

湖北咸宁农村商业银行
HUBEI XIANNING RURAL COMMERCIAL BANK在您身边
有温度的银行咸宁市咸安区长安大道166号
0715-8233909

新华网消息 违规乱收费名目繁多、公路执法不规范以罚代管、货运车辆年检猫腻多、办理从业资格证费时费力……近期开展的国务院大督查,针对公路货运市场乱象深入各地明察暗访,了解货车司机的“苦与痛”,同时对督查中发现的一些乱收费、乱执法行为当场“开药方”,立查立改。

国务院大督查

违规收费、以罚代管、年检猫腻、办证费力——

剑指公路货运市场四大乱象

乱象一:违规乱收费名目繁多

据交通运输部统计,截至今年6月底,我国道路货运经营业户643万户,全国营运货车1368万辆,道路货运行业从业人员超过2100万。随着油价上涨、运费持续压低等,货车司机的利润空间不断被压缩,一些司机靠超载来获取利润,而公路执法不规范、违规乱收费的现象也屡见不鲜。

各地督查组在暗访中了解到,物流公司和货车司机最烦恼的就是一些莫名的罚款。

甘肃省兰州市某运输公司反映,公司的危化品专用罐式运输车走经公安交警部门批准的行车路线却被处罚,因同一原因在同一路段累计违章达80余次。该公司本拟行政复议,但因行政复议期限为60天,而部分车辆又临近年检,只好无奈认罚、被扣分。

督查组在陕西省彬州市暗访时发现,312国道南沟、大佛寺、彬旬3个路段设冲洗站,强制收取过往货车治污降霾车辆冲洗费。洗车过程历时不过5秒,司机直接从窗口递出20元钱,接过一张收据可驶离。有司机反映,除了本地车不强制收费,对于其他大货车,不管车辆是否干净、是否空车,也不管车上的货物能否沾水,一律都要进站洗车收费。

接到督查组反馈的问题后,彬州市政府表示立即整改,马上拆除洗车收费站,将收取的费用上缴财政,同时对其他地方进行彻查,防止类似情况的发生。

乱象二:公路执法不规范以罚代管

有货车司机向督查组反映,少数地方监管存在乱执法、选择性执法的现象,只要交“保护费”包月或者送礼就能免于处罚。

重庆市丰都县的货车司机反映,运输砂石车辆不加盖篷布就要被环保部门处罚,而加盖篷布又要被丰都县交通执法部门处罚,横竖都要被处罚,无所适从。此外,“罚一次管一年”成为当地不成文的规定,货车司机的罚单甚至成

为全年免于处罚的“通行证”。

督查组在天津宝坻区史各庄超限检测站暗访发现,路政部门对违规超载的货车司机进行罚款后放行,没有按规定卸载超重部分。

督查组在贵州省毕节市金沙县发现,当地以矿产品税费监控管理中心的名义违规收取超限治理费。不论车辆是否超限,均由煤矿按车型向拉煤的货车司机代收30至50元,超限车辆缴费后就不再处罚,也不用按规定卸载超重部分。金沙县政府表示,将违规收取的费用清退给相关煤矿企业,再由企业全部清退给运输车主。

乱象三:车辆年审年检存猫腻

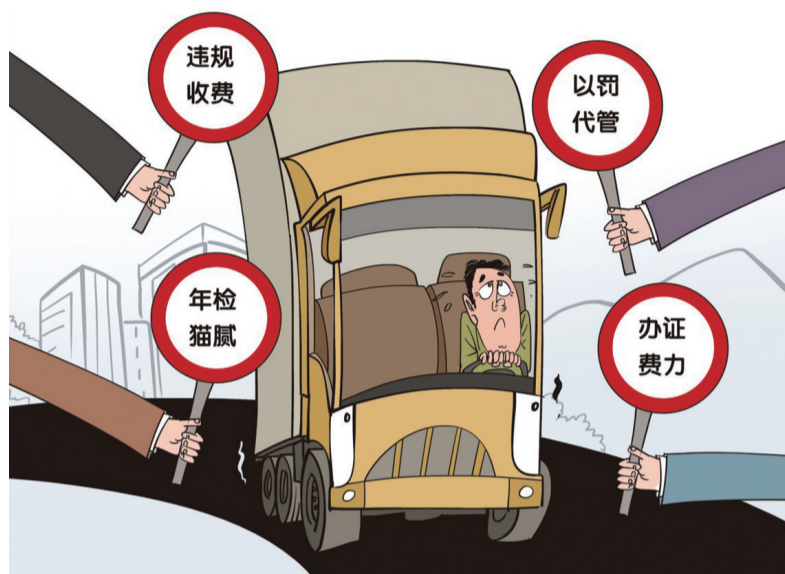
2017年,交通运输部等十三个部门印发了促进道路货运行业健康稳定发展行动计划,提出了物流业降本减负10件实事,其中包括加快“两检合一”政策落地、有效杜绝重复检验检测、切实降低道路运输经营成本等。

督查组在暗访中发现,一些地方的货运车辆年检“一次收费”没有落实,有中介机构违规代办货运车辆年检,仍然存在检测站与非法中介牟利的问题。

督查组在武汉市一家汽车综合性能检测站暗访时发现,在正常的检测费用之外,只要按车型大小支付相应费用,小车200元左右、货车400元左右,可以保证车辆通过年审,新车检测也可以通过中介办理。

中介人员声称,无论车辆环保及性能是否真正达标,只要司机按照车型大小支付相应费用,他们可以保证车辆通过年审。司机反映,如果不通过中介,即使新车检测也要拖上两三天,不如多花几百块钱通过中介办理方便。

督查组暗访时发现,安徽省滁州市一家机动车安全技术检测站对货运车辆年检年审仍是“二次上线、二次检验、二次收费”。货运车辆做营运证年审,需要分别接受车辆安全技术检验、综合性能检验,各收费290元、200元。检验合格后,车主凭加盖车辆检验有效期章的行驶证及综



检合格报告单,去交通运输管理部门进行营运证年审盖章。

督查组在内蒙古赤峰市赤峰九天机动车检测站看到,该检测站未公示所有检测价格。经了解,车主必须在检测站购买每米30元的反光带,才给予机动车检测。

督查组在陕西西脂县暗访发现,当地交通运管部门强制营运货车二级维护上线检测,并将其作为年审前置条件,且不得异地办理。接到督查组反馈后,当地全面停止强制收取二级维护费用,并开始全面排查。

乱象四:办证费时费力

跨省大件运输需要办理“超限运输许可证”。作为深入推进交通运输行业“放管服”改革的举措,2017年,跨省大件运输并联许可系统上线联网运行,大件运输企业可以全程网上注册申报,为物流企业减负。

不少企业向督查组反映,目前大件运输行业还需要多次审批、多次等待。在办理超限运输许可证时,审批过程慢、办理时效各省不统一,时常出现拖延不批的情况,导致很多急需

运送的设备卡在途中无法正常通行。

一家主要从事风力发电设备大件运输的企业负责人说,申请超限运输许可证,需要在起运地先载货,再上传照片至网上申报系统,审批时间一般需要10天至15天。“等待审批时一天的压车费用达到2000至3000元。”这位负责人说。

督查组在走访中发现,个人无法顺利办理货车运营许可证,大量个体货车司机被迫挂靠到有运营执照的物流企业。一家企业负责人坦言,他们公司挂靠了1300多辆大货车,每辆货车每年须缴纳2000元的管理费,再加上保险等费用就得交1万多元。

督查组了解到,货车司机取得普通货物运输从业资格证后,每年还要进行年审,每两年要参加培训,一次培训缴费200多元,有的司机要从外地赶回来参加,费时费力。货车司机普遍反映,设置从业资格证门槛,增加了经济成本和时间成本。

武汉的一名货车司机通过微信“我为大督查提建议”小程序留言,建议国家尽快取消普通货物运输从业资格证制度,仅保留危险货物运输从业资格证制度,减轻货车司机负担。

关注咸宁新闻网微信
xnnews



更多精彩活动和免费礼品等你来