

遵义仁遵高速“11·6”较大道路

交通事故调查报告

2023年11月6日上午11时34分许，仁遵高速下行K448+800M处（石笋沟隧道仁怀段），发生一起车牌号为贵CD00318的帝豪牌小型新能源汽车追尾车牌号为贵CEF188的江淮牌轻型仓栅式货车的道路交通事故。事故造成3人死亡，2人受伤，直接经济损失345.81万元。

事故发生后，遵义市委、市政府高度重视，要求全力救治伤者，妥善处置善后，彻查事故原因，严肃追究责任，全面排查和切实化解各类风险隐患。为尽快查明事故原因，严肃追究责任，根据《中华人民共和国安全生产法》《生产安全事故报告和调查处理条例》的规定和省安委办挂牌督办要求，遵义市人民政府成立了遵义仁遵高速“11·6”较大道路交通事故调查组。事故调查组由市应急管理局牵头，市公安局、市交通运输局、省交通运输综合执法二支队、市总工会、红花岗区应急管理局（市应急管理局抽派）组成。事故调查工作邀请遵义市纪委监委、仁怀市人民政府参与。

事故调查组按照“科学严谨、依法依规、实事求是、注重实效”和“四不放过”的原则，通过现场勘查、调查取证、座谈询问、技术认定、综合分析，查清了事故的经过、原因、人员伤亡和直接经济损失情况，认定了事故性质和责任，提出了对有关责

任人员和责任单位的处理建议，指出了事故暴露出的突出问题和教训，提出了防范和整改措施建议。

经调查认定，遵义仁遵高速“11·6”较大道路交通事故是一起因相关部门监管不力、涉事企业安全管理缺失，涉事驾驶员违法违规行为引发的较大生产安全责任事故。

一、事故基本情况

（一）涉事企业情况

1. 贵州经纬同富客运有限公司（以下简称“贵州经纬公司”）

统一社会信用代码：91520390MA6HJRAUXT；注册资本：贰拾万圆整；成立日期：2019年02月27日；住所：贵州省遵义市新蒲新区礼仪街道平庄花园一栋群房2楼；法定代表人：蹇洪；经营范围主要为网络预约出租客运。《网络预约出租汽车经营许可证》（黔交运管许可遵义字520302009277号），核发机关：红花岗区交通运输局，经营范围：网络预约出租汽车客运；经营区域：红花岗区、汇川区、播州区、新蒲新区；经营期限：2023年10月16日起至2026年10月15日止。

贵州经纬公司2023年10月16日取得《网络预约出租汽车经营许可证》后，作为湖南经纬长途有限公司子公司开展运营，承接湖南经纬长途有限公司遵义分公司全部业务，管理的入网经营车辆550余台，2023年10月19日，涉事网约车与贵州经纬公司签订了入网协议。

企业设有安全科，包括安全员和监控室，安全科未设科长，

由谭池（专职安全生产分管负责人）具体负责安全科工作，安全助理是韦敏，安全员有蹇智煜、张腾，监控室主任是刘敏，监控员有张凯、王昌会（未经培训和考核，未取得《平台监控人员培训合格证书》）。动态监控时间安排：王昌会负责 8 时至 17 时，张凯负责 17 时至次日 8 时。

2. 遵义捷正汽车运输有限责任公司（以下简称“遵义捷正公司”）

统一社会信用代码：91520303560927584P；注册资本：壹佰万圆整；成立日期：2010 年 09 月 26 日；住所：贵州省遵义市汇川区深圳路优雅苑 1 号楼 1 栋 3 单元 204 号房；法定代表人：王培顺；经营范围主要为道路普通货物运输。《道路运输经营许可证》（黔交运管许可遵义字 520303001254），证件有效期至 2026 年 8 月 14 日；发证机关是汇川区交通运输局。

企业设有安全生产管理机构，安全生产管理人员 1 人，专职安全员 2 人。企业管理经营货车 131 台，其中 75 台为总质量 4500 千克及以下普通货运车辆。

（二）事故车辆情况

1. 贵 CD00318 帝豪牌小型新能源汽车（以下简称“涉事网约车”），车辆登记所有人：赵国清，初次登记时间：2021 年 8 月 11 日，登记地址：贵州省习水县良村镇吼滩村赵山坪组 2 号，检验有效期至：2024 年 8 月 30 日，使用性质：预约出租客运，交强险、商业险投保公司：众诚汽车保险股份有限公司贵州分公

司，交强险保单号：301072325200730021072, 保险期间：2023年8月9日至2024年8月9日；商业险保单号：301032325200730021509, 保险期间：2023年8月9日至2024年8月9日。道路客运承运人责任保险投保公司：阳光财产保险股份有限公司，保险单号：1205119032023001422, 保险期间：2023年8月8日至2024年8月7日。《网络预约出租汽车运输证》（黔交运管许可【遵义】520399002261号），核发机关：新蒲新区交通运输局，发证日期：2023年10月9日，平台公司：贵州经纬同富客运有限公司。

涉事网约车入网协议签定情况：赵国清于2021年8月11日与贵州金汇达导航科技有限公司遵义分公司签订入网协议，并于2022年5月24日解约，于2022年11月16日与湖南经纬长途运输有限公司遵义分公司签订入网协议，并于2023年10月19日解约，后委托袁世维于2023年10月19日与贵州经纬公司签订入网协议。

此次事故发生后，经北京中机车辆司法鉴定中心鉴定，于2023年11月9日出具《北京中机车辆司法鉴定中心司法鉴定意见书》（司法鉴定案件编号：23010607137103641, 中机【2023】痕鉴字第 ZYRH1106V 号）：贵 CD00318 号小型轿车进入视频画面时刻的行驶速度约为 120km/h; 出现在视频画面到临近碰撞前的平均速度为 122km/h; 临近碰撞时刻的行驶速度约为 121km/h。涉事网约车车速高于事发路段的限速（100km/h）要求，超过限定

车速 20%至 22%。

2. 贵 CEF188 号江淮牌轻型仓栅式货车（以下简称“涉事货车”），车辆型号：HFC5048CCYK103R1, 登记所有人：遵义捷正汽车运输有限责任公司，实际所有人：谢长全，登记地址：遵义市汇川区深圳路优雅苑 1 号楼 1 单元 204 号房，使用性质：货运，初次登记日期：2013 年 7 月 9 日，检验有效期至：2024 年 1 月 30 日，保险投保公司：锦泰财产保险股份有限公司贵州分公司：交强险保单号：202030203202023000744, 保险期间：2023 年 7 月 8 日至 2024 年 7 月 7 日，商业险保单号：202030203352023000646, 保险期间：2023 年 7 月 8 日至 2024 年 7 月 7 日。

涉事货车外廓长宽高：5.95 米/2.196 米/3.050 米，总质量：4480 千克，整备质量：2700 千克，核定载质量：1585 千克，轴数：2。涉事货车属于 4500 千克以下普通货运车辆，无需取得车辆运营证即可从事货运经营¹，也无需安装卫星定位系统²。

事发当日，涉事货车在遵义南收费站的入口检测设备称重并由此进入上高速公路，入口称重检测数据为车货总重 6550 千克，超过货车总质量 4480 千克要求，超载 2070 千克。车厢里载有消防器材（灭火箱、消防水管接头、金属消防水管等），金属消防水管（直径 0.11 米）有 20 根超出车厢，其中有 10 根金属消防

¹ 《中华人民共和国道路运输条例》第二十四条：“使用总质量 4500 千克及以下普通货运车辆从事普通货运经营的，无需按照本条规定申请取得道路运输经营许可证及车辆营运证。”

² 《道路运输车辆动态监督管理办法》第三条：本办法所称道路运输车辆，包括用于公路营运的载客汽车、危险货物运输车辆、半挂牵引车以及重型载货汽车（总质量为 12 吨及以上的普通货运车辆）。

水管超出车厢 1.9 米，有 8 根金属消防水管超出车厢 2.2 米，有 1 根超出车厢 2.55 米，有 1 根超出车厢 2.75 米，车辆违反装载³要求。

此次事故发生后，经北京中机车辆司法鉴定中心鉴定，于 2023 年 11 月 9 日出具《北京中机车辆司法鉴定中心司法鉴定意见书》（司法鉴定案件编号：23010607137103641，中机【2023】痕鉴字第 ZYRH1106V 号）：贵 CEF188 号轻型仓栅式货车进入视频画面时刻的行驶速度约为 51km/h；出现在视频画面到临近碰撞前的平均速度为 51km/h；临近碰撞时刻的行驶速度约为 52km/h。涉事货车车速低于高速公路最低时速（60km/h）要求，低于限定车速 13%至 15%。

（三）事故车辆驾驶人情况

1. 袁世明，男，汉族，38 岁，涉事网约车驾驶人，户籍地：贵州省遵义市习水县良村镇羊化村岔水河组 1 号，现住址：贵州省遵义市红花岗区长征镇坪丰村铁路新村 10 栋 1 单元，《机动车驾驶证》证号：522132198507025933，档案编号：520301625556，准驾车型：C1E，初次领证日期：2013 年 10 月 11 日，审验有效期至：2029 年 10 月 11 日。《网络预约出租汽车驾驶员证》证号：522132198507025933，初始领证日期：2023 年 8 月 11 日，有效期 2023 年 8 月 6 日起至 2026 年 8 月 5 日止。袁世明之前在

³ 《中华人民共和国道路交通安全法》第四十八条：机动车载物应当符合核定的载质量，严禁超载；载物的长、宽、高不得违反装载要求，不得遗洒、飘散载运物。《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第五十四条“机动车载物不得超过机动车行驶证上核定的载质量，装载长度、宽度不得超出车厢”。

山东、云南等地打工，2023年6月返回遵义，8月17日起为休息的网约车驾驶员带班，10月16日起开始驾驶涉事网约车开展营运。

通过调查和分析动态监控系统数据和视频，袁世明驾驶涉事网约车于2023年11月6日11时许上高速至此次事故发生的时间里，存在多次打盹、超速行驶的情况。

经公安机关检验鉴定：事发时驾驶人袁世明不存在毒驾、酒驾行为。

2. 谢长全，男，汉族，52岁，涉事货车驾驶人和实际所有人，户籍地及现住址：贵州省遵义市播州区鸭溪镇雷泉社区同心组，《机动车驾驶证》证号：522121197105153090，准驾车型：C1，档案编号：520301217279，初次领证日期：2007年7月30日，审验有效期至：长期。

谢长全于2013年购买涉事货车后，截止事故发生，一直依托管理的公司为遵义捷正公司，公司主要对谢长全进行日常教育培训以及为涉事货车办理保险、年审、换证等业务。事实上，谢长全系自主驾驶和运营涉事货车，因其车辆总质量在4500千克以下，自2019年1月1日起后，4500千克及以下普通货车从事货运不再要求取得《道路运输经营许可证》及《车辆营运证》⁴，驾驶员也不用参加交通主管部门的货运法律法规、机动车维修和

⁴ 《交通运输部办公厅关于取消总质量4.5吨及以下普通货运车辆运输证和驾驶员从业资格证的通知》（交办运函〔2018〕2052号）：“一、自2019年1月1日起，各地交通运输管理部门不再为总质量4.5吨及以下普通货运车辆配发道路运输证。二、自2019年1月1日起，对于总质量4.5吨及以下普通货运车辆从事普通货物运输活动的，各地交通运输管理部门不得对该类车辆、驾驶员以“无证经营”和“未取得相应从业资格证件，驾驶道路客货运输车辆”为由实施行政处罚。”

货物装载保管基本知识的考试⁵。

经公安机关检验鉴定：事发时驾驶人谢长全不存在毒驾、酒驾行为。

（四）事故发生经过

2023 年 11 月 6 日上午，袁世明驾驶涉事网约车于 8 时 20 分许到达遵义高铁站，通过站前揽客方式接到 2 名乘客，然后通过电话联系方式到忠庄碧桂园接上 1 名乘客，又到马家湾老转盘处接上 1 名乘客，11 时许从马家湾收费站进入高速公路，往仁怀方向行驶。

2023 年 11 月 6 日上午，谢长全驾驶涉事货车从遵义市播州区马家湾汽车城出发，到红花岗区舟水桥双瑞钢材市场装运金属消防管，之后到深溪消防箱厂装运消防箱，最后到钛厂 3 号门装运配件，10 点 30 分左右从遵义南收费站（忠庄收费站）上高速，往仁怀市鲁班镇水口方向行驶。

2023 年 11 月 6 日 11 时 34 分许，当两车行驶至蓉遵高速 448KM+800m（下行、石笋沟隧道）路段时，袁世明驾驶的涉事网约车追尾谢长全驾驶的涉事货车，导致交通事故发生。

⁵ 《中华人民共和国道路运输条例》第二十二条 从事货运经营的驾驶人员，应当符合下列条件：

（一）取得相应的机动车驾驶证；（二）年龄不超过 60 周岁；（三）经设区的市级人民政府交通运输主管部门对有关货运法律法规、机动车维修和货物装载保管基本知识考试合格（使用总质量 4500 千克及以下普通货运车辆的驾驶人员除外）。



图 1 事故现场图

（五）道路情况

1. 仁遵高速公路情况

仁遵高速公路是《国家公路网规划》(2013 年-2030 年)中沪蓉高速 G42 的联络线 G4215 成都—遵义联络线的组成部分,该项目路线全长 52.4512Km,起自仁怀苍龙,与仁赤高速公路相接。向东南经仁怀市中元、播州区平正、汇川区松林,红花岗区金鼎山、巷口,止于忠庄桃溪,与兰海高速相接。该高速公路于 2022 年 12 月 15 日建成通车至今,尚未设置固定式测速设施,拟新建的主线监控卡口(带测速和视频功能卡口)包括仁遵高速

K441+700(双向)、仁遵高速 K475+800(双向)、仁遵高速 K491+700(双向)等3个点位共6套。

G4215 蓉遵高速（仁遵段）6套主线固定监控卡口的建设属于高速公路立体防控体系封控圈优化（二期）暨高速公路疫情防控圈项目经调整后的建设内容，由于涉及到建设项目内容变更，项目审核程序周期长，导致事发时 G4215 蓉遵高速（仁遵段）6套主线固定监控卡口未建成投入使用。

2. 事故现场道路情况

事故现场位于遵义仁怀市苍龙街道中元村境内仁遵高速下行 K448+800M 处(石笋沟隧道内)路段，道路呈东西走向，东往遵义方向，西往仁怀方向，隧道总长 5364 米，事故中心现场距离隧道入口 2603 米，隧道为单向三车道，有白色车道分界线，道路平直，路面完好，每车道宽度均为 3.95 米，隧道内灯光照明良好，有效视距 400 米，隧道内限制最高速度 100 公里/小时。事发时天气晴。

道路交通事故现场图

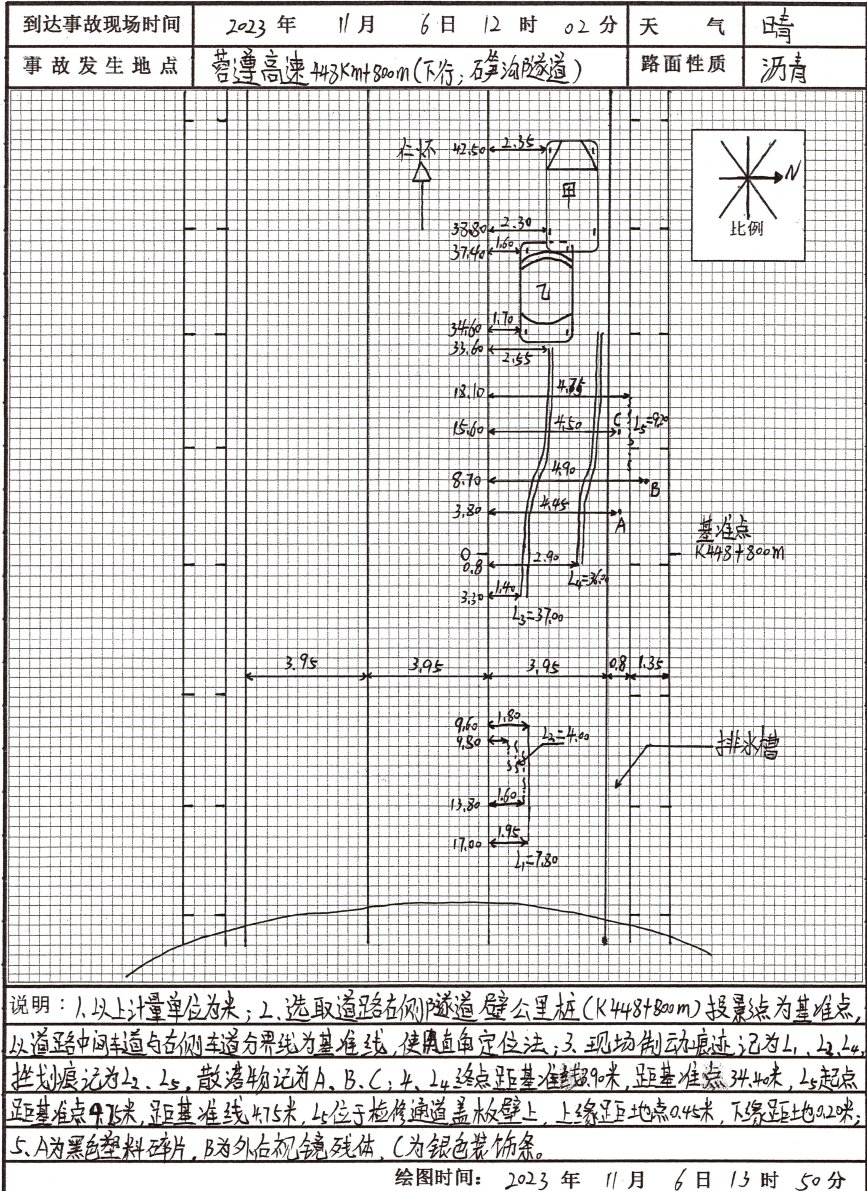


图 2 事故现场勘察图

(六) 人员伤亡和直接经济损失情况

事故造成 3 人死亡，2 人受伤，根据《企业职工伤亡事故经济损失统计标准》（GB/T6721）和《贵州省生产安全事故调查处理程序暂行规定》核定事故直接经济损失 345.81 万元。

（七）事故信息接报

2023年11月6日11时45分，遵义市公安交管局高交警四大队接到110指挥中心关于该起事故指令后，立即安排民警赶往事故现场，12时10分到达事故现场开展应急处置工作；12时28分，四大队向仁怀市政府总值班室电话报告事故情况；12时42分，四大队向仁怀市应急管理局电话通报事故情况；13时49分，仁怀市应急管理局将事故基本情况初报至遵义市应急管理局。14时，事故现场施救、勘验完毕，事故车辆拖离现场并清理道路；14时40分，涉事道路恢复正常通行。

（八）医疗救治和善后情况

此次事故中，伤者袁世明（涉事网约车驾驶员）于11月8日出院，伤者刘**（涉事网约车乘客）于11月8日出院复工，王**、郑**、段**等3名死者（均为涉事网约车乘客）的善后处置已完毕，与死者家属均已达成赔付协议，已支付全部赔付金额，3名死者均已火化安葬。

（九）事故应急处置评估

本次事故发生后，遵义市委、市政府高度重视，第一时间作出处置要求，安排相关部门和专业救援力量，科学做好应急处置工作；仁怀市委、市政府及公路管理、公安、应急、消防救援、卫健、交通运输等部门以及高速公路经营单位及时启动应急响应，开展伤员救治、善后处理、舆情管控、家属安抚、事故调查等工作；此次事故信息接报及时，组织指挥有效，应急救援迅速，处

置得当，善后处理平稳有序，未发生次生事故，未发生社会负面舆情。

二、事故原因分析

（一）直接原因

涉事网约车驾驶人袁世明在疲劳状态下驾驶涉事网约车在隧道路段超过最高限速行驶，是导致此次事故发生的主要原因。涉事货车驾驶人谢长全驾驶违反装载要求的超载涉事货车在高速公路上低于最低限速行驶，是导致此次事故发生的次要原因。

经现场调查、检测鉴定，排除此次事故中人为故意以及驾驶员身体疾病、酒驾、毒驾等因素。

综上：此次事故的直接原因是袁世明、谢长全未遵守《中华人民共和国道路交通安全法》规定，事故发生前疲劳驾驶、不按限速行驶的行为是造成此次事故的直接原因。涉事货车机件不符合标准⁶及违法装载行为加重了事故后果。

（二）间接原因

1. 贵州经纬公司

企业不具备安全生产条件，未能提供有效安全生产保障。

①动态监控形同虚设，失管漏管。该公司经营管理网约车555余辆，每班次仅安排1人实施车辆运行动态监控，岗位人员配备不足⁷，执行24小时实时监控有欠缺⁸。监控员王昌会未经培

⁶ 《北京中机车辆司法鉴定中心司法鉴定意见书》（司法鉴定案件编号：23010607137103637,中机【2023】痕鉴字第ZYRH1106S号）：“贵CEF188号轻型仓栅式货车……，后下防护装置不符合相关国家标准”。

⁷ 《道路运输车辆动态监督管理办法》第二十一条 道路旅客运输企业、道路危险货物运输企业和拥有50辆及以上重型载货汽车或牵引车的道路货物运输企业应当配备专职监控人员。专职监控人员配置原则上按照监控平台每接入100辆车设1人的标准配备，最低不少于2人。

训和考核⁹，未取得《平台监控人员培训合格证书》，未按有关职责开展监控工作¹⁰。企业安全管理人员对动态监控工作失管漏管，对上千条超速预警提示信息未及时处置的情况疏于管理。特别是在 2023 年 11 月 1 日至事故发生的 6 天内，涉事网约车在行驶过程中产生 663 条超过 20%最高限速的超速预警提示信息，企业及安全相关负责人员对该车未采取任何干预措施。

②隐患排查治理不力，事故多发频发。由赵国清、袁世维等 6 人共同经营网约车 9 台（含涉事网约车），均在贵州经纬公司入网，该公司称此 9 台车为“仁怀车队”。自 2022 年 1 月以来发生简易程序交通事故 14 起，造成 4 人受伤，其中承担主责及以上的交通事故有 7 起。公司对该车队共同经营车辆事故频发多发未引起高度重视，相关安全负责人员更是不知情、不了解，未采取有效防范整治措施及时消除事故隐患和管控风险。¹¹未有效发挥动态监控作用，隐患排查整治不力，2023 年 11 月 1 日至事故发生，涉事网约车在事发前 27 分钟内产生 41 条红色超速报警，且驾驶员有明显的疲劳驾驶行为，当班监控人员未采取相应管控措施直至事故发生。

⁸ 《遵义市网络预约出租汽车经营服务管理办法(修订)》第十六条“网约车平台公司及分支机构应当建立车辆动态监控管理制度;应当根据经营规模、满足监控需求，配备不少于 2 人的经过培训且具备相应能力的专职监控人员，对营运车辆进行实时监控，认真落实动态监控主体责任。”

⁹ 《道路运输车辆动态监督管理办法》第二十一条 监控人员应当掌握国家相关法规和政策，经运输企业培训、考试合格后上岗。

¹⁰ 《道路运输车辆动态监督管理办法》第二十五条 “监控人员应当实时分析、处理车辆行驶动态信息，及时提醒驾驶员纠正超速行驶、疲劳驾驶等违法行为，并记录存档至动态监控台账”。

¹¹ 《中华人民共和国安全生产法》第四十一条“生产经营单位应当建立安全风险分级管控制度，按照安全风险分级采取相应的管控措施。生产经营单位应当建立健全并落实生产安全事故隐患排查治理制度，采取技术、管理措施，及时发现并消除事故隐患。”

③安全教育培训流于形式¹²。驾驶员岗前培训实际操作登记表和学习培训记录表的授课人和考核负责人均由没有相关工作经验的财务人员¹³签字；岗前培训时长严重缩水，参加线上线下学习人数比例较低，学时不足¹⁴，同时驾驶员培训考试¹⁵存在弄虚作假的情况。

该企业还存在线下揽客、动态监控记录造假、串通伪造《平台监控人员合格证书》、处置驾驶员违法违规行为不力等问题。

2. 新蒲新区管委会交通运输局

负责辖区交通运输业管理工作；负责交通运输行业安全生产监督管理工作；承担道路运输业、城市客运等行政管理；负责辖区网约车企业经营中的监督管理、安全生产、行政执法等工作¹⁶。新蒲新区交通局及遵义市交通运输综合行政执法监察支队四大队对辖区内网约车企业（车辆、驾驶员）实施监督管理及开展行政执法工作。新蒲新区交通局在编在岗 27 人，局机关下设 4 个

¹² 《中华人民共和国安全生产法》第四条“平台经济等新兴行业、领域的生产经营单位应当根据本行业、领域的特点，建立健全并落实全员安全生产责任制，加强从业人员安全生产教育和培训，履行本法和其他法律、法规规定的有关安全生产义务。”第二十八条“生产经营单位应当建立安全生产教育和培训档案，如实记录安全生产教育和培训的时间、内容、参加人员以及考核结果等情况。”

¹³ 贵州经纬同富客运有限公司《安全生产管理制度》：“安全科科长安全职责：三、组织开展从业人员岗前培训、日常安全教育和培训和继续教育；”

¹⁴ 《遵义市网络预约出租汽车经营服务管理办法(修订)》第十五条“网约车平台公司应当对全员开展岗前教育培训和日常定期教育培训，内容包括法律法规、职业道德、服务规范、安全运营、岗位技能等，每年不低于 24 学时。”

¹⁵ 《中华人民共和国安全生产法》第二十八条“生产经营单位应当建立安全生产教育和培训档案，如实记录安全生产教育和培训的时间、内容、参加人员以及考核结果等情况。”

¹⁶ 《关于专题研究新蒲新区网约车行业监管及行政许可相关事宜会议纪要》（遵交专议〔2022〕177 号）：“注册在新蒲新区的网约车企业，《网络预约出租汽车经营许可证》虽然由红花岗区交通运输局制发，但许可前的资料审核和服务能力现场核查，经营中的监督管理和安全生产、矛盾纠纷调处和行业稳定，以及行政执法等工作全部由新蒲新区交通运输局负责。新蒲新区交通运输局及所属执法大队要对本区域内网约车企业（车辆、驾驶员）实施监督管理及开展行政执法工作。”

股（室），其中运输管理科（实有 2 名工作人员）负责客货运的日常监管工作，目前辖区网约车平台企业 9 家，入网的网约车 7300 余辆，客运企业 5 家，180 余辆客车，货运企业 14 家，500 余辆货车。

履行安全生产监督管理职责不力，监督检查不深不细，对企业违法违规行为疏于监管，处罚打击不力。

未能从源头上压紧压实企业安全生产主体责任，对企业内部安全生产管理混乱、动态监控形同虚设失察。对贵州经纬公司事故隐患整治不力、教育培训走形式、驾驶员违法违规行为屡禁不止、人员配备不足等问题查处打击不力。安全检查内容不全面、流于形式。2023 年，截止事故发生，运输管理科到贵州经纬公司检查达十次以上，未及时发现监控员无《平台监控人员培训合格证书》、动态监控超速预警提示未处置等问题。监督检查中“重业务，轻安全”，对企业安全生产工作检查得多，违法行为处罚得少。打击线下揽客、“名网实班”等不力，整治网约车行业乱象效果不明显。

3. 省交通综合行政执法二支队一大队

负责管段内高速公路和国、省道的交通运输综合行政执法工作，主要包括路政执法、运政执法、最美高速、打非治违以及牵头做好高速路“入口治超”，监管高速公路运营单位等工作。涉及高速路和国、省干线总里程 345 公里及 15 个高速路收费站。在编在岗 53 人，实有 6 个中队，其中二、三、四、五共 4 个中

队分别负责管段内高速路的交通运输综合行政执法工作。

落实一路三方“入口治超”牵头工作不力。

对《交通运输部 公安部关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作方案的实施意见》（试行）《贵州省交通运输厅 贵州省公安厅关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作方案》《遵义高速公路入口治超工作方案（试行）》《货车道路交通安全联合执法整治行动工作方案》等关于“入口治超”联合执法工作要求认识不足，落实上有差距。协调联合高交警、高速路运营单位开展“入口治超”工作不到位，联勤联动机制牵头作用发挥不好，对超载不超限的两轴货车¹⁷违法行为稽查、移交处理缺位。

4. 遵义市交通运输综合行政执法监察支队四大队

承担新蒲新区范围内的交通运输行政执法工作，负责交通运输行业“打非治违”工作和遵义高铁站（常驻点）、新舟机场、大学城等重点区域交通运输监管工作。负责通过联合执法检查、路检路查开展出租车、网约车乱象整治工作。大队现有 21 人，其中 5 人为正式执法人员，2 人负责内勤、投诉举报、文书制作、案件管理等工作，3 人负责点位及路面执法工作。

安全生产监督执法不到位，监管有欠缺。

①以处罚个人为主，处罚震慑作用不够，源头打击不力。2023 年以来，截止此次事故发生，交通行业领域违法违规行为立案处

¹⁷ 《交通运输部 公安部关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作方案的实施意见（试行）》（交公路发〔2017〕173）附件 1：“2 轴载货汽车总质量限值 18 吨”“两轴货车车货总重还应当不超过行驶证标明的总质量”。

罚共 721 件，对企业处罚 19 件、占比 2.6%（其中处罚网约车平台企业 8 件），对驾驶员交通运营违法违规行为处罚 702 件、占比 97.4%（其中投诉举报 301 件）。由此可见，“一案双罚”执行不到位，对网约车平台企业及主要负责人、安全管理人员的处罚不足，未有效从源头上打击安全生产事故隐患整改不力的行为，网约车行业线下揽客、“名网实班”等未得到有效整治，网约车驾驶员安全生产违法违规市的行为屡禁不止。

②对企业监管执法有欠缺，安全生产行政处罚案件少。2023 年以来截止事故发生的 11 个月里，四大队到企业开展联合检查 3 家次，对企业安全生产违法违规行为处罚仅 2 件，无网约车平台企业的处罚。

③未紧密联系成都铁路公安局贵阳公安处遵义车站派出所，未结合高铁站实际情况有效打击遵义高铁站网约车线下揽客、“名网实班”等行为，对网约车平台企业源头打击力度不够，对高铁站周边道路运输管理工作履职不力。

5. 遵义市公安交通管理局高速交警一大队

负责管段内交通秩序、警卫、预警拦截、事故预防、应急处置、“入口治超”巡逻路检等工作，管辖区域 G75 遵义段 168.8 公里，大队在编在岗民警 33 人，下设 6 个中队，其中四中队现有民警 5 人，协警 8 人，辖区总长 58 公里，负责 5 个收费站（含遵义南收费站），3 个互通，负责重点场所的“入口治超”、秩序维护以及临时安保任务等工作，在遵义南收费站每天安排警力

分别在早高峰（07:30-09:00）和晚高峰（17:00-18:30）开展维护交通秩序、“入口治超”等工作。

履行交通秩序管理职责不力，“入口治超”工作开展有疏漏。

对《交通运输部 公安部关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作方案的实施意见》（试行）《贵州省交通运输厅 贵州省公安厅关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作方案》《遵义高速公路入口治超工作方案（试行）》《货车道路交通安全联合执法整治行动工作方案》等文件关于“入口治超”联合执法的落实有差距，查处货车入口违法装载、超载等违法行为力度不够。针对遵义南收费站车流大的实际，仅在早晚高峰（全天3个小时），在入口处开展秩序管理工作，未积极主动部署调整警力，对中队开展“入口治超”日常工作缺乏有效指导，未及时发现查处涉事货车违法装载和超载行为。

6. 遵义市公安交通管理局督促指导“入口治超”工作有欠缺，对新开通的高速路未及时设置安全防范设备。

督促遵义市公安交通管理局高速交警一大队开展遵义南收费站“入口治超”工作有欠缺。在暂停移动测速¹⁸情况下，推进G4215蓉遵高速（仁遵段）主线固定测速监控卡口建设迟缓，导致该高速路段建成通车11个月后仍无固定测速设施设备，未对该高速公路超速行驶车辆实施有效稽查和处罚。

¹⁸ 《关于规范移动测速执法的通知》（贵州省公安厅交通管理局2023年6月14日印发）：“各地要全面开展自查自纠，即日起暂停开展移动测速执法，对移动测速取证设备设置的必要性、规范性进行全面排查整改”“测速取证原则上以固定或区间测速为主，非必要不得开展移动测速执法工作。”

7. 遵义市交通运输局督促指导下级部门开展行业安全生产监督管理有欠缺，网约车行业乱象整治效果不明显。

督促指导新蒲新区交通运输局和遵义市交通运输综合行政执法支队四大队开展网约车行业安全监管工作有欠缺，督促指导汇川区交通运输局开展货运企业落实安全生产主体责任有疏漏，统筹指导整治线下揽客、“名网实班”等网约车行业乱象效果不佳。

8. 省交通综合行政执法二支队督促指导下级部门开展安全生产监管工作有欠缺，对“入口治超”联合执法的文件认识不足。

未有效督促指导省交通综合行政执法二支队一大队落实一路三方“入口治超”牵头工作职责，未深入细致落实高速路“入口治超”联合执法工作常态化要求，在协调联合高交警、高速路运营单位开展“入口治超”工作有欠缺，突出整治货车违法超载问题措施不力。

9. 新蒲新区管委会统筹督促部门开展道路运输（网约车）安全生产监管有欠缺。

督促指导新蒲新区交通运输局开展网约车行业安全监管工作不力，统筹整治网约车行业经营乱象效果不佳，对网约车行业存在的安全风险辨识不够、防范化解措施不够有力。

三、对事故有关单位及责任人的处理建议

（一）已被司法机关采取强制措施人员

1. 袁**，男，群众，涉事网约车驾驶人。安全意识淡泊，疲

劳和超速驾驶涉事网约车，对事故发生负有直接责任，目前，仁怀市人民检察院以交通肇事罪对其提起公诉。

（二）建议移送司法机关处理的人员

2. 蹇*，男，群众，贵州经纬公司法定代表人、总经理，是企业安全生产第一责任人，对企业的安全生产工作全面负责。履行安全生产职责缺失；未建立健全并落实本单位全员安全生产责任制；不重视组织制定并实施安全生产规章制度、操作规程；组织实施本单位安全生产教育和培训计划不认真；督促检查本单位的安全生产工作、消除生产安全事故隐患不力；对此次事故的发生负有主要责任。涉嫌危害公共安全类犯罪，建议移送司法机关追究其刑事责任。

3. 谭*，男，群众，贵州经纬公司专职安全生产分管负责人。日常安全管理缺失，履职不力导致动态监控形同虚设、教育培训走过场、隐患排查整治不认真，对此次事故的发生负有管理责任。涉嫌危害公共安全类犯罪，建议移送司法机关追究其刑事责任。

4. 王**，女，群众，贵州经纬公司动态监控员。动态监控履职不到位，未及时查看和处置红色超速报警信息，履行人工干预预警提示职责不认真，未及时发现涉事驾驶员疲劳和超速驾驶情况，对此次事故的发生负有管理责任。涉嫌危害公共安全类犯罪，建议移送司法机关追究其刑事责任。

（三）其他有关人员的处理建议

5. 谢**，男，群众，涉事货车驾驶人。安全意识淡泊，违法

装载货物，超载行驶，在高速公路上低于最低限速行驶。建议由遵义市公安交通管理局对其违法行为依法查处，并由遵义捷正公司按照公司内部管理制度进行处理。

（四）对有关公职人员的处理建议

6. 陈**，男，中共党员，新蒲新区管委会交通运输局运输管理科负责人。安全生产监督检查不深不细；对贵州经纬公司安全生产检查流于形式；对企业内部安全生产管理混乱、动态监控形同虚设现象失察；督促指导网约车平台企业落实安全生产主体责任不到位；对企业教育培训走过场、动态监控失效、事故隐患整治不力等问题查处不力。对该起事故的发生负有监管责任。建议将该线索移交遵义市纪委监委进行处理。

7. 田**，男，中共党员，新蒲新区管委会交通运输局副局长，分管运输管理科。部署网约车行业安全生产工作有欠缺，督促指导网约车平台企业落实安全生产主体责任不到位，整治网约车行业线下揽客、“名网实班”等问题不力，对该起事故的发生负有监管责任。建议按照干部管理权限对其进行诫勉谈话。

8. 曾*，男，中共党员，遵义市交通运输综合行政执法监察支队四大队负责人、新蒲新区交通局党组成员。对辖区网约车平台企业安全生产执法检查 and 处罚不力，安全生产“一案双罚”有欠缺，整治网约车行业线下揽客、“名网实班”等问题效果不佳，对该起事故的发生负有监管责任。建议按照干部管理权限对其进行诫勉谈话。

9. 蒋*, 男, 中共党员, 新蒲新区管委会交通运输局局长。统筹督促辖区网约车行业安全生产工作不到位, 网约车行业乱象整治不力, 对该起事故的发生负有领导责任。建议新蒲新区管理委员会对其进行批评教育。

10. 黄*, 男, 中共党员, 省交通运输综合行政执法二支队一大队临时负责人, 负责大队行政全面工作。对“入口治超”联合执法的有关文件认识有偏差, 协调联合“一路三方”开展“入口治超”工作不到位, 联勤联动机制牵头作用发挥不好, 对该起事故发生负有责任。建议省交通运输综合行政执法二支队对其进行批评教育。

11. 王*, 男, 中共党员, 遵义市公安交通管理局高速交警一大队大队长。统筹部署辖区入口交通秩序管理和“入口治超”工作不到位, 查处货车入口违法装载、超载等违法行为力度不够, 督促指导中队开展“入口治超”日常工作不到位, 对该起事故的发生负有监管责任。建议遵义市公安交通管理局对其进行批评教育。

12. 汪**, 男, 中共党员, 新蒲新区管理委员会党组成员、副主任, 负责交通运输等工作, 分管交通运输局。统筹部署道路运输行业安全生产工作存在欠缺, 督导整治辖区网约车行业经营乱象工作的效果不佳。建议其向新蒲新区管理委员会作书面检讨。

四、对事故责任单位的处理建议

1. 贵州经纬同富客运有限公司安全生产主体责任落实不到位，安全生产管理不到位，从业人员教育培训不到位，动态监控不到位，隐患排查整治不力，未能提供有效安全生产保障，违反了《中华人民共和国安全生产法》第四条¹⁹、第二十八条²⁰和《遵义市网络预约出租汽车经营服务管理办法（修订）》第十六条²¹之规定，对该起事故的发生负有主体责任。建议由遵义市应急管理局依据《中华人民共和国安全生产法》第一百一十四条之规定对其实施行政处罚。

2. 新蒲新区管委会交通运输局履行安全生产监督管理职责不力，监督检查不深不细，对企业违法违规行为失察漏管，监管执法不严。建议责成其向新蒲新区管理委员会作书面检查。

3. 遵义市交通运输综合行政执法监察支队四大队对网约车行业安全生产违法违规行为查处不力。建议责成其向遵义市交通运输局作书面检查。

4. 省交通综合行政执法二支队一大队落实一路三方“入口治

¹⁹ 《中华人民共和国安全生产法》第四条：生产经营单位必须遵守本法和其他有关安全生产的法律、法规，加强安全生产管理，建立健全全员安全生产责任制和安全生产规章制度，加大对安全生产资金、物资、技术、人员的投入保障力度，改善安全生产条件，加强安全生产标准化、信息化建设，构建安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，健全风险防范化解机制，提高安全生产水平，确保安全生产。

平台经济等新兴行业、领域的生产经营单位应当根据本行业、领域的特点，建立健全并落实全员安全生产责任制，加强从业人员安全生产教育和培训，履行本法和其他法律、法规规定的有关安全生产义务。

²⁰ 《中华人民共和国安全生产法》第二十八条：“生产经营单位应当对从业人员进行安全生产教育和培训，保证从业人员具备必要的安全生产知识，熟悉有关的安全生产规章制度和安全操作规程，掌握本岗位的安全操作技能，了解事故应急处理措施，知悉自身在安全生产方面的权利和义务。未经安全生产教育和培训合格的从业人员，不得上岗作业。生产经营单位应当建立安全生产教育和培训档案，如实记录安全生产教育和培训的时间、内容、参加人员以及考核结果等情况。”

²¹ 《遵义市网络预约出租汽车经营服务管理办法（修订）》第十六条：网约车平台公司及分支机构应当建立车辆动态监控管理制度；应当根据经营规模、满足监控需求，配备不少于 2 人的经过培训且具备相应能力的专职监控人员，对营运车辆进行实时监控，认真落实动态监控主体责任。

超”牵头工作不力。建议责成其向省交通综合行政执法二支队作书面检查。

5. 遵义市公安交通管理局高速交警一大队履行交通秩序管理职责不力，“入口治超”工作开展有疏漏。建议责成其向遵义市公安交通管理局作书面检查。

6. 遵义市公安交通管理局督促指导“入口治超”工作有欠缺，新开通高速路的安全防范措施不力。建议由遵义市安委办对其警示约谈。

7. 遵义市交通运输局督促指导下级部门开展行业安全生产监督管理有欠缺。建议由遵义市安委办对其警示约谈。

8. 省交通综合行政执法二支队督促指导下级部门开展安全生产监管工作有欠缺，对“入口治超”联合执法的文件落实有偏差。建议由遵义市安委办对其警示约谈。

9. 新蒲新区管委会未压实部门开展道路运输（网约车行业）安全生产监管执法责任，日常管理不严格。建议由遵义市安委办对其警示约谈。

五、事故调查中发现的其他突出问题及处理建议

1. 遵义捷正公司

履行安全生产主体责任不到位，安全生产管理有欠缺，对4500千克及以下普通货运车辆驾驶员管理不到位，经常性教育培训有欠缺²²，2023年以来，截止事故发生，未按照规定对涉事

²² 《道路货物运输及站场管理规定》第二十一条 道路货物运输经营者应当对从业人员进行经常性的安全、职业道德教育和业务知识、操作规程培训。

司机开展集中学习培训²³，跟踪督促涉事司机学习安全培训资料有欠缺。建议由汇川区交通运输局对其违法违规行为实施行政处罚。

2. 贵州天勤盛世科技有限公司

此次事故发生后，贵州天勤盛世科技有限公司为帮助贵州经纬公司逃避责任，为王昌会出具虚假《平台监控人员培训合格证书》。违反《中华人民共和国治安管理处罚法》的规定，涉嫌伪造证据、提供虚假证言，影响行政执法机关依法办案。建议将相关人员问题线索移送公安机关依法查处²⁴。

3. 成都铁路公安局贵阳公安处遵义车站派出所

对管区范围内网约车线下揽客导致公共秩序混乱监管执法不力，未认真履行维护车站等铁路场所治安秩序的职责。建议其向派出机构作书面检查。

4. 汇川区交通运输局

对辖区道路运输企业监管有疏漏，未压紧压实企业主体责任，督促指导辖区运输企业加强对4500千克及以下普通货运车辆及驾驶员的教育培训不到位。建议责成其向汇川区人民政府作书面检查。

六、事故主要教训

（一）行业部门和相关企业对交通运输领域“放管服”改革

²³ 遵义捷正汽车运输责任有限公司文件《二〇二三年从业人员安全生产教育培训计划》：“每名驾驶员每年参加集中学习不得少于1次”。

²⁴ 《治安管理处罚法》第六十条 “有下列行为之一的，处五日以上十日以下拘留，并处二百元以上五百元以下罚款：（二）伪造、隐匿、毁灭证据或者提供虚假证言、谎报案情，影响行政执法机关依法办案的”

意义认识不全面

《关于取消总质量 4.5 吨及以下普通货运车辆道路运输证和驾驶员从业资格证的通知》的实施，放开了对车和驾驶人的限制，减轻了货车车主负担，节约了物流成本，但宽松的政策环境客观上滋生了此类车辆超限超载等违法违规行为。目前的超限治理主要针对的是中型和重型货车，一些总重 4500 千克及以下普通货运车辆超载情况较为普遍，上路安全隐患极大。主观上行业主管部门和相关货运企业认为放开后此类货车无实施安全监管的法律法规依据，客观上由于此类车辆取消“双证”且无须安装动态监控系统以后，日常安全监管也缺乏技术支撑。但是，放开市场准入后行业主管部门就应在“管”上下功夫，要创新监管方式，加强横向联系、部门联动，强化对货运企业安全生产事中事后监管，货运企业要针对此类车辆驾驶人特点，突出经常性安全生产教育培训，筑牢安全生产思想防线。

（二）部门文件与法律法规之间、部门文件相互之间存在冲突

交通部相关文件规定²⁵，两轴货车只要未超过 18 吨（未达到交通部超限标准），就不得以超限为由阻止其进入高速公路，因此，高速公路营运单位设置的入口检测站与收费站数据联网，只要检测站检测数据未超限收费站就自动放行。高速路政执法部门未能厘清行业监管和安全监管职责，将这些行业监管执法规定视

²⁵ 《交通运输部办公厅关于进一步规范全国高速公路入口称重检测工作的通知》：“各地对于车货总质量不超过 18 吨的两轴货车，不得以超限为由禁止其通行高速公路。”

同安全生产工作要求，在高速公路入口治超工作上只打击超限车辆，没有按照《交通运输部 公安部关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作方案的实施意见》（试行）《贵州省交通运输厅 贵州省公安厅关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作方案》等入口治超相关文件的要求，针对大量超载而不超限的两轴货车进入高速公路行驶的现实情况联合高速交警、运营机构安排部署人员开展相应治理打击工作。

（三）网约车企业内部管理混乱，行业安全监管浮于表面

目前，网约车平台企业主要负责人往往为了追求经济效益，不重视生产安全工作，对网约车司机不想管、不敢管。一方面车辆较多，违法违规行为多，安全管理人员配备不足，企业管不过来；驾驶员违法违规行为屡禁不止，企业无强制措施，管理效果不明显，与其投入管理成本，不如提高经济效益，导致企业不想管。另一方面网约车平台企业通过入网车辆获取经济效益，要争取更多网约车入网企业，如果管得太严格，害怕流失入网车辆，所以导致企业不敢管，安全管理效果不佳，安全生产规章制度执行力度不强，未有效有力发挥动态监控作用。另外，网约车行业为新兴行业，相关法规对安全的规定不细致，基层实施精准监管有难度，检查发现企业存在的实际安全问题和隐患不够，监管中存在“重业务，轻安全”情况。

七、事故防范措施及建议

（一）树立安全发展理念，压实责任

企业要树立安全生产意识，要认真严格落实安全生产主体责任，强化内部安全生产管理，切实提高企业风险防范能力。各地网约车平台企业要加强安全生产组织建设，明确和压实全员安全生产责任，切实强化驾驶员和动态监控人员资质考核、岗前教育、日常培训。要结合企业和岗位实际编制安全生产培训材料并严格落实培训时限、内容等要求，把好从业人员安全入口关。要提升信息化监控能力，有效发挥动态监控作用，压实监控员责任，提醒驾驶员安全文明驾驶。各地货运企业要加强 4500 千克及以下普通货运车辆及驾驶员管理，不要漏管和失管，降低安全教育培训标准和管理要求。

（二）认真汲取事故教训，举一反三

各地各级政府、道路交通和运输管理部门要深刻吸取事故教训，举一反三。各地各部门要加强协调联动，形成监管合力，交通部门要配足配强监管人员，切实履行网约车行业领域监管职责，严厉打击线下揽客、“名网实班”等行为。切实健全“一路N方”联席机制，明确工作职责，细化工作措施，确保高速公路每个环节、每个步骤都有人管；精准运用科技手段，切实防范监管漏洞和真空，加大收费站入口管控力度，严厉打击“三超一疲劳”等违法违规行为，同时，要切实完善高速公路安全配套设施设备，结合道路实际强化固定测速、警示标牌、监控视频等安全防护设施的建设。同时，各职能部门联合协作，切实优化高铁站

进出口，规范设置引导台，便利乘客出行，严厉打击网约车非法运营行为，切实整治高铁站线下揽客现象。

（三）加强安全宣传教育，入耳入心

道路交通安全要始终坚持面向群众、面向企业、面向基层，不断提高广大人民群众的安全意识和安全素质，增强广大人民群众安全生产的自觉性和自我防范能力。各地各部门要切实加强道路交通安全宣传教育力度，深入推进道路交通安全大宣传，充分发挥“一中心一张网十联户”作用，以“企业主体责任制度建设规范化示范创建活动”及“零事故”村镇创建为契机，深入开展违法劝导和政策宣传，坚决抵制网约车线下揽客，严厉打击“黑客运站点”，提升群众安全出行意识。