

中国整体的道路交通安全形势还非常严峻，让更多经验老到、安全谨慎的职业驾驶员在路上开车，对改善这一情况应该是非常有利的。

老当也能益壮

时代的进步令现代人类的健康状况越来越好。“人生七十古来稀”这句话早已不成立了，很多六、七十岁的老人家完全没有上面提及的衰老现象，驾驶能力更是完全没有问题。

一份由美国卡内基梅隆大学和美国汽车协会(AAA)共同发布的研究报告显示：在美国每亿行驶英里的驾驶员死亡率最高的是两个年龄段。年少气盛缺乏经验的16~20岁青少年阶段，和85岁以上身体机能衰退明显的老龄人阶段。报告的分析同时指出，驾驶员的事故率在25岁后便一直呈现一个下降的趋势，并在60~69岁的年龄段到达谷底（这是人生中最安全的驾驶年龄段）。自70岁后数字开始变差，在75~84岁这个年龄段的死亡率便超越了原来高危的青少年阶段，而85岁以上的成为真正的高危，死亡率差不多是青少年阶段的4倍（这里没有计算在同样的事故中老龄人的存活率比强壮的青年人差的因素）。

在发达国家，尤其是如美、加这些地广人稀的国家，不能驾驶汽车便等于失去了活动的自由。为了保障老龄人的权利，这些地方在法律上都没有禁止老龄人驾驶的条文，只是规定到达一定年纪后便要缩短驾照的换证年限和要亲临换证。像加拿大的规定是80岁以上的驾驶员要每两年换证（正常是5年一次），每次换证都要接受一次视觉和听觉的体检。但美国的一些州便相对放松，只要驾驶员自己签署健康声明便可。但不管怎样，如果老龄驾驶员的家人、朋友，或是警察、医疗人员等觉得老人家的健康状

态已经不适合驾车，而老人家又不愿意放弃驾驶的话，这些家人或朋友可以向当地的运输部门报告，强制老人家接受专业且全面体检来决定能否获得签发驾照。

相对欧、美国家，我国对老龄驾驶员的管理尤其严格，其中对“老龄”的定义更是分歧颇大。在中国，50岁后便不能申请增驾大型客货车、60岁后更会被强制注销大型客货车驾照资格，并且每年都要接受体检才可以保留小车驾照。个人觉得这个规定有点太过严苛（中国人的身体没有老外的好？）。在上文可以看到，国外对老龄驾驶员的管理大都开始在70甚至是80岁以上。在美国，由于大型卡车的驾驶员短缺，运输公司都想尽办法把一些超过60岁，安全纪录超好的“老龄”驾驶员留住，让他们尽量工作多几年。当地的法律也没有对持CDL驾照（相当于我国的大型客货车驾照）设有年龄的上限，只是要求70岁以上的CDL驾照持有人必须每年体



苏华龙

华龙赛车队创办人、资深赛车手，拥有丰富的国内、国际比赛经验。2011年创立安路驾驶安全教育体系。通过引进欧美国家应用有效的先进模拟训练设施 and 培训理念，致力于推广、提升驾驶者的安全意识和安全驾驶技术。

检而已。

当然，不同的考虑对老龄的定义是有不同看法的。在这方面最严格的恐怕是监管全球赛车运动的FIA（国际汽联）了。FIA规定所有年过45岁的赛车手除每年要接受如视觉和血压测试等一般体检外，还要每两年进行一项心电图运动测试（一种近乎是对心脏功能的极限测试）来确认车手能承受巨大的比赛压力。但只要能通过体检，赛车执照是没有年龄上限，也没有降级规定的。

随着国家人口的老龄化，在未来一段时间中国老龄驾驶员的数目会大幅上升，其中应该还包括不少身强力壮的职业技能驾驶员。个人觉得如果这些非常“安全”的职业驾驶员愿意继续工作和通过专门设计的针对性体检，交管部门是没有必要浪费这样好的资源的。中国整体的道路交通安全形势还非常严峻，让更多经验老到、安全谨慎的职业驾驶员在路上开车，对改善这一情况应该是非常有利的。 **AM**

