

儿童安全座椅在欧美国家早已是有孩子家庭的车上必备装置,而在中国,它却成为了一个敏感词。有调查数据显示,全国儿童安全座椅的平均使用率不到5%,与之相关的数据是,全国每年有1.85万名儿童死于车祸。

以上两个数据让人胆战心惊,导致这一系列结果的原因是,中国的车主对儿童的安全意识不够,另有就是国家没有强制的标准和法规。从2005年中国开始筹备制定儿童安全座椅的标准,到如今依然处于空缺状态。儿童安全座椅标准多次难产,原因在哪里?本期我们将揭秘整个过程。

小座椅大纠葛

探秘儿童安全座椅标准难产内幕

□江云花 黄菲菲

►探因►► 强制性标准和法规的缺失

上海工程技术大学从事汽车交通与安全研究的教授告诉记者,国内车主普遍没有使用儿童安全座椅的习惯。原因主要有三点:第一就是我国公民的交通安全意识不强;第二是没有针对整车厂家实施装备儿童安全座椅卡扣的强制性标准;第三是没有针对儿童乘客强制使用儿童安全座椅的法规。

在我国由于没有使用儿童安全座椅而发生交通事故的情况

并不鲜见,但这还是没有引起广大民众对使用儿童安全座椅的重视。上述教授认为,这主要是因为我国公民相关安全意识教育的欠缺,对不使用儿童安全座椅的危害认识不足。该教授同时指出,国内的儿童安全座椅售价在几百到几千元不等,较为昂贵的售价也成为一部分车主不使用儿童安全座椅的原因。

该教授告诉记者,没有强制性标准的约束,也是很多整车厂

家不配备儿童安全座椅卡扣的原因。据中汽协从事《儿童安全座椅等相关产品的国家强制性标准》的工作人员介绍,在汽车上装置卡扣的成本并不高,且技术难度不大。但对于很多以价格取胜的低端车来说,能省则省成为厂家降低成本的最大原则。业内人士也表示,不少在欧美版车型上都有儿童安全配置在车型国产化后也成了减配的首选项目。

上述教授同时指出,即便有相关强制性规定约束了整车厂家,没有要求儿童乘客强制使用儿童安全座椅的相关法规也不行。就如同系安全带一样,在国内所有的汽车都有安全带,但不少人并不喜欢系安全带。强制系安全带的法规可以有效减轻交通事故危害。

►现状►► 国内儿童座椅使用率极低

国内每年有1.85万名儿童死于车祸,交通事故已成为我国儿童的第二大意外死因。我国儿童座椅使用率极低,全国平均使用率不到5%,可能个别地区偏高,诸如北京、上海地区,儿童汽车安全座椅使用率能够达到10%左右。

目前国内儿童座椅使用率极低,车主对儿童安全座椅的认识不够,从而使得没有这种安全意识。甚至有部分家长认为小孩子平时坐车较少,安装拆卸儿童座椅太麻烦,同时国内对儿童安全座椅的宣传普及力度也不大。同济大学交通

安全研究专家王宏雁教授介绍,受成本等因素的影响,部分合资品牌车型和自主品牌车型没有配置儿童座椅的接口,大致集中于各品牌的低端车型。

►进展►► 强制标准出台成定论

早在今年6月,中汽研主任赵航就表示,《儿童安全座椅等相关产品的国家强制性标准》已通过审批,将于今年7月1日起实行。3个多月过去了,大家等待多时的新标准并没有如期出台。为此,记者致电中汽研,专门从事该强制性标准制定的全国汽车标准化技术委员会秘书处(隶属于中汽研)的工作人员告诉记者,中汽研早已将该标准向国家标准委报批,审查已经完成,就等着批准了,年内应该能公布。

其实,早在2005年,中汽研就根据中国汽车市场的发展和市场需求开始进行有关儿童安全座椅强制性标准的研究。提交国家标准委后,国家标准委早在四五年前就已立项。

中汽研的工作人员表示,我国制定的《儿童安全座椅等相关产品的国家强制性标准》是根据欧盟汽车标准法规制定的,除了相关用语和表述的不同,其他基本技术内容都一样,所以强制性标准是一个通用的标准,也是所有汽车产品必要符合的最低要求。

中汽研的工作人员告诉记者,其实中汽研很早就完成了标准的制定工作,报批到国家标准委也差不多有两年的时间。至于一直没有出台的原因,该工作人员也表示不知情。“中间曾经停滞过一段时间,具体是哪个部门哪个环节出问题不是很清楚,但是国家部门

审批时间肯定有一定的时间和程序。”据了解,在审查期间,国家标准委不止一次要求中汽研对其中的内容进行修改和完善。“但其中并不涉及核心内容,只是部分表述和说法的修改。”上述工作人员表示。

对于标准出台的时间,中汽研的工作人员告诉记者:“标准出台应该是没有问题的,按照正常程序应该也出来了,我们也在等,年内应该能公布。”

显然,标准的出台已是板上钉钉的事,只是时间问题而已。

儿童安全座椅新标准的出台,其最首要、最有约束力的强制对象无疑就是汽车生产厂家。一旦规定出台,汽车厂商无疑要为全系车型加配安全座椅卡扣,甚至重新设计座椅,看似只是细节问题,却也是一笔不小的成本。

目前,对于许多合资汽车厂家来说,执行的都只是国家“强制三C认证”标准,而新规定则会按照欧盟标准执行。前者在零部件要求上并无对儿童安全座椅的明文规定,因此只有极少一部分车型加有安全座椅卡扣,而自主品牌车型由于要控制成本,装有卡扣的产品少之又少。近日,记者通过询问发现,虽然各厂家对此政策表示极大的认同与支持,但对内容了解不多,也还没有具体的改变措施。

东风雪铁龙工作人员告诉记者,该公司对安全座椅法规已经有了一定了解,并且认为国家早该执行相关政策,这令乘用车的安全性可以得到进一步的保障。在新规定出台后,东风雪铁龙会按最终确定的执行标准对产品进行技术更新。目前,该品牌旗下出厂就已安装安全座椅卡扣的车型有C4毕加索和C5。

►厂商回馈►► 多数车企尚未有动作

另外,强制厂家执行座椅标准只是第一步,最重要的,还是要让国内家长们提高安全意识,教会孩子必须要系安全座椅。

昌河铃木方面则表示,还没有听说即将执行安全座椅规定的消息,在这方面也没有进行过成本估算。目前,昌河铃木尚未有产品在生产时安装儿童安全座椅卡扣,该公司表示,确实车辆在安全角度应该有所进步,在新规定推出后,肯定会响应并执行国家标准。

长安福特方面表示,目前该公司已经在密切关注新规定的审批进度,但还没有确切的相关措施。长安福特技术部门称,此规定的推行关系到一系列配置的更改,也需要不小的成本,但公司肯定会依照国家标准来执行,毕竟现在许多家庭只有在有了孩子后才会买车。目前,长安福特的产品中新款已经安装了安全座椅卡扣。

■他山之石

国外已强制实施多年

在欧美等发达国家,儿童安全座椅问题早在上世纪80年代初期便得到广泛关注,相关法规标准相继出台。生产和检测标准的逐步规范与完善,以及儿童安全座椅标准的强制性实施,使得汽车儿童安全座椅得以在欧美等发达国家迅速普及,对儿童安全座椅的发展产生了巨大的推动作用。

目前世界上主要有欧洲ECER44/03标准、美国JPMA/ASTM、日本JIS等几大标准,澳大利亚等国家也都出台了相应的标准,其中以欧洲对汽车儿童安全座椅的要求最为严格。1982年,欧洲经济委员会就有关机动车辆上儿童乘客的安全防护系统颁布了第44号法令,这就是ECE-R44标准。最新的ECE-R44/03标准于1995年9月生效,该标准要求更多详实的碰撞测试,增加头部保护、提高安全带系统安全性以及有关如何打开安全卡扣等诸多严格规定。

在欧洲,未通过ECE-R44标准的儿童安全座椅,是不允许在市场上销售的。标准与法规的健全,使汽车儿童安全座椅由自发转向强制使用。瑞典从1982年开始就制定了法规,对7岁以下的儿童乘车,车上应备有保护儿童安全的装置。意大利规定未满10岁的儿童均须使用安全座椅。英国在2006年9月18日通过法律,规定3岁以下孩童,3岁至12岁或135厘米以下孩童在车内必须使用儿童安全座椅或加高座椅。

除欧洲外,其他国家和地区也颁布了对儿童安全座椅的强制实施法规。澳洲早在1985年就正式立法,规定儿童乘车必须使用儿童安全座椅,未满8岁的孩童,未使用罚款166澳币。新西兰规定5岁以下的孩童必须使用合适的儿童安全座椅,5岁至7岁的孩童在车内也必须使用儿童束缚设备。美国国家道路交通安全管理局从2002年9月1日起规定,儿童乘客必须使用LATCH儿童座椅安全系统,这项美国的安全法规对于在加拿大销售的汽车也同样适用。

