

超限超载工作总结 企业治理超限超载稿件优质

工作学习中一定要善始善终，只有总结才标志工作阶段性完成或者彻底的终止。通过总结对工作学习进行回顾和分析，从中找出经验和教训，引出规律性认识，以指导今后工作和实践活动。那么我们该如何写一篇较为完美的总结呢？以下是小编精心整理的总结范文，供大家参考借鉴，希望可以帮助到有需要的朋友。

超限超载工作总结 企业治理超限超载稿件优质篇一

乙方：南海区国土城建和水务局（住建）

第一条

甲乙双方共同责任及义务

第二条

甲方责任及义务

日起执行，在执行中做到“两个一”（即：不漏登记一台车，不发出一台超载车）和“三一致”（即：销售票据、过磅或核重单、装载登记表一致），确保从本场（站、厂）发出的载货车辆无超限超载行为。

（二）对乙方督查发现和提出的“货运源头治超”方面的问题，要及时整改、处理和解决。

第三条

乙方责任及义务

（一）向甲方及时传达各级政府和相关部门关于“货运源头治超”的精神和规定。

（二）对甲方执行市政府“货运源头治超”规定工作进行不定期检查，对发现的问题及薄弱环节，督促甲方限期整改。甲方整改仍存在问题的，按相关规定进行处罚。

本责任书壹式两份，甲方双方各壹份，双方代表签字生效。

甲方代表签名：

乙方代表：（盖章）

（盖章）

签订日期：

****年**月**日

超限超载工作总结 企业治理超限超载稿件优质篇二

为保障人民群众生命财产安全，确保公路、桥梁等道路基础设施安全，规范道路运输市场秩序，依据国家法律法规及有关规定，现就xx县行政区域内货运车辆维修、装载、运输等源头治理有关事项通告如下。

一、车辆维修企业应当依法注册登记并领取营业执照，应当严格按照国家法律、法规的规定进行车辆维修，严禁非法改装、拼装货运车厢栏板、钢板弹簧等。

二、货物生产加工企业、储藏和销售场(站)等货运源头单位是车辆合法装载的责任主体，要在货物装运场地安装合格的称重和计量设备，严格按照核定标准装载货物，确保超限超载车辆不出厂、不出站。

三、严禁货运源头企业为无牌无证或证照不全的车辆装载、配载，严禁为非法改装的车辆装载、配载，严禁为超限超载车辆提供虚假装载证明，严禁指使、强令车辆驾驶人超限运输货物。

四、货运源头企业对运输煤炭、矿石、建筑渣土、砂石、沙土等易遗洒物未采取有效措施进行封盖的货运车辆，严禁驶出装载场地。

五、货运源头企业应自觉接受执法人员依法实施的监督检查。

六、货运车辆上路行驶应随车携带装载货物运输单据，载明货物类型、重量等信息以备查验。

对违反本通告规定的货运企业和责任人员，将按照国家法律、法规规定，严肃追究责任，依法责令企业实施整改，并在整改期间采取停止生产供电、停供民爆物品等行政强制措施。

本通告自发布之日起施行。

xx县人民政府

2017年5月8日

超限源头治理通告2

超限超载工作总结 企业治理超限超载稿件优质篇三

一、加大治超宣传力度，营造良好氛围

在全市集中治理超限超载期间，我们悬挂宣传横幅3条，发放宣传单1500份，还在临时检测点公开、公示新的超载认定标准。使广大运输业户对治超新政策、新标准做到心中有数，进一步加强了治超工作的关键环节，保证了治超工作的平稳、

有序开展，为治理超限超载奠定了良好的基础。

二、以人为本，热情服务

超限运输检查作为交通战线的前沿，个个代表交通形象。我们始终坚持以人为本，人性化服务，以告诫、卸载，消除违法运输行为为主，罚款为辅的原则。在消除违法行为的同时，向广大车主、司机宣传超限超载的危害。同时，考虑到称重设备的误差，严格执行市治超办的通知精神，超限500kg以下的车辆一律教育放行。既确保了治超工作的严肃性，又体现了服务意识，进一步加强了治超工作的基本环节，保证了运输畅通，受到广大运输户的好评。

三、加强超限检查执法人员业务培训，建立健全各项制度

为了加强路政超限管理队伍的思想建设，今年在上级领导的重视下，我站全体超限执法人员参加了市路政支队组织的治超执法培训，并且参加了市公路局组织的法制培训，合格率100%，不断提高了路政执法水平，以适应新时期治理超限超载的要求。在治超工作中，为遏制公路三乱问题的发生，我们对一线执法人员进行有关法律、法规再学习，制定治理超限的有关制度，重申治理超限超载工作五不准和超限超载执法行为十不准的规定，坚决制止乱收费、乱罚款，杜绝只罚款不卸载和对同一违章行为进行重复处罚的行为。

四、开展专项治理，保证治理到位

自百日治超以来，我站超限检查点实行24小时检查，做好超载车辆违章登记，特别是对强行冲岗车辆进行整治，对超限超载车辆的处罚，严格按照规定，使用统一处罚文书，做到程序合法，保证了治超工作规范、有序的开展。

治理超限超载是一项复杂的系统工程，我站在流动检查点，配备了专车和便携式称重设备，有力地促进了治超工作的全

面开展。在超限检查中，对擅自加高栏板的超限车辆，进行宣传 and 解释，对短途运煤、运沙、石的车辆的治理，我们将此作为重点，加强了地区以及重点路段监管力度，取得了良好的效果。现已查处严重超限冲岗车辆5台，有效地遏制了本地短途车辆的超限超载问题。

五、下一步治超工作要点

(一)进一步加大路面治理力度，坚决制止超限超载反弹。我站以建设一所固定检测点和一个流动检测点对107国道辖区路段进行不间断的检测与稽查。采取固定设点检测与流动稽查相结合的方法，依法处理绕道逃避检查的车辆；在车辆超限超载执法过程中，科学检测、严格按照统一的规定认定车辆是否超限超载，规范执法行为，加强执法检查，认真落实治超工作人员有关纪律要求。

取得的，将来要继续保持，不能减弱。对于严重超限的运输车辆，坚决采取卸载、处罚、赔偿三管齐下的办法，加大管理力度。

(三)加强队伍建设和监管机制。队伍建设要搞好三抓，一抓学习和培训，营造浓厚的学习氛围，以此，提高队伍整体素质；二抓教育，要以教育引导夯实思想基础，树立依法行政的观念；三抓管理，建立治理工作的内部制约和外部监督机制，要形成有制度、有标准、有考评的规范化管理站点，以制度管人，对违法乱纪的执法人员，一经发现坚决予以严肃处理。集中治理车辆超限超载工作经我站全体人员共同努力，勤奋工作，取得了阶段性成果。同时我们清醒地认识到治理超限运输工作的重要性、艰巨性，我们决心在以后的工作中认真研究，创新思路，用新举措切实解决存在的问题，不断总结经验，认真搞好治超工作。

超限超载工作总结 企业治理超限超载稿件优质篇四

总结

一、领导重视，提高认识。

为促进国民经济全面发展，更好提高公共服务能力，局领导充分认识到车辆超限超载治理工作的重要性、长期性、复杂性，树立抓超限超载治理工作就是促经济发展、保一方平安的理念，切实加强了对车辆超限超载治理工作的领导，同时我县组织有关部门成立治理超限超载工作领导小组，明确工作职责，坚定不移做好超限超载的治理工作。

二、加强宣传力度，营造良好整治宣传氛围。

在加强对车辆超限超载的路面执法的同时，通过发放宣传资料、悬挂横幅、制作广告牌以及利用报刊、电视台等媒体的方式大力开展宣传活动，要求货车驾驶人严格按照规定装载，安全驾驶。同时派出执法人员到客运站、场教育运输企业人员和客车驾驶员，强化安全意识，杜绝客车超员的交通违法行为。广泛宣传超速、超员、超载的交通违法行为导致严重后果及危害性，使治理超限超载的重大意义日益深入人心。

为保障广大合法运输业户的利益，认真按照工作要求，对超限超载较为集中的砂石料场、砖厂的负责人从源头宣传，对超限超载车辆都实行依法严管，严厉打击超限超载治理工作出现的暴力抗法、野蛮闯关等行为，坚决查处打击抗拒治超的不法分子，对超限运输的车辆必须责令当事人自行卸货，达到国家标准方可驶离。从而进一步规范整治行为，完善治超的执法环境。在执法程中严格认真落实执法人员的“五不准”和“十条禁令”规定，并认真接受舆论和社会的监督检查。

四、部门协调，整治工作取得阶段性成效。

在治理超限超载过程中，公安、运管部门都派出执法人员和车辆、与我局组建成立超限超载整治工作联合执法队伍，有针对性地开展整治车辆超限超载、载物飘散遗洒、公路交通安全隐患大排查大整治等一系列活动。

今年x至x月，在治理超限超载工作中，查处超限超载车辆x辆，出动x人次。通过整治运输环境逐步得到改善，全县境内未发生因超限超载车辆堵车和因超限超载造成桥梁倒塌及恶性交通事故，治超工作的开展使全县境内公路安全畅通。

xx单位 xxx年x月x日

超限超载工作总结 企业治理超限超载稿件优质篇五

长沙市公路管理局

国家九部委在《关于印发全国车辆超限超载长效治理实施意见的通知》中指出，在经过三年的集中治理车辆超限超载以后，从2008年起，要按照“依法严管、标本兼治、立足源头、长效治理”的总体要求，继续坚持全国统一领导、地方政府负责、部门指导协调、各方联合行动的工作机制。然而令人遗憾的是，时至今日，治超长效机制在全国大部分地区尚未确立。同时，各地治超违法现象频频见诸媒体，因超限运输导致的垮桥事件一次次将治超工作推到舆论的风口浪尖。如何破解公路治超难题，有效保护路产路权，是公路部门面临的一个重要课题。本文从路政管理的角度出发，结合工作实际，对当前治超工作面临的问题进行剖析，并对治超对策进行探讨，以期抛砖引玉。

一、公路超限运输治理的历史及现状

从我国公路治超的历史来看，大致分为三个阶段。第一阶段：上世纪80年代末至2000年以前，为治超起动阶段。交通部于1989年底颁发了《超限运输车辆行驶公路管理规定》，但

由于种种原因，治理工作一年后终止。1997年7月，《公路法》颁布实施后，超限运输管理首获法律保障，各地随即掀起又一次大规模“治超”高潮。第二阶段：从2000年至2008年，为集中治理阶段。2000年4月，经过完善的新《超限运输行驶公路管理规定》实施，从当年4月起再次对车辆超限运输进行治理。公安部门也从2001年5月开始，进行了为期一年的车辆超载治理活动。2004年6月国家七部委联合开展集中治理超限超载。第三阶段：从2008年至今，为建章立制阶段。国家九部委明确提出：从2008年起，再用三年时间，着力构建治超工作长效机制。经过这三个阶段的发展，公路治超工作取得了长足进步，治超成果有目共睹，主要表现在：一是超限运输的严重危害性得到了全社会的普遍认可，各地公路部门都积极投入到了治超工作中，大规模、普遍性的恶意超限行为被初步有效遏制。二是专业治超机构从无到有，公路部门对治超人财物的投入近年来迅速增长，掌握了一些治超工作的规律和经验，形成了较为规范的执法程序。三是得到了政府的高度重视，出台了相关政策、措施，譬如高速公路实行计重收费，开展部门联合治超等，探索运用行政、经济、法律等综合管理手段，探讨从根源上消除超限运输。

一是治超成果易反弹。治超工作总是陷入治理—反弹—再治理—再反弹循环轮回的“怪圈”。运动式的治理模式虽能在一定时间和空间取得成效，但是行政成本高昂，所耗费的人力物力也是巨大的，最直接的后果是挤占了长期开展工作的经费，造成后续工作动力不足。

二是路面执法困难加大。对违法超限运输行为的取证困难，一些车主、驾驶员千方百计钻法律漏洞，发现路政部门在执法手段、措施以及设备等方面的缺乏和不足，于是在执法人员要求车辆过磅时拒不配合，甚至抵制、干扰、破坏。“暴力抗法”仍时有发生，大量“非暴力不合作”态度和行为让执法人员无可奈何，如：对执法行为不理睬或软磨硬缠拖延；聚众无理争辩、谩骂；威逼利诱执法人员；利用夜深天黑冲闯或在远处躲避等待，观察执法人员疲乏劳累之时见机冲关

等等。

三是治超人员工作压力大。公路部门管养的线路分散，路网四通八达。要保持24小时不间断无缝隙的路面巡查和执法，对治超人员的忍耐性是一种极大的考验。执法人员虽然从事的是高难度、高风险的治超工作，实则工作的技术含量不高，时间一久，顿觉乏味枯燥。这样的工作周而复始，不知所终，消磨的是一线人员的工作热情和积极性。在这种工作上、生理上、心理上以及精神上的多重考验和压力下，人员思想极易产生消极以致抵触情绪，造成队伍不稳定，后劲不足，给治超工作带来负面影响。

1. 法制不完备，执法手段单一。首先是法规配套滞后。1997年，我国出台了《公路法》，但一直没有出台与之匹配的《实施细则》。《公路安全保护条例》虽已实施，但法规效力的释放需要一定周期，且由于缺乏相关的配套法规，使具体可操作性大打折扣。其次是路政行政强制措施设定单一，力度不够。《公路法》、《路政管理规定》都没有规定路政人员有检查足以证明相对人身份证件的权利，也没有扣押当事人证件比如车辆行驶证、驾驶证的权力；《湖南省实施〈公路法〉办法》第三十五条、《路政管理规定》第三十八条均只规定责令其车辆停放在指定地点，并未赋予路政部门真正意义上的行政强制权。在实际执法中，当要求车主、驾驶员主动配合、将车辆停放在指定地点时，往往出现不予配合的情况，使路政执法人员陷入无奈的境地。值得注意的是，随着《行政强制法》的颁布实施，路政行政强制措施进一步受到制约，治超路面执法将承受更大的压力和法律风险。第三是缺乏有效的制约机制。交通系统如运管部门的营运证等有关证照，至今无法像公安交警部门那样，对车辆和驾驶员形成一套有效且环环相扣的年审年检制约体系。

2. 矛盾关系多，工作协调难度大。治超过程中，面对的复杂矛盾关系可谓纷芸繁杂，成为了治超工作的掣肘。带车绕路的团伙早已形成壮大，甚至超过了路政部门；相关部门之间

的执法不相协调，一些部门只关心自身利益，对公路超限运输行为关注度不够，在实际执法过程中缺乏应有的执法力度；此外，与地方经济发展、重点项目建设、与地方部门的配合中等矛盾，都需要在治超工作中一一协调理顺。

3. 技术装备弱，人员力量薄弱。受公路整体经费不足的影响，我局目前的技术装备、人员队伍力量还远不能适应治超工作的需要；执法队伍中大部分路政人员是从养护工作转岗过来，素质偏低，对法律法规掌握不全，理解不透，在处理问题时多凭经验和感觉办事。这些软硬件方面的“短板”无疑会影响队伍的整体战斗力，特别是在执法实践中，许多执法人员难以真正做到态度上不卑不亢，行动上据理力争，沟通中细致认真，处理案件轻车熟路，处置突发事件能快速反应。

4. 存在个体利益，源头治理难度大。治理车辆超限运输是一项涉及面广、任务重、难度大的综合性工作，需要各级地方政府众多部门协助与区域联动的结合。由于涉及部门多，难以形成合力，特别是非法超限运输带来的直接后果是公路的损坏，直接影响公路部门的工作，而其他相关部门没有因治超不力有任何利害冲突，导致在“治超”工作中只有公路部门“满腔热血”，而其他部门不同程度地存在着协调不畅，甚至推诿扯皮的现象。同时由于地域经济的发展不均衡，一些地区对超限运输的危害性认识不足，超限运输此严彼松，一些地区搞运动战的短期行为，以罚代卸，不注重源头治理，滋长了超限之风。

同时，整个经济社会发展的新形势、新变化也给治超工作带来了新的挑战 and 压力。主要表现在：一是为有效应对金融危机、促进经济平稳较快增长，一些地方政府和有关部门把关注点放在促进经济发展和加快建设上，容易放松对治超工作的领导，行动不坚决、措施跟不上；二是随着保增长、扩内需、调结构政策的实施，国家加大了固定资产投资规模，启动了一大批重点基础设施项目建设，一些地方沙石、钢材、建材等运输任务繁重，重型车辆增多，治理压力增大。治超

工作面临的新形势新挑战新问题，凸显出治超工作的社会性、长期性、复杂性和艰巨性。

三、公路超限运输标本兼治的对策

基于上述分析，本文认为从根本上消除公路超限运输现象，要按照国家九部委的要求，坚持依法治超、综合治超的原则，从理顺管理机制入手，健全公路路政管理体系，走“制度化、法制化、经常化”的治超轨道。对涉及车辆生产、运输市场、收费管理和群众利益等诸多问题，要坚持疏堵结合，综合治理。

“疏”即治本，包括政府对运输市场的宏观调控和理顺治超部门职责、完善治超法律体系、加强超限运输治理工作宣传。

一是利用现代网络技术，建立交通运输、车辆生产、治超动态的综合信息平台，实现信息资源共享，为调控运输市场提供准确的数据，为政府实施科学决策提供依据。对物流企业、汽车生产企业、重要物资厂矿企业实行流动跟踪，及时了解运输市场供求状况，促进运力的合理流动和分布，积极稳妥地推进运输市场步入良性发展轨道。

二是加强对汽车生产、维修和运输企业的引导，走规模化、集团化经营道路，降低企业生产成本。特别是在经济较为发达的省份，应充分利用经济和行政手段，逐步提高企业的准入门槛，消化、吸收、淘汰生产能力低下，资源消耗大的个体经营者和运输户，从而减少车辆非法改装企业和无牌无证黑车对运输市场的冲击。

2. 分清责任，理顺关系。一是要理顺交警、路政和运政三者之间的职责分工。要按照责、权、利相统一原则，将车辆的超限的认定标准统一起来，由路政执法机构对载货车辆超限进行路面专门治理，其他部门按照职责分工履行各司职责。避免政出多门、多家上路、认定和处罚标准不一致的混乱局

面。二是要理顺车辆生产与使用的关系。要加强对载货类汽车生产企业的管理部门与交通运输管理部门之间的沟通与协作，认真解决车辆技术标准和公路技术标准相协调的问题，使车辆技术状况与公路技术状况相吻合，同步发展。

3. 建立健全治超法律体系。国家和各级地方政府应强化治超行政强制措施，尽快拟定、出台超限运输治理相关法律法规的配套实施细则，使治超执法有更强的可操作性和更为充分的法律依据。防止地方政府、部门出于地方保护主义和部门利益开展运动式治超、消极治超。在立法中应借鉴国外发达国家的治超工作经验，建立司法介入制度，对从事超限运输的车辆驾驶员和企业以及不作为和滥作为的各级职能管理部门，应视情节承担罚金、司法拘留及直至承担刑事责任的法律责任。同时，由于目前我国公路路网日益发达，但超限检测站相对偏少（基本上每个县仅一个），而法律法规要求必须在经批准的超限检测站内进行，现实要求我们加大流动巡查，以杜绝其他没有超限检测站的公路非法运输车辆上路行驶，而法律法规的要求使流动巡查无所适从。

4. 加强超限治理工作宣传力度，营造良好工作氛围。地方各级有关部门应结合当地治超工作形势需要，积极开展宣传教育活动，充分利用广播、电视、报纸、杂志等新闻媒体大力宣传、介绍超限运输的危害性，取得群众的理解和支持；大力加强法制宣传教育，让广大群众尤其是驾驶员和运输业主学法、懂法、守法，为超限运输治理创造一个良好的执法环境。及时公开、披露严重违反超限运输治理法律法规政策的案件，不断提高人民群众的交通安全意识和法治观念。

“堵”即治标，对从事超限运输的驾驶员、车主以及与之相关的企业、经营户，应强化治超工作手段，各地区、各部门联合作战，严管重罚，始终保持治理超限运输的高压态势，使从事超限运输的车辆无机可乘。

1. 强化治超执法。一是要对多次违法从事超限运输的车辆从

重处罚。建立运输企业及从业人员信誉档案，将从事非法超限运输的企业及从业人员列入黑名单。对一年内超限3次以上（含3次）的车辆和驾驶员予以曝光，并由原发证机关撤销其道路运输营运证和驾驶员从业资格证。二是治超执法必须坚持科学检测、卸载放行。治理超限运输最直接最有效的办法就是卸载，不卸载，超限运输对路面的危害状态就没有消除，超限运输的情况就不会得到有效的遏制，公路桥梁的安全也不会得到更有效的保障。因此，决不能“以罚代卸”或“以赔代卸”，而且要持之以恒地抓下去。否则会“水涨船高”，越罚越超。

2. 强化源头治理，实行责任倒查追究。一是要按照“政府主导，部门联动”的要求，强化治超办在联合治超中的主导作用，严格监督各职能部门履责；二是要从源头抓起，对上路行驶的超限运输车辆实行责任倒查追究，建立起治超的第一道防火墙。

3. 坚持科学治超，加大科技投入，切实保障治超工作经费。要牢固树立有效地保护公路就是最大地减少养护投入的观念，促进车辆称重检测设备的研制。另外，要切实保障治超工作经费，明确人员编制，解决治超站（点）面临的实际困难，使一线治超执法人员无后顾之忧，以良好的精神状态投入到治超工作中去。

超限运输治理工作涉及利益广泛，我们只有始终坚持科学发展观，始终坚持“以人为本，以车为本”的价值观理念，才能正确认识当前经济形势，持之以恒地抓好超限运输治理工作。当前，国务院、省、市政府对超限运输治理工作高度重视，我们相信，在党和政府的正确领导下，超限运输治理工作必将取得更大的胜利。

超限超载工作总结 企业治理超限超载稿件优质篇六

导语：公路工程造价人员资格考试由部公路司和交通专业人员资格评价中心委托交通公路工程定额站具体承办。

第一条 为加强对超限运输车辆行驶公路的管理，维护公路完好，保障公路安全畅通，根据《中华人民共和国公路法》及有关法规，制定本规定。

第二条 在中华人民共和国境内公路上进行超限运输的单位和个人(以下简称“承运人”)，均应遵守本规定。

(二)车货总长18米以上；

(三)车货总宽度2.5米以上；

(五)车辆轴载质量在下列规定值以上：

单轴(每侧单轮胎)载质量6000千克；

单轴(每侧双轮胎)载质量10000千克；

双联轴(每侧单轮胎)载质量10000千克；

双联轴(每侧各一单轮胎、双轮胎)载质量14000千克；

双联轴(每侧双轮胎)载质量18000千克；

三联轴(每侧单轮胎)载质量12000千克；

三联轴(每侧双轮胎)载质量22000千克；

第四条 超限运输车辆行驶公路的管理工作实行“统一管理、分级负责、方便运输、保障畅通”的原则。

国务院交通主管部门主管全国超限运输车辆行驶公路的管理工作。

县级以上地方人民政府交通主管部门主管本行政区域内超限运输车辆行驶公路的管理工作。

超限运输车辆行驶公路的具体行政管理工作，由县级以上地方人民政府交通主管部门设置的公路管理机构负责。

第五条 在公路上行驶的车辆的车轴载质量应当符合《公路工程技术标准》的要求。但对有限定荷载要求的公路和桥梁，超限运输车辆不得行驶。

(一) 跨省(自治区、直辖市)行政区域进行超限运输的，由途经公路沿线省级公路管理机构分别负责审批，必要时可转报国务院交通主管部门统一进行协调。

(二) 跨地(市)行政区域进行超限运输的，由省级公路管理机构负责审批。

(三) 在本地(市)行政区域内进行超限运输的，由地(市)级公路管理机构负责审批。

(一) 货物名称、重量、外廓尺寸及必要的总体轮廓图；

(三) 货物运输的起讫点、拟经过的路线和运输时间；

(四) 车辆行驶证。

(三) 对于车货总重在100000千克(不含100000千克)以上的超限运输，承运人应在起运前3个月提出书面申请。

第九条 公路管理机构在接到承运人的书面申请后，应在15日内进行审查并提出书面答复意见。

公路管理机构在审批超限运输时，应根据实际情况，对需经路线进行勘测，选定运输路线，计算公路、桥梁承载能力，制定通行与加固方案，并与承运人签订有关协议。

第十条 公路管理机构应根据制定的通行与加固方案以及签订的有关协议，对运输路线、桥涵等进行加固和改建，保障超限运输车辆安全行驶公路。

第十一条 公路管理机构进行的勘测、方案论证、加固、改造、护送等措施及修复损坏部分所需的费用，由承运人承担。

第十二条 公路管理机构对批准超限运输车辆行驶公路的，应签发《超限运输车辆通行证》（以下简称《通行证》）。

《通行证》式样由国务院交通主管部门统一制定，省级公路管理机构负责统一印制和管理。

第十三条 超限运输车辆未经公路管理机构批准，不得在公路上行驶。

第十四条 承运人必须持有效《通行证》，并悬挂明显标志，按公路管理机构核定的时间、路线和时速行驶公路。

第十五条 承运人不得涂改、伪造、租借、转让《通行证》。

第十六条 超限运输车辆的型号及运载的物品必须与签发的《通行证》所要求的规格保持一致。

第十七条 超限运输车辆通过桥梁时，时速不得超过5公里，且应匀速居中行驶，严禁在桥上制动或变速。

第十八条 四级公路、等外公路和技术状况低于三类的桥梁，不得进行超限运输。

第十九条 公路管理机构应在公路桥梁、隧道及渡口设置限载、限宽、限高标志。

第二十条 公路管理机构可根据需要在公路上设置运输车辆

轴载质量及车货总质量的检测装置，对超限运输车辆进行检测。对超过本规定第三条第(四)、(五)项限值标准且未办理超限运输手续的超限运输车辆，应责令承运人自行卸去超限的部分物品，并补办有关手续。

第二十一条 公路管理机构应加强对超限运输车辆行驶公路的现场管理，并可根据实际情况派员护送。

第二十二条 在公路上进行超限运输的承运人，应当接受公路管理人员依法实施的监督检查，并为其提供方便。

第四章 法律责任