需要特别关注。

但是《合同法》本身也需要进一步学习,尤其是一些重要条款。例如:

《民法典》第八百零九条:“运输合同是承运人将旅客或者货物从起运地点运输到约定地点,旅客、托运人或者收货人支付票款或者运输费用的合同。”

这一条来自《合同法》第二百八十八条,只字未改,规定了运输合同的定义。

何为“承运人”?这个问题看似简单,其实并不很简单。

以前曾经有过一些简单化观点和做法,例如把具体从事驾驶服务的人员当承运人,把委托售票的客运站当承运人,把船东车主当承运人……这些可能欠妥。

《合同法》、《民法典》没有给“承运人”下定义,我们可以借鉴相关专门法的规定加以理解。

《海商法》第四十二条规定:“承运人”,是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。《民用航空法》第一百三十七条对“缔约承运人”作了解释:是指以本人名义与旅客或者托运人,或者与旅客或者托运人的代理人,订立本章调整的航空运输合同的人。

合同法中的“承运人”,应该就是“缔约承运人”。就是那个订立运输合同的人。

至于这个“缔约承运人”是否具有行政法中的运输资格,这并不重要。《民法典》规定,当事人超越经营范围订立的合同并不会当然无效。

在交通运输领域有些现象看似运输合同关系,实则不然。

“专车”兴起之初,在并不知情情况下,“乘客”陷入了“四方协议”的复杂关系中:他与网约车平台(打车软件)之间是个居间合同(《民法典》改为“中介合同”)关系,与租赁公司(或者车主)之间建立租赁合同关系,与驾驶员(或服务公司)形成劳务合同关系(也有观点认为是承揽合同关系)。“乘客”并非运输合同中的乘客,而是委托人、承租人和雇主。“乘客”不是在接受运输服务,他享有的隐性权利不少,但也潜伏着各种义务。

汽车租赁市场的“湿租”也与之相似。租赁车辆+雇佣司机≠运输服务。

还有私人小客车合乘,也就是顺风车、拼车。这是一种出行线路相同的人分摊部分出行成本,或者免费互助性质的共享出行方式。合乘服务提供者不是承运人,合乘者也不是合同法里的乘客。合乘出行合同不是运输合同。不过,“假借”合乘“顺风车”之名行非法营运之实的行为除外。

(连载三)