



נהלים בדבר כסאות ומושבי בטיחות לילדים בנסיעה ברכב

כתיבה: ד"ר יסכה מוניקנדס-גבעון | אישור: יובל וורגן
תאריך: 1 בתשרי תשפ"א, 24 בספטמבר 2020

סקירה

תוכן עניינים

2	תמצית.....	
3	1. רקע.....	
5	2. הסדרת הנושא בתקנות התעבורה כיום.....	
6	2.1 התפתחות תקנות התעבורה ודיונים קודמים בנושא.....	
9	3. תקינה של מושב בטיחות ומושב הגבהה.....	
9	3.1.1 מהו תו תקן רשמי.....	
10	3.1.2 תחולת תו התקן הרשמי 1107.....	
11	4. נתונים על אכיפה והפגעות הקשורים למושבי בטיחות והגבהה.....	
12	4.1 נתוני משטרת ישראל.....	
13	4.2 נתונים מסקר הרלב"ד ומחקרים נוספים.....	
14	5. תוכניות לקידום שימוש בטוח בכסאות בטיחות.....	
14	5.1 התכנית הלאומית לבטיחות ילדים.....	
15	5.2 תוכניות נוספות לעדוד שימוש בכסאות ומושבי בטיחות.....	
16	6. המלצות בטרם, רלב"ד וארגונים נוספים להושבה בכסאות ומושבי בטיחות.....	
19	6.1 פעולות להטמעת המלצות לנסיעה נגד הכיוון עד גיל שנתיים ומעלה.....	
21	6.2 השוואת תקנות כסאות ומושבי בטיחות בין מדינות ה-OECD.....	
2410	נספח 1- הצגת תקנות והמלצות בטיחות הנסקרות במסמך לפי אחוזוני משקל גובה וגיל בילדים עד גיל 2410	
25	נספח 2- הפגעות ילדים בתאונות דרכים מתוך דוח בטרם.....	

תמצית

מסמך זה נכתב לבקשתה של חברת הכנסת מיכל וונש ומוציגים בו נתונים ומדיניות בנוגע לשימוש בכיסאות בטיחות ומושבי הגבהה לילדים בנסיעה ברכב פרטי. המסמך פותח בהצגת הסדרת הנושא כיום באמצעות תקנות התעבורה וההתפתחות שלהן לאורך השנים והתקן להבטחת בטיחות הכסאות והמושבים. בהמשך נציג נתונים אודות אכיפת השימוש בהתקני ריסון בנסיעה של ילדים ונושאים דומים ותוכניות לקידום שימוש בטוח בכסאות ומושבי בטיחות, כמו כן נבחן את המלצות ארגוני הבטיחות והבריאות, וההבדלים ביניהן לבין הוראות תקנות התעבורה. לבסוף נציג ממצאים מדוח הסוקר תקנות מרכזיות הנהוגות במדינות ה-OECD. המסמך לא יעסוק בכיסא בטיחות ומושב מגביה בנסיעה בהסעה או במונית.

מן המסמך עולות הנקודות המרכזיות הבאות:

- **בשנת 2019, נהרגו 29 ילדים ובני נוער עד גיל 18 בתאונות דרכים כנוסעים, נהגים או משתמשים ברכב ממונע אחר לרבות בתחבורה ציבורית.** אין בידינו ובידי גורמי המקצוע הנוגעים בדבר נתונים אודות היקף ההפגעות של ילדים שנבעה מכך שלא ישבו בכסאות ומושבי בטיחות או ישבו בצורה שאינה בטיחותית. ממחקרים עולה כי שימוש נכון בהתקני הריסון כולל התאמה בין גיל, משקל וגובה הילד, לסוג ההתקן יכול להוריד את הסיכון לתמותה בכ-60% בקרב פעוטות וילדים קטנים.
- **תקנות התעבורה** קובעות ככלל כי:
 - **ילד עד גיל שנה** חייב לנסוע במושב בטיחות המותאם לגובהו ומשקלו וכנגד כיוון הנסיעה.
 - **ילד מגיל שנה ועד גיל שלוש** חייב לנסוע במושב בטיחות המותאם לגובהו ומשקלו ויכול לנסוע עם כיוון הנסיעה.
 - **ילד מגיל שלוש עד גיל שמונה** חייב לנסוע עם מושב בטיחות או מושב מגביה בהתאם לגובהו ולמשקלו.
 - ילד יכול לנסוע ברכב בהתאם לנ"ל רק אם מנגנון כרית האויר מנותק.
 - כיסא בטיחות ומושב מגביה חייבים לעמוד בתקן לפי המפורט בתקנות.
- משנת 2016 פועלת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (להלן: רלב"ד) להכנסת שינויים בתקנות התעבורה: **הושבת ילדים עד גיל שנתיים נגד כיוון הנסיעה; העלאת הגיל המינימאלי להושבת ילדים ללא מושב מגביה לגיל 10; איסור הסעת ילדים מתחת לגיל 13 במושב הקידמי אלא אם ביתר המושבים ישובים נוסעים.**
- בדיון הועדה הבינמשרדית לתיאום תיקוני חקיקה בתחום התעבורה צוין שהמשטרה מבקשת כי הקריטריון לחובת הושבה בכסאות ומושבי בטיחות ייקבע לפי גיל ולא לפי משקל או גובה הקשים יותר לבחינה לצורך אכיפה. לפי תשובת המשרד לפנייתנו, **טיוטת התקנות שנכתבה לפי ההמלצות הנ"ל מצויה בשלב הערות של הגורמים השונים במשרד התחבורה.**
- לפי נתוני משטרת ישראל בדבר אכיפה, משנת 2016 ועד שנת 2019 חלה עלייה של 82.5% במספר הדוחות שניתנו על בסיס התקנות הנוגעות לכיסאות ומושבי בטיחות; כ-70% מהדוחות ניתנו בגין ילדים בגילים שלוש עד שמונה שאינם ישובים במושב בטיחות בעת נסיעה ברכב; כ-30% ניתנו עבור ילדים מגיל שנה ועד שלוש שאינם

יושבים בכסא בטיחות; כאחוז מהדוחות ניתנו עבור ילדים עד גיל שנה שאינם יושבים בניגוד לכיוון הנסיעה וכריות אויר שלא נותקו.

תוכניות לקידום שימוש בטוח בכסאות בטיחות

במסגרת יישום התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים ובמסגרת פעילותם של גופים ממשלתיים וארגוני החברה האזרחית מבוצעות פעולות שונות לקידום שימוש בטוח בכסאות בטיחות, כגון פרויקט השאלת מושבי בטיחות לילדים בחברה הערבית-בדואית בדרום ופעולות להעלאת המודעות לחגירה נכונה ובטוחה, וכן סדנאות ייעוץ להתקנת כסאות ומושבי בטיחות. בנוסף, משרד הבריאות מוביל להקמת רשם נתונים לאומי בנושא היפגעות ילדים.

המלצות רלב"ד, בטרם וארגונים נוספים להושבה בכסאות ומושבי בטיחות

הרלב"ד, ארגון בטרם לבטיחות ילדים, ארגון הבריאות העולמי והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים של ארה"ב (NHTSA) ממליצים לשמור על הנחיות מחמירות מהמחויב על פי התקנות בישראל. כך למשל, בשונה מהתקנות בישראל, כל הארגונים ממליצים על שימוש בבוסטר עד גיל עשר לפחות או עד גובה של 1.45 מטר לפחות, ועל ישיבה במושב האחורי עד גיל 12 לפחות. נציין כי ישנן מדינות מפותחות נוספות מלבד ישראל שהדרישות בהן אינן תואמות את המלצות הארגונים המוצגות כאן, כפי שעולה מהמחקר ההשוואתי שמוצג במסמך.

השוואת תקנות כסאות ומושבי בטיחות בין מדינות ה-OECD

מניתוח של מחקר השוואתי שנערך על ידי ארגון הבריאות העולמי ואשר סקר תקנות ביחס לכסאות ומושבי בטיחות, ביחס ל-37 מדינות ה-OECD, עולות הנקודות הבאות:

- א. כמעט בכל המדינות מותר לשבת במושב הקדמי רק במושב בטיחות עד לגיל מקסימלי. בארבע מדינות אסורה הישיבה גם במושב בטיחות (עד לגילים-12/10/7).
- ב. 15 מדינות מחייבות ישיבה במושב בטיחות עד גובה מקסימלי (135 סמ' או 150 סמ'). שמונה מדינות נוספות מחייבות ישיבה במושב בטיחות עד גיל 12 ומעלה או עד לגובה 135/150 סמ' ומעלה (שילוב גיל וגובה).
- ג. מבין המדינות המשתמשות בגיל כתנאי להגדרת חובת ישיבה בכסא או במושב בטיחות, ישראל נמצאת בין חמש המדינות המחייבות ישיבה בכסא או מושב בטיחות עד גיל שמונה או פחות. שמונה המדינות האחרות מגדירות גיל מקסימלי מעשר ומעלה. חלקן משלבות עמידה בתנאי משקל ו/או גובה.

1. רקע

בחמש השנים האחרונות (2015-2019) סיבת המוות העקרית בקרב ילדים עד גיל 18 היתה הפגעות מתאונות דרכים (כ-44% מכלל הסיבות למוות כגון טביעה ונפילה).¹ הגורם השכיח ביותר לתמותת ילדים ובני נוער עד גיל 18 בתאונות דרכים בשנים 2015-2019 היתה תאונה כנוסעים, נהגים או משתמשים ברכב ממונע אחר לרבות בתחבורה ציבורית (20.3%)

¹ דו"ח תמותת ילדים מהיפגעות בלתי מכוונת בשנת 2019, בטרם והמערך הלאומי לנתוני היפגעות ובטיחות ילדים (NAPIS), מספר פרסום: 1109, ינואר 2020.

מכלל תאונות הדרכים ו-25 הרוגים בממוצע כל שנה). בשנת 2019, נהרגו 29 ילדים ובני נוער עד גיל 18 מגורם זה.

בבחינת נתוני תמותת ילדים ובני נוער עד גיל 18 מתאונות דרכים כנוסע או נהג ברכב (לא כולל רכב ממונע אחר או תחבורה ציבורית), עולה כי **שעור התמותה בקרב ילדים מגיל לידה עד ארבע הגבוה ביותר והינו- 25.3% מכלל הילדים שנהרגו**. שעור התמותה בקרב ילדים בגילים 10-14 מעט נמוך יותר והינו 21.7% ואילו בקרב ילדים בגילים חמש עד תשע השיעור הנמוך ביותר והינו 15.7%². לנתונים נוספים בנוגע להפגעות מתאונות דרכים ראו נספח 2.

מניתוח של עמותת אור ירוק לנתוני הלמ"ס עולה כי **318 ילדים עד גיל 14 נהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון; 58 מהם נהרגו כאשר ישבו במושב האחורי, והם מהווים 18.2% מסך ההרוגים**. בבחינת הילדים שנפגעו בתאונות דרכים כאשר ישבו במושב האחורי חושפת כי כ-10,000 ילדים נפגעו בתאונות דרכים מהסוג הזה, והם מהווים כ-34% מכלל הילדים שנפגעו בעשור האחרון (2010-2019) בתאונות דרכים.³

אין בידינו גורמי המקצוע הנוגעים בדבר נתונים אודות היקף ההפגעות של ילדים שנבעה מכך שלא ישבו בכסאות ומושבי בטיחות או ישבו בצורה שאינה בטיחותית, מתוך מקרי ההיפגעות האמורים. עם זאת, מחקרים רבים מהארץ ומהעולם⁴ הראו את חשיבות השימוש בכיסאות בטיחות ומושבי הגבהה בנסיעה ברכב מנועי. שימוש נכון במושבים ובכסאות כולל התאמה בין גיל, משקל וגובה הילד לסוג הכסא/מושב יכול להוריד את הסיכון לתמותה בכ-60% בקרב פעוטות וילדים קטנים.⁵ נמצא כי בעת תאונה שימוש נכון בהתקנים לרבות כיסאות בטיחות, מושב מגביה וחגורות, מציל חיים, מונע פגיעות ומפחית בחומרתן. כך למשל המעבר ממושב מגביה לחגורת אגן-כתף של הרכב מומלץ רק לאחר הגעה לגובה 1.45 מטר. על פי עקומות הגדילה, זהו הגובה הממוצע של בנות בגיל 11 ובנים בגיל 11 וארבעה חודשים או הגובה

אין בידינו ובידי גורמי המקצוע הנוגעים בדבר נתונים אודות היקף ההפגעות של ילדים שנבעה מכך שלא ישבו בכסאות ומושבי בטיחות או ישבו בצורה שאינה בטיחותית.

בעת תאונה שימוש נכון בהתקנים לרבות כיסאות בטיחות, מושב הגבהה וחגורות, מציל חיים, מונע פגיעות ומפחית בחומרתן.

² שעור ההפגעות אצל ילדים בגילים 15 עד 18 הינו 37.3% וכולל נערים ונערות שנהרגו כנהגים ברכב.

³ עוז דרור, סמנכ"ל אסטרטגיה ותקשורת, עמותת אור ירוק, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 8 בספטמבר 2020.

⁴ גיטלמן, ו., פיטחוב, פ. הנדל, ל. השימוש באמצעי בטיחות לילדים בכלי רכב פרטיים: סקר תצפיות ארצי 2013. המכון לחקר תחבורה, טכניון-מכון טכנולוגי לישראל ומרכז רן אור לחקר הבטיחות בדרכים. דו"ח מחקר מס S/50/2013;

Asbridge M, Ogilvie R, Wilson M, Hayden J. The impact of booster seat use on child injury and mortality: Systematic review and meta-analysis of observational studies of booster seat effectiveness. *Accid Anal Prev*. 2018 Oct;119:50-7; Arbogast KB, Kallan MJ, Durbin DR. Effectiveness of high back and backless belt-positioning booster seats in side impact crashes. *Annu proceedings Assoc Adv Automot Med*. 2005;49:201-13; Nazif-Munoz JI, Blank-Gommel A, Shor E. Effectiveness of child restraints and booster legislation in Israel. *Inj Prev*. 2017 Oct 10; Park, Gwan Jin, et al. "Preventive effects of car safety seat use on clinical outcomes in infants and young children with road traffic injuries: A 7-year observational study." *Injury* 49.6 (2018): 1097-1103.

⁵ World Health Organization, [Road traffic injuries](#), February 7th 2020.

ארגוני הבטיחות
 נוקטים גישה
 מחמירה יותר
 וממליצים למשל
 שילדים עד גיל עשר
 לפחות וגובה 1.45
 מטר ישבו על כסא
 מגביה במושב
 האחורי ויישבו במושב
 הקדמי רק מגיל 13.

תקנות התעבורה
 מחייבות שימוש
 בכסאות ומושבי
 בטיחות בישיבה
 במושב הקדמי
 והאחורי עד גיל
 שמונה.

המקסימלי של ילדים סביב גיל עשר (ראו נספח 1).⁶ בגובה זה חגורת הרכב מונחת בצורה נכונה על האגן ועוברת על בית החזה ולא על הצוואר של הילד ובכך מעניקה לו הגנה מקסימלית בעת תאונה.⁷ עם זאת, לפי תקנות התעבורה כפי שיוצגו להלן, ניתן לעבור לחגורת הרכב כבר בגיל שמונה.

2. הסדרת הנושא בתקנות התעבורה כיום

סעיף 70(17ג) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], המצוי בפרק השמיני לפקודה שכותרתו "תקנות וחוקי עזר", קובע כי שר התחבורה רשאי להתקין תקנות בעניין "חגורות בטיחות והתקני ריסון ברכב, סוגם, החובה להתקינם ולחגורם וכל תנאי לשימוש בהם"⁸; בתקנה 83א לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (על תיקוניה) מפורט האופן בו יש להסיע תינוקות וילדים ברכב מנועי, ככלל:

1. **ילד עד גיל שנה** חייב לנסוע במושב בטיחות המותאם לגובהו ומשקלו וכנגד כיוון הנסיעה.
2. **ילד מגיל שנה ועד גיל שלוש** חייב לנסוע במושב בטיחות המותאם לגובהו ומשקלו ויכול לסוע עם כיוון הנסיעה.
3. **ילד מגיל שלוש עד גיל שמונה** חייב לנסוע עם מושב בטיחות או מושב מגביה בהתאם לגובהו ומשקלו.
4. ילד יכול לנסוע במושב שיש מולו כרית אוויר, בהתאם לנ"ל, רק אם מנגנון כרית האוויר מנותק.
5. מושב בטיחות ומושב מגביה חייבים לעמוד בתקן לפי המפורט בתקנות. נבהיר כי כאשר מצוין כי ילד צריך לנסוע עם מושב "בהתאם לגובהו ומשקלו", הכוונה שמלבד התאמת סוג המושב לפי הגיל, יש לוודא שהמושב אכן מתאים למשקל ולגובה הילד.

מן התקנות עולות הנקודות הבאות:

1. ילד מגיל שנה עד גיל שלוש יכול לנסוע עם כיוון הנסיעה.
 2. ילד עד גיל שמונה יכול לנסוע במושב הקדמי עם מושב בטיחות או מושב המותאם לגובהו ומשקלו.
 3. ילד מגיל שמונה יכול לנסוע במושב הקדמי או האחורי ללא מושב מגביה.
- נקודות אלו מצויות בלב ההבדל בין תקנות החוק כיום לבין המלצות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הרלב"ד להלן) וארגוני בטיחות הילדים דוגמת ארגון בטרם לבטיחות ילדים (בטרם

⁶ עקומות גדילה, משרד הבריאות, כניסה ב-14 ליולי 2020. עקומות הגדילה מבוססות על עקומות שארגון הבריאות העולמי (WHO) פרסם בשנת 2007 לבנות ו-2006 לבנים.

⁷ בטיחות ברכב, [מושב מגביה-בוסטר](#), בטרם-ארגון לבטיחות ילדים, כניסה ב-14 ביולי 2020.

⁸ פרק שמיני בפקודת התעבורה [תקנות וחוקי עזר](#).

להלן), ארגון רופאי הילדים⁹ וארגון הבריאות העולמי שהמלצותיהם מתייחסות לנקודות אלו ונוקטות גישה מחמירה יותר כגון המלצה לשבת בניגוד לכיוון הנסיעה עד גיל שנתיים, ישיבה במושב בטיחות עד גיל 5 או עד 18 קילו או ישיבה במושב מגביה עד גובה 1.45, כפי שנציג להלן בפרק 6.¹⁰

2.1 התפתחות תקנות התעבורה ודיונים קודמים בנושא

נציג להלן את השינויים העקריים בתקנה 83א בתקנות התעבורה הנוגעת להתקני ריסון (לפי לשון הפקודה והתקנות, להלן גם כסאות ומושבי בטיחות) לילדים בנסיעה ברכב מנועי: בשנת 1984¹¹ הותקנה לראשונה תקנה הנוגעת למושבי בטיחות, ולפיה, ככלל:

א. ילד עד גיל 14 יכול לנסוע במושב הקדמי רק אם הוא רתום להתקן ריסון המתאים לגילו או למשקלו.

ב. התקן ריסון מוגדר כמשמעו בתקן שאישר מנהל אגף רכב.

בשנת 1990 התבצעו שני תיקונים לתקנות. הראשון נוגע להפניה להגדרת התקן ריסון, כך שהוא הוגדר על-ידי הפניה לחלק ג' לתוספת השניה לתקנות.¹² השינוי השני הינו תוספת תקנת משנה ב' לתקנה, הקובעת כי ככלל¹³: **ילד שטרם מלאו לו 4 שנים לא יסע במושב אחורי אלא אם כן הוא רתום בהתקן ריסון המתאים לגילו ולמשקלו.**

בשנת 2004¹⁴ לאחר דיון בוועדת הכלכלה¹⁵ ובקשה לתיקון התקנות ביוזמת משרד התחבורה, בטרם וארגונים נוספים, הוחלף נוסח תקנה 83א **והוגדרו בה מושב בטיחות ומושב מגביה**, לרבות הפניה לתקן המפורט בחלק ג של התקנות.¹⁶

בנוסף, נקבעו בתקנה ההוראות כפי שהן מוכרות לנו היום (הוצג בפרק 1 לעיל) **בנוגע לכללי בטיחות בנסיעה של תינוקות עד גיל שנה, עד גיל שלוש ועד גיל שמונה**. בתקנת משנה

⁹ [Child Passenger Safety Committee](https://doi.org/10.1542/peds.2011-0213) on Injury, Violence, and Poison Prevention, Pediatrics April 2011, 127 (4) 788-793; DOI: <https://doi.org/10.1542/peds.2011-0213>

¹⁰ בטיחות ברכב, [מושב מגביה-בוסטר](#), בטרם-ארגון לבטיחות ילדים, כניסה ב-14 ביולי 2020.

¹¹ [תקנות התעבורה \(תיקון מס' 2\)](#), סעיף 83, התשמ"ד-1984

¹² [תקנות התעבורה \(תיקון\)](#), סעיף 83א, התשנ"א-1990

¹³ [תקנות התעבורה \(תיקון מס' 2\)](#), סעיף 83א, התשנ"א-1990

¹⁴ תקנות התעבורה, [סעיף 83א](#) (תיקון) התשס"א-2004

¹⁵ הכנסת ה-16, פרוטוקול מס' 262, ישיבת ועדת הכלכלה, בדבר הארכת תוקפו של רשיון הנהיגה ל-10 שנים ותקנות התעבורה (תיקון מס' (...), התשס"ד-2004, בדבר חובת חגירת ילדים ברכב, הוספת לוחות זיהוי לרכב לצרכי גביית אגרה בכביש 6, התקנת פנסי תאורה, 13 בספטמבר, 2004.

¹⁶ פרט 4 בתוספת השניה.

המתייחסת לכרית אוויר, נקבע כי יש לנתק את מנגנון ההפעלה של כרית האויר אם כרית האווריר נמצאת מול מושב הבטיחות בזמן ישיבה של ילד באותו מושב.

בדיון בוועדת הכלכלה הוסבר כי עד אותה עת היה הסבר כללי לגבי התקני ריסון והחובה לשבת בהם בנטיעה במושב הקדמי והאחורי. משבשלה העת, הובהר שראוי להבהיר במדויק מהו "התקן ריסון", מה מתאים לילד עד גיל שנה, גיל שלוש, שמונה ואילך.

בועדה לזכויות הילד¹⁷ שדנה בנושא זה לפני תיקון החקיקה, עלה הקושי לאכוף תקנות הנקבעות לפי משקל וגובה כמו גם חשיבות ההסברה לשימוש בהתקני ריסון וחגירה כמצילי חיים.

מהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים נמסר כי **נראה שחובת הישיבה בכסא הבטיחות מוגבלת בגיל ולא במשקל או גובה כדי לקבוע קריטריון ברור, חד משמעי ונוח לאכיפה.** צוין כי ככל הנראה מקבלי ההחלטות לא רצו ששוטרים יידרשו לשאת עמם משקל וסרט מזידה לצורך אכיפת התקנות. **הגיל בתקנות נקבע על סמך הגובה בהתאם לעקומת הגדילה הנורמלית של בנים, כך שהגיל נקבע על פי הילד הראשון (אחוזון 97) המגיע למשקל או הגובה המבטיח הגנה מלאה של כסא ומושב הבטיחות או חגורת הרכב.**¹⁸

בשנת 2014 ועדת הכלכלה אישרה **תיקון לתקנת המשנה הנוגעת לניתוק כרית האויר, כך שנוספה חובה לנתק את מנגנון ההפעלה של כרית האויר אם היא מצויה גם מול מושב מגביה בזמן ישיבה של ילד במושב כאמור (נוסף על החובה, שהייתה קיימת גם קודם, לנתק את מנגנון ההפעלה של כרית האווריר אם היא מצויה מול מושב בטיחות שיושב בו ילד).**¹⁹ בנוסף, תוקן נוסח תקנה 83 כך שלא לאפשר לנוסעים לנסוע לא חגורים אם אין מספיק חגורות בטיחות ברכב.²⁰ בשנה זו המליץ ארגון בטרם בפני ועדת הכלכלה, על הגבלת גיל הישיבה במושב הקדמי בדומה לקיים במדינות רבות בעולם. המלצה זו לא התקבלה על ידי הוועדה.²¹

בשנת 2016 הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (להלן: רלב"ד) הגישה לוועדת התיאום לענייני תעבורה הפועלת במשרד התחבורה הצעה לתיקון התקנות בנושא הסעת ילדים

נראה שחובת הישיבה בכסא הבטיחות מוגבלת בגיל ולא במשקל או גובה כדי לקבוע קריטריון ברור, חד משמעי ונוח לאכיפה.

הגיל בתקנות נקבע על פי הילד הראשון (אחוזון 97) המגיע למשקל או לגובה הרצוי.

הרלב"ד וארגוני הבטיחות מבקשים לשנות זאת ולקבוע את התקנות על פי מחצית הילדים (אחוזון 50) המגיעים למשקל או לגובה הרצוי.

¹⁷ הכנסת ה-15, מושב רביעי, ועדת זכויות הילד, הצעה לשינוי תקנות התעבורה בנושא מושבי בטיחות לילדים, 21 במאי 2002.

¹⁸ מרב רפאלי, ראש מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 30 ביולי 2020.

¹⁹ [תקנות התעבורה \(תיקון\), סעיף 83א, התשע"ה-2014](#); הכנסת ה-19, פרוטוקול 333, משיבת ועדת הכלכלה, ב' באב התשע"ד (29 ביולי 2014), בנושא: תקנות התעבורה, התשע"ד-2013, בין היתר בדבר נהיגה בקלנועית, חניית רכב, חגורות בטיחות, כסא גלגלים ברכב ציבורי, רכיבה על אופניים.

²⁰ הכנסת ה-19, פרוטוקול 333 משיבת ועדת הכלכלה, ב' באב התשע"ד (29 ביולי 2014), בנושא: תקנות התעבורה, התשע"ד-2013, בין היתר בדבר נהיגה בקלנועית, חניית רכב, חגורות בטיחות, כסא גלגלים ברכב ציבורי, רכיבה על אופניים, [דברי הסבר – תיקונים לתקנות התעבורה](#),

²¹ על מיטלמן, מנהלת תחום ממשל ואיילת גבעתי, ראש תחום פיתוח, ארגון בטרם לבטיחות ילדים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020.

ברכב, כלומר תיקון תקנה 83א²². בבקשה צוין כי לאחר דיון קודם בועדה באוגוסט 2013, הרלב"ד ביצעה הסברה בנושא באמצעי התקשורת השונים ובפעילויות הסברה באירועים קהילתיים כרקע לשינוי התקנות.

התיקונים שהרלב"ד ביקשה לתקן כללו את הסעיפים הבאים:

א. **הושבת ילדים עד גיל שנתיים נגד כיוון הנסיעה**-במקום עד גיל שנה כיום. הנימוק היה כי לפני גיל שנתיים אין לצוואר הפעוט יכולת פיזיולוגית לתמוך את משקל ראשו במקרה של עצירת פתאום או תאונה.

ב. **העלאת הגיל המינימאלי להושבת ילדים ללא מושב מגביה לגיל 10** במקום גיל שמונה היום. הצעה זו הועלתה כיון שרוב הילדים מגיעים לגובה **1.45 מטר** רק בגיל 10 (ראו נספח 1).²³ מתחת לגובה זה חגורת המושב מונחת על הבטן הרכה ולא על האגן ולכן אינה מגינה כראוי על הילדים ואף יכולה לסכן אותם.

ג. **איסור הסעת ילדים מתחת לגיל 13 במושב הקדמי אלא אם ביתר המושבים ישובים נוסעים**. בכל מקרה שבו נוסעים ברכב מספר ילדים שגילם נמוך מ-13 שנים, בהתקיים האמור, יישב במושב הקדמי הגדול מביניהם.

בינואר 2018 התקיים דיון בועדה הבינמשרדית לתיאום תיקוני חקיקה בתחום התעבורה. הועדה דנה בבקשת הרלב"ד ובנייר עמדה של ארגון בטרם שפרט את הרקע המדעי ונחיצות השינוי בחקיקה (יפורטו בפרקים הבאים).²⁴ **בדיון צוין שהמשטרה מבקשת כי הקריטריון ייקבע לפי גיל ולא לפי משקל או גובה הקשים יותר לבחינה לצורך אכיפה**. כמו כן צוין כי בהתאם לסקר שוק שנעשה על ידי ארגון ב"טרם" קיימים היום מגוון דגמים של מושבי בטיחות המאפשרים ישיבה נגד כיוון הנסיעה עד למשקל 18 ק"ג, המתאימים לעקומת הגדילה בארץ לתינוקות מעל גיל שנתיים (ראו פירוט בנספח 1).²⁵

הועדה המליצה כי הלשכה המשפטית תפעל לשינוי התקנות כפי שהוצגו לעיל למעט הסעיף הנוגע להושבת הילד הגדול ביותר במושב הקדמי. הובהר כי המטרה היא לאפשר להורה שיקול דעת בנושא.

²² עו"ד עמי רוטמן, יועץ משפטי לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, בנושא: הצעות לתיקוני תקנות. מכתב לוועדת התיאום לענייני תעבורה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, 18 באוקטובר 2016.

²³ מרב רפאלי, ראש מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 30 ביולי 2020.

²⁴ משרד התחבורה-ועדת תיאום לענייני תעבורה, סימוכין של בטרם לתיקוני חקיקה בנושא הסעות ילדים ברכב, בטרם, 26 בנובמבר 2017. פורסם על ידי מנהל תכנון פיתוח ותיאום תשתיות תחבורתיות במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים ב-8 בינואר 2018.

²⁵ כהן חן, מנהלת אגף א' הנדסת תנועה, סיכום ישיבת הועדה הבינמשרדית לתיאום תיקוני חקיקה בתחום התעבורה מיום 8.1.18, מינהל תכנון פיתוח ותיאום תשתיות תחבורתיות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. 9 בינואר 2018.

בגיל שנתיים אין לפעוט יכולת פיזיולוגית להגן על ראשו בתאונה ולכן הרלב"ד מבקשת לחייב הושבת תינוקות בניגוד לכיוון הנסיעה עד גיל שנתיים לפחות.

חגורת המושב יכולה להגן על נוסע שגובהו 1.45 מטר ומעלה. מרבית הילדים מגיעים לגובה זה בגיל עשר בלבד ולכן הרלב"ד ממליצה לחייב הושבה במושב מגביה עד גיל עשר.

ביוני 2018 - בועדה לזכויות הילד של הכנסת,²⁶ ציינה נחמה לאור דרורי, מנהלת חטיבת חינוך והסברה ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים כי **מקודמת חקיקה בתחום** הקשורה להגדרה מחודשת של הגילים בהם מותר לשבת במושב הקדמיים או למשל עד איזה גיל חובה לשבת במושב מגביה.

לפי תשובת משרד התחבורה לפנייתנו, כיום טיוטת התקנות שנכתבה לפי ההמלצות הנ"ל מצויה בשלב הערות של הגורמים השונים במשרד.²⁷

נציין עוד כי ביולי 2020 התקיים דיון בועדה לזכויות הילד של הכנסת²⁸ בו עלתה השאלה מדוע תקנות הבטיחות ביחס לילדים עד גיל שלוש משתמשות באומדנים של גיל ולא במשקל וגובה כפי שקיים במדינות אחרות ועלה החשש כי שימוש זה אינו נכון ואף מסוכן. עוד עלתה השאלה האם יש נתונים המראים על הפגעות ילדים בתאונות בעקבות שימוש לא נכון בכסאות ובמושבים בין אם בשל ההבדלים בין הגיל לבין הגובה והמשקל בילדים שונים ובין אם בשל התקנה לא נכונה.

3. תקינה של מושב בטיחות ומושב הגבהה

3.1.1 מהו תוקן רשמי²⁹

בפרט 4 של חלק ג' בתוספת השנייה לתקנות התעבורה³⁰ מצוין כי השימוש בכסאות בטיחות ומושבים מגביהים ייעשה על פי תוקן בלבד המתאים לתוקן האמריקאי (FMVSS213)³¹ או לתוקן האירופאי (E.C.E.R44/03)³² ולעדכוניו (התוקן האירופאי המעודכן נקרא I-Size, R129). **תוקן התקן הישראלי פורסם במרס 1990 ומספרו 1107** ובנוסף לתוקן האירופאי והאמריקאי מכיל מספר תוספות הנוגעות בעיקר לרשום בשפה העברית.

תקן הוא מסמך, שמפורטות בו הדרישות החלות על מוצר או שירות כדי שיתאים לייעודו. מכון התקנים הישראלי והוא בלבד, רשאי לקבוע מפרט, או כללים טכניים של תהליך עבודה, לרבות

טיוטת התקנות
שנכתבה לפי
ההמלצות הנ"ל
מצויה בשלב הערות
של הגורמים השונים
במשרד התחבורה
לקראת הגשתה
לאישור ועדת
הכלכלה של הכנסת.

תוקן התקן הישראלי
כולל את התקן
האירופי והתקן
האמריקאי ומספר
תוספות. התקן רשמי
ומחייב את היבואנים
לקבל אשר מוכן
התקנים לעמידה
בכללי התקן.

²⁶ הכנסת ה-20, מושב רביעי, פרוטוקול מס' 227, משיבת הועדה לזכויות הילד, 26 ביוני 2018, התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים-דיון מעקב.

²⁷ נתאי הלפרין, עוזר מנכ"ל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 13 באוגוסט 2020.
²⁸ הכנסת ה-23, מושב ראשון, פרוטוקול מס' 3, משיבת הועדה המיוחדת לזכויות הילד, סדר היום: "7 ילדים ו 117 אזרחים מצאו את מותם מתחילת השנה כתוצאה מתאונות דרכים", 6 ביולי 2020.

²⁹ פרק זה מבוסס על: [ידע חשוב על גישה לתקנים הכלולים באתר זה של מכון התקנים הישראלי](#), אתר מכון התקנים הישראלי. כניסה ב-9 ביולי 2020.

³⁰ חלק זה של תקנות התעבורה תשכ"א-1961 עוסק בתקנים, מפרטים וסימונים של מוצרי תעבורה של תקנות פקודת התעבורה.
³¹ תקינה אמריקאית: U.S FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARD, מספר מסמך 213. מקור: מכון התקנים הישראלי. כניסה ב-10 ביולי 2020.

³² תקינה אירופאית, European Directive, מסמך: RE. 44, ADDENDUM 43. מקור: מכון התקנים הישראלי, כניסה ב-10 ליוני 2020.
³³ רוד אורן, דוברת המכון ומנהלת תקשורת וקשרי חוץ, מכון התקנים הישראלי, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 16 באוגוסט 2020.

הגדרות טכניות, כתקן ישראלי. זאת תוך שמירה על תהליך עיבודו שיהיה בהתאם לכללי התקנים ולחוק התקנים. ועדות ציבוריות המורכבות ממומחים ממגזרים שונים של המשק, ביניהם יצרנים, צרכנים, קבלנים, יבואנים, מוסדות מדע ומחקר, מעבדות בדיקה, נציגי ממשל ועוד מספקות את התשתית לתקינה.

תו התקן הינו סמל שאותו רשאי היצרן לסמן על מוצריו, לאחר שקיבל לכך היתר מועדת ההיתרים. ההיתר ניתן לאחר שמכון התקנים הישראלי וידא שהמוצר עמד בדרישות התקנים החלים עליו וייצורו נמצא בפיקוח המכון.³⁴

שר הכלכלה והתעשייה רשאי, לאחר התייעצות עם נציגי היצרנים והצרכנים, להכריז על תקן מסוים, כולו או חלקו, כ'תקן רשמי'. שמירה על בטיחות הציבור הינה אחת הסיבות לקביעת תו תקן, כתקן רשמי ולא וולנטרי. מוצר שהתקן החל עליו הוכרז רשמי, אין לייצרו, למכרו, לייבאו או להשתמש בו אלא אם מתאים לתקן הרשמי. הממונה על התקינה במשרד הכלכלה הוא האחראי על ביקורת והבטחת השמירה על תקן רשמי. **התקן לכסא בטיחות ומושב מגביה לרכב הוא תקן רשמי- כלומר מותר לייבא, לייצר ולשווק רק כסאות ומושבים העומדים בתקן על פי בדיקת מכון התקנים.**³⁵ עם זאת, ביולי 2019 הוגשה בקשה מאגף הרכב של משרד התחבורה למשרד הכלכלה³⁶, להסיר את רשמיות התקן. הסרת הרשמיות מאפשרת לכל מעבדות הרכב המוסמכות לבדוק עמידה בתקן ולא רק למכון התקנים. פעולה זו מאפשרת הוזלת העלויות ליבואנים וקיצור זמני טיפול. לפי משרד התחבורה, אין בבדיקה של מעבדות נוספות כל גריעה מחובת מילוי כלל דרישות וסעיפי התקן.³⁷

3.1.2 תחולת תו התקן הרשמי 1107

כאמור, תו התקן הרשמי 1107 מתייחס להתקני ריסון-כסאות בטיחות ומושבי הגבהה, מבוסס על התקינה האירופית והתקינה הפדרלית-אמריקאית. התקן מתייחס לכלל הסוגיות בנוגע לבטיחות השימוש בהתקני ריסון בנסיעה לילדים. התקן מפרט את סוג החומרים, אופן ההתקנה שלהם, זוויות ונקודות החגירה של חגורות הבטיחות, אופן עריכת מבחני בטיחות להתקנים, משקל, גובה וצורה של הבובות המדמות ילדים שונים במבחני הבטיחות, התאמה בין משקל הילד לבין הכסא או המושב המתאימים עבורו, חובת פרסום הנחיות עגינת ההתקנים ברכב וכלל הסוגיות הנוגעות לבטיחות המוצרים. נוסח התקן האירופאי האחרון (129R) מתייחס לחובת החלת הגנת צד על

³⁴ רשימת התקנים עליהם חלה חובת סימון בתו תקן, אתר משרד הכלכלה והתעשייה, כניסה ב-9 ביולי 2020.

³⁵ המלצות לרכישה ושימוש בכסאות בטיחות לילדים, מכון התקנים הישראלי. כניסה ב-9 ביולי 2020.

³⁶ מכתב ממהנדסת עינת סגל, מנהלת אגף בכיר רכב, משרד התחבורה ליעקב וכטל הממונה על התקינה במשרד האוצר, בנושא: בקשה להסרת רשמיות של 4 תקנים ישראליים. 4 ביולי 2019.

³⁷ מהנדס קוגן דורון, מנהל אגף א' תקינה והנדסה, אגף הרכב ושירותי תחזוקה משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 15 ביולי 2010.

תו התקן מתייחס
למבחני בטיחות
לכסאות ומושבי
בטיחות לרכב
הגדרת הגובה
והמשקל בהם הכסא
או המושב מגינים על
הילד באופן מיטבי.

המושבים החדשים, שימוש בבובות בדיקה חדשות המדמות טוב יותר את התנהגות הילדים, התקנה נגד כיוון הנסיעה עד גיל 15 חודשים ועיגון משופר לרכב.³⁸ נושאים אלו מפורטים בתקנים האירופי והאמריקאי ואינם מופיעים ישירות בנוסח תו התקן הישראלי, אלא בהפניה לחובת העמידה בתקנים אלו. עם זאת, תו התקן הישראלי מציין במפורש מספר נקודות:

מלבד החובה להושיב תינוקות כנגד כיוון הנסיעה, התקן אינו מגדיר עד איזה גיל רצוי לשבת בכסא בטיחות או במושב הגבהה, אך מחייב הצגת המשקלים המיועדים לשימוש במוצרים אלו.

א. התקן מחייב את היצרן להגדיר ולציין על המושב לאיזה משקלים הוא מתאים לשימוש. מלבד החובה להושיב תינוק עד גיל שנה בניגוד לכיוון הנסיעה, בדומה לתקן האירופי והאמריקאי, התקן אינו מתייחס להגדרות התקנות המחייבות שימוש בהתקן כלשהו עד גיל מסוים. אין זה הכרחי שתהיה חפיפה מלאה בין השניים. כך למשל, התקנות מגדירות כי הישיבה במושב מגביה תהיה עד גיל שמונה. עם זאת, היצרן יכול לייצר מושב מגביה שמתאים לישיבה עד גיל 13, או מושב מגביה המתאים לישיבה רק מגיל תשע עד 13. כך גם התקנות מחייבות ישיבה בכסא בטיחות נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנה, אך ישנם כסאות המאפשרים זאת עד גיל שנתיים ואף שלוש, או כסאות המותאמים רק עד גיל תשעה חודשים.

ב. בכסא המיועד להתקנה נגד כיוון הנסיעה תסומן אזהרה שאין להשתמש במושב הבטיחות במושב רכב שיש בהם כרית אוויר פעילה, ויצורפו הוראות התקנה ושימוש.

ג. מושב הבטיחות והמושב המגביה יישאו סימון בעברית הכולל את שם החברה המייצרת, דגם, לאיזה תקן מתאים, תאריך אשור משרד התחבורה, שם, מען וטלפון היבואן ולאיזה משקל הכסא מתאים (אין חובה לציין גובה).³⁹

ד. חובה⁴⁰ להדביק מדבקת אזהרה שלא לחשוף לשמש חלקי מתכת ופולסטיק כדי לא לגרום לכוויה.

4. נתונים על אכיפה והפגעות הקשורים למושבי בטיחות והגבהה

כאמור, לא נמצאו נתונים אודות הפגעות בתאונות דרכים כתוצאה מאי שימוש או שימוש לא נכון בכסאות ומושבי בטיחות. נציג להלן נתוני אכיפה של משטרת ישראל ונתוני סקר הרלב"ד ומחקרים נוספים הנוגעים לנושא ויכולים ללמד על התופעה בכללותה.

³⁸ התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים, סקירת היצע מושבי הבטיחות בישראל 2018, מוגש לרלב"ד, נובמבר 2018.

³⁹ איגוד היבואנים פנה בעבר למשרד התחבורה בבקשה לשנות את התקן בנושא דרישות הסימון בעברית על גבי הכיסא. הדרישה לא נענתה בשלב זה: מהנדס קוגן דורון, מנהל אגף א' תקינה והנדסה, אגף הרכב ושירותי תחזוקה משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 15 ביולי 2010.

⁴⁰ ת"י 1107, התקני ריסון לילדים ברכב מנועי, גליון תיקון, דצמבר 2010.

4.1 נתוני משטרת ישראל

בשנת 2019 ניתנו על-ידי משטרת ישראל 1,315,114 דוחות תעבורה. 11% מתוכם ניתנו עבור שימוש לא תקין בכלל אמצעי הבטיחות בנסיעה ברכב ואי שימוש בקסדה.⁴¹ משטרת ישראל אוכפת ארבעה סעיפים מרכזיים בהסעה בטוחה לפי תקנת התעבורה 83א התעבורה: הסעה של ילד עד גיל שנה כשגבו לכיוון הנסיעה, ניתוק כרית אויר, הושבת ילד עד גיל שלוש בכסא בטיחות והושבת ילד מגיל שלוש עד שמונה במושב בטיחות או מושב מגביה. הקנס עבור כל אי עמידה בתקנות הנ"ל הוא בין 250 ש"ח ל-1,000 ש"ח ורישום שמונה נקודות ברישום עברות תנועה. לבקשת מרכז המחקר והמידע של הכנסת נמסרו ממשטרת ישראל נתוני האכיפה על שימוש לא תקין או אי שימוש בכיסא ובמושב בטיחות ברכב (לוח 1 להלן).⁴²

לוח 1: דוחות שניתנו על שימוש לא תקין או אי שימוש בכסאות ומושבי בטיחות

בשנים 2018-2020

סעיף האכיפה	2020 ⁴³	2019	2018	2017	2016
ילד עד גיל שנה כשגבו אינו לחזית (250 ש"ח קנס)	32	119	84	121	99
כרית אויר לא נותקה (250 ש"ח קנס)	49	90	76	35	31
ילד עד גיל שלוש שלא בכסא בטיחות (1,000 ש"ח קנס)	2,735	6,690	4,939	4,910	3,869
ילד בגילים שלוש עד שמונה שאינו במושב בטיחות (750 ש"ח קנס)	5,700	14,778	10,539	9,642	7,877
סך הכל	8,516	21,677	15,638	14,708	11,876

מהנתונים עולה כי חלה עליה במספר הדוחות שניתנו בסעיפי אכיפה אלו. משנת 2016 ועד שנת 2019 חלה עלייה של 82.5% במספר הדוחות. עוד עולה כי כ-70% מהדוחות ניתנו בגין ילדים בגילים שלוש עד שמונה שאינם יושבים במושב בטיחות בעת נסיעה ברכב, כ-30% ניתנו עבור

⁴¹ [השנתון הסטטיסטי של משטרת ישראל](#) לשנת 2019. הדוחות ניתנו בנושאים מגוונים כגון אי מתן זכות קדימה, מעבר באור אדום, תקינות רכב וכדומה.

⁴² עו"ד עמי גרנובסקי, רפ"ק, ר' תחום פיקוח ובקרה, משטרת ישראל, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020.
⁴³ הנתונים נכונים עד ל-13 ביוני 2020.

כ-70% מדוחות המשטרה שניתנו באכיפת פרטי התקנות ניתנו בגין ילדים בגילים שלוש עד שמונה שאינם ישובים במושב בטיחות בעת נסיעה ברכב.

ילדים מגיל שנה ועד שלוש שאינם יושבים בכסא בטיחות ורק כאחוז מהדוחות ניתנו עבור ילדים עד גיל שנה שאינם יושבים בניגוד לכיוון הנסיעה וכריות אויר שלא נותקו.

בבחינת שעור הדוחות בגין סעיפים אלו מכלל דוחות התעבורה בשנת 2019 כפי שצוין לעיל, נמצא שעור אכיפה של 1.65%. מדובר בשעור אכיפה זעום ביחס לכלל תקנות התעבורה וזאת למרות שנמצא כי התקני הבטיחות מצילים חיים בזמן תאונה.

מהמשרד לביטחון פנים נמסר כי **הנחה את המשטרה לבחון קידום עריכת מעקב ואיסוף נתונים באופן שוטף ומוסדר בנושא היפגעות ילדים בתאונות דרכים.**⁴⁴

4.2 נתונים מסקר הרלב"ד ומחקרים נוספים

בסקר תצפיות ארצי שנערך בשנת 2016 על ידי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בנושא חגורות בטיחות,⁴⁵ נבדק השימוש בהתקני ריסון עבור ילדים. בסקר נמצא כי יש הבדל במידת השימוש בהתקני ריסון לפי גיל הילד. 95% מהילדים עד גיל שלוש היו חגורים במושב בטיחות, בעוד רק 66.6% אחוז מהילדים בגילים ארבע עד שמונה היו חגורים במושב מגביה. 78.9% מהילדים בגילים 9-16 תשע עד 16 היו חגורים במושב מגביה או בחגורת המושב. לא פורסם כמה מילדים אלה ישבו במושב מגביה.

בבחינת שעור החגירה בין אם בכסא בטיחות, מושב מגביה או חגורת הרכב, לפי סוג יישוב (יהודי, חרדי וערבי), נמצא כי ביישובים היהודיים והמעורבים ילדים חגורים במושב הקדמי בשעור של 92.1% בהשוואה ל-66.4% בקרב ילדים המתגוררים ביישובים חרדיים ול-56.1% ביישובים ערבים.⁴⁶

בבחינת שעורים אלו לפי גיל, נמצא כי בגילים ארבע עד שמונה ביישובים יהודים, 76.3% מהילדים חגורים במושב הקדמי, בהשוואה ל-55.2% מהילדים ביישובים חרדיים ו-40.3% מהילדים ביישובים ערבים. פערים דומים נמצאו גם בישיבה במושב האחורי. בבחינת חגירת ילדים בגילים לידה עד שלוש במושב האחורי נמצא כי רק 53.8% מהילדים ביישובים ערבים חגורים במושב בטיחות בהשוואה ל-100% ביישובים חרדיים ויהודים.

בבחינת שעור החגירה של ילדים בדרכים בין עירוניות נמצא כי אחוז החגירה בדרכים הבין-עירוניות גבוה יותר מאחוז החגירה בדרכים עירוניות, הן במושב הקדמי (88% חגירה בדרכים

⁴⁴ גל יונה, רכזת לשכה בכירה, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020. השלמת מידע ניתנה ב-6 באוגוסט 2020.

⁴⁵ לחמי, א. אגף מחקר חטיבת המידע והמחקר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, סקר תצפיות ארצי שימוש בחגורות בטיחות 2016, אוגוסט 2018. דוח נוסף של סקר תצפיות חגירה שהתרחש בשנת 2019, עתיד לצאת בסוף שנת 2020.

⁴⁶ במושב האחורי אחוז החגירה של ילדים ביישובים יהודיים ומעורבים גדול מזה של הילדים ביישובים ערביים (81.8% בהשוואה ל-57.9% בהתאמה) וביישובים חרדיים (51.7%).

בין-עירוניות לעומת 82.8% בדרכים עירוניות), הן במושב האחורי (79.4% לעומת 70.2% בהתאמה).

במחקר שנערך על ידי ארגון בטרם לבטיחות ילדים בשנת 2012 ובמימון חברת ברייטקס (חברה המוכרת כסאות ומושב בטיחות) נמצא כי **ב-72% מהתקנות מושבי הבטיחות נמצאה לפחות בעיית התקנה קריטית אחת**. הנתונים התבססו על מאגר מידע של סדנאות התקנה להורים שמקיים ארגון בטרם.⁴⁷

במחקר השוואתי⁴⁸ של 32 מדינות שנערך בשנת 2018, נמצא כי במענה על השאלה האם הסעת ילדים שגובהם מתחת ל-1.45 מטר מבלי להשתמש בכסא או מושב בטיחות מתאים, 13.9% ענו בישראל כי עשו זאת לפחות פעם אחת בחודש האחרון, בהשוואה לממוצע של 15% במדינות האחרות.

במענה על השאלה עד כמה מקובל על אחרים במקום מגוריך להסיע ילדים ברכב בלי לחגור אותם במושב בטיחות או במושב מגביה, 5.4% ענו בישראל כי זה מקובל, בהשוואה לממוצע של 4.2% במדינות האחרות. במענה על השאלה עד כמה מקובל עליך שנהג רכב יסיע ילדים בלי לחגור אותם בכסא או מושב בטיחות, 1.4% ענו בישראל שזה מקובל בהשוואה לממוצע של 1.8% במדינות האחרות.

מארגון בטרם נמסר כי **בימים אלו נערך הארגון לביצוע מחקר עומק העוסק בקשר בין היפגעות בתאונות דרכים לשימוש שגוי או אי שימוש במושב בטיחות, באמצעות חקירת נתוני תאונות דרכים על פי דו"חות משטרת ישראל**. בשלב זה הארגון ממתין לאשור המחקר במשטרת ישראל הנתקל במשוכות משפטיות.⁴⁹

5. תוכניות לקידום שימוש בטוח בכסאות בטיחות

5.1 התכנית הלאומית לבטיחות ילדים

במסגרת יישום התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים בוצעו הפרויקטים הבאים בנושא בטיחות ילדים ברכב:

השאלת מושבי בטיחות לילדים בחברה הערבית-בדואית בדרום⁵⁰ - מיזם משותף של הרלב"ד עם עמותת יד שרה. המיזם החל בקמפיין ארצי ייעודי בשפה הערבית בתחילת 2018 ומטרתו

⁴⁷ יעל מיטלמן, מנהלת תחום ממשל ואיילת גבעתי, ראש תחום פיתוח, ארגון בטרם לבטיחות ילדים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020.

⁴⁸ [ESRA-E Survey of Road Users Attitudes](#), 2018, פרויקט בינלאומי למדידת עמדות של משתמשי דרך.

⁴⁹ יעל מיטלמן, מנהלת תחום ממשל ואיילת גבעתי, ראש תחום פיתוח, ארגון בטרם לבטיחות ילדים, מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020.

⁵⁰ התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים סיכום פעילות לשנת 2019, התכנית הלאומית לבטיחות ילדים, 2019.

במסגרת מחקר השוואתי מ-2018, כ-14% מן המשיבים בישראל ענו כי הסיעו לפחות פעם אחת בחודש האחרון, ילדים שגובהם מתחת ל-1.45 מטר מבלי להשתמש בכיסא או מושב מגביה מתאים.

מבטרם נמסר כי בכונת הארגון לחקור את הקשר בין היפגעות בתאונות דרכים לשימוש שגוי או אי שימוש במושב בטיחות, באמצעות דו"חות משטרת ישראל על תאונות דרכים. הארגון ממתין לאשור המחקר במשטרת ישראל.

לחזק את מסוגלות ההורים הערבים-בדואים בדרום לחגור את ילדיהם ולעגן את הכסאות והמושבים בצורה נכונה. הפרויקט מתמקד בהעלאת המודעות ושיפור הנגישות לאמצעי חגירה באמצעות חלוקת מושבי בטיחות ליצירת הרגל של שימוש במושבי בטיחות וחיזוק תפיסת הבטיחות בקרב ההורים הבדואים בדרום. המיזם מלווה בקמפיין המופץ ברשויות המקומיות הרלוונטיות לרבות שלטי חוצות והפקת סרטונים. מסירת הכסאות החלה במהלך שנת 2020.

הקמת רשם נתונים לאומי⁵¹ - בשנת 2019 החל משרד הבריאות להוביל את הקמת רשם הנתונים הלאומי בנושא היפגעות ילדים - מאגר מידע אחוד שיאפשר תיעוד, מעקב, זיהוי מגמות וגיוש אסטרטגיית מניעה בתחום היפגעות בלתי מכוונת של ילדים בגילאי לידה עד 18. נכון לכעת, למעט נתוני המשטרה שהוצגו לעיל, אין נתונים אודות אכיפה או היפגעות של ילדים בתאונות דרכים כתוצאה משימוש לא נכון או אי עמידה בתקנות התעבורה. משרד הבריאות נמסר כי עם הקמת הרשם בפועל, תיבחן האפשרות לכלול היבטים של הפגעות כתוצאה מאי שימוש או שימוש לא נכון בכסאות ומושבי בטיחות.⁵²

5.2 תוכנית נוספות לעדוד שימוש בכסאות ומושבי בטיחות

פיתוח הדרכה והפצת חומרי הדרכה בנושא בטיחות ילדים - משרד הבריאות עוסק בפיתוח הדרכה והפצת חומרי הדרכה בנושא בטיחות ילדים הן במסגרת התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים, הן במסגרת שירותי משרד הבריאות השונים כגון טיפות החלב. תכנים אלו כוללים התייחסות נרחבת לנושא הסעה בטוחה של ילדים, לרבות שימוש נכון במושבי בטיחות. התכנים מופצים לצוותים ולהורים בתחנות טיפות חלב ובבתי החולים בדגש על מחלקת יולדות.⁵³

בשנת 2010 נכתב נוהל להדרכת הורים בנושא בטיחות ילודים ושחרור ילודים במושבי בטיחות בבתי חולים בשיתוף הרלב"ד ובטרם.⁵⁴ נוהל זה אינו רשמי אך אומץ על ידי בתי החולים הנותנים הדרכת בטיחות לכל היולדות ומבקשים הבאת מושב בטיחות למעמד שחרור התינוק והאם.⁵⁵ מעת לעת מתקיימות הדרכות להורים בבתי החולים כגון הדרכת יולדות שקיימה עמותת אור ירוק בבית החולים בלינסון בשנת 2016.⁵⁶

⁵¹ התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים סיכום פעילות לשנת 2019, התכנית הלאומית לבטיחות ילדים, 2019.

⁵² מירי כהן, מנהלת תחום בכיר, קשרי ממשל ותוכניות לאומיות, משרד הבריאות, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 13 ביולי 2020.

⁵³ מירי כהן, מנהלת תחום בכיר, קשרי ממשל ותוכניות לאומיות, משרד הבריאות, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 13 ביולי 2020.

⁵⁴ נוהל להדרכת הורים בנושא בטיחות ילודים ושחרור ילודים במושבי בטיחות בבתי חולים, טיוטא, משרד הבריאות, הרלב"ד ובטרם, 6 ביוני 2010.

⁵⁵ לדוגמא: נוהל שחרור במרכז הרפואי וולפסון, מחלקת יולדות ותינוקות ג' מידע לילודת ומשפחתה המרכז הרפואי שערי צדק, נוהל שחרור בבית החולים ליס לילודות ונשים. אחזור ב-9 באוגוסט 2020.

⁵⁶ עוז דרוך, סמנכ"ל אסטרטגיה ותקשורת, עמותת אור ירוק, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 8 בספטמבר 2020.

העלאת המודעות לחגירה נכונה ובטוחה – ארגונים שונים דוגמת בטרם ואור ירוק פועלים להעלאת המודעות בקרב ההורים לחגירה נכונה ובטוחה של הילדים. לדוגמה, עמותת אור ירוק הפיקה סרטוני הסברה וקמפיין פרסומי בערוץ הופ בשיתוף ידוענית להעלאת המודעות בקרב הילדים לחשיבות חגירה נכונה בכל נסיעה. בנוסף, מתנדבי העמותה פועלים בכי-2,000 גני ילדים במסגרת תכנית זה"ב בגן בשיתוף החברה למתנסי"ם ותנועת של"ם להעלאת המודעות בדרך של משחק, יצירה וחוויה.⁵⁷

סדנאות ייעוץ להתקנת כסאות ומושבי בטיחות⁵⁸ - לפי ארגון בטרם, אין אחידות בהוראות השימוש בין יצרנים שונים של כסאות ומושבי בטיחות. לכל מושב סט שונה של הנחיות והגבלות הפעלה שונות לעיגון ולשימוש, כך גם יצרני הרכב אינם אחידים בהנחיות לגבי מיקום מותר, הגבלות וסוגי החגורה. חוסר אחידות זה מקשה על הורים רבים להתקין ולעגן את כסאות ומושבי הבטיחות ברכב בצורה נכונה. התקנה לקויה פוגעת בבטיחות המושב ומגדילה את הסיכון לפגיעה בזמן תאונה. ארגון בטרם מקיים אחת לשנה סדנאות ייעוץ להורים ולמדריכי בטיחות, להתקנה ועיגון נכון של מושבי בטיחות על ידי טכנאי מושבי בטיחות מורשים. סדנאות אלו מתקיימות כקורס מובנה הכולל הסמכה מטעם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים של ארה"ב (NHSTA). מטרת הייעוץ לסייע לציבור לעגן בצורה נכונה את התקני הבטיחות על מנת להבטיח את הגנתם המלאה במקרה תאונה.

6. המלצות בטרם, רלב"ד וארגונים נוספים להושבה בכסאות ומושבי בטיחות

הרלב"ד⁵⁹, בטרם⁶⁰, ארגון הבריאות העולמי⁶¹ והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים של ארה"ב (NHTSA)⁶² ממליצים לשמור על הנחיות מחמירות מהמחויב על פי התקנות בישראל.

⁵⁷ עוז דרור, סמנכ"ל אסטרטגיה ותקשורת, עמותת אור ירוק, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 8 בספטמבר 2020.
⁵⁸ יעל מיטלמן, מנהלת תחום ממשל ואיילת גבעתי, ראש תחום פיתוח, ארגון בטרם לבטיחות ילדים, מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020.

⁵⁹ כללי בטיחות בדרכים-מושבי בטיחות (התקני ריסון). הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. כניסה ב-14 ביולי 2020.
⁶⁰ בטיחות ברכב, מושב מגביה-בוסטר, בטרם-ארגון לבטיחות ילדים, כניסה ב-14 ביולי 2020. בטרם מבסס המלצותיו על המלצות האקדמיה האמריקאית של רופאי הילדים (2011):

[Child Passenger Safety Committee](#) on Injury, Violence, and Poison Prevention, Pediatrics April 2011, 127 (4) 788-793; DOI: <https://doi.org/10.1542/peds.2011-0213>

⁶¹ [Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners](#), World Health Organization, 2009:

ארגון הבריאות העולמי ממשיך להפנות לתדריך הבטיחות גם בשנת 2018 בדוח תאונות דרכים 2018-

[Global status report on road safety 2018](#), World Health Organization.

מבוסס על תדריך שנכתב ב-2009, אבל הארגון ממשיך להפנות אליו גם בדוח על [בטיחות בדרכים](#) מ-2018.

⁶² National Highway Traffic Safety Administration, [Car Seats and Booster Seats](#). Entry: July 26th 2020. המלצות אלו מנחות את קביעת התקנה במדינות ארצות הברית, אך כל מדינה קובעת לעצמה את התקנות בנפרד. החוק הפדרלי מחייב שימוש בכסאות בטיחות עבור ילדים אך אינו מגדיר מגבלות גיל/משקל/גובה.

הרלב"ד, בטרם, ארגון הבריאות העולמי והרשות הלאומית לבריאות בדרכים של ארה"ב (NHTSA) ממליצים לשמור על הנחיות מחמירות מהמחויב על פי התקנות בישראל.

ארגון בטרם ממליץ על מעבר בין המושבים כתלות בגיל (כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים), משקל (מעבר ממושב בטיחות לבוסטר) וגובה (הפסקת שימוש בבוסטר). ריבוי השיקולים עלול ליצור קושי בהעברת המסר וביצוע אכיפה. בהתאם לכך, המלצות הבטיחות של ארגון בטרם ושאומצו על ידי הרלב"ד מספקות המלצות על פי גיל, המבוססות על זיהוי הגיל שבו כמחצית הילדים הגיעו להמלצות הבטיחות של המשקל/גובה.⁶³

להלן (לוח 1) נשווה בין דרישות התקנות לבין המלצות ארגונים אלו בנוגע לשימוש בכיסאות ומושבי בטיחות. **נציין כי בהמשך פרק זה מוצגת השוואה בינלאומית של הדרישות המחייבות במדינות שונות, בה ניתן לראות כי ישנן מדינות מפותחות נוספות שהדרישות בהן אינן תואמות את המלצות הארגונים המוצגות כאן, להרחבה ראו סעיף 6.2 להלן.**

לוח 2: תקנות והמלצות לשימוש בכסאות ומושבי בטיחות בנסיעה ברכב לפי ארגון וגיל.

■ ישיבה בכסא בטיחות נגד כיוון הנסיעה
 ■ ישיבה בכסא בטיחות עם כיוון הנסיעה
 ■ מושב מגביה
 ■ במושב האחורי עם חגורה רגילה

גיל	עד שנה	שנתיים	שלוש	ארבע	חמש	שש	שבע	שמונה	תשע	עשר	11	12	13
	התקנות בישראל	התקנות בישראל	התקנות בישראל	התקנות בישראל	התקנות בישראל	התקנות בישראל	התקנות בישראל	התקנות בישראל	התקנות בישראל	התקנות בישראל	התקנות בישראל	התקנות בישראל	התקנות בישראל
	בטרם ⁶⁴ והרלב"ד	בטרם ⁶⁵ והרלב"ד	בטרם ⁶⁶ והרלב"ד	בטרם ⁶⁷ והרלב"ד	בטרם ⁶⁸ והרלב"ד	בטרם ⁶⁹ והרלב"ד	בטרם ⁷⁰ והרלב"ד	בטרם ⁷¹ והרלב"ד	בטרם ⁷² והרלב"ד	בטרם ⁷³ והרלב"ד	בטרם ⁷⁴ והרלב"ד	בטרם ⁷⁵ והרלב"ד	בטרם ⁷⁶ והרלב"ד
	WHO ⁶⁸ ולפחות 13 קילו	WHO עד 18 קילו או גובה המושב	WHO מושב מגביה עם גב, 15-25 קילו	WHO מושב מגביה ללא גב עד 1.45 מ' (ועד 36 קילו)	WHO	WHO	WHO	WHO	WHO	WHO	WHO	WHO	WHO
	NHTSA	NHTSA	NHTSA	NHTSA	NHTSA	NHTSA	NHTSA	NHTSA	NHTSA	NHTSA	NHTSA	NHTSA	NHTSA

⁶³ יעל מיטלמן, מנהלת תחום ממשל ואיילת גבעתי, ראש תחום פיתוח, ארגון בטרם לבריאות ילדים, מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020.

⁶⁴ ארגון בטרם ממליץ כי כל עוד הכסא מאפשר עדיף לשבת עם הפנים נגד כיוון הנסיעה.

⁶⁵ בטרם ממליצים לשבת במושב בטיחות עד מגבלת המשקל של היצרן. כלומר, אם אפשרי, עד ל-18 קילו וגיל חמש.

⁶⁶ ארגון בטרם ממליץ לשבת עם מושב מגביה עם גב כאשר יש כרית אויר צידית ו/או אין משענת ראש במושב הרכב בו יושב הילד.

⁶⁷ לפי חמשת התנאים המפורטים לאחר הטבלה.

⁶⁸ ארגון הבריאות העולמי ממליץ להושיב את התינוק במושב האחורי ובכסא בטיחות נגד כיוון הנסיעה ככל הניתן.

מהמוצג בלוח עולות הנקודות הבאות:

א. בשונה מהתקנות בישראל, כל הארגונים ממליצים על ישיבה בניגוד לכיוון הנסיעה לתינוקות ופעוטות עד גיל שנתיים לפחות או עד משקל 13 קילו לפחות שהינו המשקל המקסימלי של בנים ובנות סביב גיל שנה וחצי או המשקל הממוצע, סביב גיל שנתיים וחצי (ראו נספח 1).⁶⁹

ב. בשונה מהתקנות בישראל, כל הארגונים ממליצים על שימוש בבוסטר עד גיל עשר לפחות או עד גובה של 1.45 מטר לפחות.

ג. בשונה מהתקנות בישראל, כל הארגונים שסקרנו ממליצים על ישיבה במושב האחורי עד גיל 12 לפחות.

ד. בשונה מהתקנות בישראל והמלצות הרשות האמריקאית לבטיחות בדרכים – הרלב"ד, בטרם וארגון הבריאות העולמי משלבים בין הגדרות המבוססות על משקל וגובה או טווחי גיל. בין הילדים הנמוכים ביותר בשכבת גיל מסוימת לילדים הגבוהים ביותר בשכבת הגיל יכול להיות פער של 20 סמ' ואף יותר, כך גם לגבי משקל. הגדרה המבוססת על טווח גילים או הגדרות משקל/גובה מאפשרת התאמה טובה יותר בין מימדי הילד לבין כסא/מושב בטיחות המתאים לו.

נדגיש כי המלצות כל הארגונים, לרבות התקנות בישראל מחייבות ניתוק של כרית אויר במושב הקדמי בעת נסיעה של ילדים במושב זה. וכי בנוסף, כל הארגונים מדגישים כי יש להשאר בכסא הבטיחות או במושב המגביה ככל שניתן וכל עוד הוראות היצרן מאפשרות זאת. למשל, אם יש ילד שמבחינת הגיל יכול כבר לעבור ממושב בטיחות למושב מגביה, אם הוראות היצרן מאפשרות לו, ההמלצה היא להשאר במושב הבטיחות ככל שניתן כיון שכיסא הבטיחות מספק הגנה טובה יותר ממושב מגביה.

עוד ארגון בטרם מפרט כי כסא הבטיחות צריך להיות מותקן בזווית של 45 מעלות ביחס לכביש. רצועות כסא הבטיחות בהן חוגרים את התינוק צריכות לצאת מהחריץ שמתחת לכתפיים של התינוק. אצל פעוט יש לוודא כי הפעוט יושב בצורה זקופה בתוך מושב הבטיחות. רצועות מושב הבטיחות בהן חוגרים את הפעוט צריכות לצאת מהחריץ שמעל לכתפי הפעוט. גב מושב הבטיחות צריך להיות גבוה מגובה אוזניו של הילד.

נוסף על המוצג לעיל, הרלב"ד וארגון בטרם מפרטים חמישה תנאים נוספים שחובה לקיימם על מנת שחגורת הרכב תגן על הילד במקרה של תאונה. אם תנאי אחד (או יותר) אינו מסוגל להתקיים, חובה לפי תנאים אלו להשאיר את הילד/ה במושב מגביה (רצוי במושב עם גב):

בין הילדים הנמוכים ביותר בשכבת גיל מסוימת לילדים הגבוהים ביותר בשכבת הגיל יכול להיות פער של 20 סמ' ואף יותר, כך גם לגבי משקל.

הגדרת גיל המבוסס על מחצית הילדים המגיעים לגובה או למשקל רצוי תוכל לסייע בהתאמה טובה יותר בין מימדי הילד לבין הכסא או המושב המתאים לו.

⁶⁹ עקומות גדילה, משרד הבריאות, כניסה ב-14 ליולי 2020. עקומות הגדילה מבוססות על עקומות שארגון הבריאות העולמי (WHO) פרסם בשנת 2007 לבנות ו-2006 לבנים.

בנוסף לקיים
בתקנות, הרלב"ד
ובטרם מפרטים
תנאים המבטיחים
הגנה על הילד
במקרה תאונה כגון
מנח חגורת הכתף על
מרכז הגוף ובית
החזה ועל אגן
הירכיים מתחת לבטן
הרכה.

1. הילד חייב לשבת כשגבו צמוד למשענת מושב הרכב.
2. הברכיים חייבות להיות מקופלות לרצפה, בקצה מושב הרכב.
3. חגורת הבטיחות מונחת על אגן הירכיים, מתחת לבטן הרכה.
4. חגורת הכתף מונחת במרכז הכתף ובית החזה.
5. הילד יושב זקוף ואינו מחליק ממושב במהלך כל הנסיעה.

ארגון בטרם ביצע **בחינה של מושבי ההגבהה הקיימים בשוק הישראלי הנותנים מענה לדרישות אלו**, במסגרת התכנית הלאומית לבטיחות ילדים.⁷⁰ בסקר נמצא כי **41% ממושבי הבטיחות עם כיוון הנסיעה מאפשרים מגבלת משקל גבוהה-עד 22.6 קילו לפחות** (ראו נספח 1). בנוסף, נמצאו כסאות עם אפשרות הסעת ילדים עד משקל 54 ק"ג.

עוד נמצא כי כמעט כל מושבי ההגבהה מאפשרים הסעת ילדים במשקל 36 קילו לפחות (מתאים לאחוזון 80 סביב גיל 9.5) וחלקם אף למשקל של 54 קילו. 33% מהבוסטרים אפשרו הסעת ילדים ממשקל 45 קילו ומעלה (מתאים לאחוזון 97 סביב גיל 10.2). בנוסף נמצאו מגוון כסאות ומושבי בטיחות צרים המתאימים להסעת שלושה ילדים במושב האחורי. כנ"ל לילדים גבוהים או כבדים במיוחד וכך גם לגבי ילדים נמוכים אך כבדים. עוד נמצאו כסאות המתאימים לילדים עם מוגבלות ופתרונות מותאמים לפגים, לרבות הסעה בשכיבה.

6.1 פעולות להטמעת המלצות לנסיעה נגד הכיוון עד גיל שנתיים ומעלה

כפי שהראנו לעיל ובמדינות נוספות בעולם ההמלצות הן להסיע פעוטות וילדים נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים ואף עד גיל ארבע. נסיעה נגד הכיוון מומלצת עבור פעוטות עד גיל שנתיים כיון שמערכת חוליות הצוואר לא סיימה את תהליך ההתפתחות. בזמן התאונה יש תנועה מהירה של הראש והצוואר והמתיחה עלולה לפגוע בחוט השדרה מה שעלול לגרום לשיתוק ואף למוות. בנסיעה נגד הכיוון תנועת הראש נמנעת ועוצמת המכה מתפזרת לכל המושב ומאפשרת הגנה לצוואר ולעמוד השדרה.⁷¹

מחקרים משוודיה מראים שהושבה כזאת מפחיתה בעשרות אחוזים את הסיכוי לפגיעה ולמוות מתאונה ולכן המלצה זו חשובה ומצילת חיים.⁷² מחקר מרכזי שארגון רופאי הילדים האמריקאי

⁷⁰ התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים, סקירת היצע מושבי הבטיחות בישראל 2018, מוגש לרלב"ד, נובמבר 2018.
⁷¹ נסיעה בטוחה נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים, המועצה הלאומית לבטיחות בית ופנאי, ינואר 2016.

⁷² Jakobsson L, Isaksson-Hellman I, Lundell B. Safety for the growing child: experiences from Swedish accident data. In: Proceedings of the 19th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles; June 6-9, 2005; Washington, DC. [abstract 05-0330].

מרבית המחקרים מבוססים על המצב בשוודיה בה התקנות מחייבות הושבה נגד הכיוון עד גיל ארבע. מחקרים שבחנו נתונים בארה"ב, מצאו כי אכן יש שיפור אך הוא אינו תקף סטטיסטית בשל המדגם הנמוך שנבחן: McMurry TL, Arbogast KB, Sherwood CP, et al.

בסס עליו את המלצתו בשנת 2011 לשיבה נגד כיון הנסיעה עד גיל שנתיים וככל שניתן, טען להקטנת הסיכוי לפגיעה פי חמש מהנוסעים עם כיוון הנסיעה. מאמר זה נפסל מאוחר יותר בשל בעיות מתודולוגיות משמעותיות.⁷³ מחקר שבוצע מאוחר יותר במטרה לבדוק את הנושא בשנית מצא כי אמנם הושבה בניגוד לכיוון הנסיעה מצמצמת את הפגיעות אך המדגם קטן מבחינה סטטיסטית על מנת לתקף את הממצאים.⁷⁴ עם זאת, **ארגון רופאי הילדים האמריקאי בחר בשנת 2018 לשוב ולהמליץ על ישיבה נגד כיוון הנסיעה בהתאם להמלצות בינלאומיות אחרות ולממצאים בשטח.**⁷⁵

בהתבסס על המלצות ארגון רופאי הילדים האמריקאי, ארגון בטרם מקדם נושא זה כבר משנת 2011 עת פרסם המלצות לשיבה נגד כיוון הנסיעה לפחות עד גיל שנתיים.⁷⁶ אמנם לא בוצע שינוי חקיקתי, אך מהלך כזה מקודם על ידי בטרם ברמת ההמלצות והפרקטיקה בשטח באמצעות הטמעת המלצות בפרסומי הרלב"ד, עדכון עלוני מושבי בטיחות, מפגש עם יבואני מושבי בטיחות, הכנסת לומדות בנושא בטיפות חלב, הכנת חומרים תומכים ועוד.⁷⁷

דרך נוספת לקידום ישיבה נגד כיוון הנסיעה היא בדיקה האם הכסאות הקיימים בשוק בישראל מאפשרים זאת. כאמור, כחלק מפעילות התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים, ארגון בטרם בצע סקר⁷⁸ של 52 מושבי בטיחות הנמכרים בישראל. הסקר בחן האם הכסאות מתאימים למשקל מקסימלי בגיל שנתיים (עד 15 קילו לפי אחוזון 97 בבנים). כלומר, התינוקות הכי גדולים בגיל שנתיים יהיו במשקל 15 ק"ג; והאם מתאימים למשקל הממוצע (אחוזון 50) בגיל שנתיים: בבנים 12.2 ק"ג ובבנות 11.4 ק"ג (ראו נספח 1).

בסקר נמצא ש- 51% מהמושבים מאפשרים נסיעה נגד הכיוון לכל הילדים עד גיל שנתיים וכי **כל המושבים למעט אחד, מאפשרים הסעה נגד הכיוון לילדים במשקל ממוצע עד גיל שנתיים.** המשקל המרבי שניתן להסיע בו כנגד הכיוון היה בכסאות המיועדים לילדים עד משקל

Rear-facing versus forward-facing child restraints: an updated assessment. Inj Prev. 2018;24(1):55–59pmid:29175832; Jakobsson L, Isaksson-Hellman I, Lundell B. Safety for the growing child: experiences from Swedish accident data. In: Proceedings of the 19th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles; June 6–9, 2005; Washington, DC. [abstract 05-0330].

⁷³ Henary B, Sherwood CP, Crandall JR, et al. Retraction: car safety seats for children: rear facing for best protection. Inj Prev. 2018;24(1):e2pmid:29374082.

⁷⁴ McMurry TL, Arbogast KB, Sherwood CP, et al. Rear-facing versus forward-facing child restraints: an updated assessment. Inj Prev. 2018;24(1):55–59, pmid:29175832.

⁷⁵ Dennis R. Durbin, Benjamin D. Hoffman and COUNCIL ON INJURY, VIOLENCE, AND POISON PREVENTION, [Child Passenger safety](#), Pediatrics, November 2018, 142 (5) e20182461.

⁷⁶ נסיעה בטוחה נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים, המועצה הלאומית לבטיחות בית ופנאי, ינואר 2016.

⁷⁷ נסיעה בטוחה נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים, המועצה הלאומית לבטיחות בית ופנאי, ינואר 2016.

⁷⁸ התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים, סקירת היצע מושבי הבטיחות בישראל 2018, מוגש לרלב"ד, נובמבר 2018.

מסקר כסאות ומושבי
בטיחות עולה כי
קיימים בשוק מגוון
כסאות היכולים
להתאים לתקנות
מחמירות במידה
ויאשרו.

29.4 ק"ג. משקל זה הינו המשקל המקסימלי של בנים בגיל שש ועשרה חודשים (והממוצע בגיל תשע וחמישה חודשים) ובנות בגיל שש ושמונה חודשים (והממוצע בגיל תשע וארבעה חודשים).

6.2 השוואת תקנות כסאות בטיחות בין מדינות ה-OECD

במחקר השוואתי שנערך על ידי ארגון הבריאות העולמי⁷⁹, נסקרו תקנות בנוגע לשימוש בכיסאות ומושבי בטיחות בילדים בזמן נסיעה ב-271 מדינות שונות בעולם. להלן (לוח 2) מוצגות התקנות הנהוגות בנושא זה (במקור: child restraint law) ב-37 מדינות ה-OECD, לפי המוצג במחקר.

לוח 3: ממצאי מחקר השוואתי בדבר תקנות תעבורה בנוגע לישיבה בכיסא בטיחות ומושב הגבהה במדינות שונות לפי גיל, גובה ומשקל מקסימליים במושב אחורי וקדמי.

מדינה	חובת ישיבה בכיסא בטיחות ומושב מגביה		
	גיל מקסימלי	גובה מקסימלי	משקל מקסימלי
אוסטרליה	7		
אוסטריה	14	150	מותר בהתקן
בלגיה	18	135	מותר בהתקן
קנדה			מותר בהתקן
צ'ילה	8	135	33
קולומביה			עד גיל שנתיים יכול לסוע בחיק מבוגר, אם אין מבוגר יסע בהתקן.
צ'כיה		150	36
דנמרק		135	מותר בהתקן
אסטוניה			ילד שלא בגובה החגורה ישב בהתקן מתאים.
פינלנד		135	מותר בהתקן
צרפת	10		מתחת גיל 10 רק בהתקן נגד כיוון הנסיעה או אם אין מושב אחר פנוי
גרמניה	12	150	מותר בהתקן
יוון		150-135	בטווח הנ"ל מותר בחגורת מושב רק מאחור

⁷⁹ WHO, [Global status report on road safety 2018](#), p.370, World Health Organization, November 2018.

מדינה	חובת ישיבה בכיסא בטיחות ובמושב מגביה		
	גיל מקסימלי	גובה מקסימלי	משקל מקסימלי
הונגריה		150-135	בטווח הנ"ל מותר ללא התקן רק מאחור
איסלנד		135	מותר בהתקן
אירלנד		150	36 מותר בהתקן
ישראל	8		מותר בהתקן
איטליה		150	מותר בהתקן
יפן	6		מותר בהתקן
לטויה		150	מותר בהתקן
ליטא		135	מותר בהתקן
לוקסמבורג	17	150	מותר בהתקן
מקסיקו			אין הגבלות
הולנד	18	135	מותר בהתקן
ניו זילנד	7		מותר בהתקן
נורבגיה		150-135	בטווח הנ"ל מותר ללא התקן רק מאחור
פולין		150-135	בטווח הנ"ל מותר ללא התקן רק מאחור
פורטוגל	12	135	12
סלובקיה		150	מותר בהתקן
סלובניה		150	מותר בהתקן
ספרד		135	מותר רק אם אין מקום מאחור
שוודיה		135	מותר בהתקן
שוויץ	12	150	מותר בהתקן
טורקיה		150-135	36 בטווח הנ"ל מותר ללא התקן רק מאחור
בריטניה	12	135	מותר בהתקן
ארה"ב			מותר בהתקן חקיקה ברמה הפדרלית, כל מדינה מגדירה טווחי גיל, גובה ומשקל

מבין המדינות
 המשתמשות בגיל
 כתנאי להגדרת חובת
 ישיבה בכסא או
 במושב בטיחות,
 ישראל נמצאת בין
 חמש המדינות
 המחייבות ישיבה
 בכסא או מושב
 בטיחות עד גיל
 שמונה או פחות.
 שמונה המדינות
 האחרות מגדירות גיל
 מקסמלי מעשר ועד
 18. חלקן משלבות
 עמידה בתנאי משקל
 ו/או גובה. או גובה.

מהנתונים המוצגים עולה כי כמעט בכל המדינות מותר לשבת במושב הקדמי רק בכסא או מושב בטיחות עד לגיל מקסימלי. בארבע מדינות אסורה הישיבה גם במושב בטיחות (עד לגילם- 12/10/7), במדינה אחת מותרת הישיבה מתחת לגיל 10 עם כסא בטיחות רק כאשר אין מקום במושב האחורי ובשתי מדינות אין הגבלות כלל. עוד עולה כי יש מספר מודלים נפוצים בתקנות בנוגע לגיל, גובה ומשקל הנדרשים בהושבת ילדים בכסאות בטיחות:

א. ישיבה בכיסא או מושב בטיחות עד גובה מקסימלי בלבד (135 סמ' או 150 סמ'). 15 מדינות נוהגות כך.

ב. ישיבה בכיסא או מושב בטיחות עד גיל 12 ומעלה או גובה 135/150 סמ' ומעלה. שמונה מדינות נוהגות כך.

ג. ישיבה בכיסא או מושב בטיחות מוגדרת עד גיל מסוים (10/8/7/6) וללא הגדרות גובה או משקל. חמש מדינות נוהגות כך, לרבות בישראל. בישראל הגיל המקסימלי הינו 8, אשר נמוך יותר מכמה מדינות כגון בריטניה, גרמניה ושווייץ (12) ומצרפת (10) אך גבוה יותר מאוסטרליה (7), ניו זילנד (7) ויפן (6).

בהשוואה לכל המדינות המגדירות גיל מקסימלי לחובת ישיבה בכסא או מושב בטיחות, עם או ללא הוספת משקל/גובה מקסימלי, ישראל נמצאת בין חמש המדינות המגדירות חובה עד גיל שמונה או פחות. שמונה המדינות האחרות מגדירות גיל מקסימלי מעשר ומעלה.

ד. ישיבה בכסא או מושב בטיחות במושב קדמי או אחורי עד גובה 135 סמ'. ישיבה ללא התקן ריסון במושב האחורי מגובה 135 סמ'. ישיבה במושב הקדמי בחגורת המושב רק מגובה 150 סמ'. חמש מדינות נוהגות כך.

ד. ישיבה בכסא או מושב בטיחות עד משקל מקסימלי (33 או 36 קילו), גובה מקסימלי (135 סמ' או 150 סמ') ובמחצית מהמדינות מצוין גם גיל מקסימלי. ארבע מדינות נוהגות כך.

יש להדגיש כי מסמך זה אינו מהווה סקירה משפטית משווה, והממצאים המוצגים לעיל נסמכים כאמור על מחקר השוואתי שפרסם ארגון הבריאות העולמי בשנת 2018.

נספח 1- הצגת תקנות והמלצות בטיחות הנסקרות במסמך לפי אחוזוני משקל גובה וגיל בילדים עד גיל 10

לוח 1: תקנות בטיחות לפי אחוזוני משקל גובה וגיל בילדים עד גיל 10

גיל/משקל/גובה ⁸⁰				תקנה/המלצה
אחוזון 97		אחוזון 50		
בנות	בנים	בנות	בנים	
11.50 ק"ג	12 ק"ג	9.5 ק"ג	9 ק"ג	ישיבה בניגוד לכיוון-עד גיל שנה
14.50 ק"ג	15 ק"ג	12 ק"ג	11.50 ק"ג	ישיבה בניגוד לכיוון-עד גיל שנתיים
17.50 ק"ג	18 ק"ג	14.5 ק"ג	14 ק"ג	מושב בטיחות עד גיל שלוש
3.1 שנים	3 שנים	4.10 שנים	4.11 שנים	מושב בטיחות עד משקל 18 קילו
144 ס"מ		133 ס"מ		מושב מגביה עד גיל תשע
150 ס"מ		138 ס"מ		מושב מגביה עד גיל עשר
9.3 שנים	9.2 שנים	11 שנים	11.4 שנים	מושב מגביה עד גובה 145 ס"מ
4.3 שנים	4.5 שנים	6.8 שנים	6.10 שנים	מושב עד משקל 22 קילו
8.3 שנים	8.5 שנים	מחושב לפי BMI ⁸¹ מעל גיל עשר		מושב עד משקל 36 קילו
		מחושב לפי-BMI מעל גיל עשר		מושב עד משקל 54 קילו

⁸⁰ עקומות גדילה, משרד הבריאות, כניסה ב-14 ליולי 2020. עקומות הגדילה מבוססות על עקומות שארגון הבריאות העולמי (WHO) פרסם בשנת 2007 לבנות ו-2006 לבנים. צוינו המשקלים והגבהים בקירוב. תתכן סטייה של ס"מ עד שניים.
⁸¹ BMI- היא שיטה המחשב יחס בין משקל לגובה ובהתאם לכך קובעת סטנדרטים למשקל רצוי. (הנוסחה: משקל לחלק בגובה בריבוע).

נספח 2- הפגעות ילדים בתאונות דרכים מתוך דוח בטרם

בהמשך לנתונים שהובאו בפרק הרקע נביא להלן פילוחים נוספים הנוגעים להפגעות ילדים בתאונות דרכים מתוך דוח בטרם אודות הפגעות ילדים מתאונות דרכים בחמש עשרה השנים שבין שנת 2000 לשנת 2014.⁸²

- בשנת 2014 נפטרו 38 ילדים מתאונות דרכים המהוים 45.8% מכלל הילדים שנהרגו באותה שנה מהפגעות בלתי מכוונת (83 הרוגים מתאונות בית ופנאי). בהשוואה לשנת 2000 מדובר בירידה של 53% בשעור התמותה מתאונות דרכים (81 נפטרים) וירידה של כ-13% משעור ההפגעות מכלל התאונות (57 הרוגים מתאונות בית ופנאי).
- כ-49% מכלל הילדים ההרוגים בשנים 2000-2014, נהרגו בתאונות בהן היה מעורב כלי רכב מנועי. אחוז הירידה בתמותת נפגעים במעורבות כלי רכב מנועי בשנים אלו היה 49.3%.
- בבדיקת מספר הילדים המאושפזים מתאונות דרכים ותאונות בית ופנאי בשנים 2010, 2011 ו-2012 עולה כי בכל שלושת השנים יחד 2,259 ילדים אושפזו לאחר תאונת דרכים-21.2% מכלל הילדים שאושפזו מתאונות. 544 ילדים מתוכם (5.1% מכלל המאושפזים) נפגעו כיון שנסעו או נהגו ברכב.
- בבדיקת ממוצע שעור האשפוז מתאונות דרכים לפי גיל הילדים בשנים 2010-2012 נמצאו השעורים הבאים: עד גיל שנה השעור הקטן ביותר- 4.3%, מגיל שנה עד גיל ארבע- 7.9%, מגיל חמש עד גיל תשע- 12.6% ובגילים 10-14 השעור הגדול ביותר- 13.3%.
- בבדיקת ממוצע שעור התמותה מתאונות דרכים לפי גיל הילדים בשנים 2011-2015 נמצאו השעורים הבאים: עד גיל שנה השעור הקטן ביותר- 0.6% (ל-100,000), מגיל שנה עד גיל 4, היה השעור הגדול ביותר- 1.2%, מגיל חמש עד גיל 9- 0.8% ובגילים 10-14, 1.1%. בבחינת שעור התמותה של נוסע ברכב מכלל התאונות ולפי גיל נמצא כי בגילים 10-14 שעור התמותה של נוסע ברכב הגדול ביותר (45.9% מכלל התאונות בקבוצת גיל זו). שעור דומה נמצא אצל ילדים עד גיל שנה (40% מכלל התאונות בקבוצת גיל זו). השעור הקטן ביותר היה אצל ילדים בגילים תשע עד חמש (29%) ושעור דומה בגילים שנה עד ארבע (30%).

⁸² ניר, נ., אופיר, י., וייס, א., לוי, ש. הפגעות ילדים בישראל, דוח בטרם לאומה 2017. 'בטרם' - המרכז הלאומי לבטיחות ולבריאות ילדים, מס' פרסום 1100, אוקטובר 2017.