



נהלים בדבר כיסאות בטיחות ומושב בטיחות לילדים בנסיעה ברכב

כתיבה: ד"ר יסכה מוניקנדס-גבעון | אישור: יובל וורגן

עריכה לשונית: מערכת דברי הכנסת

תאריך: ו' בתשרי תשפ"א, 24 בספטמבר 2020

סקירה

תוכן העניינים

2	.....	תמצית
3	.....	1. רקע
5	.....	2. הסדרת הנושא בתקנות התעבורה כיום
6	.....	התיקונים בתקנות התעבורה ודיונים קודמים בנושא
9	.....	3. תקינה של מושבי בטיחות ומושבי הגבהה
9	.....	3.1.1 מהו תו תקן רשמי
10	.....	3.1.2 תחולת תו התקן הרשמי 1107
11	.....	4. נתונים על אכיפה והיפגעות הקשורים למושבי בטיחות והגבהה
12	.....	4.1 נתוני משטרת ישראל
13	.....	4.2 נתונים מסקר הרלב"ד וממחקרים אחרים
14	.....	5. תוכניות לקידום שימוש בטוח בכיסאות בטיחות
14	.....	5.1 התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים
15	.....	5.2 תוכניות נוספות לעידוד השימוש בכיסאות בטיחות ומושבי בטיחות
16	.....	6. המלצות בטרם, רלב"ד וארגונים אחרים להושבה בכיסאות בטיחות ומושבי בטיחות
19	.....	6.1 פעולות להטמעת ההמלצה לנסיעה נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים לפחות
21	.....	6.2 השוואת תקנות כיסאות ומושבי בטיחות בין מדינות ה-OECD
24	.....	נספח 1. תקנות והמלצות בטיחות הנסקרות במסמך לפי אחוזוני משקל, גובה וגיל לילדים עד גיל עשר
25	.....	נספח 2. היפגעות ילדים בתאונות דרכים על סמך 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. בראשית המסמך נציג את הסדרת הנושא בתקנות התעבורה, ובכלל זה התיקונים שנעשו בהן לאורך השנים, והתקן להבטחת בטיחות הכיסאות והמושבים. בהמשך נביא נתונים על אכיפת השימוש בהתקני ריסון בנסיעה של ילדים ונושאים דומים ותוכניות לקידום שימוש בטוח בכיסאות בטיחות ומושבי בטיחות. כמו כן נבחן את המלצות ארגוני הבטיחות והבריאות ואת ההבדלים ביניהן לבין הוראות תקנות התעבורה. לבסוף נציג ממצאים מדוח שנסקרות בו התקנות המרכזיות הנהוגות במדינות ה-OECD. המסמך לא יעסוק בשימוש בכיסא בטיחות ומושב מגביה בנסיעה בהסעה או במונית.

הנקודות המרכזיות העולות במסמך:

- **בשנת 2019 נהרגו 29 ילדים ובני נוער עד גיל 18 בתאונות דרכים בהיותם נוסעים, נהגים או משתמשים ברכב ממונע אחר, ובכלל זה בתחבורה ציבורית.** אין לנו או לגורמי המקצוע הנוגעים בדבר נתונים על היקף ההיפגעות של ילדים שנבעה מכך שלא ישבו בכיסאות בטיחות ומושבי בטיחות או ישבו בצורה שאינה בטיחותית. ממחקרים עולה כי **שימוש נכון בהתקני הריסון, ובכלל זה התאמה בין הגיל, המשקל והגובה של הילד לסוג ההתקן, עשוי להוריד את הסיכון למוות בקרב פעוטות וילדים קטנים בכ-60%.**
- **תקנות התעבורה קובעות כדלקמן:**
 - **ילד עד גיל שנה** חייב לנסוע במושב בטיחות המותאם לגובהו ולמשקלו ונגד כיוון הנסיעה;
 - **ילד מגיל שנה עד גיל שלוש** חייב לנסוע במושב בטיחות המותאם לגובהו ולמשקלו ויכול לנסוע עם כיוון הנסיעה;
 - **ילד מגיל שלוש עד גיל שמונה** חייב לנסוע במושב בטיחות או במושב מגביה לפי גובהו ומשקלו;
 - ילד יכול לנסוע ברכב כפי שנקבע לעיל רק אם מנגנון כרית האוויר מנותק;
 - כיסא בטיחות ומושב מגביה יעמדו בתקן כמפורט בתקנות.
- משנת 2016 פועלת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (להלן: הרלב"ד) להכנסת שינויים בתקנות התעבורה: **הושבת ילדים עד גיל שנתיים נגד כיוון הנסיעה במקום עד גיל שנה כקבוע כיום; העלאת הגיל המינימלי להושבת ילדים ללא מושב מגביה לעשר; איסור הסעת ילדים מתחת לגיל 13 במושב הקדמי אלא אם כן ביתר המושבים ישובים נוסעים.**
- בדיון בוועדה הבין-משרדית לתיאום תיקוני חקיקה בתחום התעבורה צוין שהמטרה מבקשת כי הקריטריון לחובת הושבה בכיסאות בטיחות ומושבי בטיחות יהיה גיל ולא משקל או גובה, שקשה יותר לבדוק לצורך אכיפה. לפי תשובת המשרד על פנייתנו **טיוטת התקנות שנכתבה לפי ההמלצות הללו נתונה בשלב ההערות של הגורמים הנוגעים בדבר 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 אי-ישיבה של ילדים בני שלוש עד שמונה במושב בטיחות בעת נסיעה ברכב; כ-30% מהדוחות ניתנו בגין הושבה של ילדים מגיל שנה עד

שלוש שלא בכיסא בטיחות; כ-1% מהדוחות ניתנו בגין הושבה של תינוקות עד גיל שנה שלא נגד כיוון הנסיעה ואי-ניתוק של כריות אוויר.

תוכניות לקידום שימוש בטוח בכיסאות בטיחות

במסגרת יישום התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים ובמסגרת פעילותם של גופים ממשלתיים וארגוני החברה האזרחית נעשות פעולות לקידום שימוש בטוח בכיסאות בטיחות, כגון פרויקט השאלת מושבי בטיחות לילדים בחברה הערבית-בדואית בדרום, פעולות להעלאת המודעות לחגירה נכונה ובטוחה וסדנאות ייעוץ להתקנת כיסאות ומושבי בטיחות. נוסף על כך משרד הבריאות פועל להקמת רשם נתונים לאומי בנושא היפגעות ילדים.

המלצות הרלב"ד, בטרם וארגונים אחרים להושבה בכיסאות בטיחות ומושבי בטיחות

הרלב"ד, ארגון בטרם לבטיחות ילדים (להלן: בטרם), ארגון הבריאות העולמי והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים של ארה"ב (להלן: NHTSA) ממליצים לקבוע הנחיות מחמירות מהמחויב על פי התקנות בישראל. כך למשל, 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 יש מדינות מפותחות מלבד ישראל שהדרישות בהן אינן תואמות את המלצות הארגונים המוצגות כאן, כפי שעולה במחקר ההשוואתי שמוצג במסמך.

השוואת תקנות כיסאות בטיחות ומושבי בטיחות בין מדינות ה-OECD

מניתוח של מחקר השוואתי שערך ארגון הבריאות העולמי ונסקרו בו תקנות בדבר כיסאות ומושבי בטיחות ב-37 מדינות ה-OECD עולות הנקודות האלה:

- א. כמעט בכל המדינות מותר לשבת במושב הקדמי רק במושב בטיחות עד לגיל מסוים. בארבע מדינות אסורה הישיבה במושב הקדמי גם במושב בטיחות (עד לגיל שבע, עשר או 12).
- ב. 15 מדינות מחייבות ישיבה במושב בטיחות עד גובה מסוים (135 ס"מ או 150 ס"מ); שמונה מדינות מחייבות ישיבה במושב בטיחות עד גיל 12 לפחות או עד גובה 135/150 ס"מ לפחות.
- ג. **13 מדינות קובעות את חובת הישיבה בכיסא או במושב בטיחות על פי גיל. חמש מדינות ובהן ישראל מחייבות ישיבה בכיסא או מושב בטיחות עד גיל שמונה או פחות. בשמונה המדינות האחרות הגיל הוא עשר או יותר. חלקן משלבות עמידה בתנאי משקל או גובה.**

1. רקע

בחמש השנים האחרונות (2015-2019) סיבת המוות העיקרית בקרב ילדים עד גיל 18 הייתה היפגעות בתאונות דרכים – כ-44% מכלל מקרי המוות (סיבות אחרות הן טביעה, נפילה וכו').¹ **הגורם השכיח ביותר למות ילדים ובני נוער עד גיל 18 בתאונות דרכים בשנים 2015-2019 היה תאונה בהיותם נוסעים, נהגים או משתמשים ברכב ממונע אחר, לרבות תחבורה**

¹ בטרם והמערך הלאומי לנתוני היפגעות ובטיחות ילדים (NAPIS), דוח תמונת ילדים מהיפגעות בלתי מכוונת בשנת 2019, פרסום מס' 1109, ינואר 2020.

ציבורית (20.3% מכלל תאונות הדרכים ו-25 הרוגים בממוצע בכל שנה). בשנת 2019 נהרגו 29 ילדים ובני נוער עד גיל 18 מגורם זה.

בבחינת נתוני תמותה של ילדים ובני נוער עד גיל 18 בתאונות דרכים בהיותם נוסעים או נוהגים ברכב (לא כולל רכב ממונע אחר או תחבורה ציבורית) עולה כי **התמותה בקרב ילדים מלידה עד גיל ארבע היא הגבוהה ביותר – 25.3% מכלל הילדים שנהרגו**. התמותה בקרב ילדים בני 10-14 נמוכה מעט לעומת לידה עד ארבע – 21.7%, ואילו בקרב ילדים בני חמש עד תשע השיעור נמוך עוד יותר – 15.7%². לנתונים נוספים על היפגעות בתאונות 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 18.2% מכלל ההרוגים**. בבחינת נתוני הילדים שנפגעו בתאונות דרכים כאשר ישבו במושב האחורי עולה כי כ-10,000 ילדים נפגעו בתאונות דרכים מהסוג הזה, והם כ-34% מכלל הילדים שנפגעו בתאונות דרכים בעשור האחרון (2010-2019)³.

אין בידינו ובידי גורמי המקצוע הנוגעים בדבר נתונים על שיעור ההיפגעות של ילדים בשל אי-ישיבה על כיסאות ומושב בטיחות או ישיבה שאינה בטיחותית מתוך מקרי ההיפגעות האמורים. עם זאת, מחקרים רבים שנעשו בארץ ובעולם⁴ מלמדים על חשיבות השימוש בכיסאות בטיחות ובמושב הגבוהה בנסיעה ברכב מנועי. שימוש נכון במושבים ובכיסאות, ובכלל זה התאמה בין הגיל, המשקל והגובה של הילד לסוג הכיסא או המושב, עשוי להוריד את הסיכון למוות בקרב פעוטות וילדים קטנים בכ-60%⁵. נמצא כי בעת תאונה שימוש נכון בהתקנים, לרבות כיסאות בטיחות, מושב מגביה וחגורות, מציל חיים, מונע פגיעות ומפחית את חומרתן. המעבר ממושב מגביה לחגורת אגן-כתף של הרכב למשל מומלץ רק לאחר הגעה לגובה 1.45 מטר. על פי עקומות הגדילה, זה הגובה הממוצע של בנות בגיל 11 ובנים בגיל 11 וארבעה חודשים או הגובה

² שיעור ההיפגעות אצל ילדים בני 15 עד 18, ובכלל זה נערים ונערות שנהרגו כנהגים ברכב, הוא 37.3%.

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

⁴ ויקטוריה גיטלמן, פאני פיסחוב ולימור הנדל, [השימוש באמצעי בטיחות לילדים בכלי רכב פרטיים: סקר תצפיות ארצי 2013](#), דוח מחקר מס' S/50/2013, המכון לחקר תחבורה בטכניון – מכון טכנולוגי לישראל ומרכז רן אור לחקר הבטיחות בדרכים;

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;119:50–57; Kristy B. Arbogast, Michael J. Kallan and Dennis R. Durbin, "Effectiveness of high back and backless belt-positioning booster seats in side impact crashes", *Annual proceedings, Association Advancement of Automotive Medicine* 49, 2005, pp. 201–213; José I Nazif-Munoz, Aharon Blank-Gommel and Eran Shor azif-Munoz, "Effectiveness of child restraints and booster legislation in Israel", *Injury Prevention*, October 10th 2017; Gwan Jin Park 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, pp. 1097–1103.

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

אין בידינו ובידי גורמי המקצוע הנוגעים בדבר נתונים על היקף ההיפגעות של ילדים שנבעה מכך שלא ישבו בכיסאות ומושב בטיחות או ישבו בצורה שאינה בטיחותית.

בעת תאונה שימוש נכון בהתקנים, לרבות כיסאות בטיחות, מושבי הגבהה וחגורות, מציל חיים, מונע פגיעות ומפחית את חומרתן.

ארגוני הבריאות
נוקטים גישה
מחמירה יותר
וממליצים למשל
שילדים עד גיל עשר
לפחות וגובהם עד
1.45 מטר ישבו על
כיסא מגביה במושב
האחורי וישבו במושב
הקדמי רק מגיל 13.

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

המקסימלי של ילדים סביב גיל עשר (ראו נספח 1).⁶ בגובה זה חגורת הרכב מונחת נכון על האגן ועוברת על בית החזה של הילד ולא על הצוואר, וכך נותנת לו הגנה מקסימלית בעת תאונה.⁷ עם זאת, לפי תקנות התעבורה, אפשר להשתמש בחגורת הרכב כבר בגיל שמונה.

2. הסדרת הנושא בתקנות התעבורה כיום

בסעיף 70(ג17) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], בפרק השמיני לפקודה, שכותרתו "תקנות וחוקי עזר", נקבע כי שר התחבורה רשאי להתקין תקנות בעניין "חגורות בטיחות והתקני ריסון ברכב, סוגם, החובה להתקיןם ולחגורם וכל תנאי לשימוש בהם";⁸ בתקנה 83א לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, על תיקוניה, מפורט האופן שבו יש להסיע תינוקות וילדים ברכב מנועי ככלל:⁹

1. **ילד עד גיל שנה** חייב לנסוע במושב בטיחות המותאם לגובהו ומשקלו ונגד כיוון הנסיעה;
 2. **ילד מגיל שנה עד גיל שלוש** חייב לנסוע במושב בטיחות המותאם לגובהו ומשקלו ויכול לנסוע עם כיוון הנסיעה;
 3. **ילד מגיל שלוש עד גיל שמונה** חייב לנסוע במושב בטיחות או במושב מגביה המתאים 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 יעמדו בתקן כמפורט בתקנות.
- נבהיר כי כאשר נקבע כי ילד צריך לנסוע במושב "המתאים לגובהו ומשקלו" הכוונה היא שמלבד התאמת סוג המושב לגיל יש לוודא שהמושב אכן מתאים למשקל ולגובה של הילד.
- מן התקנות עולות הנקודות האלה:

1. ילד מגיל שנה עד גיל שלוש יכול לנסוע עם כיוון הנסיעה;
2. ילד עד גיל שמונה יכול לנסוע במושב הקדמי במושב בטיחות או במושב המותאם לגובהו ומשקלו;
3. ילד מגיל שמונה ואילך יכול לנסוע במושב הקדמי או האחורי ללא מושב מגביה.

⁶ משרד הבריאות, [עקומות גדילה](#), כניסה: 14 ביולי 2020. עקומות הגדילה של משרד הבריאות מבוססות על עקומות שארגון הבריאות העולמי (WHO) פרסם בשנת 2007 לבנות וב-2006 לבנים. תיתכן סטייה של 1-2 ס"מ.

⁷ בטרם, בטיחות ברכב, [מושב מגביה – בוסטר](#), כניסה: 14 ביולי 2020.

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

⁹ [תקנות התעבורה, התשכ"א-1961](#).

נקודות אלו הן בלב ההבדל בין תקנות החוק כיום לבין המלצות הרלב"ד וארגוני בטיחות הילדים דוגמת בטרם, ארגון רופאי הילדים¹⁰ וארגון הבריאות העולמי. המלצותיהם של אלה עוסקות בנקודות אלו ונוקטות גישה מחמירה יותר, כגון ישיבה נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים, ישיבה במושב בטיחות עד גיל חמש או עד משקל 18 ק"ג או ישיבה במושב מגביה עד גובה של 1.45 מטר, כפי שנציג להלן בפרק 11.6.

2.1 התיקונים בתקנות התעבורה ודיונים קודמים בנושא

להלן נציג את השינויים העיקריים בתקנות התעבורה בכל הנוגע להתקני ריסון (לפי לשון הפקודה והתקנות; להלן גם כיסאות ומושבי בטיחות) לילדים בנסיעה ברכב מנועי:

בשנת 1984¹² הותקנה לראשונה תקנה הנוגעת למושבי בטיחות (תקנה 83א) 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 הרכב בהודעה ברשומות.

בשנת 1990 נעשו שני תיקונים בתקנות: הראשון הפניה להגדרה של התקן ריסון בחלק ג' לתוספת השנייה לתקנות;¹³ השני הוא תוספת תקנת משנה ב', הקובעת כי ככלל ילד שטרם מלאו לו ארבע שנים לא ייסע במושב אחורי אלא אם כן הוא רתום בהתקן ריסון המתאים לגילו ולמשקלו.¹⁴

בשנת 2004,¹⁵ לאחר דיון בוועדת הכלכלה¹⁶ ובקשה לתיקון התקנות ביוזמת משרד התחבורה, בטרם וארגונים אחרים, הוחלף נוסח תקנה 83א והוגדרו בה מושב בטיחות ומושב מגביה, ובכלל זה הפניה לתקן המפורט בחלק ג' של התקנות.¹⁷

נוסף על כך נקבעו בתקנה ההוראות המוכרות לנו היום (והוצגו בפרק 1 לעיל) **בנוגע לכללי בטיחות בנסיעה של תינוקות עד גיל שנה, עד גיל שלוש ועד גיל שמונה**. בתקנת משנה

תקנות התעבורה
בנוגע לכיסאות
ומושבי בטיחות
עודכנו לאורך השנים
על פי צורכי הבטיחות
ואמצעי הבטיחות
בנסיעה ברכב.

טיוטת התקנות
שנכתבה לפי
ההמלצות היא בשלב
הערות של הגורמים
הנוגעים בדבר
במשרד התחבורה
לקראת הגשתה
לאישור ועדת
הכלכלה של הכנסת.

¹⁰ Committee on Injury, Violence, and Poison Prevention, *Child Passenger Safety*, *Pediatrics* 127 (4), April 2011, pp. 788-793; DOI: <https://doi.org/10.1542/peds.2011-0213>

¹¹ בטרם, בטיחות ברכב, מושב מגביה – בוסטר, כניסה: 14 ביולי 2020.

¹² סעיף 3 לתקנות התעבורה (תיקון מס' 2), התשמ"ד-1984, ק"ת 4574, עמ' 691.

¹³ סעיף 11 לתקנות התעבורה (תיקון), התשנ"א-1990, ק"ת 5301, עמ' 103.

¹⁴ סעיף 1 לתקנות התעבורה (תיקון מס' 2), התשנ"א-1990, ק"ת 5302, עמ' 135.

¹⁵ סעיף 1 לתקנות התעבורה (תיקון) התשס"ה-2004, ק"ת 6344, עמ' 66-67.

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

¹⁷ פרט 4 בתוספת השנייה.

**בגיל שנתיים אין
לפעוט יכולת
פזיולוגית להגן על
ראשו בתאונה ולכן
הרלב"ד מבקשת
לחייב הושבת
טינוקות נגד כיוון
הנסיעה עד גיל
שנתיים לפחות.**

**נראה שחובת הישיבה
בכיסא 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 הגיל בתקנות על
פי מחצית הילדים
(אחוזון 50) המגיעים
למשקל או לגובה
הרצוי.**

העוסקת בכרית אוויר נקבע כי יש לנתק את מנגנון ההפעלה של כרית האוויר אם היא מול מושב הבטיחות כשיושב בו ילד.

בדיון בוועדת הכלכלה הוסבר כי עד אותה העת היה הסבר כללי בדבר התקני ריסון והחובה לשבת בהם בנסיעה במושב הקדמי ובמושב האחורי. משבשלה העת, ראוי להבהיר במדויק מהו התקן ריסון ואיזה התקן מתאים לילד עד גיל שנה, עד גיל שלוש ומגיל שמונה ואילך.

בישיבת הוועדה לזכויות הילד¹⁸ בנושא זה לפני תיקון החקיקה עלה הקושי לאכוף תקנות הנקבעות לפי משקל וגובה, וכן חשיבות ההסברה על שימוש בהתקני ריסון וחגירה להצלת חיים.

מהרלב"ד נמסר כי **נראה שחובת הישיבה בכיסא הבטיחות מוגבלת בגיל ולא במשקל או בגובה כדי לקבוע קריטריון קל, ברור, חד-משמעי ונוח לאכיפה.** צוין כי ככל הנראה מקבלי ההחלטות לא רצו ששוטרים יידרשו לשאת עימם משקל וסרט מדידה לצורך אכיפת התקנות. **הגיל בתקנות מסתמך על עקומת הגדילה הנורמלית של בנים ונקבע על פי הילד הראשון (אחוזון 97) המגיע למשקל או הגובה המבטיח הגנה מלאה של כיסא בטיחות, מושב הבטיחות או חגורת הרכב.**¹⁹

בשנת 2014 אישרה ועדת הכלכלה **תיקון לתקנת המשנה העוסקת בניתוק כרית האוויר ונוספה חובה לנתק את מנגנון ההפעלה של כרית האוויר גם אם היא מול מושב מגביה כשיושב בו ילד (נוסף על החובה שהייתה קיימת קודם לנתק את מנגנון ההפעלה של כרית האוויר אם היא מול מושב בטיחות שיושב בו ילד).**²⁰ נוסף על כך תוקן נוסח תקנה 83ב ונקבע שאין לאפשר לנוסעים לנסוע לא חגורים אם אין מספיק חגורות בטיחות ברכב.²¹ בשנה זו המליץ ארגון בטרם לוועדת הכלכלה להגביל את גיל הישיבה במושב הקדמי, כפי שנקבע במדינות רבות בעולם. הוועדה לא קיבלה המלצה זו.²²

בשנת 2016 הגישה הרלב"ד **לוועדת התיאום לענייני תעבורה הפועלת במשרד התחבורה הצעה לתיקון התקנות בנושא הסעת ילדים ברכב (תקנה 83א).**²³ בבקשה צוין כי לאחר דיון

¹⁸ הכנסת ה-15, מושב רביעי, הועדה לזכויות הילד, דיון בנושא: הצעה לשינוי תקנות התעבורה בנושא מושבי בטיחות לילדים, 21 במאי 2002.

¹⁹ מרב רפאלי, ראש מטה וקשרי ממשל ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 30 ביולי 2020.

²⁰ סעיף 8 לתקנות התעבורה (תיקון), התשע"ה-2014; הכנסת ה-19, פרוטוקול 333 מישיבת ועדת הכלכלה בנושא: תקנות התעבורה, התשע"ד-2013, בין היתר בדבר נהיגה בקלנועית, חניית רכב, חגורות בטיחות, כיסא גלגלים ברכב ציבורי, רכיבה על אופניים, 29 ביולי 2014.

²¹ סעיף 9 לתקנות התעבורה (תיקון), התשע"ה-2014; דברי הסבר – תיקונים לתקנות התעבורה.

²² יעל מיטלמן, מנהלת תחום ממשל, ואיילת גבעתי, ראש תחום פיתוח, בטרם, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020.

²³ עו"ד עמי רוטמן, יועץ משפטי לרלב"ד, מכתב לוועדת התיאום לענייני תעבורה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים בנושא: הצעות לתיקוני תקנות, 18 באוקטובר 2016.

קודם בוועדה באוגוסט 2013 קיימה הרלב"ד פעולות הסברה בנושא באמצעי התקשורת ובאירועים קהילתיים כרקע לשינוי התקנות.

התיקונים שהרלב"ד ביקשה לקבוע:

א. **הושבת ילדים עד גיל שנתיים נגד כיוון הנסיעה** במקום עד גיל שנה כקבוע כיום, משום שלפני גיל שנתיים, מבחינה פיזיולוגית צוואר הפעוט אינו תומך במשקל ראשו במקרה של עצירת פתאום או תאונה;

ב. **העלאת הגיל המינימלי להושבת ילדים ללא מושב מגביה לגיל עשר** במקום גיל שמונה כקבוע כיום, משום שרוב הילדים מגיעים לגובה **1.45 מטר** רק בגיל עשר (ראו נספח 1).²⁴ 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 כן ביתר המושבים ישובים נוסעים**; כאשר נוסעים ברכב כמה ילדים שגילם פחות מ-13 שנים, בהתקיים האמור ישב במושב הקדמי הגדול מהם.

בינואר 2018 התקיים דיון בוועדה הבין-משרדית לתיאום תיקוני חקיקה בתחום התעבורה. הוועדה דנה בבקשת הרלב"ד ובנייר עמדה של בטרם שהוצג בו ההסבר המדעי לנחיצות תיקון החקיקה (ראו להלן).²⁵ **בדיון צוין שהמשטרה מבקשת כי הקריטריון יהיה גיל ולא משקל או גובה, שכן קשה יותר לבדוק אותם לצורך אכיפה.** כמו כן צוין כי בסקירה שעשה בטרם עלה שיש מגוון דגמים של מושבי בטיחות המאפשרים ישיבה נגד כיוון הנסיעה עד למשקל 18 ק"ג ומתאימים לעקומת הגדילה בארץ לתינוקות מעל גיל שנתיים (ראו פירוט בנספח 1).²⁶

הוועדה המליצה כי הלשכה המשפטית תפעל לשינוי התקנות כפי שהוצג לעיל למעט התקנה הנוגעת להושבת הילד הגדול ביותר במושב הקדמי, כדי להשאיר להורה שיקול דעת בנושא.

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.

²⁴ מרב רפאלי, ראש מטה וקשרי ממשל ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 30 ביולי 2020.

²⁵ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים – ועדת תיאום לענייני תעבורה, סימוכין של בטרם לתיקוני חקיקה בנושא הסעות ילדים ברכב, 26 בנובמבר 2017, פורסם על ידי מנהל תכנון פיתוח ותיאום תשתיות תחבורתיות במשרד, 8 בינואר 2018.

²⁶ חן כהן, מנהלת אגף א' – הנדסת תנועה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, סיכום ישיבת הוועדה הבין-משרדית לתיאום תיקוני חקיקה בתחום התעבורה מיום 8.1.18, מינהל תכנון פיתוח ותיאום תשתיות תחבורתיות, 9 בינואר 2018.

ביוני 2018 ציינה נחמה לאור דרורי, מנהלת חטיבת חינוך והסברה ברלב"ד, בישיבת הוועדה לזכויות הילד של הכנסת²⁷ כי **מקודמת חקיקה בתחום** לשם הגדרה מחודשת של הגילים שבהם מותר לשבת במושב הקדמיים, למשל עד איזה גיל חובה לשבת במושב מגביה.

לפי תשובת משרד התחבורה על פנייתנו, כיום טיוטת התקנות שנכתבה לפי ההמלצות הללו היא בשלב ההערות של הגורמים הנוגעים בדבר במשרד.²⁸

נציין עוד כי ביולי 2020 עלתה בדיון בוועדה לזכויות הילד של הכנסת²⁹ השאלה מדוע תקנות הבטיחות הנוגעות לילדים עד גיל שלוש מבוססות על אומדנים של גיל ולא של משקל וגובה כפי שנהוג במדינות אחרות, ועלה החשש כי הדבר שגוי ואף מסוכן. עוד עלתה השאלה אם יש נתונים המלמדים על היפגעות ילדים בתאונות עקב שימוש לא נכון בכיסאות ובמושבים, אם בשל ההבדלים במשקל ובגובה בין ילדים באותו הגיל ואם בשל התקנה לא נכונה.

3. תקינה של מושבי בטיחות ומושבי הגבהה

3.1.1 מהו תו תקן רשמי³⁰

בפרט 4 של חלק ג' בתוספת השנייה לתקנות התעבורה³¹ נקבע כי השימוש בכיסאות בטיחות ומושבים מגביהים יעשה אך ורק על פי תו תקן המתאים לתקן האמריקאי (FMVSS213)³² או לתקן האירופי (E.C.E.R44/03)³³ ועדכוניו (התקן האירופי המעודכן הוא I-Size, R129). **תו התקן הישראלי פורסם במרס 1990³⁴ ומספרו 1107.** התקן הישראלי הוא התקן האמריקאי או התקן האירופי ונוספו עליהם כמה סעיפים הנוגעים בעיקר לרישום בשפה העברית.

תקן הוא מסמך שמפורטות בו הדרישות החלות על מוצר או על שירות כדי שיתאים לייעודו. מכון התקנים הישראלי הוא הגורם היחיד הרשאי לקבוע מפרט או כללים טכניים של תהליך עבודה, לרבות הגדרות טכניות, כתקן ישראלי. בניסוח תקן יש להקפיד על התאמה לכללי התקנים ולחוק התקנים. ועדות ציבוריות המורכבות ממומחים ממגוון מגזרים במשק, ובהם יצרנים, צרכנים,

תו התקן הישראלי
הוא התקן האירופי או
התקן האמריקאי
בתוספות אחדות.
התקן רשמי ומחייב
את היבואנים לקבל
אישור ממכון התקנים
על עמידה בכלליו.

²⁷ הכנסת ה-20, מושב רביעי, פרוטוקול מס' 227 מישיבת הוועדה לזכויות הילד בנושא: התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים – דיון מעקב, 26 ביוני 2018.

²⁸ נתאי הלפרין, עוזר מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 13 באוגוסט 2020.

²⁹ הכנסת ה-23, מושב ראשון, פרוטוקול מס' 3 מישיבת הוועדה המיוחדת לזכויות הילד בנושא: 7 ילדים ו-117 אזרחים מצאו את מותם מתחילת השנה כתוצאה מתאונות דרכים, 6 ביולי 2020.

³⁰ פרק זה מבוסס על מכון התקנים הישראלי, כניסה: 9 ביולי 2020.

³¹ חלק זה של תקנות התעבורה, התשכ"א-1961, עוסק בתקנים, במפרטים ובסימונים של מוצרי תעבורה של תקנות פקודת התעבורה.

³² תקינה אמריקאית: U.S FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARD, מסמך מס' 213, מקור: מכון התקנים הישראלי, כניסה: 10 ביולי 2020.

³³ תקינה אירופית: European Directive, Re.44, ADDENDUM 43, מקור: מכון התקנים הישראלי, כניסה: 10 לילולי 2020.

³⁴ ורד אורן, דוברת מכון התקנים הישראלי ומנהלת תקשורת וקשרי חוץ, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 16 באוגוסט 2020.

קבלנים, יבואנים, מוסדות מדע ומחקר, מעבדות בדיקה ונציגי ממשל, מספקות את התשתית לתקינה.

תו התקן הוא סמל שיצרן רשאי לסמן על מוצריו לאחר שקיבל היתר מוועדת ההיתרים. ההיתר ניתן לאחר שמכון התקנים הישראלי וידא שהמוצר עומד בדרישות התקנים החלים עליו והוא מיוצר בפיקוח המכון.³⁵

שר הכלכלה והתעשייה רשאי, לאחר התייעצות עם נציגי היצרנים והצרכנים, להכריז על תקן מסוים, כולו או חלקו, כתקן רשמי. שמירה על בטיחות הציבור היא אחת הסיבות לקביעת תו תקן כתקן רשמי ולא וולנטרי. מוצר שהתקן החל עליו הוכרז רשמי, אין לייצרו, למוכרו, לייבאו או להשתמש בו אלא אם כן הוא מתאים לתקן הרשמי. הממונה על התקינה במשרד הכלכלה הוא האחראי לביקורת ולהבטחת השמירה על תקן רשמי. **התקן לכיסא בטיחות ומושב מגביה לרכב הוא תקן רשמי, כלומר מותר לייבא, לייצר ולשווק רק כיסאות ומושבים העומדים בתקן על פי בדיקת מכון התקנים.**³⁶ עם זאת, ביולי 2019 הוגשה בקשה מאגף הרכב של משרד התחבורה למשרד הכלכלה³⁷ להסיר את רשמיות התקן. הסרת הרשמיות מבטלת את הבלעדיות של מכון התקנים ומאפשרת לכל מעבדות הרכב המוסמכות לבדוק עמידה בתקן. פעולה זו מאפשרת הוזלת עלויות ליבואנים וקיצור משך הטיפול. לפי משרד התחבורה, אין בבדיקה של מעבדות נוספות כל גריעה מחובת המילוי של כל הדרישות שנקבעו בתקן.³⁸

3.1.2 תחולת תו התקן הרשמי 1107

כאמור, תו התקן הרשמי 1107, העוסק בהתקני ריסון – כיסאות בטיחות ומושבי הגבהה, מבוסס על התקינה האירופית והתקינה הפדרלית האמריקאית. התקן עוסק בכל הסוגיות הנוגעות לבטיחות השימוש בהתקני ריסון בנסיעה לילדים. מפורטים בו סוג החומרים, אופן ההתקנה שלהם, זוויות ונקודות החגירה של חגורות הבטיחות, אופן עריכת מבחני בטיחות להתקנים, משקל, גובה וצורה של הבובות המדמות ילדים במבחני הבטיחות, התאמה בין משקל הילד לבין הכיסא או המושב, חובת פרסום של הנחיות עגינת ההתקנים ברכב וכל הסוגיות הנוגעות לבטיחות המוצרים. נוסח התקן האירופי האחרון (129R) עוסק בחובת ההחלה של הגנת צד על המושבים החדשים, שימוש בבובות בדיקה חדשות המדמות טוב יותר את התנהגות הילדים, התקנה נגד כיוון הנסיעה עד גיל 15 חודשים ועיגון משופר לרכב.³⁹ נושאים אלו מפורטים בתקן

מלבד החובה להושיב תינוקות נגד כיוון הנסיעה לא נקבע בתקן עד איזה גיל רצוי לשבת בכיסא בטיחות או במושב הגבהה, אך התקן מחייב להציג על הכיסא או המושב לאיזה משקל הוא מיועד.

תו התקן עוסק במבחני בטיחות לכיסאות ומושבי בטיחות, ובכלל זה הגובה והמשקל שבהם ההגנה על הילד בכיסא או במושב מיטבית.

³⁵ משרד הכלכלה והתעשייה, [רשימת התקנים עליהם חלה חובת סימון בתו תקן](#), כניסה: 9 ביולי 2020.

³⁶ מכון התקנים הישראלי, [המלצות לרכישה ושימוש בכיסאות בטיחות לילדים](#), כניסה: 9 ביולי 2020.

³⁷ מהנדסת עינת סגל, מנהלת אגף בכיר – רכב במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מכתב ליעקב וקטל, הממונה על התקינה במשרד האוצר, בנושא: בקשה להסרת רשמיות של 4 תקנים ישראליים, 4 ביולי 2019.

³⁸ מהנדס קוגן דורון, מנהל אגף א' – תקינה והנדסה, אגף הרכב ושירותי תחזוקה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, תשובה על פניית מרכז מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 15 ביולי 2010.

³⁹ התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים, "סקירת היצע מושבי הבטיחות בישראל 2018", מוגש לרלב"ד, נובמבר 2018.

האירופי ובתקן האמריקאי ואינם מופיעים ישירות בנוסח תו התקן הישראלי אלא בהפניה לחובת העמידה בתקנים אלו. עם זאת, בתו התקן הישראלי צוינו במפורש כמה נקודות:

- א. **התקן מחייב את היצרן להגדיר ולציין על המושב לאיזה משקל הוא מתאים. מלבד החובה להושיב תינוק עד גיל שנה נגד כיוון הנסיעה, כמו בתקן האירופי ובתקן האמריקאי, התקן אינו עוסק בתקנות המחייבות שימוש בהתקן כלשהו עד גיל מסוים, ולא הכרחי שתהיה חפיפה מלאה בינו לבין התקנות.** למשל בתקנות נקבע כי יש לשבת במושב מגביה עד גיל שמונה, אך היצרן רשאי לייצר מושב מגביה שמתאים לשיבה עד גיל 13 או מושב מגביה המתאים לשיבה רק מגיל תשע עד גיל 13; כמו כן, התקנות מחייבות ישיבה בכיסא בטיחות נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנה, אך יש כיסאות המאפשרים זאת עד גיל שנתיים ואף שלוש או כיסאות המתאימים רק עד גיל תשעה חודשים.
- ב. בכיסא 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 ובו שם החברה המייצרת, דגם, לאיזה תקן הוא מתאים, תאריך אישור משרד התחבורה, שם, מען וטלפון של היבואן ולאיזה משקל הכיסא מתאים (אין חובה לציין גובה).⁴⁰
- ד. חובה⁴¹ להדביק מדבקת אזהרה שלא לחשוף לשמש חלקי מתכת ופלסטיק כדי שלא לגרום לכווייה.

4. נתונים על אכיפה והיפגעות הקשורים למושבי בטיחות והגבהה

כאמור, לא נמצאו נתונים על היפגעות בתאונות דרכים עקב אי-שימוש או שימוש לא נכון בכיסאות ומושבי בטיחות. להלן נציג נתוני אכיפה של משטרת ישראל ונתוני סקר הרלב"ד ומחקרים נוספים הנוגעים לנושא ועשויים ללמד על התופעה בכללותה.

4.1 נתוני משטרת ישראל

בשנת 2019 נתנה משטרת ישראל 1,315,114 דוחות תעבורה. 11% מהם ניתנו על שימוש לא תקין באמצעי בטיחות בנסיעה ברכב ואי-שימוש בקסדה.⁴² משטרת ישראל אוכפת ארבע הוראות מרכזיות להסעה בטוחה לפי תקנה 83א בתקנות התעבורה: הסעה של ילד עד גיל שנה כשגבו לכיוון הנסיעה, ניתוק כרית אוויר, הושבת ילד עד גיל שלוש בכיסא בטיחות והושבת ילד

⁴⁰ 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 במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, תשובה על פניית מרכז מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 15 ביולי 2010.

⁴¹ ת"י 1107, התקני ריסון לילדים ברכב מנועי, גיליון תיקון, דצמבר 2010.

⁴² משטרת ישראל, השנתון הסטטיסטי של משטרת ישראל לשנת 2019. הדוחות ניתנו בנושאים כגון אי-מתן זכות קדימה, מעבר באור אדום ותקינות רכב.

מגיל שלוש עד שמונה במושב בטיחות או במושב מגביה. הקנס על אי-עמידה בתקנות הללו הוא 250 ש"ח עד 1,000 ש"ח ורישום שמונה נקודות ברישום עבירות 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).⁴³

לוח 1: דוחות שניתנו על שימוש לא תקין או אי-שימוש בכיסאות ומושבי בטיחות בשנים 2018-2020

סעיף האכיפה	2016	2017	2018	2019	2020 ⁴⁴
ילד עד גיל שנה שגבו אינו לחזית (250 ש"ח קנס)	99	121	84	119	32
כרית האוויר לא נותקה (250 ש"ח קנס)	31	35	76	90	49
ילד עד גיל שלוש שלא בכיסא בטיחות (1,000 ש"ח קנס)	3,869	4,910	4,939	6,690	2,735
ילד בן שלוש עד שמונה שאינו במושב בטיחות (750 ש"ח קנס)	7,877	9,642	10,539	14,778	5,700
סך הכול	11,876	14,708	15,638	21,677	8,516

הנתונים מלמדים על עלייה במספר הדוחות שניתנו בסעיפי אכיפה אלו – משנת 2016 ועד שנת 2019 חלה עלייה של 82.5% במספרם. כ-70% מהדוחות ניתנו בגין אי-הושבה של ילדים בני שלוש עד שמונה במושב בטיחות בעת נסיעה ברכב, כ-30% ניתנו בגין אי-הושבה של ילדים בני שנה עד שלוש בכיסא בטיחות, ורק כ-1% מהדוחות ניתנו בגין אי-הושבת תינוקות עד גיל שנה נגד כיוון הנסיעה ואי-ניתוק כריות אוויר.

שיעור הדוחות בגין סעיפים אלו בכלל דוחות התעבורה בשנת 2019 הוא 1.65%. שיעור זה זעום ביחס לכלל תקנות התעבורה, אף שנמצא כי התקני הבטיחות מצילים חיים בזמן תאונה.

כ-70% מדוחות המשטרה בעבירה על התקנות ניתנו בגין הושבת ילדים בני שלוש עד שמונה שלא במושב בטיחות בעת נסיעה ברכב.

⁴³ עו"ד עמי גרנובסקי, רפ"ק, ראש תחום פיקוח ובקרה במשטרת ישראל, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020.

⁴⁴ הנתונים מעודכנים ל-13 ביוני 2020.

מהמשרד לביטחון הפנים נמסר כי **הוא הנחה את המשטרה לבחון קידום מעקב ואיסוף נתונים שוטף ומוסדר בנושא היפגעות ילדים בתאונות דרכים.**⁴⁵

4.2 נתונים מסקר הרלב"ד וממחקרים אחרים

בסקר תצפיות ארצי שעשתה הרלב"ד בשנת 2016 בנושא חגורות בטיחות⁴⁶ נבדק השימוש בהתקני ריסון עבור ילדים. בסקר נמצא כי יש הבדלים במידת השימוש בהתקני ריסון לפי גיל הילד. 95% מהילדים עד גיל שלוש היו חגורים במושב בטיחות, ואילו רק 66.6% מהילדים בני ארבע עד שמונה היו חגורים במושב מגביה. 78.9% מהילדים בני תשע עד 16 היו חגורים במושב מגביה או בחגורת המושב. לא פורסם כמה מהילדים האלה ישבו במושב מגביה.

בבדיקת שיעור החגירה בכיסא בטיחות, במושב מגביה ובחגורת הרכב לפי סוג יישוב – יהודי, חרדי וערבי – נמצא כי ביישובים היהודיים והמערובים 92.1% מהילדים חגורים במושב הקדמי, לעומת 66.4% מהילדים ביישובים חרדיים ו-56.1% מהילדים ביישובים ערביים.⁴⁷

בבדיקה לפי גיל נמצא כי ביישובים יהודיים 76.3% מהילדים בני ארבע עד שמונה חגורים במושב הקדמי, לעומת 55.2% מהילדים ביישובים חרדיים ו-40.3% מהילדים ביישובים ערביים. פערים דומים נמצאו גם בישיבה במושב האחורי: בבדיקה של חגירת ילדים מלידה עד גיל שלוש במושב האחורי נמצא כי רק 53.8% מהילדים ביישובים ערביים חגורים במושב בטיחות, לעומת 100% ביישובים חרדיים ויהודיים.

בבדיקת שיעור החגירה של ילדים נמצא כי שיעור החגירה בדרכים הבין-עירוניות גבוה משיעור החגירה בדרכים עירוניות, הן במושב הקדמי (88% בדרכים בין-עירוניות לעומת 82.8% בדרכים עירוניות) והן במושב האחורי (79.4% לעומת 70.2%, בהתאמה).

במחקר שערך בטרם בשנת 2012 במימון חברת ברייטקס – חברה המוכרת כיסאות ומושבי בטיחות, נמצא כי ב-72% מהתקנות מושבי הבטיחות יש בעיית התקנה קריטית אחת לפחות. הנתונים התבססו על מאגר מידע של סדנאות התקנה להורים שבטרם מקיים.⁴⁸

במחקר השוואתי⁴⁹ של 32 מדינות שנערך בשנת 2018 נמצא כי בתשובה על השאלה "האם הסעת ילדים שגובהם פחות מ-1.45 מטר בלי להשתמש בכיסא או מושב בטיחות מתאים" ענו

במחקר השוואתי מ-2018 כ-14% מן המשיבים בישראל ענו כי הסיעו לפחות פעם אחת בחודש האחרון ילדים שגובהם פחות מ-1.45 מטר בלי להשתמש בכיסא או במושב מגביה מתאים.

⁴⁵ גל יונה, רכזת לשכה בכירה במשרד לביטחון הפנים, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020. השלמת מידע ניתנה ב-6 באוגוסט 2020.

⁴⁶ אריאלה לחמי, אגף מחקר חטיבת המידע והמחקר ברלב"ד, סקר תצפיות ארצי – שימוש בחגורות בטיחות 2016, אוגוסט 2018. דוח על סקר תצפיות חגירה שנעשה בשנת 2019 עתיד לצאת בסוף שנת 2020.

⁴⁷ במושב האחורי שיעור החגירה של ילדים ביישובים יהודיים ומערובים גדול מאשר ביישובים ערביים (81.8% לעומת 57.9%) וביישובים חרדיים (51.7%).

⁴⁸ יעל מיטלמן, מנהלת תחום ממשל, ואילת גבעתי, ראש תחום פיתוח, בטרם, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020.

⁴⁹ פרויקט בין-לאומי לסקירת עמדות של משתמשי דרך – ESRA 2 – E-Survey of Road Users Attitudes, 2018.

13.9% מהנשאלים בישראל כי עשו זאת לפחות פעם אחת בחודש האחרון; הממוצע במדינות האחרות היה 15%.

במענה על השאלה "עד כמה מקובל על אחרים במקום מגוריך להסיע ילדים ברכב בלי לחגור אותם במושב בטיחות או במושב מגביה" ענו 5.4% מהנשאלים בישראל כי הדבר מקובל, לעומת 4.2% בממוצע במדינות האחרות. בתשובה על השאלה "עד כמה מקובל עליך שנהג רכב יסיע ילדים בלי לחגור אותם בכיסא או במושב בטיחות" ענו 1.4% מהנשאלים בישראל שהדבר מקובל, לעומת 1.8% בממוצע במדינות האחרות.

מארגון בטרם נמסר כי **בימים אלו נערך הארגון לערוך מחקר עומק על הקשר בין היפגעות בתאונות דרכים לשימוש שגוי או אי-שימוש במושבי בטיחות באמצעות חקירת נתוני תאונות דרכים על פי דוחות משטרת ישראל**. בשלב זה הארגון ממתיין לאישור המחקר במשטרת ישראל. הדבר כרוך בהתגברות על משוכות משפטיות.⁵⁰

5. תוכניות לקידום שימוש בטוח בכיסאות בטיחות

5.1 התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים

במסגרת יישום התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים נעשו כמה פרויקטים בנושא בטיחות ילדים ברכב:

השאלת מושבי בטיחות לילדים בחברה הערבית-בדואית בדרום⁵¹ – מיזם משותף של הרלב"ד ושל עמותת יד שרה. המיזם החל בקמפיין ארצי ייעודי בשפה הערבית בתחילת 2018, ומטרתו לקדם ולעודד את השימוש בחגורות בטיחות ובמושבי בטיחות בחברה הבדואית בדרום ולעגנם בצורה נכונה. הפרויקט מתמקד בהעלאת המודעות ובשיפור הגישה לאמצעי חגירה באמצעות חלוקת מושבי בטיחות, וכך – יצירת הרגל של שימוש במושבי בטיחות וחיזוק תפיסת הבטיחות בקרב ההורים הבדואים בדרום. המיזם מלווה בקמפיין ברשויות המקומיות הערביות-בדואיות, ובכלל זה שלטי חוצות וסרטונים. מסירת הכיסאות החלה בשנת 2020.

הקמת רשם נתונים לאומי⁵² – בשנת 2019 החל משרד הבריאות להוביל את הקמתו של רשם הנתונים הלאומי בנושא היפגעות ילדים – מאגר מידע אחוד שיאפשר תיעוד, מעקב, זיהוי מגמות וגיבוש אסטרטגיית מניעה בתחום ההיפגעות הבלתי-מכוונת של ילדים מלידה עד גיל 18. למעט נתוני המשטרה שהוצגו לעיל, כיום אין נתונים על אכיפה או היפגעות של ילדים בתאונות דרכים עקב שימוש לא נכון בהתקני בטיחות או אי-עמידה בתקנות התעבורה. משרד הבריאות נמסר

⁵⁰ יעל מיטלמן, מנהלת תחום ממשל, ואיילת גבעתי, ראש תחום פיתוח, בטרם, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020.

⁵¹ התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים, סיכום פעילות לשנת 2019.
⁵² שם.

מבטרם נמסר כי
בכוונת הארגון לחקור
את הקשר בין
היפגעות בתאונות
דרכים לשימוש שגוי
או אי-שימוש במושבי
בטיחות באמצעות
דוחות משטרת
ישראל על תאונות
דרכים. הארגון ממתיין
לאישור המחקר
במשטרת ישראל.

משרד הבריאות,
הרלב"ד, בטרם ואור
ירוק מקדמים פעילות
להעלאת המודעות
לחשיבות השימוש
הנכון בכיסאות
ומושבי בטיחות כגון
פרסומים, הדרכות
והשאלת ציוד.

כי עם הקמת הרשם תיבחן האפשרות לכלול היבטים של היפגעות עקב אי-שימוש או שימוש לא נכון בכיסאות ומושבי בטיחות.⁵³

5.2 תוכניות נוספות לעידוד השימוש בכיסאות בטיחות ומושבי בטיחות

פיתוח חומרי הדרכה בנושא בטיחות ילדים והפצתם – משרד הבריאות עוסק בפיתוח והפצת חומרי הדרכה בנושא בטיחות ילדים הן במסגרת התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים, הן במסגרת שירותיו כגון תחנות טיפת החלב. חומרים אלו עוסקים בהרחבה בהסעה בטוחה של ילדים, ובכלל זה שימוש נכון במושבי בטיחות. הם מופצים לצוותים ולהורים בתחנות טיפת חלב ובבתי החולים, ובעיקר במחלקות יולדות.⁵⁴

בשנת 2010 נכתב נוהל להדרכת הורים בנושא בטיחות ילודים ושחרור ילודים במושבי בטיחות בבתי חולים בשיתוף הרלב"ד ובטרם.⁵⁵ נוהל זה אינו רשמי, אך בתי החולים אימצו אותו – הם נותנים הדרכת בטיחות לכל היולדות ומבקשים הבאת מושב בטיחות למעמד שחרור התינוק והאם.⁵⁶

מעת לעת מתקיימות הדרכות להורים בבתי החולים, כגון הדרכת ליולדות שקיימה עמותת אור ירוק בבית החולים בלינסון בשנת 2016.⁵⁷

העלאת המודעות לחגירה נכונה ובטוחה – ארגונים 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 החגירה הנכונה בכל נסיעה. נוסף על כך מתנדבי העמותה פועלים בכ-2,000 גני ילדים במסגרת התוכנית זה"ב בגן בשיתוף החברה למתנ"סים ותנועת של"ם להעלאת המודעות בדרך של משחק, יצירה וחוויה.⁵⁸

סדנאות ייעוץ להתקנת כיסאות ומושבי בטיחות⁵⁹ – לפי בטרם, אין אחידות בהוראות השימוש בכיסאות ומושבי בטיחות של יצרנים שונים, ולכל מושב רשימה שונה של הנחיות התקנה

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

⁵⁴ שם.

⁵⁵ משרד הבריאות, הרלב"ד ובטרם, נוהל להדרכת הורים בנושא בטיחות ילודים ושחרור ילודים במושבי בטיחות בבתי חולים, טיוטה, 6 ביוני 2010.

⁵⁶ לדוגמה, נוהל שחרור מהמרכז הרפואי וולפסון, מידע ליולדת ומשפחתה במחלקת יולדות ותינוקות ג' במרכז הרפואי שערי צדק, נוהל שחרור מבית החולים ליס ליולדות ונשים, אחזור: 9 באוגוסט 2020.

⁵⁷ עוז דרור, סמנכ"ל אסטרטגיה ותקשורת בעמותת אור ירוק, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 8 בספטמבר 2020.

⁵⁸ שם.

⁵⁹ יעל מיטלמן, מנהלת תחום ממשל, ואיילת גבעתי, ראש תחום פיתוח, בטרם, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020.

והגבלות שונות לעיגון ההתקנים ושימוש בהם. גם יצרני הרכב מוציאים הנחיות בדבר מיקום כיסאות ומושבים, התקנתם, הגבלות וסוגי החגורה. חוסר האחידות מקשה על הורים רבים להתקין ולעגן כיסאות ומושבי הבטיחות ברכב בצורה נכונה. התקנה לקויה פוגעת בבטיחות המושב ומעלה את הסיכון לפגיעה בזמן תאונה. בטרם מקיים אחת לשנה סדנאות ייעוץ להורים ולמדריכי בטיחות להתקנה ולעיגון נכון של מושבי בטיחות על ידי טכנאי מושבי בטיחות מורשים. סדנאות אלו בנויות במתכונת של קורס, ולטכנאי המדריך יש הסמכה מטעם NHSTA (National Highway Traffic Safety Administration).

6. המלצות בטרם, רלב"ד וארגונים אחרים להושבה בכיסאות בטיחות ומושבי בטיחות

הרלב"ד,⁶⁰ בטרם,⁶¹ ארגון הבריאות העולמי⁶² ו-NHTSA⁶³ ממליצים לשמור על הנחיות מחמירות מהמחויב על פי התקנות בישראל.

הרלב"ד, בטרם,
ארגון הבריאות
העולמי ו-NHTSA
ממליצים לשמור על
הנחיות מחמירות
מהמחויב על פי
התקנות בישראל.

בארגון בטרם סבורים כי רצוי שהשינוי הראשון בסוג המושב יעשה על פי גיל (נסיעה עם כיוון הנסיעה רק אחרי גיל שנתיים), השינוי השני יעשה על פי משקל (מעבר ממושב בטיחות לבוסטר) והשינוי השלישי – על פי גובה (הפסקת השימוש בבוסטר). ריבוי השיקולים עלול ליצור קושי בהעברת המסר ובאכיפה. לפיכך, המלצות הבטיחות של בטרם שאימצה הרלב"ד הן על פי גיל, ומבוססות על הגיל שבו כמחצית הילדים הגיעו למשקל או לגובה המתאים על פי עקומות הגדילה בישראל.⁶⁴

בלוח 1 להלן נשווה בין התקנות לבין המלצות ארגונים אלו בנוגע לשימוש בכיסאות ומושבי בטיחות. **בהמשך הפרק מוצגת השוואה בין-לאומית של הדרישות המחייבות במדינות בעולם, ואפשר לראות בה כי יש מדינות מפותחות אחרות שהדרישות בהן אינן תואמות את המלצות הארגונים המוצגות כאן. להרחבה ראו סעיף 6.2 להלן.**

⁶⁰ הרלב"ד, כללי בטיחות בדרכים – מושבי בטיחות (התקני ריסון), כניסה: 14 ביולי 2020.

⁶¹ ארגון בטרם לבטיחות ילדים, בטיחות ברכב, מושב מגביה – בוסטר, כניסה: 14 ביולי 2020. בטרם מבסס את המלצותיו על המלצות האקדמיה האמריקאית של רופאי הילדים (2011):

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

⁶² World Health Organization, Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners, 2009.

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

World Health Organization, Global status report on road safety 2018.

⁶³ National Highway Traffic Safety Administration, Car Seats and Booster Seats, Entry: July 26th 2020.

המלצות אלו מנחות בקביעת התקנות במדינות ארצות הברית, אך כל מדינה קובעת לעצמה את התקנות. החוק הפדרלי מחייב שימוש בכיסאות בטיחות עבור ילדים אך לא נקבעו בו הגבלות גיל, משקל או גובה.

⁶⁴ יעל מיטלמן, מנהלת תחום ממשל, ואיילת גבעתי, ראש תחום פיתוח, בטרם, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 באוגוסט 2020.

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

במושב האחורי עם חגורה רגילה

מושב מגביה

ישיבה בכיסא בטיחות עם כיוון הנסיעה

ישיבה בכיסא בטיחות נגד כיוון הנסיעה

גיל	עד שנה	שנתיים	שלוש	ארבע	חמש	שש	שבע	שמונה	תשע	עשר	11	12	13
ארגון	התקנות בישראל	התקנות בישראל		התקנות בישראל – מושב בטיחות או מושב מגביה									
	בטרם ⁶⁵ והרלב"ד	בטרם ⁶⁶ והרלב"ד עד 18 ק"ג		בטרם ⁶⁷ והרלב"ד מושב מגביה עם גב עד גיל 7 או גובה 1.25 מ'		בטרם ⁶⁷ והרלב"ד מושב מגביה ללא גב עד גובה 1.45 מטר		בטרם ⁶⁸ והרלב"ד עדיף במושב מגביה גב אם הישיבה אינה בטיחותית. ⁶⁸					
	WHO ⁶⁹ ולפחות 13 ק"ג	WHO עד 18 ק"ג או גובה המושב		WHO מושב מגביה עם גב, 25-15 ק"ג		WHO מושב מגביה ללא גב עד 1.45 מ' (ועד 36 ק"ג)		WHO		WHO			
	NHTSA												
	NHTSA												
				NHSTA									
									NHTSA				

⁶⁵ לפי המלצת בטרם עדיף לשבת עם הפנים נגד כיוון הנסיעה כל עוד הכיסא מאפשר זאת.

⁶⁶ בטרם ממליצים לשבת במושב בטיחות עד מגבלת המשקל של היצרן, כלומר, אם אפשרי, עד ל-18 ק"ג וגיל חמש.

⁶⁷ בטרם ממליץ לשבת עם מושב מגביה עם גב כאשר יש כרית אוויר צידית או אין משענת ראש במושב הרכב שבו הילד יושב.

⁶⁸ לפי חמשת התנאים המפורטים לאחר הטבלה.

⁶⁹ ארגון הבריאות העולמי ממליץ להושיב את התינוק במושב האחורי ובכיסא בטיחות נגד כיוון הנסיעה כל עוד הדבר מתאפשר.

מהמוצג מהלוח עולות הנקודות האלה:

א. להבדיל מהתקנות בישראל, כל הארגונים ממליצים על ישיבה של תינוקות ופעוטות נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים לפחות או עד משקל 13 ק"ג לפחות – המשקל המקסימלי של בנים ובנות סביב גיל שנה וחצי או המשקל הממוצע, סביב גיל שנתיים וחצי (ראו נספח 1).⁷⁰

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

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

ד. להבדיל מהתקנות בישראל והמלצות NHTSA, הרלב"ד, בטרם וארגון הבריאות העולמי משלבים קריטריונים של משקל וגובה או טווחי גיל. בין הילדים הנמוכים ביותר לילדים הגבוהים ביותר בשכבת גיל מסוימת עשוי להיות פער של 20 ס"מ ואף יותר, וכך גם לגבי משקל. הגדרה המבוססת על טווח גילים, משקל או גובה מאפשרת התאמה טובה יותר בין ממדי הילד לבין הכיסא או מושב בטיחות.

נדגיש כי כל הארגונים ממליצים לחייב ניתוק של כרית אוויר במושב הקדמי בעת נסיעה של ילדים בו, וכך נקבע גם בתקנות בישראל. נוסף על כך, כל הארגונים מדגישים כי יש להשתמש בכיסא הבטיחות או במושב המגביה זמן רב ככל האפשר וכל עוד הוראות היצרן מאפשרות זאת. כך, גם אם הילד יכול מבחינת גילו לעבור ממושב בטיחות למושב מגביה, אם הוראות היצרן מאפשרות המשך ישיבה על מושב בטיחות, מומלץ שימשיך להשתמש בו, משום שכיסא הבטיחות מספק הגנה טובה יותר ממושב מגביה.

בטרם מביא הנחיות מפורטות להתקנת כיסא הבטיחות: יש להתקינו בזווית של 45 מעלות ביחס לכביש; רצועות כיסא הבטיחות שבהן חוגרים את התינוק צריכות לצאת מהחריץ שמתחת לכתפיים של התינוק; אצל פעוט יש לוודא כי הוא יושב זקוף בתוך מושב הבטיחות; רצועות מושב הבטיחות שבהן חוגרים את הפעוט צריכות לצאת מהחריץ שמעל לכתפי הפעוט; גב מושב הבטיחות צריך להיות גבוה מאוזניו של הילד.

נוסף על המוצג לעיל הרלב"ד ובטרם מביאים חמישה תנאים שחובה לקיימם כדי שחגורת הרכב תגן על הילד במקרה של תאונה. אם אי-אפשר לעמוד באחד התנאים או יותר, חובה לפי תנאים אלו להשאיר את הילד במושב מגביה (רצוי במושב עם גב):

1. הילד חייב לשבת כשגבו צמוד למשענת מושב הרכב;
2. הברכיים של הילד חייבות להיות מקופלות לכיוון הרצפה בקצה מושב הרכב;

⁷⁰ כניסה: 14 ביולי 2020.

בין הילדים הנמוכים ביותר לילדים הגבוהים ביותר בשכבת גיל מסוימת עשוי להיות פער של 20 ס"מ ואף יותר; כך גם לגבי משקל.

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

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

3. חגורת הבטיחות תונח על אגן הירכיים מתחת לבטן הרכה;

4. חגורת הכתף תונח במרכז הכתף ובית החזה;

5. הילד ישב זקוף ולא יחליק ממושב במהלך כל הנסיעה.

ארגון בטרם בדק את **מושבי ההגבהה הקיימים בשוק הישראלי העומדים בדרישות אלו** במסגרת התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים.⁷¹ **נמצא כי ב-41% ממושבי הבטיחות שמיועדים לשיבה עם כיוון הנסיעה מגבלת המשקל גבוהה – עד 22.6 ק"ג לפחות** (ראו נספח 1). כמו כן נמצאו כיסאות המאפשרים הסעת ילדים שמשקלם עד 54 ק"ג.

עוד נמצא כי כמעט כל מושבי ההגבהה מאפשרים הסעת ילדים במשקל 36 ק"ג לפחות (מתאים לאחוזון 80 סביב גיל 9.5), וחלקם אף למשקל של 54 ק"ג. 33% מהבוסטרים אפשרו הסעת ילדים ממשקל 45 ק"ג ומעלה (מתאים לאחוזון 97 סביב גיל 10.2). נמצא שיש בשוק מגוון כיסאות ומושבי בטיחות צרים המתאימים להסעת שלושה ילדים במושב האחורי, וכן כאלה שמתאימים לילדים גבוהים או כבדים במיוחד ולילדים נמוכים אך כבדים. נמצאו גם כיסאות המתאימים לילדים עם מוגבלות ופתרונות מותאמים לפגים, ובכלל זה הסעה בשכיבה.

6.1 פעולות להטמעת ההמלצה לשיבה נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים לפחות

כפי שהראינו לעיל, אחת ההמלצות הרווחות היא להסיע פעוטות וילדים נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים; יש שממליצים להתמיד בכך עד גיל ארבע. נסיעה נגד כיוון הנסיעה מומלצת עבור פעוטות עד גיל שנתיים משום שבגיל זה לא הסתיים תהליך ההתפתחות של מערכת חוליות הצוואר. בזמן התאונה יש תנועה מהירה של הראש והצוואר והמתיחה עלולה לפגוע בחוט השדרה, והדבר עלול לגרום שיתוק ואף מוות. בנסיעה נגד הכיוון תנועת הראש נמנעת ועוצמת המכה מתפזרת לכל המושב ומאפשרת הגנה לצוואר ולעמוד השדרה.⁷²

מחקרים משבדיה מלמדים שהושבה נגד כיוון הנסיעה מפחיתה בעשרות אחוזים את הסיכון לפגיעה ולמוות בתאונה, ולכן המלצה זו חשובה ומצילת חיים.⁷³ במחקר מרכזי שארגון רופאי הילדים האמריקאי ביסס עליו בשנת 2011 את המלצתו לשבת נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים לפחות נטען שהסיכון לפגיעה בנסיעה כזאת הוא חמישית מהסיכון בנסיעה עם כיוון הנסיעה.

⁷¹ התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים, "סקירת היצע מושבי הבטיחות בישראל 2018", מוגש לרלב"ד, נובמבר 2018.

⁷² המועצה הלאומית לבטיחות בית ופנאי, "נסיעה בטוחה נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים", ינואר 2016.

מרבית המחקרים מבוססים על המצב בשבדיה, שבה התקנות מחייבות הושבה נגד כיוון הנסיעה עד גיל ארבע. במחקרים שבחנו⁷³ נתונים בארה"ב נמצא כי אכן יש שיפור אך הוא אינו תקף סטטיסטית בשל המדגם הקטן שנבחר, וראו:

McMurry TL, Arbogast KB, Sherwood CP, et al. 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].

אומנם אין מספיק מחקרים המלמדים על הצורך בשיבה נגד כיוון הנסיעה מעל גיל שנה, אך ארגון רופאי הילדים בחר לשוב ולהמליץ על כך בהתבסס על הניסיון שנצבר בשטח.

מאמר זה נפסל בשל בעיות מתודולוגיות משמעותיות.⁷⁴ במחקר שנעשה כדי לבדוק את הנושא שוב נמצא כי אומנם הושבה נגד כיוון הנסיעה מביאה להפחתת הפגיעות אך המדגם היה קטן מבחינה סטטיסטית מכדי לתקף את הממצאים.⁷⁵ עם זאת, **ארגון רופאי הילדים האמריקאי בחר בשנת 2018 לשוב ולהמליץ על ישיבה נגד כיוון הנסיעה על סמך המלצות בין-לאומיות אחרות והניסיון שנצבר בשטח.**⁷⁶

בהתבסס על המלצות ארגון רופאי הילדים האמריקאי, בטרם מקדם נושא זה מאז שנת 2011, וכבר בשנה זו פרסם המלצות לישיבה נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנתיים לפחות.⁷⁷ אומנם לא נעשה תיקון חקיקה בעקבות המלצות בטרם, אך הארגון מקדם היענות וולונטרית להמלצות באמצעות הטמעת ההמלצות בפרסומי הרלב"ד, עדכון עלוני מושבי בטיחות, מפגש עם יבואני מושבי בטיחות, הכנסת לומדות בנושא בטיפות חלב, הכנת חומרים תומכים ועוד.⁷⁸

דרך נוספת לקידום ישיבה נגד כיוון הנסיעה היא בדיקה אם הכיסאות הקיימים בשוק בישראל מאפשרים זאת. כאמור, במסגרת התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים בדק בטרם 52 מושבי בטיחות שנמכרים בישראל.⁷⁹ בטרם בדק אם הם מתאימים למשקל המקסימלי בגיל שנתיים (עד 15 ק"ג לפי אחוזון 97 אצל בנים, כלומר התינוקות הגדולים ביותר ישקלו 15 ק"ג בגיל שנתיים), ולמשקל הממוצע (אחוזון 50) בגיל שנתיים (אצל בנים 12.2 ק"ג ואצל בנות 11.4 ק"ג, וראו נספח 1).

נמצא ש-51% מהמושבים מאפשרים ישיבה נגד כיוון הנסיעה לכל הילדים עד גיל שנתיים, ו**כל המושבים למעט אחד מאפשרים ישיבה נגד כיוון הנסיעה לילדים במשקל ממוצע עד גיל שנתיים.** המשקל המרבי שאפשר לשבת בו נגד כיוון הנסיעה היה 29.4 ק"ג, בכיסאות המיועדים לילדים עד משקל זה. משקל זה הוא המשקל המקסימלי של בנים בגיל שש ועשרה חודשים (והממוצע – בגיל תשע וחמישה חודשים) ובנות בגיל שש ושמונה חודשים (והממוצע – בגיל תשע וארבעה חודשים).

⁷⁴ B. Henary et al., "Retraction: car safety seats for children: rear facing for best protection", *Injury Prevention* 24(1), 2018, e2pmid:29374082.

⁷⁵ 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.

⁷⁶ Dennis R. Durbin, Benjamin D. Hoffman and COUNCIL ON INJURY, VIOLENCE, AND POISON PREVENTION, [Child Passenger safety](#), *Pediatrics* 142(5), November 2018, e20182461.

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

⁷⁸ שם.

⁷⁹ התוכנית הלאומית לבטיחות ילדים, "סקירת היצע מושבי הבטיחות בישראל 2018", מוגשת לרלב"ד, נובמבר 2018.

מסקר כיסאות
ומושבי בטיחות עולה
כי יש בשוק מגוון
כיסאות שיכולים
להתאים לתקנות
מחמירות, אם
יאושרו.

6.2 השוואת תקנות כיסאות בטיחות ומושבי בטיחות בין מדינות ה-OECD

במחקר השוואתי שערך ארגון הבריאות העולמי נסקרו תקנות לשימוש בכיסאות ומושבי בטיחות לילדים בזמן נסיעה ב-271 מדינות בעולם.⁸⁰ בלוח 2 להלן מוצגות התקנות שנקבעו בנושא זה (במקור: child restraint law) ב-37 מדינות ה-OECD לפי המוצג במחקר.

לוח 3: ממצאי מחקר השוואתי של תקנות תעבורה בדבר ישיבה בכיסא בטיחות ומושב הגבהה במדינות ה-OECD לפי גיל, גובה ומשקל מסוימים במושב אחורי ובמושב קדמי

מדינה	חובת ישיבה בכיסא בטיחות ובמושב מגביה			גיל מינימלי לישיבה במושב קדמי
	גיל	גובה (בס"מ)	משקל (בק"ג)	
אוסטרליה	7			7
אוסטריה	14	150		מותר בהתקן
בלגיה	18	135		מותר בהתקן
קנדה				חובת התקן ברמה הפדרלית; כל מדינה קובעת לעצמה הגבלות גיל וגובה
צ'ילה	8	135	33	12
קולומביה				עד גיל שנתיים יכול לנסוע בחיק מבוגר; אם אין מבוגר – ייסע בהתקן
צ'כיה		150	36	מותר בהתקן
דנמרק		135		מותר בהתקן
אסטוניה				ילד שלא בגובה החגורה ישב בהתקן מתאים
פינלנד		135		מותר בהתקן
צרפת	10			מתחת לגיל עשר רק בהתקן נגד כיוון הנסיעה או אם אין מושב אחר פנוי
גרמניה	12	150		מותר בהתקן
יוון		150-135		בטווח הזה מותר בחגורת מושב רק מאחור
מדינה	חובת ישיבה בכיסא בטיחות ובמושב מגביה			גיל מינימלי לישיבה במושב קדמי
	גיל	גובה	משקל	

⁸⁰ WHO, [Global status report on road safety 2018](https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018), November 2018, p. 370.

הונגריה	150-135	בטווח הזה 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
לטביה	150	מותר בהתקן
ליטא	135	מותר בהתקן
לוקסמבורג	150	17 מותר בהתקן
מקסיקו		אין הגבלות
הולנד	135	18 מותר בהתקן
ניו זילנד	7	מותר בהתקן
נורבגיה	150-135	בטווח הזה מותר ללא התקן רק מאחור
פולין	150-135	בטווח הזה מותר ללא התקן רק מאחור
פורטוגל	135	12
סלובקיה	150	מותר בהתקן
סלובניה	150	מותר בהתקן
ספרד	135	מותר רק אם אין מקום מאחור
שבדיה	135	מותר בהתקן
שווייץ	150	12 מותר בהתקן
טורקיה	150-135	36 בטווח הזה מותר ללא התקן רק מאחור
בריטניה	135	12 מותר בהתקן
ארה"ב		מותר בהתקן חקיקה ברמה הפדרלית; כל מדינה מגדירה טווחי גיל, גובה ומשקל

בנתונים המוצגים לעיל אפשר לראות כי כמעט בכל המדינות מותר לשבת במושב הקדמי רק בכיסא או במושב בטיחות עד לגיל מסוים. בארבע מדינות אסורה הישיבה גם במושב בטיחות

(עד לגיל שבע, עשר או 12), במדינה אחת מותרת הישיבה במושב הקדמי מתחת לגיל עשר עם כיסא בטיחות רק כאשר אין מקום במושב האחורי, ובשתי מדינות אין הגבלות כלל.

יש כמה מודלים נפוצים בתקנות בנוגע לגיל, גובה ומשקל בהושבת ילדים בכיסאות בטיחות:

א. ישיבה בכיסא או במושב בטיחות עד גובה מסוים בלבד (135 ס"מ או 150 ס"מ); 15 מדינות נוהגות כך.

ב. ישיבה בכיסא או במושב בטיחות עד גיל 12 לפחות או גובה 135 או 150 ס"מ לפחות; שמונה מדינות נוהגות כך.

ג. ישיבה בכיסא או במושב בטיחות עד גיל מסוים (שש, שבע, שמונה או עשר) וללא קריטריונים של גובה או משקל; חמש מדינות נוהגות כך ובהן ישראל. בישראל הגיל הוא שמונה, והוא נמוך מהגיל שנקבע בכמה מדינות, ובהן בריטניה, גרמניה ושווייץ (גיל 12) וצרפת (10) אך גבוה מהגיל שנקבע באוסטרליה (7), בניו זילנד (7) וביפן (6).

13 מדינות קובעות חובת ישיבה בכיסא או מושב בטיחות לפי גיל, בתוספת קביעת משקל או גובה או בלעדית. ישראל היא מחמש המדינות שקבעו חובה עד גיל שמונה או פחות. בשמונה המדינות האחרות נקבע שהגיל הוא עשר או יותר.

ד. ישיבה בכיסא או במושב בטיחות במושב הקדמי או במושב האחורי עד גובה 135 ס"מ; ישיבה ללא התקן ריסון במושב האחורי מגובה 135 ס"מ; ישיבה במושב הקדמי בחגורת המושב רק מגובה 150 ס"מ; חמש מדינות נוהגות כך.

ד. ישיבה בכיסא או במושב בטיחות עד משקל מסוים (33 או 36 ק"ג) וגובה מסוים (135 ס"מ או 150 ס"מ); ארבע מדינות נוהגות כך, ובשתיים מהן נקבע גם גיל מסוים.

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

13 מדינות קובעות חובת ישיבה בכיסא או במושב בטיחות לפי קריטריון גיל. ישראל היא מחמש המדינות המחייבות ישיבה בכיסא או במושב בטיחות עד גיל שמונה או פחות. בשמונה המדינות האחרות הגיל הוא מעשר ועד 18. בכמה מהן נקבעו גם תנאי משקל או גובה.

נספח 1. תקנות והמלצות בטיחות הנסקרות במסמך לפי אחוזוני משקל, גובה וגיל לילדים עד גיל עשר

גיל/משקל/גובה ⁸¹				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 נגד כיוון הנסיעה עד גיל שנה
14.50 ק"ג	15 ק"ג	12 ק"ג	11.50 ק"ג	ישיבה נגד כיוון הנסיעה 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 ק"ג
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 ק"ג
8.3 שנים	8.5 שנים	מחושב לפי BMI ⁸² מעל גיל 10		מושב עד משקל 36 ק"ג
		מחושב לפי BMI מעל גיל 10		מושב עד משקל 54 ק"ג

⁸¹ משרד הבריאות, [עקומות גדילה](#), כניסה: 14 ליוני 2020.

⁸² BMI היא שיטה להגדרת המשקל הרצוי לפי היחס בין גובה למשקל (הנוסחה: משקל חלקי גובה בריבוע).

נספח 2. היפגעות ילדים בתאונות דרכים על סמך דוח בטרם

להלן נביא נתונים נוספים על אלה שהובאו בפרק הרקע על היפגעות ילדים בתאונות דרכים מתוך דוח בטרם על היפגעות ילדים בתאונות דרכים ב-15 השנים שמשנת 2000 עד שנת 2014.⁸³

- בשנת 2014 נהרגו 38 ילדים בתאונות דרכים, והם 45.8% מכלל הילדים שנהרגו באותה שנה בהיפגעות בלתי מכוונת (83 הרוגים בתאונות בית ופנאי). זו ירידה של 53% בתמותה בתאונות דרכים לעומת שנת 2000 (81 הרוגים) וירידה של כ-13% בשיעור ההיפגעות בכלל התאונות (57 הרוגים בתאונות בית ופנאי).
- כ-49% מכלל הילדים ההרוגים בשנים 2000-2014 נהרגו בתאונות שהיה מעורב בהן כלי רכב מנועי. בשנים אלו חלה ירידה של 49.3% בתמותה בתאונות שהיו מעורבים בהן כלי רכב מנועי.
- בבדיקת מספר הילדים שאופשזו עקב תאונות דרכים ותאונות בית ופנאי בשנים 2010, 2011 ו-2012 עולה כי בשלוש השנים יחד אושפזו 2,259 ילדים לאחר תאונות דרכים – 21.2% מכלל הילדים שאושפזו עקב תאונות. 544 מהם (5.1% מכלל המאושפזים) נפגעו עקב נסיעה או נהיגה ברכב.
- בבדיקת שיעור המאושפזים הממוצע עקב תאונות דרכים לפי גיל הילדים בשנים 2010-2012 נמצא כדלקמן: עד גיל שנה השיעור הקטן ביותר – 4.3%, מגיל שנה עד גיל ארבע – 7.9%, מגיל חמש עד גיל תשע – 12.6% ובגיל 10-14 השיעור הגדול ביותר, 13.3%.
- בבדיקת התמותה הממוצעת בתאונות דרכים לפי גיל הילדים בשנים 2011-2015 נמצא כדלקמן: עד גיל שנה השיעור הקטן ביותר – 0.6% (שיעור ל-100,000 ילדים), מגיל שנה עד גיל ארבע השיעור הגדול ביותר – 1.2%, מגיל חמש עד גיל תשע – 0.8% ובגיל 10-14 – 1.1%. בבדיקת התמותה של נוסעים ברכב בכלל התאונות ולפי גיל נמצא כי בגיל 10-14 התמותה של נוסעים ברכב היא הגדולה ביותר (45.9% מכלל התאונות בקבוצת גיל זו). שיעור מעט קטן יותר נמצא אצל ילדים עד גיל שנה (40% מכלל התאונות בקבוצת גיל זו). השיעור הקטן ביותר היה אצל ילדים בני חמש עד תשע (29%), והשיעור אצל בני שנה עד ארבע דומה (30%).

⁸³ נטלי ניר, יותם אופיר, אושרי וייס ושרון לוי, היפגעות ילדים בישראל – דוח בטרם לאומה 2017, פרסום מס' 1100, אוקטובר 2017.