

立法能否保障校车驶向“安全通道”

——聚焦校车安全条例草案十大焦点

核心提示

□新华社北京12月10日电 (记者 陈菲)

超载严重、质量堪忧、监管不力……在校车安全备受关注和质疑声中,中国政府迎难而上,针对校车安全的突出问题和主要环节,迅速制定法规“力保”校车安全。

由国务院法制办牵头起草的校车安全条例草案征求意见稿11日正式全文公布,广纳民意。这个草案回应了哪些焦点问题?能否成为破解校车安全问题的良善之法?记者就此采访了有关部门和专家。



12月9日,一群刚刚放学的孩子在美国纽约市布鲁克林区的一所学校门前准备上校车回家。美国的校车由专门的校车公司运营,政府承担主要费用,强调标准化和安全性。美国校车在道路上和学校周边还享受着特殊的交通优先待遇。这些制度保障了校车运营的高效和安全。(新华社发)

焦点一

校车资金谁来承担?

校车资金到底应该由谁来承担是一个备受关注的话题。因为,资金投入不足是当前校车发展面临的一个主要问题,没有充足的资金就难以保障校车的质量和运行。

据国务院法制办有关负责人介绍,草案经过反复征求部门、地方、专家的意见,形成了保障就

近入学,大力发展公交,重点支持农村校车服务的总体思路。

在这一思路主导下,草案对资金问题作出了这样的规定:国家通过财政资助、税收优惠、鼓励社会捐赠等多种方式,支持农村地区为居住分散的接受义务教育的学生提供校车服务。发展

校车服务所需的财政支持资金由中央财政和地方财政分担,具体办法由国务院财政部门制定。

中国政法大学教授王敬波表示,随着地方公共服务能力的提高,校车服务也可能演变为一种公共服务,但一定要和国家整体的财政能力相匹配。

焦点二

校车安全谁来监管?

草案对校车安全监管作出如下规定:

首先明确县级以上地方政府对校车安全管理负“总责”。此外,教育部门负责审核校车使用申请,查处学校违规行为等。

公安部门主要负责审查校车安全技术条件,办理注册登记并核发校车标牌,审核校车驾驶

人资格,查处取缔上路行驶的非校车等。

交通运输、工业和信息化、产品质量监督、安全生产监管等部门按照各自的职责,分别负责校车安全管理的相关工作。

草案还指明了国务院教育行政部门、公安部门以及有关部门的职责,要求各司其职、密切配

合,共同做好校车安全管理工作。

对于这些职责划分,北京师范大学教育学部教授袁桂林表示:“我国各地区之间社会经济发展水平不一,工作重心下移,明晰地方政府责任符合我国国情。在赋予县级政府权责的同时,要求各个部门协同做好工作,思路是很好的。”

焦点三

安全责任谁来承担?

校车安全到底该谁负责?草案明确,学校和校车服务提供单位承担保障校车安全的责任。

对于这些规定,王敬波教授

有一定的担忧,她说:“我注意到草案出于安全考虑,把很多安全责任给了学校。学校是一个义务教育机构,能够承担多少在公共

交通领域的责任?即使想承担,有没有这个能力也是一个要考量的问题,否则实施过程中容易出现一些阻力。”

焦点四

质量标准如何设定?

在网络上,一幅照片被很多人转载:美国一辆悍马撞上校车后,悍马半个车体粉碎,校车安然无恙。这和我国一些地方尤其是农村地区运送学生的车辆质量形成鲜明对比。那

么,我们国家的校车到底应该按照什么样的质量标准来打造呢?

据介绍,草案规定,国家建立健全作为强制性技术规范的校车安全标准体系,并对校车安

全标准的制定部门和制定、修订的原则作了规定;要求校车生产企业应当建立健全产品质量保证体系,保证生产、改装的校车符合校车安全标准;不符合标准的不得出厂销售。

焦点五

什么样的车可做校车?

校车的安全性能是保障行驶安全的基础。实践中,造成严重安全隐患以致酿成重大安全事故的,往往是将安全性能不符合规定的车辆作为校车使用。

对此,草案规定:只有符合机动车安全技术标准等安全保障条件,审查合格,取得校车标牌的7座以上载客汽车,方可作为校车

使用。

草案还要求,校车要装备停车指示牌,喷涂统一的外观标志,投保交强险和乘客责任险等等。

有关专家表示,这些要求的设置在一定程度上吸收了国外的经验和做法。但在制定我国的标准时,应根据教育事业的实际情况和发展需求。

焦点六

驾驶人要具备什么资格?

驾驶人的安全驾驶是保障校车安全的关键。国务院法制办有关负责人说,鉴于校车乘坐对象的特殊性,草案对校车驾驶人规定了比一般车辆驾驶人更为严格的资格条件。

草案规定,校车驾驶人应有相应准驾车型3年以上资格,年龄不超过60周岁,最近连续3个记分周期内没有满分记录,无致人死亡或者重伤的交通责任事故,无饮酒及醉酒后驾驶记录、超速等严重交

通违法行为,无犯罪记录,未因违反治安管理受过拘留处罚,身体健康,无酗酒、吸毒行为记录,无传染性疾病,无癫痫、精神病等可能危及行车安全的病史。

袁桂林教授则建议,应强调驾驶人应该热爱教育事业而且品行端正。“因为校车不仅仅是一个交通工具,还是一个流动教室,是一个教育场所,驾驶员有义务和责任为儿童树立良好的榜样。”他说。

焦点七

校车享受哪些“特权”?

为保障校车通行和停靠安全,草案对校车赋予了三项优先权:校车运载学生时,交通警察应当指挥疏导校车优先通行;校车可以在公交专用车道以及其他禁止社会车辆通行但允许公交车通行的路

段行驶;校车需在道路上停车上下学生时,后方车辆应当停车等待、禁止超越等。

为校车设置一定的优先权在国外也是通行的做法,有利于保障校车的安全。

焦点八

乘车安全怎么保障?

乘车安全是校车安全的一个重要环节。草案规定,学校应当指派随车照管人员随校车全程照管乘车学生,并应定期对随车照管人员进行安全教育,组织学习道路交通安全法律法规、安全预防和急救知识。

草案对随车照管人员的职责予以详细规定。比如,发现驾驶人饮酒、超载要制止校车开行;确保学生安全落座;制止离开座位;发生交通事故立即报警,设置警示标志,及时把学生撤离到安全区域等等。

焦点九

法律责任怎么设定?

只有设置相应的法律责任,才能确保法律法规各项规定得到严格执行。

此次草案对生产、销售不符合标准校车的,使用拼装、擅自改装的机动车接送学生或者未取得校车标牌的车辆作为校车使用的,学校或者校车服务提供单位不履行校车安全管理职责的,随车照管人员不履行本条例规定职责的,未

取得校车驾驶资格驾驶校车的,校车超速、超载的,以及教育、公安、交通运输等负有校车安全管理职责的国家工作人员不依法履行职责的行为等,分别规定了严格的法律责任,包括依法追究刑事责任。

草案还规定,对违反本条例,造成校车安全事故的,依照安全生产事故调查处理的法律、行政法规从重处罚。

焦点十

过渡期怎么办?

在草案“附则”中有这样一项关于“过渡期”的规定:自条例施行起,省级人民政府可以根据实际情况,规定不超过3年的过渡期,在该期限内,用于接送幼儿、小学生的专用校车不能满足需求的,可以使用其他取得校车标牌的载客汽车。但条例的其他各项规定在过渡

期内都应执行。

“考虑到我国的专用小学生校车国家标准实施不久,幼儿专用校车标准正在抓紧制定,在一段时间内,专用校车的生产、改装还不能满足需求。所以根据实际情况,作出了一个过渡期的规定。”国务院法制办有关负责人说。