

儿童座椅国家强制性标准 7 月正式实施

本报综合消息 “六一”儿童节之际,儿童乘车安全方面传来好消息。中国汽车技术研究中心(简称“中汽研”)主任赵航透露,由中汽研制定提交的《儿童安全座椅等相关产品的国家强制性标准》(简称《强制国标》)已经通过相关部门审批,即将于 7 月 1 日起正式实行。这个标准包括座椅本身的技术要求、所有在售车辆强制安装 ISO FIX 锚固系统的装置等,一旦出台,生产企业的准入门槛将提高。

不重视儿童乘车安全

专家介绍,目前儿童乘车安全最有效的保护方式就是儿童安全座椅,能降低婴儿死亡率达 70%,降低 4 至 7 岁儿童死亡率达 59%。欧美国家对儿童安全座椅有强制执行标准,比如,瑞典要求 7 岁以下的儿童乘车,车上应备有保护儿童安全的装置;在美国,法律规定的年龄为 4 岁以下;在加拿大,法律规定是 5 岁以下;澳大利亚规定的年龄是 8 岁以下;德国、荷兰和日本甚至将强制使用儿童安全座椅的要求提高到 12 岁以下。而我国之前对于儿童乘车安全方面没有强制性国家标准。



国人对于儿童乘车安全非常不重视。联合国儿童基金会和中国妇女儿童工作委员会共同发布的《北京市儿童意外伤害报告》显示,交通意外仅次于跌伤和动物咬伤,列为 0 至 17 岁儿童伤害的第三位。中汽研模拟试验显示,在带孩子驾车外出时,40%的家长认为最保险的保护措施是抱着孩子坐在后排,在发生危险时,模拟假人孩子直接从家长怀中飞了出去,起不到保护作用。选择让孩子自由坐在后排的家长有 12%,汽车遇到正面碰撞时,孩子几乎没有生还的可能。选择让孩子独自坐在后排并系

好安全带的比例是 6%。事实上,由于安全带是为成人设计,孩子可能会下滑,导致肩带勒住脖子等意外发生。

缺乏法规监管

由于中国消费者对儿童乘车安全认识不充分,并且之前国内也没有儿童安全座椅方面的强制法规,国内在售车型对于儿童乘车安全方面的配置也是参差不齐。一个经验丰富的销售顾问曾表示,由于中国消费者对于车辆是否配备了儿童安全配置不重视,以至于后来

儿童安全配置最终成为国内很多汽车厂家减配的“首选项目”。不少在欧美版本上看到的儿童安全配置,转为国产后被减少甚至去掉。不过,近两年来,情况逐渐好转,一般中级车以上车型都配备了儿童锁、座椅安全卡口等配置。

在质量方面,也同样存在鱼龙混杂的情况。记者走访的各大商场,在售的儿童安全座椅一般都是进口产品,售价在一千元至五千元之间,标注符合欧洲 ECE R44/04 汽车座椅安全标准。而在一些汽配市场卖的一些国产品牌,售价几百块钱,但是产品没有标注做过碰撞试验,询问安全座椅的各项指标,销售人员也一概不知。

对此,赵航表示,《强制国标》的出台将有效地改善现状。据国外权威机构研究结果表明,汽车使用儿童专用的安全装置可有效地将儿童受伤害的几率降低 70%左右,伤亡的比例从 11.5%减少至 3.5%,其中儿童汽车安全座椅是最为关键的安全装备。另外,业界认为,一旦出台,生产企业的准入门槛将提高,尤其是针对一些自主品牌的小型车提高了要求;不能达标的儿童安全座椅国产品牌将被淘汰。

(《北京晨报》)

工信部否认取消补贴 节能车补贴门槛或提高

本报综合消息 关于节能汽车补贴政策可能退出的传言,工信部近日辟谣称,从未说过节能汽车补贴要取消,至于资金用完后是否延续,要看最后的评估结果。

业内担心补贴政策退出源于专项补贴资金可能用完。记者了解到,“节能产品惠民工程”之节能汽车推广补贴政策,对购买 1.6 升及以下综合燃料消耗量提前达到下一阶段目标值的乘用车,给予 3000 元/辆的补贴。120 亿元专项补助资金预计 6 月左右将全部用完。

“相关部门刚刚公布第六批节能车推广目录,怎么可能会让政策马上退出。”业内专家表示,“最近几个月车市较为冷淡,不少消费者选择持币待购,不排除一些经销商趁机散布传闻,吸引消费者购车。”工信部也表示,从未说过节能汽车补贴要取消,至于资金用完后是否延续,要看最后的评估结果再行讨论。

对于一些专家提出的节能车型审批门槛过低的问题,相关部门正在酝酿新的节能车补贴标准。未来将有可能按照第三阶段油耗限值标准给予补贴,从目前百公里平均油耗 6.9 升提高至 6.2 升。同时,还将制定汽车消耗量发布办法,建立健全汽车节能管理制度,形成基于车辆燃料消耗量的财税奖惩机制。

(阿晨)



以我实力 助您成功

权威·实用·贴近

《周口晚报·汽车周刊》

领航周口车市

垂询电话: 0394-8599345

