

高速公路即将全面启动入口称重

违法超限超载车辆将被拒绝驶入

□记者 王川

本报讯 昨天,记者从上海市交通委执法总队获悉,为进一步加强加大对货运车辆违法超限超载行为的整治力度,自12月5日起,本市将正式启动高速公路入口称重检测,违法超限超载货运车辆将无法驶入高速公路。公安交警、交通执

法和道路运输管理部门将同步联合开展高速公路入口治超专项整治行动,严厉打击货运车辆违法超限超载行为,保障高速公路通行和设施安全。

据悉,此次专项整治行动是全面贯彻落实国务院取消高速公路省界收费站工作部署,按照交通运输部关于进一步规范高速公路入口治

超工作要求,确保高速公路入口拒超工作的全面实施而开展的多部门联合执法。

公安交警、交通执法和道路运输管理部门将加强执法协作,进一步健全完善高速公路入口治超工作机制,依法严厉打击货运车辆违法超限超载行为,为提升高速公路通行安全,服务经济社会持续健康发

展和人民群众安全便捷出行提供坚实保障。

2020年1月1日起,全国高速公路将一律实施入口称重。据上海市道路运输管理局介绍,目前已完成本市所有高速公路收费站入口称重设备的安装工作,货运车辆驶入高速公路前均要进行称重检测。经称重系统检测为超限超载的货运车

辆,将被拒绝驶入高速公路。

公安交警和交通执法部门表示,为配合高速公路入口拒超工作,自12月5日起,将会同道路运输管理部门开展高速公路入口治超专项整治行动。专项整治期间,执法部门将联合执法,对驶入高速公路入口处的违法超限超载货运车辆进行严厉查处。

“证照分离”新政落地 提升自贸区企业获得感

上海海关在自贸区试点“证照分离”改革全覆盖

□记者 陈颖婷

通讯员 邱伟科 郑颖

本报讯 12月2日,上海大众空港宾馆有限公司办公室主任杨月兰来到上海浦东机场综保区报关大厅领取进境口岸卫生许可证。她办理的业务是卫生许可证的续证业务,两个星期前在网上咨询和申请,按约定来领证。当得知下次再要换证或是办理新的许可时,只要签署告知承诺书,就能当场领证,她连说那更方便了。根据国务院最新公布的改革举措,12月1日起,海关总署对全国自由贸易试验区范围内口岸区域的“口岸卫生许可证(涉及公共场所)核发”实施“实行告知承诺”改革。

记者12月2日从上海海关获悉,为落实国务院在自贸试验区“证

照分离”改革全覆盖,海关总署对所有涉企类行政许可事项,进行审批改为备案、实行告知承诺、优化审批服务等三大类改革举措,有效降低了企业制度性交易成本,促进自贸试验区营商环境法治化、国际化。

上海海关立足办证企业难点堵点,落实好自贸试验区“证照分离”改革全覆盖的改革举措,在5个试点隶属海关,有关的11项涉企类行政许可事项,开展审批改为备案2项,实行告知承诺1项,优化审批服务8项,对所有涉企经营许可事项实行全覆盖清单管理。

浦东国际机场海关为落实好“证照分离”改革,推行“菜单式”定制化政策咨询服务,现场提供经营场所设计图纸预审、许可流程咨询、监管政策解答等指导服务。

开展“证照分离”改革,就是

要降低克服“准入不准营”现象,推行“宽进”分类推进审批制度改革和“严管”强化事中事后监管,使企业更便捷拿到营业执照并尽快正常运营。而分类推进审批制度改革,就是按照直接取消审批、审批改为备案、实行告知承诺、优化审批服务等四种方式分类推进改革。

新政实施后,上海自贸试验区范围内口岸区域的公共场所办证企业,只需承诺经营场所符合许可条件,即可享受到告知承诺、当场取证的优惠举措。海关将对取得许可证企业,进行承诺内容真实性及实际运营卫生状况是否符合卫生许可条件开展检查,对虚假承诺、承诺不实或不符合卫生许可条件的情况,进行依法处理,在许可有效期内定期开展“双随机、一公开”监管,对违法违规行行为依法查处并公开结果。

超7成上海市民能主动分类投放

对分类实施效果总体较为满意

□记者 季张颖

本报讯 《上海市生活垃圾管理条例》实施至今已满5个月,本市垃圾分类实施情况究竟如何?昨天,记者从市文明办获悉,近日,市文明办、市志愿者协会、上海社科院社会学所开展了面向全市注册志愿者和市民的问卷调查,结果显示,超七成市民能正确认知垃圾分类且能做到主动分类投放,74.2%的上海市民对垃圾分类实施效果的打分在7分及以上,总体较为满意。

调查显示,有71.6%的上海市民能够准确区分不同颜色的垃圾桶所分别对应投放的垃圾种类;有79.8%的上海市民在没有监督员的情况下,每次扔垃圾时都会主动遵循垃圾分类,体现了较高的主动性和自觉性。

从上海市民对生活垃圾分类实施效果的打分情况(1-10分)来看,打分为10分的占比7.2%,9分的占比13.5%,8分的占比29.0%,7分的占比24.5%,共计有74.2%的上海市民的打分在7分及以上,反映出上海市民对生活垃圾分类的实施效果总体较为满意。

针对受访志愿者,调查显示,39.8%的志愿者表示自己参与过生活垃圾分类的志愿服务活动。从参与的具体活动来看,75.7%参与过宣传推广活动,如协助配合社区进行生活垃圾分类宣传等,66.5%参与过投放引导活动,如引导示范居民正确投放生活垃圾等,54.4%参与过社会公益活动,如组织或服务于垃圾分类、环保等公益活动。

调查结果还显示,有75.2%市民认为志愿者在推进生活垃圾分类工作中的作用较大。

又见“天价施救费” 漫天要价为何屡禁不止

“天价施救”成“罗生门”,“踢皮球”还是“躲猫猫”?

据媒体报道,刘师傅的货车在湖南衡阳一高速发生故障后,高速救援人员表示其货物需要吊装,吊机老板赶到现场后让刘师傅签协议,“签字就8万,不签字就20万。”之后,刘师傅的车被修好,吊机没有作业,而吊机师傅向刘师傅索要5.9万元。针对网友曝光,湖南高速公路官微日前发布消息称,对3名负有监管责任的路政人员停职,进行专项调查。

要给相关部门及人员戴上权力紧箍咒

针对高速公路施救拖车收费的混乱状况,国家发改委和交通运输部曾联合发文,要求各地对高速公路车辆救援服务和收费进行清理规范。统一规范收费项目,合理制定收费标准。并规定拖移违章停放车辆,属于行政执法行为,不得收费。尽管车辆发生故障吊装货物不属于免费救援的范围,给社会救援机构提供了市场契机,但天价施救的新闻仍不时曝光。

救援企业付出多少劳动,收取多少酬金,并非是个没谱的事。吊车根本没有作业,却收取5.9万元出场费,不符合公平交易原则,也闯了法律制度的红灯。

高速公路行驶的车辆发生故障以后,路政部门要尽快疏通道路,施救过程带有强制性。对于这种特殊消费服务,不说由路政部门提供公益施救服务,至少也要套上法律制度笼子,不能成为天价施救费的自由王国。既然发改委和交通运输部有要求,监管部门就要依法依规规范清障施救行为,保护车主利益,而不能当甩手掌

柜,任由交通救援成了天价打劫。

对此,相关部门一方面要主动出击,加强对车辆救援服务和收费的监督检查,到公路一线查处违规交警与施救企业,另一方面要像湖南高速公路管理部门那样认真受理举报,查处问题,不管是施救方,还是路政人员,谁触及乱收费高压线,就要严格依法依规处罚。唯有如此,法律制度建设才有意义,才能保护司机权益。

按照《消费者权益保护法》规定,消费者享有自主选择商品和服务的权利。“当司机需要救援时,路政部门应提供多家救援公司供其选择。路政人员可指定天价救援企业,难免让人怀疑路政人员与施救企业之间存在利益关联。

对此,不仅高速公路管理部门要查处曝光出来的个案,政府也要给相关管理部门和工作人员戴上权力紧箍咒,激活交通施救市场竞争,避免天价救援企业垄断市场。如不规范交通施救市场竞争,不对权力自肥动手术,不斩断利益链条,权力脱缰与利益冲动合谋之下,天价救援费也许真会成为疑难杂症。

相比“强迫服务”和“天价费用”,更令人匪夷所思的是,事后,这家“湖南贺氏吊装服务公司”,到底是谁叫来的,和高速救援部门是什么关系,开始变得扑朔迷离,甚至玩起了“消失”。

此前,贺氏吊装负责人罗富民曾表示,“是施救大队叫我们上来的,我们是施救大队合作单位”。然而,包括高速路政、高速救援在内的相关部门,均表示不认识、从未接触过贺氏吊装公司。

双方说法截然相反。这就意味着,至少有一方说了谎。尤其诡异的是,一家路政部

门“绝对不认识”,施救站“没有接触过”的民间公司,就这么堂而皇之和官方救援人员一起出现在救援现场,还闹出“强迫服务”和“天价费用”,这样的剧情,简直魔幻。

当然,哪怕真是吊装公司神通广大,自行空降,高速管理部门恐怕也难以逃脱管理之责。涉事的路政和救援部门需要明白,这件事情就这么“迷瞪”下去,或不了了之,最后伤害的不仅仅是“被施救”的货车司机,还有路政和救援部门的形象。前者的伤害值可以用钱和被耽误的时间来衡量,后者就是无法计量的了。

要把“天价救援”拽回地面必须打破垄断

每一起高速公路“天价救援”的背后,其实都有垄断或准垄断的影子在其中。一些地方的高速公路运营公司只与特定的少数几个甚至一个道路救援服务公司签订道路救援服务协议,允许他们到特定的高速路段进行道路事故救援服务,大大限制了高速公路救援服务公司的市场充分竞争和救援服务价格的有效合理形成。

尽管国家发改委、交通运输部早有相关规定,不过,在技术性要求的门槛下,目前高速公路拖车公司都以招标或者委托的方

式参与,做的是行政性垄断的“独家生意”。表面上,救援公司是社会化的,然而谁有资格救援,谁能进入高速路进行救援,很大程度上由政府相关部门说了算。

同时,道路救援服务价格政策信息也没有向社会充分公示,不公开不透明、信息不对称之下,一旦遭遇事故,车主只能任由其漫天要价。这其实也体现了价格部门监督不及时甚至缺失的问题。

要把“天价救援”拽回地面,就必须打破垄断。首先,市场定价不是放任自流的借口,物

目前,湖南高速公路集团公司已经针对此事成立专项调查组,3名负有监管责任的路政人员被停职接受调查。在移动互联网时代,在舆论的持续注视下,我们相信真相终会水落石出。

真相只有一个,无论是涉事的路政和救援部门,还是实施了疑似敲诈勒索行为的“神秘公司”,如果想通过踢皮球的方式逃避责任,或者玩起“躲猫猫”,无疑是可笑的侥幸心理。真相大白之日,就是依法追责之时,尤其是在事件中具体责任之外,恐怕还应有一个推诿之责。

价部门必须对此要有严格的管控和约束;其次,技术要求不能成为行业垄断的“马甲”,应该开放渠道,允许更多的专业化救援公司进入;再次,要有第三方参与,如保险公司或第三方的专业组织,而不是由交通部门来提供或指定;最后,要为被救援者提供申诉渠道,形成实质性的监督效能。

唯有采取有效的治理措施,才能将这一问题根治,也才能将失范的高速公路“天价救援”彻底拉回来。综合新京报、三湘都市报 (彦路 整理)