

三辆超载率超百分百的重型卡车深夜被查 “罚款了事”的困局终被打破—— 上海首次对“百吨王”企业主追刑责

□ 记者 陈颖婷

深夜，三辆满载泥浆的重型货车摇摇晃晃驶出工地，车轮被压得几乎贴住挡泥板。它们以为夜色是最好的掩护，却不知前方早有法网等候。当这三辆车被押上地磅时，数字让现场民警倒吸一口冷气：117吨、111吨、104吨——核载仅49吨，超载率分别高达134%、121%、113%。

这是典型的“百吨王”。按以往，司机将被记分、罚款，车辆暂扣，案件移交处理。然而这一次，警方的视线越过了方向盘，投向了坐在幕后的那个人。涉事企业法人代表赵某，没有驾驶货车，没有装载泥浆，却在上海首次以“危险作业罪”被依法刑事拘留。从“罚款了事”到“戴上手铐”，上海货运超载治理迈出了关键一步。



▲ 警方审讯涉事企业法人代表赵某
▶ 超载车辆行驶在路上

警方供图
视频截图



首例追责：老板的“免责金牌”失效

“我们经过支队情指中心的前期研判，发现有三辆泥浆车在凌空路远航路装载泥浆，并通知我们要在路上拦截。”浦东公安分局交警支队高速大队民警金旭告诉记者，3月13日，三辆重型货车刚驶出工地不久，就被警方前后夹击，堵在了路上。但此次被抓的不仅仅是货车司机，还有他们的老板赵某。

“赵某作为公司法人代表，对公司及其车辆和驾驶员有监督管理义务。”浦东公安分局交警支队事故审理大队民警张堃在侦查中发现，“我们从交通部门了解到，他公司的司机去年多次因为超载受到行政处罚。该公司在2025年底被相关单位责令整改。”一份整改通知书摆在赵某的办公桌上，他却选择了无视。“在公司名下车辆出现多次超载违法

行为后，他没有采取相应的奖惩管理措施，而是放任这些车辆继续在日常作业中实施超载违法行为。”张堃说。

在审讯中，赵某试图辩解，车是挂靠的，驾驶员流动性大。他辩称“没有登记过公司台账”。

挂靠经营，长期以来是货运行业的“灰色地带”。企业主以此为由，切割自己与超载行为的法律责任，将风险转嫁给个体司机。然而，法律对此早有界定：作为公司法人，对名下车辆和驾驶员负有不可推卸的监督管理义务。

赵某的“免责金牌”最终失灵。警方查明，收到责令整改通知后，他“未采取积极有效的办法管控公司名下的车辆驾驶员，让驾驶员长期处于超载状态进行道路运输作业，存在安全隐患。”

这次，法律不再给赵某“交罚款了事”的机会。目前，他因涉嫌“危险作业罪”被刑事拘留。

超载痼疾：物流成本高企下的生存困境

超载屡禁不止，并非简单的违法问题。市人大代表钱翎樑曾三次提交代表建议，要求对大货车超载乱象进行系统化整治。在他看来，这本质上是一个复杂的社会治理问题。

从公开数据来看，载重货车道路交通事故有八成以上与超限超载直接相关。从媒体曝光的超载事故看，超载货车“百吨王”频出，一些超载货车甚至载重300吨~400吨，超载超限成为难以根治的痼疾。

“如果卡车司机不超载，那么他们会面临亏损。”钱翎樑在调研中发现，“不论是物流公司还是司机，首先考虑的都是生存问题。”

超载的背后，是物流成本高企导致的生存挤压。货物运输行业整体业态还比较原始，行业准入门槛低，竞争激烈，

依靠价格战争夺市场，利润空间有限。企业将运输任务转发给旗下挂靠的货车司机，把价格压得很低，司机只能通过多拉快跑来完成工作。

钱翎樑曾到一些集装箱堆场调研，眼前的情景让他印象深刻：“一辆车代表一个家庭，往往是老公开车，妻子照顾孩子，一家人都生活在这里……他们都依靠大货车维持生活。大货车是他们自己花钱购买的，然后挂靠在各个运输公司。”而挂靠公司“很少会对他们进行安全或者普法等方面的培训。”

这种生存困境与行业乱象交织，多次酿成惨痛事故。

2023年10月28日凌晨2时许，司机徐某明知不符合承运渣土的相关规定，仍根据老板赵某的安排，驾驶装载渣土超出核定载质量且不符合技术

标准的重型自卸货车上高速公路行驶。车轮爆胎后，徐某仍继续行驶，至G1503上海绕城高速外圈时，被后方一辆重型厢式货车追尾，造成后车驾驶员当场死亡及车辆损毁。

赵某是当日渣土运输作业实际负责人，明知未取得渣土处置证，仍安排徐某驾驶超载车辆上路，在车轮爆胎后又指使徐某继续行驶。最终，两人均以重大责任事故罪获刑。

2016年，上海建景物流有限公司所属7辆货运车违反禁令标志、严重超载，其中2辆在中环线发生侧翻，导致高架路段主桥面翘起损坏，桥面最大高差处约40厘米。中环线是上海市区的交通干道，它的封闭直接导致小半座城市交通瘫痪。

沉重的数字背后，是血的教训和城市运行的高昂代价。

“危险作业罪”：沉睡条款的“破冰”一击

2021年施行的《刑法修正案（十一）》新增了“危险作业罪”，旨在惩治那些“具有发生重大伤亡事故或者其他严重后果的现实危险”的行为。但这一条款在货运超载领域，长期处于“沉睡”状态。“百吨王”被称为“公路第一杀手”。大货车超载，制动性必然变差，转弯时容易翻车，对道路的压塌更是触目惊心。然而，过去治理超载，往往止步于对司机扣分罚款、对企业约谈整改，违法成本低被视为行业顽疾的温床。

超载带来的巨额利润远高

于几千元的行政罚款，这让不少企业主抱有侥幸心理。这一次，浦东警方的行动精准捕捉到了“被责令改正后拒不执行”这一关键情节，将原本沉睡的法律条款“唤醒”。

“赵某在责令整改之后，未采取积极有效的办法管控公司名下的车辆驾驶员，让驾驶员长期处于超载状态进行道路运输作业，存在安全隐患，涉嫌危险作业罪。因此我们对他采取了主要的强制措施。”张堃的话，宣告了法律态度的根本转变——让刑法从“事后惩戒凶手”前移至“事前排除雷区”。

破局之路：从“车轮上的生存”到“车轮上的关怀”

超载治理，要堵也要疏。

“刑法修正案中新增了危险作业罪，特别是对于集卡背后的老板追究刑事责任，我认为这是必要的，它具有法律上的警示意义。”钱翎樑也提醒，不能忽视企业生存的现实压力。“目前社会成本上升很高，但是利润和收费不能同步上升，这导致企业负担很重……这个问题已经存在多年，只能想办法将指标压得很高，把集卡司机的收入压得很低，这样企业才能赚钱。”

他直言不讳地指出，需要在行政审批、企业经营中对企

业“松绑”，同时也要在法治教育和监督上对企业“加压”。在代表建议中，他提出过具体治理思路：在进入高架或隧道等道路时，可设立等待区，载重卡车进入这条路需要地磅，超载的货车要求返场卸货，“增加企业的违法成本”。同时，企业也应加强法制教育，承担起监督的责任。

令人欣慰的是，“车轮上”的卡车司机时常以车为家、居食无常的生存状况，正在被更多基层治理力量看见。

在嘉定区，由公安部门牵头、协同多方力量的治理“微网

格”主动跨前，为流动中的他们排忧解难。省际间穿梭的大货车司机，可以在“嘉有新驿”货车司机之家住宿周转。很多来到物流园区的大货车司机们发现，这里不时会增添很多“贴心”的服务：地面上划设了转弯盲区警示，园区各处加装了防撞护栏，进出还有专门的地磅确保不会超载；凭借登记卡，司机在园区内店铺吃饭可以打折，装卸期间宿舍提供歇息、热水和按摩椅等免费服务。

一杯热茶，一个“落脚点”，曾经是奔波路上的奢望，如今正在一步步成为现实。