

儿童青少年健康

为孩子构筑“车轮上的安全屏障”，强制性立法是关键

● 本报见习记者 张帆

2025 年 12 月 2 日是第十四个“全国交通安全日”。今年的主题是“文明交通 礼行天下”。

“儿童是道路交通中最脆弱的群体之一,道路交通事故是 5~29 岁儿童和青年死亡的首要原因。因此,儿童交通安全亟须引起公众的关注。”近日,在北京大学儿童道路交通安全议题专家媒体研讨会上,世界卫生组织非传染性疾病技术官员孙佳妮直言,儿童道路交通伤害完全是可以预防和避免的。

据悉,本次研讨会由北京大学社会化媒体研究中心主办,旨在探讨如何减少和预防儿童道路交通伤害和死亡,提高公众对儿童道路交通安全重要性的认知与理解。

与会专家认为,儿童安全座椅等儿童约束系统是减少儿童乘客在道路交通事故中伤亡最重要且最有效的措施,也被称为是儿童“车轮上的安全屏障”。2021 年 6 月 1 日,新修订的《中华人民共和国未成年人保护法》施行,儿童安全座椅首次被写入全国性立法。

然而,上述法律施行至今,儿童安全座椅仍面临“叫好不叫座”的困局。

“完善的立法和国家标准、严格且高可见度的执法、持续且多渠道的宣传教育及培训是确保车内儿童得到有效保护、儿童约束系统长期有效高使用率的关键。”孙佳妮说。

儿童安全座椅 能有效减少道路交通伤害

世界卫生组织《2023 年全球道路安全现状报告》的数据显示,2021 年全球约有 119 万人死于道路交通事故。截至 2019 年,道路交通事故已成为 5 至 29 岁儿童和青年人的首要致死因素。

在我国,道路交通伤害同样对儿童构成严峻挑战。中国疾病预防控制中心 2017 年发布的《中国青少年儿童伤害现状回顾报告》指出,道路交通伤害是我国 1 至 14 岁儿童的第二位伤害死因,仅次于溺水。

世界卫生组织 2015 年发布的《确保儿童交通安全十大策略》显示,2010 年全世界道路交通事故死亡儿童中,

36%是乘车儿童。“主要原因就是没有使用机动车儿童乘员约束系统(儿童安全座椅),或让不符合规定年龄的孩子乘坐前排座位。”孙佳妮指出。

据孙佳妮介绍,儿童安全座椅的使用虽然不能防止碰撞事故的发生,但其设计核心是在碰撞发生或急停时防止或最大限度减轻对儿童的伤害——通过将婴儿及幼儿身体的位移限制在远离车辆内部结构的范围内,防止其被甩出,同时将碰撞冲击力分散到身体最坚韧的部位,最大限度减轻对软组织的损伤。此外,儿童约束系统还能有效降低非碰撞场景下的伤害风险,例如车辆突发制动、行驶过程中车门意外开启等风险。

针对实践中常见的“怀抱儿童乘车”的现象,一项由宁波市质检院下属浙江省婴童用品质量检验中心进行的模拟实验显示,当正碰的试验速度达到 50km/h 左右,一名体重 15kg 左右的儿童在碰撞瞬间产生的力大概有 8000N——相当于拉动一辆 0.8 吨的小汽车,此时家长几乎不可能抱住儿童。而儿童安全座椅的安全带可以在车辆向前碰撞或紧急刹车时约束儿童躯干,避免其身体向前冲撞、头部发生磕碰造成严重伤害。

儿童安全座椅虽已入全国性法规, 但推广使用情况不容乐观

在中国,国家层面对儿童乘车安全的重视不断加强。2021 年 6 月 1 日起施行的《中华人民共和国未成年人保护法》第十八条规定:“未成年人的父母或其他监护人应当……采取配备儿童安全座椅、教育未成年人遵守交通规则等措施,防止未成年人受到交通事故的伤害。”

“这是我国首次将儿童安全座椅纳入全国性立法。”在上述研讨会上,中国政法大学法学院行政法研究所副所长张冬阳表示。

但现实层面上,我国儿童安全座椅的使用状况堪忧。2024 年,全球儿童安全组织发布了一项在中国多个城市开展的关于儿童安全座椅使用及立法态度的调查报告。调研数据显示,0

至 6 岁儿童家长组中,67.53%的受访者为孩子配备了儿童安全座椅,其中仅有 33.48%的家长表示孩子在乘车出行时“总是使用”儿童安全座椅;仍有 75.43%的受访者存在怀抱儿童乘车的高危行为。

对此,张冬阳坦言,构成儿童安全座椅“叫好不叫座”的原因主要有三。

首先,“道交法”缺失导致执法依据缺失。关于儿童乘车安全的核心规定,尚未被纳入《中华人民共和国道路交通安全法》这部交通安全领域的专门法,公安机关交通管理部门在路面执法时,直接依据《中华人民共和国未成年人保护法》进行处罚存在一定的法理和操作障碍。对未使用儿童安全座椅的行为,全国大部分地区的交警仍以劝导、教育为主,缺乏强制处罚手段。

其次,条款的原则性与可操作性失衡。《中华人民共和国未成年人保护法》规定“配备”儿童安全座椅,但有关不同年龄和身高如何选择、正确使用和儿童安全座椅标准等关键问题均未涉及。各地对使用年龄、车型范围、处罚力度等规定各不相同,这种“碎片化”立法有损法制统一性,也让跨地区出行家庭产生困惑。

最后,社会认知与行为习惯存在巨大差距。一方面,错误观念根深蒂固,“大人抱着孩子最安全”“车速慢就没事”等观念仍广泛存在,成为推广安全座椅的最大阻力;另一方面,宣传教育的广度和深度不足,缺乏场景化、体验式的深度教育,未能有效覆盖所有目标人群。

法律、市场与观念合力破解难题, 强制性立法或是“牛鼻子”

“由于我国目前缺乏强制性要求使用儿童安全座椅的全国性立法,加上儿童父母对乘车安全存在误区等,导致儿童安全座椅的使用状况堪忧。”汕头大学公共卫生学院教授李丽萍在研讨会上表示。

近年,李丽萍团队与深圳市南山区慢性病防治院赵丹团队合作开展了一个项目,通过比较深圳市南山区和广东省



图片来源:视觉中国

汕头市儿童安全座椅使用情况,研究了不同地方在法规实施效果上的不同。

自 2021 年起,汕头市开始依据《中华人民共和国未成年人保护法》关于儿童安全座椅使用的规定开展相关工作。深圳市则更早实施了强制性的地方法规。最新颁布的《深圳经济特区道路交通安全违法行为处罚条例》第十三条第六款规定,十二周岁以下儿童乘坐副驾驶位置,或者四周岁以下儿童乘坐小型、微型非营运载客汽车未使用符合国家标准儿童安全座椅的,处三百元罚款。

2023 年,李丽萍团队与赵丹团队对上述两地 10 周岁以下儿童的安全座椅使用情况进行了统一问卷调查,由儿童看护人填写问卷。该团队共调查了 1963 名儿童,其中汕头市 1163 名、深圳南山区 800 名。研究结果显示,深圳市南山区儿童安全座椅的使用率为 68.35%,明显高于汕头市的 47.94%。

“基于这样的比较,我们认为有必要制定全国强制性的法规。”李丽萍表示。

张冬阳也认为,将儿童安全座椅的强制使用全面纳入正在修订的《中华人民共和国道路交通安全法》,是“解决目前所有问题的‘牛鼻子’”。

此外,完善配套法规与标准体系也至关重要。一方面,要制定实施细则,解决“如何正确安装、使用(儿童安全座椅)”“如何判断违法行为人”等操作问题。比如,当车辆中既有监护人,又有其他亲友、驾驶人,这三方该怎么来承担责任?

另一方面,随着《机动车儿童乘员用约束系统》(GB 27887-2024)等新标准实施,“也要相应地加强市场监管,确保市面流通的儿童安全座椅产品符合最新的安全技术要求”。张冬阳说。