

2002. január 1. óta a gyermekeket gyermekülésben kell utaztatni, ha magasságuk vagy testsúlyuk alapján biztonságosan nem szállíthatók a gépkocsiban. 2007. április 1-től a gyermekülésekre vonatkozó passzusokat a jogalkotók újrafogalmazták, most pedig újabb változásokról, szigorításokról hallani. A Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) munkatársai épp a napokban ellenőrzik gyermekülés forgalmazókat, hogy nem a nem megfelelő ülések további forgalmazását megtiltsák.

Pontosan mit jelent a gyermekbiztonsági rendszer? Hogyan tudom ellenőrizni, hogy a meglévő gyermekülés, amit használunk, megfelelő-e? – kérdezte egyik olvasónk.

A biztonsági ülés címkéjének jelölései

Jövőre szigorúbb követelményeket kívánnak bevezetni. A Nemzeti Közlekedési Hatóság már most ellenőrzi a biztonsági gyermekülések gyártóit és forgalmazóit, hogy ezentúl ne legyenek kereskedelmi forgalomban olyan gyermekülések, melyek nem felelnek meg a jelenlegi előírásoknak sem.

A 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet fogalmazza meg a gyermekbiztonsági rendszerekkel szemben támasztott követelményeket, eszerint az ülésnek legalább az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága 44. előírás 03-a módosítási sorozatának kell megfelelnie. Az NKH honlapján szereplő hírek szerint a régebbi szabványok (ECE R44-01 és ECE R44-02) szerint 1995-től az Európai Unióban már nem készülhetnek gyermekülések, 2004-től pedig az EU országaiban már is nem hozhatóak kereskedelmi forgalomba sem ilyen ülések, a jogszabályok közeljövőben történő módosításával 2009. január 1-től már használni sem lehet őket.

Az ECE R44-03 norma és újabb változata, a ECE R44-04 tartalmazza az előírásokat, amelyeket az ülésnek teljesítenie kell, hogy forgalomba kerüljön. A gyermeküléseken elhelyezett jelek utalnak ezekre az előírásokra, narancsszínű címke jelzi a megfelelést. A címke több adatot közöl. Az első sorban látjuk, hogy az ülés melyik szabványnak felel meg: ez a 03-as végű, azaz megfelelő (akkor is jó, ha a vége 04).

Utána látjuk, milyen autótípusokhoz használható az ülés. Az Universal mutatja, hogy az ülés minden autótípushoz használható (lehetne Semi-universal, vagy Specific is, értelemszerűen típus-specifikus üléseknél). Feltüntetik még a testsúlyhatárokat is, majd egy körben E betű jelöli, hogy az ülés átment a megfeleltetési

eljáráson, az utána következő szám a megfeleltetést kiadó ország kódszáma. A következő számsor a nagy E alatt megfelelést azonosító számsort találunk. ha az ülésünk megfelelő, akkor ez vagy 03-mal, vagy 04-gyel kezdődik. Legalul az ülésben használt biztonsági rendszer sorszámát látjuk.

A szabályok:

A KRESZ szerint kétféle gyermekbiztonsági rendszer létezik, az integrált és a nem integrált. Integrált gyermekbiztonsági rendszer: hevederek vagy hajlékony elemek kombinációja, biztonsági csattal, beállító eszközökkel, tartozékokkal és egyes esetekben kiegészítő székekkel és/vagy ütközésvédelemmel együtt, amit a saját beépített hevederrel vagy hevederekkel rögzítenek. Ez a gyermekülés.

Nem integrált gyermekbiztonsági rendszer: részleges biztonsági rendszer, amely a felnőttek számára szolgáló biztonsági övvel együtt használva – amely körbeveszi a gyermek testét, vagy biztonságosan rögzíti azt a szerkezetet, amelyben a gyermeket elhelyezik – teljes gyermekbiztonsági rendszert képez. Ez az ülésmagasító.

A hipermarketben kapható 3000 Ft-os ülőke véleményem szerint nem nevezhető ülésmagasítónak, mert nem felel meg az itt leírtaknak.

A gyermekbiztonsági rendszereket testsúly szerint csoportba sorolják: 0. csoport: 10 kg testsúly alatt, 0+. csoport: 13 kg testsúly alatt, I. csoport: 9-18 kg testsúlyig, II. csoport: 15-25 kg testsúlyig, III. csoport: 22-36 kg testsúlyig.

A most érvényes KRESZ szabály szerint a gépkocsiban utazó 150 cm-nél alacsonyabb gyermeket – a testsúlyához igazodó kialakítású – gyermekbiztonsági rendszerben kell rögzíteni. A 3 évnél fiatalabb gyermek csak gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható. A gépkocsi első üléséhez a gyermekbiztonsági rendszer csak akkor szerelhető be – a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban – ha az üléshez légzsákot nem szereltek fel vagy a légzsák működésbe lépését előzetesen megakadályozták.

A gyermeket nem kell gyermekbiztonsági rendszerben rögzíteni:

a) ha a gyermekbiztonsági rendszer beszerelésére a gépkocsi a gyári kialakítása alapján nem alkalmas (az ilyen kialakítású M1, N1, N2 és N3 kategóriájú gépkocsiban a 3 évnél fiatalabb gyermek nem szállítható, illetve a 3. életévét már betöltött és 150 cm-nél kisebb testmagasságú gyermek az első ülésen nem szállítható);

- b) ha gépkocsi hátsó ülésén utazik, 3. életévét már betöltötte, legalább 135 cm magas és az üléshez beszerelt biztonsági övvel – testméretéhez igazodóan – biztonságosan rögzíthető;
- c) ha taxi üzemmódban használt taxi gépkocsi és a személygépkocsis személyszállítást végző gépkocsi hátsó ülésén utazik;
- d) ha a rendvédelmi szervek gépkocsijában vagy a mentő gépkocsi betegellátó terében utazik;
- e) a menetrend szerinti személyszállítást végző autóbuszban;
- f) a nem menetrend szerinti személyszállítást végző autóbuszban, ha álló utasokat is szállíthat;
- g) ha 3. életévét még nem töltötte be és állva utazik az autóbuszban;
- h) ha külön jogszabályban meghatározott orvos által kiállított igazolással rendelkezik.

Gyermek utaztatása első ülésen

Első ülésre gyermekülést csak menetiránynak háttal szabad bekötni, ebből következően itt gyermek akkor utazhat, ha olyan méretű, súlyú, hogy még nem lóg ki a lába a biztonsági gyermekülésből. A babát csak a menetiránynak háttal, csak biztonsági gyermekülésben lehet szállítani és csak akkor, ha légzsák nincs, vagy ha van, kikapcsolható.

Első ülésen a csecsemőn kívül utazhat a 150 cm-nél magasabb, mindegy, hány éves gyermek, a lényeg, hogy a mérete már közelíti a felnőttekét, így biztonságosan utazhat a menetiránnyal szemben. Nála a légzsákot már nem kell feltétlenül kikapcsolni.

Tudnunk kell, hogy az első ülésen utazás a gyermek számára még így, a szabályok betartásával is sokkal veszélyesebb, mint hátul.

Egyik olvasónk azt kérdezte, mi a helyzet azoknál a járműveknél, ahol három ülés van elöl, milyen szabályozás vonatkozik az első sorban középen ülő gyerekekre. A szabályozás ugyanaz, mint egy hagyományos ötüléses modellnél.

Előfordul, hogy kisteherautóval nem a vállalkozás tagjai, hanem a családtagok utaznak. Ha az ilyen járműben csak egy ülésor van, az értelemszerűen első sornak számít, és itt is megfelelően alkalmazni kell az előbbi szabályokat.

Utazás a hátsó ülésen

Mivel hátul biztonságosabb, a hátsó ülésen való utaztatás kapcsán némileg enyhébb szabályokat találhatunk. A hátsó ülésen a 135 cm alatti gyermekek csak gyermekbiztonsági rendszerben utazhatnak (azaz a kisebbek ülésben a nagyobbak megfelelő ülésmagasítóban).

„Nekem egy Trabant 601-es gépkocsim van évek óta, amelyben nincs gyárilag kialakítva a hátsó biztonsági öv helye” – írta egyik olvasónk. Ha az autó gyári kialakítása olyan, hogy hátul nem lehet biztonsági ülést rögzíteni (régijárművek), azaz nincs öv, akkor a gyermekek gyermekbiztonsági rendszer nélkül is szállíthatók, de csak 3 éves kor felett, mert a 3 évesnél fiatalabb gyermek kizárólag gyermekbiztonsági rendszerben szállítható.

A „két gyermek egy személynek számít” szabály pontosan úgy szól, hogy: „Két 10 éven aluli gyermeket – ha az általuk elfoglalt ülésen a gyermekbiztonsági rendszer használata a 48. §-ban foglaltak alapján nem kötelező – egy személynek kell tekinteni.” Ezt a szabályt abban az esetben lehet alkalmazni utazáskor, ha pl. ha az autó gyári kialakítása olyan, hogy hátul nem lehet biztonsági ülést rögzíteni, vagy taxival közlekedés során.

Kaptunk olyan kiutat kereső kérdést is, hogy ötszemélyes kisautóban három gyermek elfér hátul, de három gyermekülést már nem lehet bepréselni. Erre az esetre nem ad felmentést a jogszabály, viszont több üzlet lehetővé teszi, hogy az üléseket a gépkocsiba próbálhassák.

Hasonló helyzetben van egyik négygyermekes (2-15 évesig) olvasónk is, aki teljes családjával csak úgy utazhatna, ha a két kisebbet gyermekülésbe teszi, a két nagyobbat pedig (135 cm-nél nagyobbak, de 10 éven aluliak) a maradék egy darab hátsó ülésre bepréseli, ha sikerül. Mivel azonban olvasónknak van 15 éves gyermeke is, ezt szabályosan nem teheti. Ha olyan gépkocsija lenne, amiben hátul nincs gyári öv, a két éves gyermekét nem szállíthatná, így számukra igazi megoldást csak egy nagyobb gépkocsi vásárlása jelenthetne.

Miért kell a biztonsági ülés?

Kényelmi és érzelmi szempontokkal szemben mindig a biztonságot kell szem előtt tartani. A gyermek mindig több esélyt kap, hogy megússzon egy balesetet, ha biztonsági ülésben külön bekötve ül, különösen igaz ez az anyjuk ölében szállított csecsemőkre vagy kisgyermekekre. Sokszor halljuk azt is, hogy a gyermek nem vágyik a biztonsági ülésbe, ezért a szülők megengedik, hogy ne használja.

1990-ben még 107 gyermek halt meg közúti balesetben és 3 740 gyermek sérült meg. A 2000-es évekre ezek a számok jelentősen csökkentek:

Év	Sérülések száma	Ebből halálos	Gyalogosként	Járművezetőként (pl. bicikli)	Utasként
2001	2.424	37	11	9	17
2002	2.417	38	18	10	20
2003	2.404	33	9	8	16
2004	2.455	39	14	2	23
2005	2.580	34	8	3	23
2006	2.375	43	7	9	27

Ugyanakkor látható a táblázatból, hogy több gyermek sérül meg közlekedési balesetben autóban ülve, mint azon kívül, és az autóban ülő gyermekek halálos baleseteinek száma is évről-évre emelkedik. Minden tizedik közlekedési balesetet elszenvedő személy 15 éven aluli. A balesetek többsége lakott területen belül következik be. A balesetek egyharmada Pest megyében és Budapesten történik, Budapest önmagában 20%-ot jelent, a szomorú statisztikákban éllovas még Szabolcs-Szatmár-Bereg megye és Borsod-Abaúj-Zemplén megye is. A táblázat a baleset-megelozes.hu weboldalról származik, érdemes ide ellátogatni, sok hasznos információt fognak találni.)