

## 儿童购优惠火车票拟不再按身高“一刀切”

## 1.5米的8岁娃也能买儿童票

近期,国家铁路局在其官方网站发布了《铁路旅客运输规程(征求意见稿)》公开征求意见的通知,拟对实施二十多年的儿童优惠票标准进行修改,这迅速引发社会关注。

记者了解到,征求意见稿中第十二条指出,实行车票实名制的,年满6周岁且未满14周岁的儿童可以购买儿童优惠票;年满14周岁的儿童,应当购买全价票。未实行车票实名制的,身高达到1.2米且不足1.5米的儿童可以购买儿童优惠票;身高达到1.5米的儿童,应当购买全价票。

这与现行标准有何不同?记者查阅发现,目前我国所采用的《铁路旅客运输规程》(1997年开始实施),第十九条中注明:随同成人旅行身高1.2米到1.5米的儿童,应当购买儿童优惠票;超过1.5米时应买全价票。

相比目前所采用的儿童购票标准,新的征求意见稿增加了对儿童购票年龄的明确界定,即对实名且年满6周岁且未满14周岁儿童施行实名购买优惠票,年满14周岁则购买全价票。换言之,如果此次征求意见稿通过,儿童可用年龄来享受优惠票的待遇,同时也保留了在未实行实名制车票时,依旧沿用身高作为判断儿童票的标准。

## 家长曾诉苦 8岁男孩身高超1.5米享受不到优惠票

为何要对儿童购票征求新的意见?又为何要补充对年龄上的明确要求?就此,记者就此联系国家铁路局,尚未收到明确回应。但实际上,记者发现此前关于“高个子低龄儿童”买票的新闻,在社会上并不鲜见。

如在2019年,安徽一名11岁儿童,因身高超出1.5米的标准被要求补票后,起诉了铁路部门。

“我的孩子从8岁起,就再没享受过购买儿童票的机会。”南京市民张先生告诉记者,自己的儿子在8岁时,身高就已经超过了1.5米,按照现行标准,虽然年龄还是未成年,但身高却超过了优惠票标准,因此每一次乘坐铁路,都不得不购买全价票。张先生表示,按照现在孩子的身高,单就其儿子所在班级8岁超过1.5米的男孩子,比比皆是。

这样的说法并非没有依据,记

者发现,根据国家卫健委2020年发布的《中国居民营养与慢性病状况报告》的数据,最近五年,我国6-17岁的男孩和女孩各年龄组身高平均分别增加了1.6厘米和1.1厘米。

反观我国铁路对儿童购票的制度变革,原铁道部曾在1991年发文明确:“身高1.1米至1.4米的小孩乘车时,应随同大人购买座别相同的半价客票;超过1.4米的小孩应购买全价票”。可见,从1991年到1997年,我国儿童火车票优惠“身高线”长高了1.6厘米;但从1997年至今,相应的购票标准却未随之“增高”。

当看到新的征求意见稿时,张先生表示很欣慰:“只以身高来决定票价缺乏合理性,再高的孩子也是孩子,有权利同等享受优惠票。”张先生认为,新的征求意见稿反映了广大家长的真实心声,也体现了对高个子低龄儿童的关爱。

## 多年引热议 儿童票标准能否推行身高年龄“双轨制”

2021年6月1日新修订实施的《未成年人保护法》,其中第四十五条明确规定,城市公共交通以及公路、铁路、水路、航空客运等应当按照有关规定对未成年人实施免费或者优惠票价。

针对现行的火车儿童票规定,有声音认为规定不够人性化,未考虑到身高和年龄的“双轨制”管理模式。

如在2021年初,有多名网友在网上留言咨询“儿童票优待按身高还是按年龄”。就此,交通运输部曾回复表示,免票儿童的范围为6周岁(含)以下或者身高1.2米(含)以下;客票半价优待儿童的范围为6-14周岁或者身高1.2-1.5米。满足年龄或身高二者之一的,均可享受相关优待。但这个规定只是针对客运班车和水路客运船舶。

但部分网友认为,儿童铁路购票的现行标准并不符合《未成年人保护法》的要求。因此,修改儿童票的权益,逐渐成为这些年来两会上一大热点议题。

在2018年全国两会期间,全国人大代表和全国政协委员曾分别就“儿童票”制度提出了建议。建议避免采用按身高“一刀切”的规

定,以保障“高个子儿童”应有的福利,体现公平。

2019年,来自安徽的全国人大代表、安徽兽药饲料监察所副所长张莉提交了《关于进一步推进按年龄划分儿童票标准的建议》。其中指出,坚持以儿童福祉最大化为出发点,尽可能地放大减免尺度,尽最大努力让更多儿童享受减免票政策。同时探索建立奖励补偿机制,对于执行儿童票价的市场主体,政府可以适当减免税收,降低企业社保缴费比例,或者以购买公共服务的方式给予适当的补贴。

此外,全国政协委员、民建广东省委副主委、广东财经大学法学院副院长鲁晓明,在2020年两会上递交的提案之一,就是《关于普遍实行儿童身高、年龄“双轨制”票务优惠的提案》。

鲁晓明在提案中建议,普遍实行身高和年龄“双轨制”,即只要达到其中任何一项标准即可享受票价的优惠。将公共场所儿童免票标准提高至6周岁(含6周岁)以下或者1.4米(含1.4米)以下的儿童,身高标准在1.4米到1.6米之间或年龄在6周岁至12周岁(含12周岁)的儿童实行半票优惠。

## 已基本上控制了奥密克戎在社会面上的传播 天津为何要开展第三轮全员核酸检测?

14日,记者从天津市疫情防控指挥部获悉,在刚刚结束的第二轮全员核酸检测中,共检出阳性感染者44例,其中32例来自集中隔离点,12例来自疫情封控和管控区,其余检测结果均为阴性。

14日,天津市疫情防控指挥部发布通告,将于1月15日7时起在全市范围开展第三轮全员核酸检测。为

什么要开展第三轮全员核酸检测?在天津市疫情防控第168场新闻发布会上,天津市疾控中心主任、市卫生健康委副主任韩金艳回应说,这是从天津市奥密克戎本土疫情防控的需要考虑,控制好疫情,也是为了更好保障市民生命安全和身体健康。

韩金艳表示,首先奥密克戎病毒隐匿性强、传播性强,通过两轮筛查,

特别是重点地区筛查,从总体上看,基本上控制了奥密克戎在社会面上的传播。“为了尽早实现社会面清零的目标,尽早发现每一个可能风险人员,我们必须开展第三轮全员核酸检测。”

其次因为冬奥会在即,天津需要承担很多冬奥会的保障任务,做好疫情防控,保障举办地安全势在必行。其三,春节即将来临,春运人口

流动可能增大疫情传播风险,“我们希望大伙可以平平安安地回家,保证整个国内环境的安全,也不要让春运人员的大量流动把疫情输出到全国其他地区。”

韩金艳表示,通过第三轮筛查,可以尽早发现隐藏在社区传播的一些传染源,控制住疫情,实现社会面清零。(新华社记者郭方达、张建新)

## 发散思维

## 景区、公交、地铁票能否实现年龄身高双轨制?

在国家铁路局发布上述意见征求后,不少网友也远程呼吁,各类景区、飞机票甚至公交车票等,是否也可效仿国铁的做法,出台针对对未成年儿童优惠票的双轨制?

记者发现,如儿童购买飞机票的优惠规定,主要参考标准系儿童年龄,超过12岁则需购买全价票。

按照航空公司的相关规定,儿童票主要分为4个标准:1.儿童年龄在14天之内,国内航空公司一般是允许登机。2.儿童年龄在14天到2周岁之间,可购买婴儿票,票价是成人票的10%,但没有座位。3.儿童年龄在2周岁到12周岁之间,购买儿童票,票价是成人的50%。4.儿童年龄在12周岁以上,则没有任何优惠政策。

至于客运班车、公交车、地铁的儿童购票规定,各地又有不同。某地居住的吴女士表示,家里的大儿子如今已读小学,购买公交卡可买学生票享受优惠,但二儿子目前尚未读小学,尚不能购买学生票,可身高已经超过了规定的1.3米,无法享受免费乘车待遇。对此,吴女士认为,应该按照孩子的年龄享受优惠,而不是身高。

记者查询发现,在客运班车的儿童票优惠规定上,根据交通运输部此前印发的《关于深化道路运输价格改革的意见》中明确,符合条件的儿童乘坐客运班车享受免费乘车或者客票半价优待。在儿童身高标准基础上,也增加了以年龄为依据的儿童票、免票划分标准。

同样,各地景区在儿童免票优惠上,也同样存在各地规定不一的情况。如《江苏省景区门票和相关服务价格管理办法》则规定,对6周岁及以下或者身高1.4米及以下的儿童免收门票;《贵州省整顿和规范游览参观点门票价格工作实施

方案》中规定,将儿童的免票标准由“1.1米或1.2米”变为“14周岁以下儿童”均可免费。其他景区大部分都是按照1.2米的标准执行。

“部分景区对儿童购票政策作出调整,但基本上是经营单位自觉调整。”河南豫龙律师事务所付建律师在接受记者采访时指出,若统一该类单位对儿童的购票优惠政策,则有必要针对财政投入的公益型公共服务机构,统一明确儿童免票的身高标准或年龄标准。

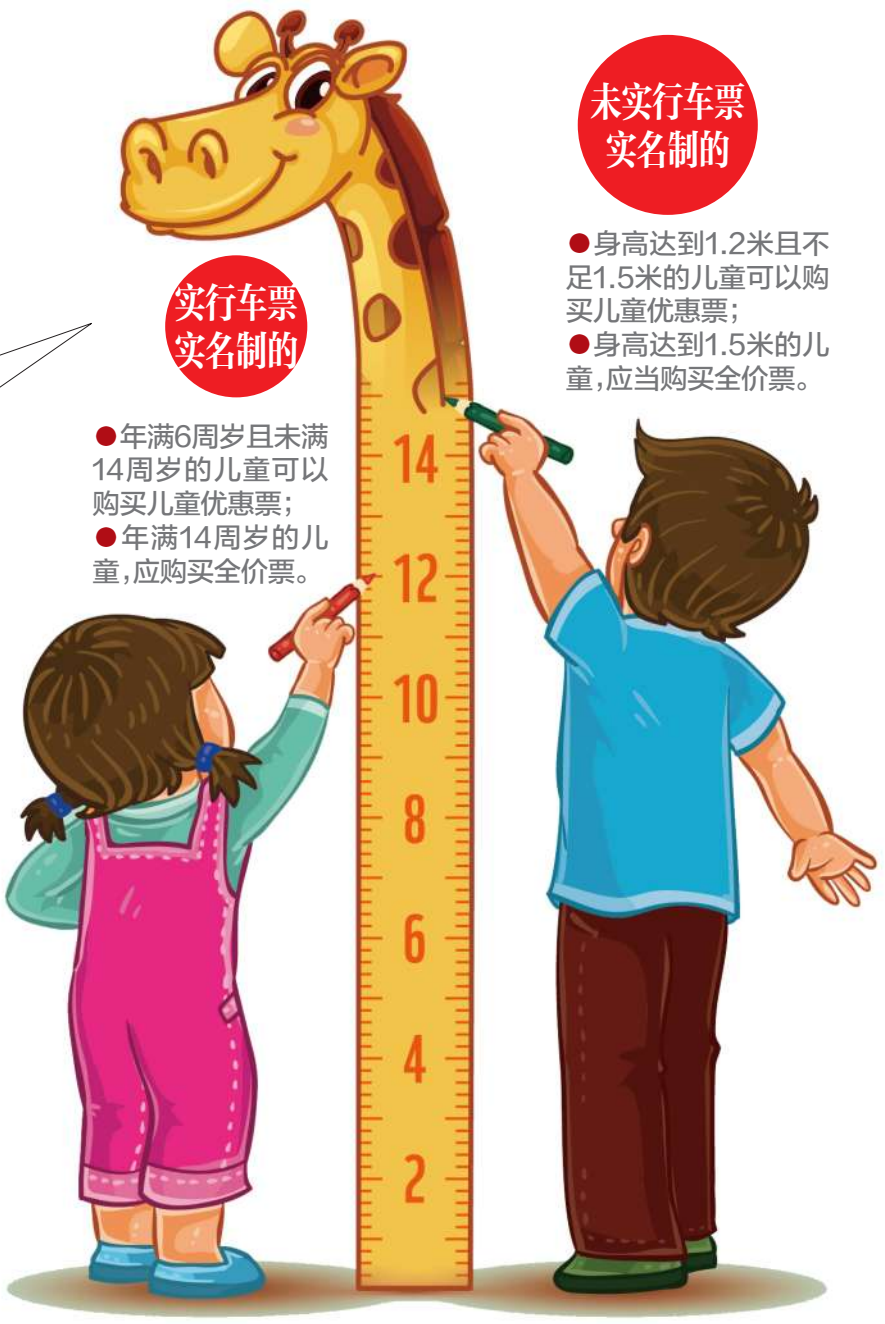
付建认为,由于人们的生活水平日益提高,儿童的年龄与身高比例,与之前有较大的改变。同时法律本身也存在“滞后性”的特点,对未来的变化也不可能进行预测性的规定,因此本次国家铁路局公开征求意见是根据社会发展的需要。同样,各地的公交车、地铁的儿童购票优惠措施,也应该让儿童优惠购票回归“优惠”本质,体现对儿童的关照。

付建分析指出,“儿童”是一个“年龄”概念,与“身高”概念没有任何关系。而按照现行的购买儿童优惠票以身高作为标准的规定,在客观上造成了对同龄儿童的不平等对待。”

同时,北京青少年法律援助与研究中心主任佟丽华在接受媒体采访时也指出,现在未成年人乘坐市内的公共交通,包括铁路、公路,包括飞机,其实各个行业的优惠的情况是不一样的。经济社会发展到今天这个地步,应当给未成年人更大的福利。

中国人民大学法学院教授刘俊海此前也在接受媒体采访时表示,既然是对儿童优惠,必须以年龄为准,不应该以身高作为标准。

成都商报-红星新闻记者 杨雨奇 吴阳



未实行车票实名制的

- 身高达到1.2米且不足1.5米的儿童可以购买儿童优惠票;
- 身高达到1.5米的儿童,应当购买全价票。

实行车票实名制的

- 年满6周岁且未满14周岁的儿童可以购买儿童优惠票;
- 年满14周岁的儿童,应当购买全价票。

## 严惩强制“二选一”、低价倾销…… 最高法发布20条举措 助力中小微企业发展

新华社北京1月14日电(记者齐琪、罗沙)最高人民法院14日发布“司法助力中小微企业发展20条”,进一步发挥人民法院司法职能作用,助力中小微企业发展。

最高法审委会副部级专职委员刘贵祥介绍,这份《最高人民法院司法职能作用 助力中小微企业发展的指导意见》从积极营造公平竞争、诚信经营的市场环境,切实加强中小微企业产权司法保护等6个方面提出20条举措,围绕中小微企业“急难愁盼”突出问题,提出有针对性的司法措施。

意见提出,依法保护中小微企业生存发展空间。依法公正高效审理反垄断、反不正当竞争案件,严惩强制“二选一”、低价倾销、强制搭售、屏蔽封锁、刷单炒信等违法行为。依法认定经营者滥用数据、算法、技术、资本优势以及平台规则等排除、限制竞争行为,防止资本无序扩张,保护中小微企业生存发展空间。

意见同时提出,坚决防止利用刑事手段干预中小微企业经济纠纷。严格落实罪刑法定、

疑罪从无等法律原则,严格区分中小微企业正当融资与非法集资、合同纠纷与合同诈骗、参与兼并重组与恶意侵占国有资产等的界限,坚决防止把经济纠纷认定为刑事犯罪、把民事责任认定为刑事责任。

为助力缓解中小微企业融资难融资贵问题,意见提出,严格依照民法典及有关司法解释的规定,依法认定生产设备等动产担保,以及所有权保留、融资租赁、保理等非典型担保债权优先受偿效力,支持中小微企业根据自身实际情况拓宽融资渠道。依法规制民间借贷市场秩序,对“高利转贷”“职业放贷”等违法借贷行为,依法认定其无效。

“在中小微企业等市场主体为被执行人的案件中,为保障申请执行人债权,人民法院应当依法对其采取执行措施。”刘贵祥说,意见要求,对中小微企业等市场主体的厂房、机器设备等生产性资料采取查封措施时,在能够保障债权人利益的情况下,尽可能不影响查封财产的正常使用,不影响生产经营。

## 北京发布冬奥交通管控措施 分阶段启用奥运专用车道

新华社北京1月14日电(记者鲁畅、张骁)《北京市人民政府关于北京2022年冬奥会和冬残奥会期间采取临时交通管理措施的公告》(以下简称公告)14日正式发布。根据公告,冬奥交通保障期间,北京市尾号限行政策不变,新增春节前调休工作日限;预测发生空气污染过程且需要采取强化措施时,除保障城市正常运行、冬奥会和冬残奥会需求的车辆及公共交通、新能源汽车外,其他机动车按车牌尾号实行单号单日、双号双日行驶。

北京2022年冬奥会和冬残奥会交通服务保障期为2022年1月21日至3月16日,共计55天。

北京市交通委副主任吴世江介绍,通过分析以往小长假调休工作日的交通状况,由于不限行,交通拥堵情况明显高于限行工作日,届时奥林匹克专用车道已经启用,全市交通状况不容乐观。因此,春节前调休工作日仍需执行尾号限行措施。由于调休的是正月初三和初四,对应的是周四和周五,所以1月29日(周六)按照周四限

行尾号2和7,1月30日(周日)按照周五限行尾号3和8。

北京2022年冬奥会和冬残奥会期间,将分阶段启用奥林匹克专用车道。其中冬奥会启用时间为1月21日至2月25日,涉及42条道路,共239.5公里。冬残奥会启用时间为2月26日至3月16日,涉及29条道路,共196.7公里。除京礼高速奥运专用道全天启用外,其他奥运专用道均为6时至24时启用。

北京市交管局副局长孔令辉介绍,在设置奥林匹克专用车道的道路上,同时设有公交专用车道的,在奥林匹克专用车道使用时段,机动车可以借用公交专用车道通行。

冬奥交通保障相关部门倡议,除保障冬奥会和冬残奥会的政府部门、机构、企事业单位外,倡导北京市各单位采取居家办公、远程办公、错峰上下班等弹性工作制,从源头、时间、空间等多维度,调节社会总体交通量;场馆集中区域的属地政府要主动作为,组织属地各单位积极落实好弹性工作制,减少通勤交通,缓解周边道路交通压力。



1月12日拍摄的即将完工的“冰墩墩”和“雪容融”景观 新华社摄

## 差异化监管来了 企业信用风险分类管理意见出台

新华社北京1月14日电(记者 赵文君)我国将依法依规推进企业信用风险分类管理,根据企业违法失信的风险高低采取差异化监管措施,以公正监管促进公平竞争、优胜劣汰。

这是记者14日从市场监管总局获悉的。为贯彻落实党中央、国务院关于深化“放管服”改革优化营商环境决策部署,创新和加强事前事中事后全链条全领域监管,市场监管总局近日印发《关于推进企业信用风险分类管理进一步提升监管效能的意见》。

企业信用风险分类管理是基于企业的信用信息开展信用风险状况研判,根据信用风险状况不同将企业划分为不同的类别,并对不同信用风险类别的企业采取差异化监管措施,实现监管资源合理配置和高效利用,提升监管效能。

意见对精准研判企业信用风险状况并科学实施分类进行了明确规定,首先是建立企业

信用风险分类标准,其次是归集企业信用信息。对于企业信用风险分类结果,将实现与“双随机、一公开”监管有机融合、与专业领域风险防控有效结合,探索完善新业态新模式监管。企业信用风险分类结果将作为配置监管资源的内部参考依据,供监管部门内部使用,不作为对企业的信用评价,不向社会公开。

意见还提出,对于食品、药品、特种设备等直接关系到人民群众生命财产安全、公共安全,以及潜在风险大、社会风险高的重点领域,在按照现有规定实行重点监管的同时,要统筹行业风险防控和企业信用风险分类管理,强化业务协同。

为对企业信用风险的监测预警,各级市场监管部门将进一步探索企业信用风险分类结果的综合运用,在办理相关业务时,注重参考企业信用风险分类结果。同时,加强与企业沟通,适时进行风险提示,引导企业加强自我管理、自我约束,依法诚信经营。