

公安部宣布放宽小型汽车驾驶证申请年龄,取消申请小型汽车、小型自动挡汽车、轻便摩托车驾驶证 70 周岁的年龄上限

放宽申请驾照年龄限制释放出何种信号?

近日,公安部宣布放宽小型汽车驾驶证申请年龄,取消申请小型汽车、小型自动挡汽车、轻便摩托车驾驶证 70 周岁的年龄上限。

此举引发大量网友热议,有网友认为,从保障老年人出行权利的角度看,这无疑是一个很大的进步;也有网友表示此举是为迎接老龄化社会到来采取的积极举措;与此同时,也有网友对于老年人开车可能带来的安全隐患表示担忧。

为什么要取消申请驾照年龄限制?这一举措释放出怎样的信号?越来越多“银发司机”上路,驾驶安全该如何保障?



A 关于驾照,曾有哪些年龄限制?

说到底,开车是个技术活,确保驾驶人的身体情况和相关能力能够胜任驾驶任务,这对保障道路交通安全而言至关重要。因此一直以来,我国对于申请驾照的年龄是设有上限的。

不过随着时代不断发展,我国申请驾照年龄上限也在不断调整。1996 年起施行的《机动车驾驶证管理办法》规定,申请大型客车、无轨电车学习驾驶证为 21 至 45 周岁;申请大型货车学习驾驶证为 18 至 50 周岁;申请其他车型学习驾驶证为 18 至 60 周岁。2003 年公安部推出 30 条便民利民措施,将考领小型汽车驾驶证的人员年龄上限由 60 周岁放宽到 70 周岁。

此次公安部交管局在取消申请小型汽车驾驶证 70 周岁年龄上限的同时,对 70 周岁以上考领驾驶证的人员,增加记忆力、判断力、反应力等能力测试。如此“一减一加”,使得申请驾照的条件更为科学合理。

B 为何现在取消驾照年龄限制?

首先是出于现实需要。最近几年我国申领驾照的人群中,60 岁以上的驾驶人增长速度最快的一个群体。公安部的数据显示,今年上半年,60 岁以上驾驶人的数量为 1424 万人,和去年同期相比增加了 203 万人,增速高达 16.6%。这表明,随着老龄化社会的日益临近,有开车出行需求的老年人越来越多。

其次,单纯按年龄对申领驾照进行“一刀切”,对老年人而言未必公平合理。由于人们生活水平的不断提高和人均寿命的不断延长,老年人的身体素质普遍提高,其中不少人都具备驾驶汽车的能力,但考领驾照的年龄上限却成为一道现实障碍。一些老年人不得不面对这样的尴尬:年轻时忙于工作和家庭,没有时间去学车,等退休后闲下来了,却又没资格考驾照了。

第三,接轨国际,为老龄化社会的到来提前做准备。如果从国外来看,大多数

国家其实也都没有对驾照设置年龄限制,只要身体条件允许,就可以开车上路。此次取消驾照的年龄上限,也可以视为和国际接轨一项举措。

另一方面,随着我国全面进入老龄化社会,老年人口数量快速增加,设置申请驾照年龄上限的做法,越来越难以适应老龄化社会发展的新需求。2019 年,我国 60 岁以上老年人口已达 2.54 亿,占总人口的 18.1%。据预测,2025 年这一数字将突破 3 亿,2035 年左右将突破 4 亿,到本世纪中叶将接近 5 亿。眼下汽车全面普及,许多老年人对于驾驶汽车的诉求强烈。

由于不能考驾照,一些因超龄而无法申领驾照的老年人纷纷选择老年代步车作为出行工具,反而带来新的安全隐患。老年代步车的质量参差不齐,不少“三无产品”充斥其中,安全系数低。而老年人上路前没有经过专业驾驶技术培训,对各项交通法规更是一知半解,很容易造成交通违法行为,引发道路交通事故。

C 大量银发司机上路,驾驶安全如何保障?

不难想象,随着申领驾照年龄上限的取消,“高龄驾驶”或将变得越来越普遍。“银发司机”也可能从一个相对小众的群体变成大规模存在。很多网友因此担心,毕竟岁月不饶人,老年人反应迟缓、应变能力不及年轻人,“银发司机”上路,驾驶安全如何保障?

类似问题也曾其他国家引发讨论。例如,英国女王丈夫、99 岁高龄的菲利普亲王曾因驾车肇事而自愿放弃驾照。英国政府也规定,70 岁以上司机须每隔 3 年更新一次驾照。新西兰法律规定相对严格,司机年龄一旦超过 80 岁,其驾照将自动失效,政府只给那些通过严格考核的人员更新驾照。

相比之下,早已步入老龄化社会的日本,在这一问题的处理上更为人性化。一方面,日本早在 2015 年开始针对 71 岁以上高龄司机采取“每隔 3 年必须接受考核、更新驾照”的规定,且早在 1998 年出台“以各种优惠举措引导高龄司机主动上交驾照”的政策。

另一方面日本的汽车制造商也召开研讨会,放下商业芥蒂,研究如何生产专供老年人安全驾驶的汽车,共享相关信息。比如踩油门加速时间过长汽车会立刻自动减速、自动检测老年司机的驾驶操作水平、防眩晕的新型汽车前灯、为老年人设计的汽车本身严格限速等。

很显然,“高龄司机”已成为老龄化社会不可避免的现实,曾经很多我们认为只适合年轻人做的事情,将来会有越来越多的老人来做。如何动员社会各个层面联动起来为“高龄司机”提供帮助,让每一位身体条件符合安全驾驶要求的老年人,都有机会圆“开车梦”,追逐诗和远方,这是值得我们深思的。

据新华网

关不得、管不好?

校外“小饭桌”治理陷拉锯战

中午没时间管、学校又没食堂,相当一部分城市上班族会选择校外午托班保障孩子吃饭、午休。多年来,藏匿在城区街头巷尾的一张张“小饭桌”成了不少孩子放学后的主要去处。但由于普遍无证无照、行业鱼龙混杂、食品安全风险高等,校外“小饭桌”饱受诟病。而离了这些“小饭桌”,不少家长工作日托管孩子又极为不便。争议之下,到底该如何管?



由明转暗:“小饭桌”热度不减

在贵州省贵阳市老城区一些小学门口,以往中午放学时,熙熙攘攘的人群中随处可见举着牌子接孩子吃饭的人。如今,这样的现象逐渐减少了。

在不少教师看来,这是贵阳市治理校外“小饭桌”成效的体现。然而,校外“小饭桌”并未被完全禁止,部分由明转暗。

中午时分,在贵阳老城区某小学门口,记者看见多名学生走出校门,自行到附近写字楼里的“小饭桌”吃饭。有孩子说,现在管得严,“小饭桌”工作人员不再接人了,即便接也不举牌子。

随后,记者来到该“小饭桌”所在的楼层,工作人员异常敏感,关于午托班的开餐、收费、规模等只字不提,且进门须刷卡。在门口,记者听到屋里传来孩子的说话声。

贵阳市教育部门工作人员表示,尽管这几年当地不断加大整治工作,也未能完全取缔校外“小饭桌”。“由于门槛低、从业人员流动大、开办地点隐蔽,要全面摸清清楚校外‘小饭桌’底数相当困难。”

“一刀切”关了“一阵风”后又松了

记者梳理发现,围绕校外“小饭桌”治理,全国多地一直在积极探索,但始终未能找到有效解决方案。

记者从教育部门了解到,目前政府努力通过在校开办食堂或者委托校外机构配餐等方式解决学生吃午饭问题,但不少中心城区学校条件有限,不能开办食堂。“此前开办食堂条件不达标,关停了一段时间,引发家长上访。”谈到办食堂,贵阳市一小学校长说,中午孩子吃饭、午休备受家长关心,处理不好容易引发社会矛盾。

业内人士告诉记者:“此前,有地方把校外‘小饭桌’一关了之,家长带着孩子到教育局要求托管。”

贵阳市民张丽丽说,自己和爱人都在事业单位工作,中午接孩子吃饭根本不现实,与其让孩子在街边摊点或餐馆解决午餐,校外“小饭桌”更让人放心。

校外“小饭桌”既没法一律关停,也存在管理矛盾。记者从贵州省民政厅《关于解决午托机构乱象问题的建议》答复

中了解到,国家当前还未将午托机构纳入行政许可或审批进行管理,暂未出台专门管理规定或办法。

而按照部门职责,市场监管部门依法负责午托机构的食品安全监管和相关培训工作,老师专业知识培训以及卫生防疫、消费等方面的监管培训由教育、卫健等行业主管部门负责。

教育部门工作人员认为,类似校外“小饭桌”等机构管理不畅,主要在于缺乏专项政策支撑,且又涉及教育、食药监、卫健等部门,往往“九龙治水”,管理难以形成合力,以致多年来始终治标不治本,陷入治理拉锯战。

疏堵结合打造安全的校外“小饭桌”

目前,多地在不断探索,也积累了不少校外“小饭桌”管理经验。

比如,贵阳市于 2018 年 5 月实施“乐童计划”,在全市所有公办和普惠性非寄宿制民办义务教育阶段学校,对有托管需求的学生开展免费托管服务,建议其他义务教育阶段学校参照实施。

在安徽省,蚌埠市出台文件,要求相关

部门对校外“小饭桌”备案公示;合肥市则通过推进“中小学午餐服务工程”解决小学生午餐就餐问题。

贵州省市场监管局表示,将结合登记审批职能职责,明确营利性午托机构登记范围,持续推进“先照后证”改革等,避免出现监管真空和灰色地带。此外,贵州还将充分运用国家企业信用信息公示系统(贵州)平台,会同有关部门就营利性午托机构相关信息进行统一归集与实时共享。

贵州大学教授翁泽仁表示,校外“小饭桌”客观上缓解了当前城市家校协作过程中的矛盾,在加强管理时既不能“一刀切”全部关闭,也不能“一阵风”监管后又放松了。应从学生和家需求出发,尽快完善相关专项管理制度,疏堵结合加强监管,对不规范的坚决取缔,对确实规范的适当保留。

还有家长反映,当前校外“小饭桌”地下运行增加了监管难度,安全风险也比较大。多次集中整理,会让校外“小饭桌”出现“僧多粥少”的现象,导致相关收费提高。家长希望相关部门加强摸底排查,弄清底数,以便于监管,同时引导运行更规范、价格更合理的午托机构调节市场。

据新华网