

龚鹏飞. 一般救灾车辆的优先通行权探析[J]. 灾害学, 2014, 29(1): 120–124. [Gong Pengfei. Analysis on the Priority of General Rescue Vehicles[J]. Journal of Catastrophology, 2014, 29(1): 120–124.]

# 一般救灾车辆的优先通行权探析<sup>\*</sup>

龚鹏飞<sup>1,2</sup>

(1. 江苏警官学院, 江苏 南京 210031; 2. 东南大学 交通学院, 江苏 南京 210096)

**摘 要:** 突发事件发生后, 为了保障承担抢险救灾任务的一般救灾车辆在尽可能短的时间内赶赴现场, 应该确立其优先通行权。在分析优先通行权概念内涵、比较应急车辆与一般救灾车辆承担的运输任务的基础上, 从法律定位上明确其应享有优先通行权, 并建议在相关的法律规范修订中明确承担救灾任务的一般救灾车辆应享有与应急车辆相同的优先通行权。在具体的交通组织上, 提出采用警车带队编队通行的方式来实现一般救灾车辆的优先通行权。在安全保障方面, 应该在相关的应急预案阶段制定一般救灾车辆操作指南, 储备性能优良的一般救灾车辆, 挑选受过专门训练, 具有良好的业务素质、交通安全素养及身体素质的车辆驾驶人。

**关键词:** 突发事件; 应急车辆; 一般救灾车辆; 优先通行权

**中图分类号:** U491.4; X43      **文献标志码:** A      **文章编号:** 1000–811X(2014)01–0120–05

**doi:** 10.3969/j.issn.1000–811X.2014.01.022

2008 年汶川 8.0 级地震和 2013 年四川芦山 7.0 级地震中一般救灾车辆通过高速公路被要求缴纳过路费而引发社会的广泛关注<sup>[1]</sup>。救灾车辆因其承担与抢险救灾相关的紧急任务, 必须保证其在尽可能短的时间内赶赴各类灾害等突发事件现场, 以保证救灾工作的顺利进行, 尽可能减少各类突发事件的不利影响。因此, 对救灾车辆而言, 不仅是通过各类收费站(口)免受通行费的问题, 而且要保障其有必要的优先通行权, 才能保证其在交通拥堵现象频发的情况下能及时赶赴现场, 顺利完成抢险救灾任务。

应急车辆优先(Emergency Vehicle Preemption, EVP)的概念由来已久, 最早提到类似概念的是美国工程委员会于 1929 年出版的《交通标志、信号和标线》一书<sup>[2]</sup>。随着计算、通信及车辆检测技术的发展, 有关应急车辆信号优先(Emergency Vehicle Signal Preemption, EVSP)、应急车辆优先系统研究的进程加快。应急车辆优先系统的基本运作模式是: 当系统检测到有应急车辆到达信号交叉口时, 中断正常的信号运行, 通过延长应急车辆行车方向绿灯时间、缩短红灯时间等方式, 为应急车辆提供畅行的“绿波”通道; 当应急车辆通过交叉口后, 应急车辆信号优先系统使信号回到正常运行状态<sup>[3]</sup>, 一些应急车辆优先系统还能能为应急车辆提供路线诱导服务<sup>[4]</sup>。目前, 应急车辆

优先系统在美国已经得到广泛采用, 其对减少应急车辆的响应时间效果很显著, 德克萨斯州的报道能减少 50% 响应时间<sup>[5]</sup>。这种应急车辆信号优先系统在一定程度上减少了应急车辆通过交叉路口的延误, 同时也增加了对其他车辆的不利影响。因此, 最近的一些研究集中在如何在保证应急车辆优先权的基础上, 减少对其他车辆的影响。Nelson and Bullock 分析了平稳(Smooth)、增加(Add only)和 Dwell(维持)3 种经典的信号相位转换模式对其他车辆延误的影响<sup>[6]</sup>; Yun 等通过仿真的方法比较分析了美国当前可用的应急车辆信号优先方法<sup>[7]</sup>, Qin 等提出实时控制(real-time control)和最优控制(optimal control)相结合的控制策略<sup>[8]</sup>, 谢秉磊等提出了交叉口应急车辆信号优先控制的两阶段模型<sup>[9]</sup>, 这些研究都集中在如何既保障应急车辆的优先权, 同时又能降低其他车辆的延误上。

目前国内外关于救灾车辆的优先通行权问题研究主要集中在警车、消防车、救护车、工程抢险车等本身装有警报器、标志灯具等特种设备, 法律上明确有优先通行权的应急车辆上。而对临时承担救灾任务, 没有装备警报器、标志灯具等特种设备的车辆优先通行权问题涉及得很少。本文把除警车、消防车、救护车、工程抢险车等专用应急车辆以外的运送救灾人员及救灾物资、疏

<sup>\*</sup> 收稿日期: 2013–05–21      修回日期: 2013–08–22

基金项目: 江苏省政府专项资助“江苏高校优势学科建设工程资助项目(PAPD)”；江苏政府留学奖学金资助项目(JS–2011–029)；江苏省公安厅公安理论及软科学项目

作者简介: 龚鹏飞(1974–), 男, 湖北孝感人, 博士研究生, 副教授, 主要从事道路交通应急管理领域的研究。

E-mail: gongpengfei@jspi.edu.cn

散受灾人员的车辆统称为一般救灾车辆，并从一般救灾车辆法律定位、交通组织及安全保障几个方面来分析其优先通行权问题。

# 1 一般救灾车辆的法律定位

## 1.1 路权及优先通行权

路权是一个在我国公安交通管理中广泛使用的概念，所谓路权就是交通参与者根据交通安全法律规范的规定，占用、使用道路的权利。通常包括出行权、通行权、先行权、占用权四个方面的内容<sup>[10]</sup>。

### 1.1.1 出行权

所谓出行权，就是交通参与者能上中华人民共和国道路上行驶的权利。机动车获得出行权的充要条件是要有合格的车辆和车辆驾驶人。所谓合格的车辆就是车辆要依法登记、获得机动车牌照、行驶证；具备强制保险凭证；具备上道路行驶的安全技术条件(通过机动车安全技术检验)等。所谓合格的车辆驾驶人是指驾驶该机动车的驾驶人必须获得相应准驾车型的机动车驾驶证或允许互驾的机动车驾驶证。

### 1.1.2 通行权

通行权是指根据交通安全法律规范的规定，交通参与者在在一定的时间和空间范围内进行交通活动的权利。一般又分为时间路权(信号灯控制)和空间路权(右侧通行、低速置右、各种车道划分等)。

### 1.1.3 优先通行权(先行权)

优先通行权从其字面意思上讲就是优先通过道路某处的权利。如果不同流向或车种的车辆在某一冲突点都具备通行权，就需要明确规定哪个流向或哪个车种先行，其他流向或车种让行，这就是所谓的优先通行权。我们所熟悉的所谓“转弯让直行”就是一种优先通行权的表述。通过收费站免排队、免收通行费，允许其通过快速通道通过也可视为优先通行权的一种。

### 1.1.4 占用权

占用权又称为静态路权，通常是指依据交通安全法律规范的规定，在道路上泊车的权利，也包括占用道路进行施工或者从事其他与交通活动无关的活动的权利。

## 1.2 应急车辆的优先通行权

《中华人民共和国道路交通安全法》(以下简称《安全法》)第 53 条第 1 款规定<sup>[11]</sup>：“警车、消防车、救护车、工程救险车执行紧急任务时，可以使用警报器、标志灯具；在确保安全的前提下，不受行驶路线、行驶方向、行驶速度和信号灯的

限制，其他车辆和行人应当让行。”警车、消防车、救护车、工程救险车，国际上通常称为应急车辆(emergency vehicle)，国内通常称为特种车辆。从该款的规定可以看出，应急车辆在执行紧急任务时，在确保安全的情况下享有绝对的优先通行权，具体表现为：可以通过使用警报器、警灯等特种装置示意其他车辆、行人避让，其他车辆和行人必须无条件避让。美国法律对此有更为详细的规定，普通车辆当遇有应急车辆通过时，除了在分车道的公路上与应急车辆相对而行，其他情形必须尽快靠右侧停车，等应急车辆通过后方可继续通行<sup>[12]</sup>；不受行驶路线、行驶方向、行驶速度和信号灯的

## 1.3 一般救灾车辆的法律定位

关于一般救灾车辆的优先通行权问题，《中华人民共和国突发事件应对法》第 52 条规定<sup>[13]</sup>：“履行统一领导职责或者组织处置突发事件的人民政府，应当组织协调运输经营单位，优先运送处置突发事件所需物资、设备、工具、应急救援人员和受到突发事件危害的人员。”至于如何“优先”，尤其是车辆在行驶过程中的“优先”并没有更为详细的规定。《收费公路管理条例》第 7 条也有“经国务院交通主管部门或者省、自治区、直辖市人民政府批准执行抢险救灾任务的车辆，免交车辆通行费”的规定<sup>[14]</sup>。

《安全法》第 53 条第 2 款规定<sup>[11]</sup>：“警车、消防车、救护车、工程救险车非执行紧急任务时，不得使用警报器、标志灯具，不享有前款规定的道路优先通行权。”从该款规定可以看出，警车、消防车、救护车、工程救险车等应急车辆并不天然就具有绝对的优先通行权，因为法律赋予其绝对的优先通行权，必然会对其他普通车辆的正常行驶带来不利影响，只有其在执行紧急任务时，为了更快地赶赴现场，尽可能地减少各种突发事件带来的损失，才牺牲小利益(普通车辆的正常行驶权利)来换取更大的利益。而从逻辑上讲，一般救灾车辆在灾害发生时赶赴救灾现场所起的作用，与警车、消防车、救护车、工程救险车等应急车辆所起的作用并无不同，都是为了尽可能地减少灾害所带来的损失，所以可视为没有装警报器、警灯的“应急车辆”。理应赋予其与应急车辆相同的优先通行权。

其实，公安交通管理实践中已经有类似承担“应急”任务的普通车辆视为“应急车辆”的管理制度和实践。例如，前些年曾被社会广泛关注度讨论的“‘的哥’送孕妇连闯红灯该不该罚?”的大讨论<sup>[15]</sup>，最后普遍被接受的观点是：当出租车在送

孕妇过程中,此时的出租车已不再是普通的出租车,它实际上承担的是救护车的功能,此时的交通属性应该按救护车对待。在此后出台的一些公安交通管理的规章制度及公安交通管理实践中就明确对此类承担“应急”任务的一般车辆,按“应急车辆”对待,不处罚其一般交通安全违法行为。如2009年4月1日起施行的修订后的《道路交通安全法违法行为处理程序规定》(公安部令第105号)第21条第3项规定<sup>[16]</sup>:对“有证据证明救助危难的”而被交通技术监控设备记录或者录入道路交通违法信息管理系统的违法行为信息经核实后应当予以消除。实际上该条从公安部规章的层面明确承担“应急”任务的普通车辆应视为“应急车辆”。因此,笔者建议在相关的法律规范修订中,应明确承担救灾任务的一般救灾车辆应视为“应急车辆”,享有与应急车辆同样的优先通行权。

## 2 一般救灾车辆交通组织

把承担“应急”任务的一般救灾车辆视为“应急车辆”,只是解决了一般救灾车辆应该享有优先通行权,但如何实现其优先通行权,还有许多问题需要解决。

首先,如何证明其是救灾车辆。如2013年4月20日四川芦山地震发生后,4月22日,山东一运救灾物品的救援车队通过连霍高速豫陕收费处时,遭遇河南高速管理收费站的阻拦,被告知不缴纳过路费不予放行<sup>[17]</sup>。实际上如上文所述,我国的《收费公路管理条例》第7条已有救灾车辆免交通行费的规定,但其前提条件比较苛刻,需要有部(省)级以上的政府批准,该车队只能提供市慈善总会的证明,显然是不符合免费规定的。而且这种五花八门的证明文件是否伪造,相信收费站的工作人员也很难具备辨别能力。如果不经证明、核实就赋予“救灾车辆”优先通行权,那不难想象一有灾害等突发事件发生,“救灾车辆”会满天飞。

其次,如何保障其优先通行权。优先通行权的含义不仅是免交通行费,此处还应有在确保安全的前提下,不受行驶路线、行驶方向、行驶速度和信号灯的限,其他车辆和行人应当让行的权利。警车等应急车辆优先通行权的实现,是通过使用警报器、标志灯具提示其他车辆和行人让行以及通过车载特殊装置发射控制信号来实现的。一般救灾车辆因为平时作为普通车辆使用,在突发事件发生后很短的一段事件内,显然无法完成安装这些特殊的装置。

因此,要实现一般救灾车辆优先通行权,需要通过一些具体的交通管理、组织方法来实现。

根据我国现行的体制等因素,最切实可行的交通组织方式是由警车带队编队通行,其具体流程如图1所示。

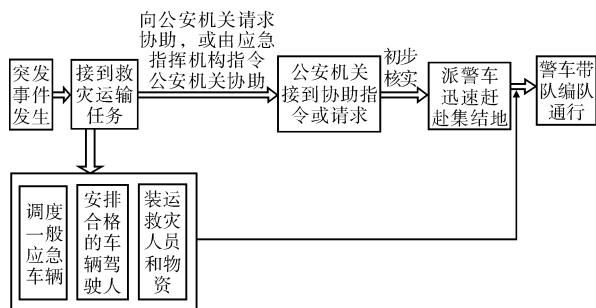


图1 一般救灾车辆由警车带队编队通行工作流程图

公安机关是应急救援的重要力量,从应急管理的角度看,中国公安机关主要承担四项任务,其中之一就是同其他有关部门一道参与重大自然灾害抢险救援<sup>[18]</sup>。换句话说,协助救灾车辆安全、及时地赶赴突发事件现场完成抢险救灾任务,是公安机关应尽的职责。因此,突发事件发生后,一旦运输单位接到救灾运输任务,一方面内部应紧急调度一般应急车辆、安排合格的车辆驾驶人、组织装运救灾人员和物资;另一方面应迅速联系当地的公安机关请求协助或通过应急指挥机构给当地的公安机关下达指令要求其协助完成救灾运输任务。公安机关按照就地、就近、就便的原则,在接到指令或请求协助的要求后,经过初步核实救灾车辆的资质,迅速安排警车带队完成一般救灾车辆的运输任务。如果涉及到跨行政区域的运输,应由公安机关协调统一安排各区域带队警车的衔接问题。这个时候可以借助警车已有的优先通行权,由警车带队,其它车辆在显目位置悬挂有关救灾车辆的标志或证明文件,并在行驶过程中开启双跳灯(应急灯),采取编队通行的方法来保障一般救灾车辆的优先通行权。这种由警车带队编队通行的方法,在我国的公安交通管理实践中已经广泛地用于交通管制、交通警卫中<sup>[19]</sup>。因此,从技术操作层面来说对,各地公安机关交通管理部门应该是很熟悉该工作的流程和注意事项,能够在行驶过程中保障一般救灾车辆的优先通行权。在非常紧急和必要的时候,还可以提前安排交通警察在途经的交叉路口或其它关键路段指挥车队优先通行。

## 3 一般救灾车辆优先通行权的安全保障

一般救灾车辆在警车带队编队通行的情况下,从理论上讲可以保障其优先通行权,节省反应时间。但在交通流量大的城市区域和交叉路口,因

其变道、逆行、不受交通信号的限制的运行方式会增加其同普通车辆碰擦的机会，这种情况一旦发生，应急车辆的运行效率会急剧降低，即所谓的“欲速则不达”。因此，所谓的优先通行权必须是在确保安全的前提下。我国尚未见有关应急车辆的交通事故的详细统计资料，但从澳大利亚、美国等国的一些资料分析来看，尽管应急车辆的驾驶人受到的培训、驾驶技能等资质方面的要求要比其他普通车辆的驾驶人要求要高很多，但由于应急车辆所执行任务的特殊性，应急车辆的事故率总体比其他车辆要高。澳大利亚新南威尔士州 2000 年的统计资料表明，应急车辆占车辆总数的 0.19%，但是其涉及的交通事故占当年总交通事故的 0.4%<sup>[20]</sup>；Maguire 等从职业的角度估计美国的医疗救护人员、警察、消防队员的交通事故致死率是美国所有从业人员平均值的 2.5 ~ 4.8 倍<sup>[21]</sup>。美国密歇根州在 2004 - 2008 年间，共发生涉及应急车辆的交通事故 12 966 起，其中大约 28.6% 是处在应急运行状态（指开启警报器、警灯），享有优先通行权的情况下发生的<sup>[22]</sup>。

要保障一般救灾车辆在安全的条件下享有优先通行权，从其它普通车辆的角度分析，要从法律规范、交通安全宣传教育等方面加强对普通车辆驾驶人的管理，使其做到及时让行。从一般救灾车辆自身的角度来分析，承担抢险救灾任务的运输单位要在应急预案中制定详细的一般救灾车辆操作指南，加强对一般救灾车辆和驾驶人的管理。

3.1 一般救灾车辆的管理

警车带队编队通行的情况下，如果有一般救灾车辆发生车辆故障，不仅本车的运输任务不能按时完成，还有可能给车队的车辆带来安全隐患，影响整个救灾工作的顺利完成。因此，对一般救灾车辆的安全技术性能要求要比普通车辆高，在一般救灾车辆操作指南中对各种类型车辆的使用年限、行驶里程、日常保养等做出详细规定。《公路交通突发事件应急预案》（交公路发[2009]226 号）对此已有相关的规定<sup>[23]</sup>，提出按照“平急结合、分级储备、择优选择、统一指挥”的原则在本辖区内建立应急运力储备，应急运输保障车辆的技术等级要求达到 2 级以上技术标准，车辆使用年限不超过 5 年，或行驶里程不超过 15 万 km。并建立应急运输车辆技术档案制度，及时了解和掌握车辆的技术状况。应急运输车辆所属单位负责保持应急运输储备车辆处于优良的技术状况，并强化应急运输车辆的日常养护与保养工作。

3.2 一般救灾车辆的驾驶人管理

Ray 和 Kupas 的研究表明，在涉及应急车辆的交通事故中，驾驶人的原因是首要的，在城区

93%，在郊区 75% 的涉及应急车辆的交通事故都是由于驾驶人的失误（错误）造成的<sup>[24]</sup>。因此，加强对一般救灾车辆的驾驶人管理对保障其安全运行具有重要意义。

总的说来，驾驶一般救灾车辆对驾驶人的驾驶技能、交通安全意识及身体条件的要求比驾驶普通车辆高。从长期制度建设的角度来看，应该在相关的应急预案中增设对有可能驾驶一般救灾车辆的驾驶人进行专门的有针对性的专业技能及交通安全法律法规培训的内容，并通过专业认证制度来保障。允许驾驶一般救灾车辆的驾驶人还需要定期接受专业技能和交通安全法律法规的培训和考试，定期进行体检。一旦证明该驾驶人的驾驶技能、安全素养及身体条件不适宜继续从事一般救灾车辆的驾驶工作的，应该取消其驾驶一般救灾车辆的资格。从目前这种制度还不完善的现实出发，也应该尽可能挑选一些业务素质、身体素质较好、对该运输任务线路熟悉的驾驶人来承担一般救灾车辆的运输任务。通常对驾龄过短（不宜少于 3 年）、年龄过大（不宜超过 55 周岁）、在最近的 3 年内有严重的交通安全违法行为或发生过严重的交通事故应承担同等责任以上的、或在最近的 3 个记分周期内有记满 12 分的驾驶人，不应安排其承担驾驶一般救灾车辆的运输任务。一些已有的应急预案中已有类似的规定，如上文所述的《公路交通突发事件应急预案》规定，应急运输人员年龄原则上控制在 20 ~ 55 岁之间、身体健康、政治素质高、熟悉有关政策法规等。

只有安全性能优良的车辆和专业素质好、交通安全意识强及身体条件较好的车辆驾驶人，才能为一般应急车辆的优先通行权提供基本的安全保障。

4 结论和讨论

一般救灾车辆所承担的运输任务与法律规范中应急车辆执行的紧急任务相似，应从法律规范层面确认其优先通行权。根据我国公安交通管理实践，通过警车带队编队通行，并安排车况优良，具有较高驾驶技能和交通安全素养、获得相应驾驶资质的驾驶人驾驶，能够在实践中保障其优先通行权，顺利完成抢险救灾的任务。

警车带队编队通行对现有的应急车辆优先系统有何影响，车队的长度以多少辆为宜，如何在提高车队的安全性、减少其响应时间的同时降低对其他普通车辆的影响，都是值得进一步研究的问题。

参考文献：

[1] 新华网评：向救灾车辆收费无异于趁火打劫[EB/OL].

- (2013-04-24) [2013-08-22]. [http://news.xinhuanet.com/comments/2013-04/24/c\\_115518445.htm](http://news.xinhuanet.com/comments/2013-04/24/c_115518445.htm).
- [2] Paniati J F, Amoni M. Traffic Signal Preemption for Emergency Vehicle a Cross-Cutting Study[R]. US Federal Highway Administration. FHWA-JPO-05-010, 2006.
- [3] John Van Gulik, Ljubo Vlacic. Emergency Vehicle Priority System (EVPS) [C]//2002 FIRA Robot World Congress. Korea Robot Soccer Association, 2002.
- [4] Shuetsu Shibuya, Toshihiro Yoshida, Zuiki Yamashiro, et al. Fast emergency vehicle preemption systems [J]. Transportation Research Record, 2000, 1739: 44-50.
- [5] Collura John, Rakha H, Jonathan Gifford. Guidelines for the planning and deployment of emergency vehicle preemption and transit priority strategies[R]. Virginia Tech Transportation Institute, 2003.
- [6] Eric J Nelson, Darcy Bullock. Impact of emergency vehicle preemption on signalized corridor operation; An evaluation [J]. Transportation Research Record, 2000, 1927: 1-11.
- [7] Ilsoo Yun, Byungkyu Brian Park, Choul Ki Lee, et al. Comparison of Emergency Vehicle Preemption methods using a Hardware-In-The-Loop simulation[J]. KSCE Journal of Civil Engineering, 2012, 16(6): 1057-1063.
- [8] Xiaolin Qin, Ata M Khan. Control strategies of traffic signal timing transition for emergency vehicle preemption [J]. Transportation Research Part C: Emerging Technologies, 2012(25): 1-17.
- [9] 谢秉磊, 胡正, 赵航. 交叉口应急车辆信号优先控制的两阶段模型[J]. 系统工程学报, 2011, 26(4): 492-499.
- [10] 翟忠民. 道路交通组织优化[M]. 北京: 人民交通出版社, 2004.
- [11] 中华人民共和国主席令(十一届第47号). 全国人民代表大会常务委员会关于修改《中华人民共和国道路交通安全法》的决定 [EB/OL]. (2011-04-25) [2013-08-22]. [http://www.gov.cn/flfg/2011-04/25/content\\_1851694.htm](http://www.gov.cn/flfg/2011-04/25/content_1851694.htm).
- [12] Ohio Department of Public Safety. Digest of motor vehicle laws [EB/OL]. [2013-05-05]. <http://publicsafety.ohio.gov/links/hsy7607.pdf>.
- [13] 莫于川. 中华人民共和国突发事件应对法释义[M]. 北京: 中国法制出版社, 2007.
- [14] 中华人民共和国国务院令(第417号). 收费公路管理条例 [EB/OL]. (2005-05-23) [2013-08-22]. [http://www.gov.cn/zwgk/2005-05/23/content\\_241.htm](http://www.gov.cn/zwgk/2005-05/23/content_241.htm).
- [15] 法制早报: “的哥”送孕妇连闯红灯该不该罚? [EB/OL]. (2004-12-30) [2013-08-22]. <http://news.sina.com.cn/s/2004-12-30/18035379952.shtml>.
- [16] 公安部令第105号. 道路交通安全违法行为处理程序规定 [EB/OL]. [2013-08-22]. [http://www.gov.cn/gongbao/content/2009/content\\_1310691.htm](http://www.gov.cn/gongbao/content/2009/content_1310691.htm).
- [17] 财经网. 河南高速向过路救灾车队收费 称需提前办手续[EB/OL]. (2013-04-23) [2013-08-22]. <http://finance.sina.com.cn/china/hgj/20130423/083915244938.shtml>.
- [18] 黄明. 公安机关是应急救援的重要力量[J]. 行政管理改革, 2010(8): 11-12.
- [19] 龚鹏飞. 交通管制若干问题研究[J]. 道路与安全, 2006, 6(12): 9-13.
- [20] Symmons M A, Haworth N L, Mulvihill C M. Characteristics of police and other emergency vehicle crashes in New South Wales [C]//Road Safety Research, Policing And Education Conference. Wellington: IRB. 2005.
- [21] Maguire B J, Hunting K L, Smith G S, et al. Occupational fatalities in emergency medical services: a hidden crisis [J]. Annals of Emergency Medicine, 2002, 40(6): 625-632.
- [22] Savolainen Peter T. Investigation of emergency vehicle crashes in the state of Michigan[R]. NEXTRANS Project No. 015WY01, 2009.
- [23] 交通运输部. 公路交通突发事件应急预案(交公路发[2009]226号)[S]. 2009.
- [24] Ray A M, Kupas D F. Comparison of crashes involving ambulances with those of similar-sized vehicles [J]. Prehospital Emergency Care, 2005, 9(4): 412-415.

## Analysis on the Priority of General Rescue Vehicles

Gong Pengfei<sup>1,2</sup>

(1. Jiangsu Police Institute, Jiangsu 210031, China; 2. Transportation School of Southeast University, Jiangsu 210096, China)

**Abstract:** After emergencies occurring, general rescue vehicles must be given the priority or right-of-way in a heavily trafficked area so that they can promptly arrive at the scene of emergencies to finish their task. On the basis of analyzing the concept of priority and comparing the goal between emergency vehicles and general rescue vehicles during disaster relief, general rescue vehicles as well as emergency vehicles are suggested to be given the priority and written into law from the perspective of legal norm. The priority of general rescue vehicles should be realized by the police cars leading a fleet of them. In order to ensure the safety of the whole fleet, the safety operation guidelines of the general rescue vehicles should be written during the emergency preparedness. Furthermore, all of the general rescue vehicles should be kept in excellent conditions; and the drivers should receive specialist driver training, with excellent driver technique, good safety awareness, and good physical conditions.

**Key words:** emergency; emergency vehicle; general rescue vehicle; priority