

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

1 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，草案对资金问题做出了这样的规定：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。

北京理工大学教授杨东平坦言：“在校车服务问题上，政府的功能和服务能力也是有限的。草案确立了政府主导、社会参与的发展思路，这是正确的，也是符合我国国情和现实情况的。”

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。

中国行政管理学会教授沈荣华提出：“近年来，国家一直强调加大教育资金的投入和比重，有关方面应以校车安全为契机，通过立法确保校车安全的财政资金来源和可持续性。”

2 校车安全谁来监管？

校车安全涉及诸多管理部门，教育、公安、质监等等。越是多头管理越容易导致权限不清，责任不明。针对这一弊端和焦点问题，草案在责任划分上予以较为详细的规定：

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，北师大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。”

3 安全责任谁来保障？

校车安全到底谁该负责？草案明确，学校和校车服务提供单位保障校车安全

的责任。

“校车是流动的校舍，学校应当对乘车学生的安全负责。并且配备校车的学校和为学校提供校车服务的单位是保证校车安全的主体，应当对校车的安全性负责。”国务院法制办有关负责人说。

草案为此做出了详细规定，要求学

4 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。这和我们一些地方尤其农村对比。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，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。

2010 年 7 月 1 日，国家标准委员会发布的《专用小学生校车安全技术条件》开始执行，基本实现了与国际接轨，根据小学生的实际情况进行了很多改造设计，比如为了防止小学生在车辆行驶时

5 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至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，喷涂统一的外观标识，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。

6 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

伤的交通事故责任，无饮酒及醉酒后驾驶记录、超速等严重违法记录，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。

这位负责人透露，有些人建议要设置更严格的标准。“但经过反复研究校车驾驶这个职业，如果规定太严，司机就不好找。但并不意味着可以降低要求。校车驾驶员必须具备驾驶客车的条件，而且要比这些条件更加严格一些才行。”这位负责人说。

清华大学法学院教授余凌云也认为不能对校车驾驶员过高要求，否则实践中不好操作。他认为可以通过建立信用制来解决问

7 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辆

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。

8 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

防范和急救知识。

草案对随车照管人员的职责予以了详细规定。比如，发现驾驶人饮酒、超载要制止校车开

9 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、销售不符合标准的校车的，使用拼装、擅自改装的机动车接送学生或者以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

10 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，做出了一个过渡期的规定。”国务院法制办有关负责人说。

设置过渡期，余凌云教授对此表示赞同。但他强调不管是专用校车还是其他载客汽车，首先一定要合格，这是个红线不能放开。此外，他还建议可以适当对驾驶员资质的审核设置一个过渡期。“过渡期非常好，但怎么过渡确实需要进一步研究，应制定详细的计划，尽量减少新政可能带来的不利影响。”余凌云说。

(据新华社电)