

校车安全条例草案征求意见结束

7000 多条意见展开“激辩”



核心提示

□新华社北京1月16日电(记者 陈菲)

校车安全条例草案向社会征求意见日前结束。记者16日从国务院法制办获悉,截至2012年1月11日,共有2818人次通过网络、信函提出7030条意见。

国务院法制办有关负责人说,许多意见认为制订校车安全条例,将校车安全管理纳入法制轨道,体现了党和政府对未成年人人身安全的高度关切,对建立健全保障校车安全的基本制度,保障学生上下学交通安全,很有必要。同时,对校车安全管理及校车制度的其他相关问题提出了许多不同的意见和建议。国务院法制办会同有关部门正在对公众的意见认真梳理,逐条研究,对征求意见稿作进一步修改。

碰撞一:就近入学还是发展校车

国务院法制办有关负责人说,许多意见提出,解决学生上下学的交通安全问题,不能仅考虑校车本身的安全。校车再安全也会有风险,应当从源头上采取措施。关键还是应当严格依照义务教育法的规定,保障学生就近入学或在寄宿制学校上学,减少学生上下学的交通风险。

据介绍,有些意见对近年来一些地方较大规模地撤点并校提出异议,建议在设置和调整学校及教

学点布局时,多听听当地群众特别是学生家长的意见。有的意见提出,如果逆向思考,让教师乘车去就学生,而不是学生乘车去就教师,是不是风险小一些?有些意见提出,买校车不如就近建学校。一辆专用校车就要几十万元,再加上每年几万元的运行费用,超过农村建一所小学或教学点的费用,既不安全又不经济。

有些意见则提出,撤点并校有利于优化教育资源配置。农村

地区有的村只有十几个学生,如果也要办一所学校,连配齐各科教师都很难,更别提留住优秀教师。为保障偏远地区农村的孩子也能受到较好的义务教育,应当撤点并校。寄宿制学校的学生周末同样有上下学的乘车需求。校车安全条例不应强调就近入学或设立寄宿制学校,而应明确规定在居住分散的农村地区由政府采取措施,让学生能够坐上安全、规范的校车。

碰撞二:幼儿和高中生是否应当使用校车

国务院法制办有关负责人说,对于使用校车接送义务教育阶段的中小学生上下学,多数意见表示赞成。对于幼儿和高中生是否应当使用校车接送,有不同意见。

有些意见赞成使用校车接送幼儿园幼儿,认为这符合目前实际情况。特别是农村地区许多青壮年外出打工,孩子由爷爷、奶奶等老年人照看,他们接送幼儿上下学有困难,使用校车接送幼儿是比较好的办法。目前很多幼儿园已经购置

了校车接送幼儿。

有些意见则不赞成使用校车集中接送幼儿,认为让没有安全防范和自我保护能力的3岁至6岁幼儿集中乘坐校车,风险太大,很难保证安全。地方政府应当采取措施,包括举办乡村幼儿园或自然村幼儿班、小学学前班等,保障幼儿就近入园,而不要把钱花在买幼儿校车上。目前一些民办幼儿园以营利为目的,为了争生源使用校车远距离接送幼儿,发生了不少事故,对这种做法不应提倡。对

确实需要乘车上幼儿园的,应由家长负责接送。

不少意见赞成校车服务对象不包括高中生,认为高中生已具有较强的自我保护能力,可以步行、骑自行车、乘坐公交车等自行解决上下学的交通问题,没有必要为高中生集中开行校车和为高中生乘车安全提供特殊保护。也有的意见提出,高中生大都属于未成年人,生理、心理都还没有完全成熟,应当将需要乘车上、下学的高中生纳入使用校车范围。

碰撞三:校车高标准是否可行

对征求意见稿关于接送幼儿、小学生的校车应当符合国家相关标准的专用校车的规定,有些意见表示赞成,认为这可以更好地切实保护乘车幼儿、小学生的安全。

有些意见则不赞成这一规定,

认为这一规定不可行,特别是农村地区很难做到。专用校车购置和维护费用都很高,农村小学、幼儿园买不起专用校车,即使有人给买了也养不起。如果因此提高幼儿园收费,会加重家长的负担,有些家长负担不起,只能让孩子坐“黑

校车”,而且农村特别是山区道路状况差,专用校车在有的地方根本开不了。有些意见提出,校车安全的关键在于驾驶员的素质,车辆只要符合客车安全技术条件就可以了,不必照搬国外,非得是专用校车。

碰撞四:教育部门牵头还是其他部门牵头

有些意见提出,应明确由教育部门牵头负责校车安全管理工作,以促使教育部门统筹考虑学校的规划布局和校车的合理使用,统一指导、监督学校和幼儿园做好校车安全管理工作。有些意见则认为,校车安全管理涉及车辆的安全技术条

件、驾驶员的资格管理、道路交通秩序维护等,这些都不是教育部门管得了的,应属于公安部门的职责。建议由公安部门牵头负责校车安全管理工作。也有些意见提出,交通运输部门负责运输体系的规划和运输市场管理等,校车安全管理工作应当

由交通运输部门牵头负责。

还有些意见提出,校车安全管理工作涉及的部门多,要相互配合,共同做好工作,避免相互推诿,形成管理漏洞。地方政府可以通过设立校车安全管理委员会或办公室等方式,建立齐抓共管的校车安全管理制度。

碰撞五:校车运营是否应当市场化

有些意见提出,校车是纯公益性事业,校车的购置和运行应当由政府全盘负责,不能市场化、商业化。政府可以购置校车交给教育等有关部门运营,或者直接成立校车

运营单位运营校车。如果商业化运作,以营利为目的,难以从根本上保障校车安全。

有些意见则认为,校车服务虽具有一定的公益性,但不宜由政府全

下来,由政府包下来是不可持续的。应当走政府主导、市场化运作的路子,充分调动社会各方面的积极性,由企业具体承担校车运营业务,政府给予适当补贴并加强安全监管。

碰撞六:驾驶人资格条件是否应该更加严格

关于校车驾驶人的资格条件,有些意见认为,征求意见稿规定的校车驾驶人资格条件还不够严格,应更严格一些。如:将取得相应准驾车型驾驶资格“3年以上”改为“5年以上”;将年龄不超过60周岁改为不超过50周岁,并规定年龄下限,太年轻了不行;要求校车驾驶人应具备一定的安全防卫技能;增加对校车驾驶人心理素质的要求;校车驾驶人必须没有发生过任何交

通责任事故,等等。

有些意见则认为,征求意见稿规定的校车驾驶人资格条件太严,在很多农村地区实际上不可行。农村有A本(大客车驾驶证)的人本来就很少,再把校车驾驶人的资格条件提得这么高,农村到哪里去找校车驾驶员?校车驾驶人只要有相应车型的驾驶证,有一定的驾驶经验就可以了,保证安全关键是要有责任心。其他方面的条件过于严苛,没有多大意义。

碰撞七:校车是否应该享有优先权

据介绍,关于校车通行优先权多数意见赞成征求意见稿关于校车通行优先权的规定,认为这是条例的“亮点”,对于保障未成年学生集体乘车的交通安全很有必要,也有利于在全社会形成关爱孩子、礼让校车的文明风尚。建议进一步完善相关的执行保障措施。

有些意见则提出,这些规定是效仿国外的,不符合我国国情。农村没有公交车道,也很少有交警执勤,这些优先权基本用不上。在城市则会加剧交通拥堵。校车有了特权,还可能导致驾驶人的责任心降低,反而会不安全。路上校车遇到救护车、消防车,究竟谁让谁,也成了问题。

碰撞八:学校是否应派随车照管人员

关于由学校指派随车照管人员,有些意见赞成征求意见稿关于学校指派人员随校车全程照管学生的规定,认为学校指派的人员熟悉学生情况,和学生沟通交流比较方便,可以有针对性地做好随车照管工作,也便于学校对这些人员进行统一管理、教育和培训,对保障学生乘车安全有利。

有些意见则不赞成都由学校指派随车照管人员,认为学校编

制紧张,教师的工作压力本来就很大,在学生上学前和放学后还要兼做随车照管人员,难以承受,会影响教学秩序和教学质量,在学校有多路校车的情况下更是这样。建议明确规定,学校自备的校车,可由学校指派随车照管人员;学校向校车服务提供单位租用的校车,由校车服务提供单位指派随车照管人员;或者由学校与校车提供单位协商约定由谁指派随车照管人员。

碰撞九:是否应该加重法律责任

有些意见认为,征求意见稿规定的法律责任还应进一步加重,如大幅度提高罚款数额,吊销校车服务提供单位的客运经营许可,对校车驾驶人终身禁驾,撤销校长职务,解聘教师和随车照管人员,开除相关人员公职等,以增强法律的威慑力。

有些意见则不赞成大幅度加重法律责任,认为实际中的主要问题不是处罚不够重,而是监管

不到位。如能确保监管执法到位,现有法律法规规定的法律责任足以起到应有的惩戒和警示作用;如不能有效解决监管执法问题,规定多重的法律责任也没用。也有些意见认为,目前危及校车安全的主要问题,如超速、超载等,现行《道路交通安全法》已有明确的处罚规定,本条例没有必要另作规定,也不应作出与上位法不一致的规定。

碰撞十:3年过渡期长还是短

征求意见稿规定,自本条例施行之日起3年内,用于接送幼儿、小学生的专用校车不能满足需求的,可以根据省级政府的规定使用非专用校车。国务院法制办有关负责人说,对于规定一定时间的过渡期,普遍表示赞同。但对过渡期的具体期限,有不同意见。有些意见认为,3年过渡期的规定符合实际,表示赞成。有些意见则认为,3年过渡期太长。只要政府下决心整治,并加大对专用

校车生产和配置的支持力度,是可以在短期内达到要求的。建议将过渡期缩短为1年至2年。

也有不少意见认为,3年过渡期偏短,很多地方3年内更换专用校车有困难;而且设置过渡期不能只考虑车的问题,还应考虑路的问题。一些贫困山区现有公路技术条件无法通行专用校车。要解决路的问题,3年时间显然不够。建议将过渡期延长到5年或更长。