



# השארית ילדים ברכב חונה

## דוח סיכום הערכת השפעות הרגולציה (RIA)

תאריך: דצמבר 2020

עורכי הדוח: ליאור לוי ועידו אליה (אלמקייס)

הדו"ח נכתב בעבודה עם אגף בכיר רכב ושירותי תחזוקה במשרד התחבורה, ואושר ע"י עינת סגל

זמין לעיון הציבור באתר הרגולציה הממשלתי ובאתר קשרי ממשל

## 1. הגדרת תכלית והצורך בהתערבות

### 1.1. רקע

בישראל קיימים כיום שני תקנים העוסקים במתן התרעה על שכחת ילדים ברכב. תקן ישראלי 6400 מכיל 2 חלקים האחד המיועד לרכבי הסעה והשני המיועד לרכבים פרטיים. מטרתו של תקן "מערכת התרעה על השארת ילדים ברכב: רכב הסעות ילדים דרישות תפקוד" (ת"י 6400 חלק 1) הינה לוודא כי ברכב הסעות תבוצע סריקה בתום ההסעה כפי שמחייבות תקנות התעבורה. בכדי לוודא את ביצוע הסריקה מותקן בקצה האחורי של תא הנוסעים ברכב לחצן עליו נדרש הנהג ללחוץ. אי לחיצה על הלחצן בסיומה של נסיעה, מפעיל חייוויים שונים, בהם אזעקה. תקן "מערכת התרעה על השארת ילדים ברכב: רכב פרטי" (ת"י 6400 חלק 2) דורש כי המערכת תזהה נוכחות של ילד במושב "מפוקח" (מושב ייעודי לילדים או אחר), וברגע שהמערכת מזהה כי הנהג מתרחק מן הרכב, מופעלת התרעה. התקן איננו מתייחס לטכנולוגיה ספציפית, אלא מציג את כלל דרישות התפקוד של המערכות ללא תלות בשיטה הספציפית למימושן.

### 1.2. זיהוי הבעיה וסיבותיה

שכחת ילדים בכלי רכב עשויה להוביל לנזק גופני ניכר ואף לגרום למוות. הבעיה מחמירה מאוד בחודשי הקיץ, כאשר הרכב הנעול מתחמם מהר ויכול להגיע לטמפרטורות קטלניות תוך זמן קצר. מנתוני ארגון 'בטרים' עולה כי בין 2010 ל-2020 נפגעו כ-980 ילדים כתוצאה מהשארתם ברכב, פגיעה שהובילה לפניה לחדר מיון (52 מקרים מתוכם התרחשו ברכב הסעות). בשנים אלו תמותת ילדים כתוצאה משכחה ברכב עמדה על 34 ילדים. נתונים נוספים של 'בטרים' מראים כי בשנים 2015-2019 דווחו 12 מקרי מוות עקב מכת חום או התייבשות ברכב, המהווים 1.9% מכלל תמותת ילדים מהיפגעות לא מכוונת בשנים אלו. קבוצת הגיל הבולטת במקרים אלו הינה תינוקות ופעוטות עד גיל 1.5<sup>1</sup>. ניתוח הגורמים למקרים אלו מעלה שהיסח דעת הינו הגורם המרכזי לשכחת ילדים ברכב, ומחקרים בנושא מראים כי לרוב ילד נשכח הרכב כאשר ההורה חש מתח נפשי, חוסר בשינה וגם שינוי שגרת ההסעה של הילד. במצב כזה משתלטת על הנהג התנהגות של "טייס אוטומטי" אשר גורמת לכך שהנהג שוכח את משימתו החדשה להסיע את הילד והוא ממשיך לשגרת יומו וכך עלול לשכוח את הילד ברכב.<sup>2</sup>

בחודש יולי 2020 פרסם אגף הרכב (להלן, "הרגולטור") קול קורא לתעשייה בכדי לבחון את הפתרונות הקיימים כיום בשוק לשם צמצום שכחת ילדים ברכבים פרטיים<sup>3</sup>. אצל הרגולטור התקבלו 23 תשובות לקול הקורא. מניתוח התשובות עולה שאין היום בשוק אף מערכת שמוגדרת כעומדת רשמית בתקן הישראלי 6400 חלק 2. עם זאת, מרבית החברות והיזמים שהשיבו לקול הקורא הצהירו שהמוצרים שלהם עומדים כבר היום בדרישות התקן או שניתן באמצעות מספר התאמות קלות להגיע לעמידה מלאה בתקן. הסיבות העיקריות לכך שאף מערכת אינה מאושרת היום לעמידה בתקן הישראלי הן:

<sup>1</sup> מניעת שכחת ילדים ברכב, ארגון 'בטרים'; יותם אופיר, "דו"ח תמותת ילדים מהיפגעות בלתי מכוונת בשנת 2019", 'בטרים': המרכז הלאומי לבטיחות ולבריאות ילדים (מספר פרסום 1109, ינואר 2020), עמ' 12; נתונים שהתקבלו מ'בטרים'; המידע המוצג הוא מתוך מאגר 'יתיעוד היפגעות מהתקשורת'. מאגר זה הינו חלק מהמערך הלאומי לנתוני היפגעות ובטיחות ילדים המנוהל על ידי ארגון 'בטרים' לבטיחות ילדים. מקור נתוני המאגר הינו כתבות בעיתונות הדפוס והאינטרנט, הארצית והמקומית, בשפות עברית, ערבית, אנגלית ורוסית. המאגר נבנה על בסיס סטנדרט ה-Set Data Minimum המומלץ על ידי ארגון הבריאות העולמי להבנת 'סיבות ההיפגעות'.

<sup>2</sup> 'בטרים', "מוצרים למניעת שכחת ילדים ברכב". חומר רקע שהוגש על-ידי ארגון 'בטרים' לדיון בנושא "שכחת ילדים ברכב – הצגת פתרונות טכנולוגיים למיגור התופעה", 21 במרץ, 2017. [https://fs.knesset.gov.il/20/Committees/20\\_cs\\_bg\\_382207.pdf](https://fs.knesset.gov.il/20/Committees/20_cs_bg_382207.pdf).

<sup>3</sup> למען הנוחות אנו מכנים רכבים אלו "רכבים פרטיים", אך מדובר בכלל הרכבים המסיעים ילדים עד גיל 5 למטרות פרטיות, והם אינם רכבי הסעה.

- 1) הפתרונות שניתנו ע"י המפתחים הינם טובים ומתקדמים יותר (לגישתם) מהדרישות המופיעות בתקן. לדוגמה התקן הישראלי דורש שהמערכת תספק התרעה על ילד שנשכח באמצעות התקן נישא שאינו טלפון נייד, ואילו רוב המערכות מספקות התרעה לטלפונים ניידים באמצעות הודעות SMS ושיחות טלפון עם הודעות מוקלטות, ובכך מאפשרות להגיע בזמן מידי למספר רב של משתמשים, כולל מוקדי חירום, כוחות הצלה ואפילו למרחב החברתי.
- 2) עלות אישור המערכת ע"י מכון התקנים לעמידה בתקן הישראלי הינה גבוהה מאוד (כ- 100,000 ₪) דבר שהרתיע את החברות והיזמים.

### 1.3. סקירה בינלאומית<sup>4</sup>

#### איטליה

שכחת ילדים ברכב גורמת למקרה מוות אחד בשנה באיטליה, בממוצע. עם זאת, היא המדינה הראשונה והיחידה באיחוד האירופי לדרוש מערכות התרעה לשכחת ילדים ברכב. החוק, שנכנס לתוקף ב-2019 והפך לדרישת חובה ב-2020, מחייב התקנת מערכות התרעה במקרה של שכחת ילדים, כאשר הדרישה תקפה לנסיעה של ילד עד גיל 4 ברכבים מסוגים M1, N1, N2, N3. מאחר והחובה נכנסה לתוקף רק לאחרונה, עוד מוקדם לקבוע את יעילותו של צעד זה בטיפול בבעיה. חשוב לציין שפרט לאיטליה אין עיסוק בסוגיה במדינות אירופאיות אחרות.

#### ארצות-הברית

39 ילדים בממוצע מתים ברכבים כל שנה בארצות-הברית כתוצאה משכחה. הרגולציה האמריקאית אינה מחייבת מערכות התרעה לשכחת ילדים ברכב, אך ארגונים שונים פועלים לקדם חקיקה בנושא. הארגון KIDS AND CARS<sup>5</sup> הגיש ב-2019 הצעת חוק לבית הנבחרים האמריקאי (Hot Cars Act of 2019).<sup>6</sup> מטרת הצעת החוק לחייב את משרד התחבורה (Department of Transportation - DOT) לפרסם דרישה המחייבת לכל רכב נוסעים קל חדש להיות מצויד במערכת המתריעה על ילד (או בעל חיים) שנשכח ברכב או שנכנס אליו באופן עצמאי. על המערכת לכלול התרעה קולית וויזואלית מובהקת כדי להודיע לאנשים בתוך ומחוץ לרכב ולהיות מופעל כאשר מנוע הרכב כבוי וזוהתה נוכחות של הילד. בנוסף, על ה-DOT לחתום על הסכם עם צד ג' עצמאי לביצוע בדיקה בנושא התקנת המערכת דרך retrofit ברכב קיים.

#### יורו NCAP

ארגון Euro NCAP בודק היבטים שונים של בטיחות כלי רכב ומנפיק דירוגי ריסוק של עד חמישה כוכבים. החל משנת 2022 הארגון יתחיל להעניק נקודות לכלי רכב עם מערכות לגילוי נוכחות ילדים, שיכולים לאתר ילד שנשאר לבדו במכונית ולהתריע לנהג או לשירותי חירום.

### 1.4. תכליות ויעדים

תכלית הרגולציה היא צמצום מספר המקרים של שכחת ילדים ברכב פרטי. החלופות תימדדנה לאורם של 4 קריטריונים:

- ההשפעה על צמצום המקרים של שכחת ילדים ברכבים פרטיים.

<sup>4</sup> מתוך סקירה בינלאומית שנערכה באגף הרכב במשרד התחבורה.

<sup>5</sup> <https://www.kidsandcars.org/hot-cars-act-of-2019>.

<sup>6</sup> <https://www.congress.gov/bill/116th-congress/house-bill/3593/text>

- עלות רגולטורית- הנטל הכלכלי שיוטל על המשק לצורך עמידה בדרישות הרגולציה.
- תחרותיות- לאור הרגישות לנושא התחרותיות בענף הרכב, נלקח גם נושא זה בחשבון בניתוח.
- ישימות- באיזו מידה של קלות ניתן יהיה להטמיע את הדרישות הרגולטוריות בציבור.

## **2. חלופות**

### **2.1. תיאור החלופות**

בכדי להתמודד עם תופעת שכחת ילדים ברכבים פרטיים הוצעו 3 חלופות, בנוסף על המצב הקיים :

- חלופה 0 – מצב קיים, קרי התקנת מערכת למניעת שכחת ילדים באופן וולנטרי.
- חלופה 1 – חובת התקנת מערכת למניעת שכחת ילדים כתנאי להסעת ילדים מתחת לגיל 5, שאינה עומדת בהכרח בתקן 6400 חלק 2, אך מסוגלת להתריע על שכחת ילדים ברכב.<sup>7</sup> האכיפה תבוצע ע"י משטרת ישראל, ואי עמידה בחובה זו תגרור קנס ונקודות.
- חלופה 2 – חובת התקנת מערכת תקנית למניעת שכחת ילדים כתנאי להסעת ילדים מתחת לגיל 5. האכיפה תבוצע ע"י משטרת ישראל, ואי עמידה בחובה זו תגרור קנס ונקודות. כדי להגדיל את מספר המערכות המותרות להתקנה יאומצו 11 מתוך 19 סעיפי תקן 6400 חלק 2. מערכת תותר להתקנה על בסיס בדיקה חד פעמית שיצרן המערכת יצטרך לעבור במעבדת רכב.
- חלופה 3 – חובת התקנת מערכת למניעת שכחת ילדים העומדת בתקן 6400 חלק 2, כתנאי לרישום רכב חדש.

---

<sup>7</sup> מערכת כזאת צריכה להיות מסוגלת לזהות הימצאות ילד עד גיל 5 ברכב סגור, שאינו מונע, ללא הימצאות נהג או נוסע במושב הנוסע הקדמי, ומספקת התרעה קולית וחזותית, הניתנת לזיהוי מחוץ לרכב על ידי נהג הרכב או אנשים אחרים בסביבת הרכב.

## 2.2. ניתוח והשוואת חלופות

טבלה 1- ניתוח והשוואת חלופות

הערכת חלופות (בסולם 1-5, 5 הטוב ביותר).

קריטריון	משקל	חלופה 0 - התקנת מערכת למניעת שכחת ילדים באופן וולנטרי	חלופה 1 - חובת התקנת מערכת ללא תקן בהסעת ילדים מתחת לגיל 5	חלופה 2 - חובת התקנת מערכת תקנית (לחלק מסעיפי התקן) למניעת שכחת ילדים	חלופה 3 - חובת התקנת מערכת תקנית למניעת שכחת ילדים ברכישת רכב חדש
צמצום מקרי שכחת ילדים	0.6	ככל הידוע לרגולטור, מעט מאוד מערכות למניעת שכחת ילדים הותקנו עד היום באופן וולנטרי, למרות מסעות פרסום שנערכו בעבר. יש לציין כי מסעות פרסום שנערכו בעבר לא הבליטו את התקן ואת המערכות הקיימות, ועל-כן קמפיין להתקנת מערכות שונות למניעת שכחת ילדים עשויה להניב תוצאות טובות יותר. (2)	חלופה זו מחייבת התקנה של מערכות למניעת שכחת ילדים, כתנאי להסעת ילדים מתחת לגיל 5. מחד, חלופה זו מכסה כבר בטווח הקצר את כלל הנפגעים הפוטנציאליים. מאידך, מדובר במערכות שלא בהכרח יזהו את כלל המקרים בהם ילד נשאר ברכב נעול: כאשר הילד אינו יושב על כיסא הבטיחות או כאשר ילד נכנס לרכב חונה וננעל בתוכו. (3)	חלופה זו זהה לחלופה 1, אולם המערכת בחלופה זו הינה תקנית מלבד החרגה של 8 סעיפים מהתקן הקיים. בנוסף, משום שמערכות בחלופה זו עומדות בתקן הקיים מלבד ההחרגות שאושרו, הן יותר בטיחותיות ואמינות ממערכות אשר אינן מאושרות בתקן. (4)	בחלופה זו המערכת מותקנת אך ורק ברכבים חדשים כתנאי לרישום, ולכן ייקח מספר שנים עד שיינתן כיסוי מקיף דיו לנפגעים הפוטנציאליים. מנגד, היות ומדובר במערכות העומדות בתקן המלא, הן אמורות לתת מענה לכלל התרחישים של נעילת ילדים ברכב חונה. (4)
עלות רגולטורית	0.2	מדובר בצעד וולנטרי, כך שרק משפחות הרוצות ויכולות להרשות זאת לעצמן ירכשו מערכת זו. (5)	חלופה זו מחייבת את כלל משקי הבית עם ילדים בני פחות מ-5 שנים, או שמסיעים ילדים בגילאים אלו, להתקין מערכות למניעת שכחת ילדים בכיסאות הבטיחות או ברכב. לפי המענה לקול הקורא, העלות	חלופה זו זהה לחלופה 1, מלבד המערכת אשר צריכה אישור ממעבדה מוסמכת כי היא עומדת ב-11 סעיפים מתוך ה-19 של תקן 6400 (חלק 2). מנקודת מבט משקית	היות ובחלופה זו המערכות נדרשות לעמוד בתקן רשמי, ולהיות מותקנות ברכב עצמו ע"י היבואן או מתקין מורשה, בטרם ירשם הרכב, מדובר בעלות גבוהה יחסית לרכב. אומדן העלות למערכת מסוג זה, כולל

<p>התקנה הינה כ-1,000 ש, והיא ככל הנראה תגולגל ברובה אל הלקוח. בשנה נרשמים כ-300,000 רכבים חדשים מסוג M1/N1, כך שמדובר על עלות משקית של כ-300,000,000 ש מידי שנה. מבחינה זו, החלופה "עיוורת" לשאלה האם בעל הרכב צפוי להסיע ילדים עד גיל 5. (1)</p>	<p>עלויות הבדיקה על היצרנים זניחות. (3)</p>	<p>הממוצעת של מערכת מסוג זה היא 500 ש, או במקרה סביר כ-300 ש. העלות המשוערת למשפחה עם 2 ילדים מתחת לגיל 5 הינה כ-600 ש. משקית, העלות נאמדת בכרבע מיליארד שקלים באופן חד פעמי (פירוט מטה). קשה מאוד לאמוד מה תהיה העלות השנתית של חלופה זו, בנוסף לעלות החד פעמית. (3)</p>			
<p>מאחר ומדובר במערכות שמחויבות בתקן ובהתקנה מראש, מספר השחקנים בתחום צפוי להיות קטן משמעותית בהשוואה לחלופה 1. מימוש חלופה זו מחייב היערכות של יבואני הרכב, ולכן עשוי להקשות על יבואנים קטנים ומקבילים. (1)</p>	<p>החרגה של 8 סעיפים מהתקן הקיים מגדילה את היצע המערכות הקיים בשוק, ולכן פוטנציאל לתחרות רב יותר מחלופה 3, אך לא יותר מחלופה 2. (4)</p>	<p>מאחר ואין צורך לעמוד בתקן רשמי, וניתן להתקין חלק מהיצע המערכות באופן עצמאי העלות למשק נמוכה יותר, והפוטנציאל לתחרות רב יותר ביחס לחלופות 2 ו-3. (5)</p>	<p>ללא השפעה על התחרותיות או על מספר השחקנים בענף. (3)</p>	<p>0.1</p>	<p>השפעה על התחרותיות</p>
<p>היתרונות והחסרונות של חלופה 2 בהיבט הישימות הם תמונת מראה של המתואר לגבי חלופה 1. קל יחסית לפקח ולאכוף, משום שרכבים חדשים לא יוכלו להירשם ללא התקנת המערכת. מנגד, מדובר</p>	<p>בחלופה זו, בדומה לחלופה 1, ישנו קושי בפיקוח ואכיפת התקנת המערכות ברכבים, על-אף שהם בעלי תקן מוגדר וחייבים באישור מעבדה מוסמכת. (4)</p>	<p>בחלופה זו ישנו קושי בפיקוח ובאכיפת התקנת המערכת בכיסאות הבטיחות, מאחר והמערכות לא נדרשות לעמוד בתקן מוגדר. מנגד, ההיערכות הנדרשת מהמשק קטנה יותר, משום שחלק מהמערכות מאפשרות התקנה עצמית. (3)</p>	<p>ללא בעיות ישימות. (5)</p>	<p>0.1</p>	<p>ישימות</p>

בהיערכות משקית מקיפה יותר, בעיקר מצד יבואני הרכב. (2)					
2.9	3.8 (החלופה הנבחרת)	3.2	3.0	1	סיכום

מדד ההצלחה המרכזי לחלופה הנבחרת הוא ירידה במספר המקרים של שכחת ילדים ברכב פרטי מידי שנה, כאשר הבחינה הראשונית תיעשה לאחר שנה וחצי (שני קייצים) מיישום התקנה, עפ"י נתוני 'בטרים'.

#### אומדן עלות

אומדן העלות המוצג ביחס לחלופה 1 נעשה על סמך הנתונים הבאים:

- עפ"י [סקר האוכלוסין של הלמ"ס משנת 2018](#) בישראל 1,079,000 ילדים מתחת לגיל 5.
- לפי [סקר ההוצאות של הלמ"ס משנת 2018](#), השיעור הממוצע של משקי בית שבעלותם לפחות רכב אחד הוא 72%. בבעלותם של 79% ממשקי בית עם שני ילדים עד גיל 6 לפחות רכב אחד. השיעור עולה ל-85% כשמדובר במשקי בית עם ילדים עד גיל 17.

לפי נתונים אלה ניתן לאמוד את מספר כיסאות הבטיחות לילדים עד גיל 5 בטווח שבין 776,880 ל-917,150. אומדן זה לא לוקח בחשבון כיסאות בטיחות המותקנים ברכבים של גורמים המסיעים ילדים שהם לא חלק ממשק הבית שלהם, כמו קרובי משפחה מדרגה שנייה או מטפלים בשכר, ומחזיקים כיסא בטיחות נפרד ברכבם מטעמי נוחות. לפיכך, נכון בעינינו לקחת את הטווח העליון של האומדן לצורך חישוב העלות המשקית. מכאן, שאומדן העלות המשקית הוא  $300 \times 917,000 = 275,100,000$ .

### 3. שיח עם בעלי עניין, עם מומחים ועם יחידים וקבוצות מהציבור

#### 3.1. תיאור תהליך השיח

כאמור לעיל, הרגולטור פרסם ביולי 2020 קול קורא לתעשייה כדי לקבל תמונת מצב טובה יותר של המענה הטכנולוגי הקיים כיום בשוק. על בסיס התשובות שניתנו לקול הקורא קיים הרגולטור שיח פרטני עם המשיבים, כדי להבין לעומק את הפתרונות הקיימים. מפאת חיסיון מסחרי, מסמך זה לא יפרט את המענה שניתן. לאחר גיבוש תמונת המצב התקיימה חשיבה על הפתרונות האפשריים להגדרת הבעיה.

שנית, בתחילת חודש נובמבר 2020 פרסם באתר התזכירים הממשלתי הנוסח המוצע לתיקון התקנה, ובמסגרת השימוע התקבלו 40 תגובות. הנושאים העיקריים אליהם התייחסו התגובות הם: הגדרה ודרישות למערכת כפי שמופיעות בנוסח התקנה, חיוב השימוש במערכת, נוסח התקנה, חומרת הענישה, עלויות המערכת והתקנתה, לוחות זמנים ועוד הערות כלליות.

ההערות העיקריות שעלו:

- הגדרות המערכת כלליות מידי ונדרש לדייק ולבאר את ההגדרות.
- לא נכון לחייב שימוש במערכת בנסיעות מזדמנות ונדרש לחייב רק את ההורים. המלצה לחייב את השימוש במערכת בחודשים מסוימים בשנה.
- נדרש להפחית את הענישה שכן הטלת חובה פלילית הינה סנקציה גורפת ופוגעת שלא בצורה מידתית.
- קיים חשש מהעלויות של המערכות וההתקנה שלהן, והמשמעות מבחינת ההוצאה הכספית הנדרשת ממשפחה, במיוחד בעת הנוכחית. עצם החיוב בהתקנת המערכות יגרום להעלאת מחירים. נדרש שהמדינה תישא בעלויות או תקים מנגנון סבסוד על מנת להקל על ההוצאה הכספית.
- תאריך התחילה שמוצע (1/3/21) נראה קרוב מידי ולא סביר. מומלץ להתחיל בחיוב התקנה מתחילת שנת 2022. מומלץ לבצע את החלת החיוב באופן הדרגתי.
- מוטל ספק בחיוב השימוש במערכות שהיעילות שלהן לא מוכחת וכי החיוב בהתקנת המערכת יביא לתחושת הסרת האחראיות מההורים.

חלק מהערות הציבור התקבלו והוטמעו בתיקון (ובהתאמה גם בדו"ח זה), וחלק לא:

- הוחלט לדחות בחודשיים את תאריך התחילה ל-1 במאי, 2021.
- הופחתו מספר הנקודות והקנס הכספי.
- הוחלט לחייב במערכת אשר עומדת בתקן הקיים עם מתן 8 חרקות, כך שיעילות המערכות עולה.

בנוסף לשיתוף הציבור שנעשה, נושא שכחת ילדים ברכב עלה לדיון בוועדה המיוחדת לזכויות הילד בכנסת מספר פעמים בשנים 2016-2018. בדיונים אלו עלתה תדיר הדרישה ממשד התחבורה לסייע ולקדם עזרים טכנולוגיים למניעת שכחת ילדים ברכב, ואף לחייב התקנתם.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> אתר הכנסת: הועדה המיוחדת לזכויות הילד.  
<https://main.knesset.gov.il/Activity/Committees/Children/Pages/CommitteeProtocols.aspx>



#### 4. מתודולוגיה ותהליך הכנת הדוח

##### 4.1. מתודולוגיה

כמתואר לעיל.

##### 4.2. מקורות וחומרי

- אופיר, י. "דו"ח תמותת ילדים מהיפגעות בלתי מכוונת בשנת 2019." "בטרים": המרכז הלאומי לבטיחות ולבריאות ילדים. מספר פרסום 1109, ינואר 2020.
- 'בטרים', "מוצרים למניעת שכחת ילדים ברכב." חומר רקע שהוגש על-ידי ארגון 'בטרים' לדיון בנושא "שכחת ילדים ברכב – הצגת פתרונות טכנולוגיים למיגור התופעה", 21 במרץ, 2017.  
[https://fs.knesset.gov.il/20/Committees/20\\_cs\\_bg\\_382207.pdf](https://fs.knesset.gov.il/20/Committees/20_cs_bg_382207.pdf)
- ניר, נ., אופיר, י., וייס, א., לוי, ש. "היפגעות ילדים בישראל, דוח בטרם לאומה 2017". "בטרים": המרכז הלאומי לבטיחות ולבריאות ילדים. מס' פרסום 1100, אוקטובר 2017. מס' פרסום 1100, אוקטובר 2017.
- [מניעת שכחת ילדים ברכב](#), ארגון 'בטרים'.
- [סקר אוכלוסין 2018](#), הלמ"ס
- [סקר הוצאות משקי בית 2018](#), הלמ"ס
- תקן ישראלי 6400, [חלק 1](#) ו[חלק 2](#)
- תקנות התעבורה, [סעיף 364ז](#)