



דוח מבקר המדינה

# תגי חניה לאנשים עם מוגבלות

תמוז התשפ"ו | יוני 2026



# תגי חניה לאנשים עם מוגבלות

## תקציר

### רקע

אנשים עם מוגבלות, ובפרט אנשים עם מוגבלות בתנועה או עם מוגבלות המשפיעה על יכולת התנועה, חווים קושי להשתלב בחיי היום-יום, בעיקר בשל היעדר נגישות במרחב הציבורי.

תגי החניה לאנשים עם מוגבלות (תגי חניה) אשר מונפקים בהתאם לחוק חניה לנכים, התשנ"ד-1993 (חוק חניה לנכים או החוק) מאפשרים לאנשים עם מוגבלות להשתמש במקומות חניה שסומנו עבורם, כדי לאפשר להם נגישות פיזית למגוון פעילויות. התג מאפשר להם לחנות במקומות מיוחדים שמותאמים לצורכיהם, כמו חניות קרובות יותר לכניסות של מבנים וחניות רחבות יותר כדי לאפשר יציאה וכניסה נוחות מהרכב (בעיקר במקרים שבהם האדם עם המוגבלות נזקק למתקן מיוחד לשם כך), לקבל חניה אישית בסמוך למקום מגוריהם (בכפוף לקריטריונים), לחנות במקומות אסורים לחניה ובלבד שאינם מפריעים או מסכנים, ובמקרים מסוימים הוא גם מאפשר הקלות בתשלומי חניה.

בתהליך הנפקת תגי החניה ומיצוי הזכויות הנובעות מהם מעורבים כמה גופים ממשלתיים וגופי שלטון מקומי. העיקרי שבהם הוא אגף הרישוי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (בהתאמה - אגף הרישוי או רשות הרישוי ומשרד התחבורה) שהוא הגורם המוסמך להנפיק את התגים. האישיורים לזכאות לתג חניה ניתנים על פי סעיף 1 לחוק חניה לנכים מכוח החלטות של רופאים שהוסמכו לאשר נכות על פי דין - על ידי המוסד לביטוח לאומי (הביטוח הלאומי או בט"ל), משרד הביטחון, משרד הרווחה והביטחון החברתי (משרד הרווחה), ומשרד הבריאות (במסגרת ועדות רפואיות לקביעת זכאות לגמלת ניידות בבט"ל) (הגופים המאשרים).

גם רופאים שהסמיך אגף הרישוי (רופאי אגף הרישוי) רשאים על פי סעיף 1א לחוק חניה לנכים לקבוע זכאות רפואית למתן תג חניה, וזאת עבור אוכלוסיות שירותיות, במצבים שבהם לא ניתן לאשר נכות על סמך החלטות של רופאים בגופים המאשרים, כמו למשל מבוגרים שהחלו להתמודד עם מוגבלות בניידות אחרי גיל פרישה, ולכן הם אינם זכאים לקצבת נכות מהביטוח הלאומי; וכן אנשים עם מוגבלות בעלי הכנסה גבוהה שבעטייה הם אינם זכאים לקצבת ניידות. אגף הרישוי מעסיק רופאים אלה במיקור חוץ. הרשויות המקומיות עוסקות בהקצאת חניות לאנשים עם מוגבלות, וכן עוסקות באכיפה, וזאת במקביל למשטרת ישראל.

מספר תגי החניה בישראל עלה באופן עקבי במשך השנים, בפרט בשנים האחרונות, ובד בבד, חל גידול ניכר גם במספר הרכבים המשויכים לתגים. בשנת 2014 שויכו כ-155,000 רכבים לתגי חניה וביוני 2025 עלה מספרם לכ-669,000. לאור גידול זה נוצרת מצוקה הולכת וגוברת בחניות המסומנות לאנשים עם מוגבלות בלבד, ואף קיימת הסכמה שההכרה באנשים עם מוגבלות לעניין תג חניה חורגת מכמות האנשים עם מוגבלות הזקוקים לסיוע זה בפועל<sup>1</sup>.

בשנים האחרונות נחשפו בחקירות משטרתיות, שנוהלו בשיתוף משרד התחבורה, רשתות עברייניות שסחרו בתגי חניה, שהונפקו במרמה ונמכרו לכל דורש, תוך שימוש במסמכים רפואיים מזויפים. בין יולי 2023 עד דצמבר 2024 התנהלה חקירה משטרתית סמויה, ובתקופה זו המשטרה הנחתה את משרד התחבורה שלא לנקוט פעולות העלולות לשבש את החקירה. מינואר 2025 הפסיק משרד התחבורה להנפיק תגי חניה חדשים לאנשים שפנו ישירות לאגף הרישוי. הנפקת תגים חדשים חודשה ביוני 2025.

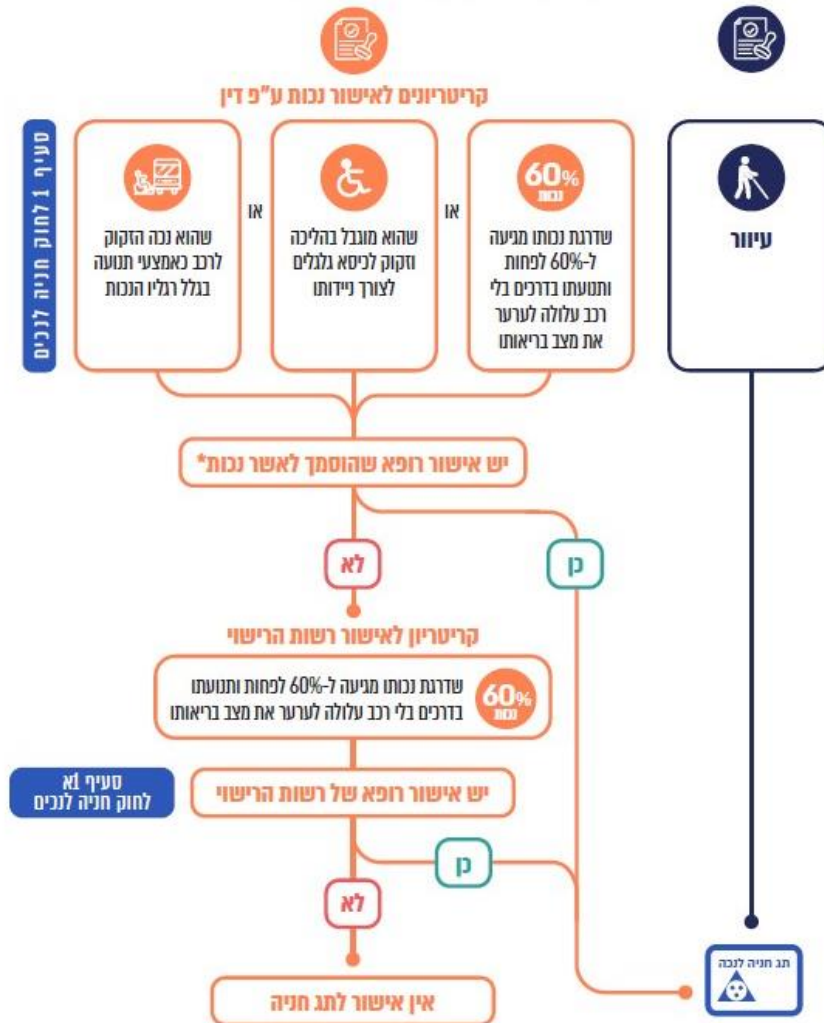
במרץ 2025 החליטו אגף החשב הכללי שבמשרד האוצר (אגף החשב"ל) ומשרד התחבורה להקים צוות עבודה בהובלת אגף החשב"ל שיבחן את נושא תגי החניה באופן מערכתי<sup>2</sup> (הצוות הבין-משרדי 2025). בעקבות עבודת הצוות, ב-4.12.25 התקבלה החלטת הממשלה 3584 שעניינה "שיפור נגישות החניה לנכים" כחלק מהתוכנית הכלכלית לשנת 2026 שפורסמה בדצמבר 2025 (החלטת הממשלה 3584). על פי ההחלטה, על משרד התחבורה

<sup>1</sup> משרד האוצר, "התוכנית הכלכלית לשנת 2026 - שינויים מבניים", דצמבר 2025.  
<sup>2</sup> באוגוסט 2025 מינו החשב הכללי, מנכ"ל משרד התחבורה, מנכ"ל ביטוח לאומי והממונה על התקציבים במשרד האוצר "צוות עבודה מיוחד לעניין תגי [חניה]".

ומשרד האוצר, בהתייעצות עם הביטוח הלאומי, לגבש במסגרת הצוות הבין-משרדי 2025 בתוך 90 ימים נוהל חדש להנפקת תגי חניה על ידי רשות הרישוי, שבמסגרתו הרשות תנפיק תגים על בסיס בדיקות רפואיות המבוצעות על ידי הגורמים המוסמכים לאשר נכות לפי דין וזאת בכפוף לכלל דין.

נכון למאי 2026, הצוות הבין-משרדי 2025 לא הגיש את המלצותיו ואת הנוהל בהתאם להחלטת ממשלה 3584.

**הקריטריונים לקבלת זכאות לתג חניה, על פי חוק חניה לנכים**



על פי חוק חניה לנכים, בעיבוד משרד מבקר המדינה. \* רופאים שהוסמכו מטעם ביטוח לאומי, משרד הביטחון, משרד הרווחה ומשרד הבריאות.

## נתוני מפתח

**150,000** תגים ניתנו  
שלא כדין על פי הערכת  
משרד התחבורה

במסגרת הונאה שהתגלתה  
בעקבות חקירה משטרתית  
שהפכה לגלויה בדצמבר 2024

**כ-669,000** רכבים

משויכים לתגי חניה בשנת  
2025, וזאת בהשוואה  
לכ-155,000 רכבים שהיו  
משויכים לתגים בשנת 2014,  
נתון המשקף גידול של פי 4.3

**501%**

הגידול במספר תגי החניה  
לאנשים עם מוגבלות לעומת  
גידול של 43% באוכלוסיית  
ישראל, בשנים 2006 - 2025.  
מכ-74,000 תגים בשנת 2006  
לכ-445,000 תגים בשנת 2025

**אפס אכיפה**

הקנס המירבי כאשר בעל תג  
החניה אינו נמצא פיזית ברכב  
החונה בחניית נכים הוא  
14,400 ש"ח. אולם, עבירה זו  
אינה נאכפת כלל

**כ-15** מדינות

ישראל היא היחידה שמשייכת  
שני רכבים לאותו תג חניה,  
ושאינה מנפיקה תג חניה אישי  
(תג שניתן להשתמש בו בכל  
רכב שהאדם עם מוגבלות  
נוסע בו)

**כ-282,000**  
תגי חניה

שהונפקו לצמיתות נמצאים  
בשימוש נכון לשנת 2025. בעוד  
שבשנת 2020 הונפקו כ-14,000  
תגים חדשים לצמיתות, בשנים  
2021 - 2024 הונפקו מדי שנה  
למעלה מ-30,000 תגים  
לצמיתות

**93%** מכלל הבקשות  
לתגי חניה שאושרו  
בשנת 2024

אושרו על ידי רופאי אגף  
הרישוי, אף שהם אמורים  
לבחון בקשות לתגי חניה עבור  
אוכלוסיות שיוניות בלבד,  
במצבים שבהם לא ניתן לאשר  
נכות על סמך החלטות של  
רופאים בגופים המאשרים

**480** החלטות  
ביממה אחת

מספר ההחלטות שקיבלו  
במקרים מסוימים חלק  
מרופאי אגף הרישוי בשנים  
2022 - 2024, כך שהזמן  
הממוצע לקבלת כל החלטה  
היה כדקה וחצי

## פעולות הביקורת

בחודשים אוגוסט 2024 עד אוקטובר 2025 (לסירוגין) בדק משרד מבקר המדינה את תהליכי קביעת הזכאות לתג חניה, הנפקת תגי החניה, הקצאת מקומות חניה לאנשים עם מוגבלות וכן את אכיפת השימוש בתגים. בדיקות השלמה נעשו עד דצמבר 2025. הביקורת נעשתה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים. בדיקות השלמה נעשו במוסד לביטוח לאומי, באגף השיקום במשרד הביטחון (אגף השיקום), במשרד הבריאות, בפרקליטות המדינה שבמשרד המשפטים, במשטרת ישראל (המשטרה), באגף החשכ"ל, במשרד הפנים, ברשויות מקומיות, בנציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (נציבות שוויון זכויות) ובמרכז השלטון המקומי. במסגרת הביקורת התקיימו פגישות עם עמותות המייצגות אנשים עם מוגבלות.



## תמונת המצב העולה מן הביקורת



### מגמות במספר תגי החניה והגדרת הקריטריונים לאישורם

**מגמות במספר תגי חניה לאורך השנים** - מספר האנשים שמחזיקים בתגי חניה גדל פי שישה בשנים 2006-2025 (גידול של 501% מכ- 74,000 לכ-3,445,000, לעומת גידול של 43% באוכלוסיית ישראל. כמו כן, חלה עלייה מוגברת במספר התגים בשנים 2021 - 2024 מכ-268,000 לכ-449,000. ריבוי תגי החניה עלול לפגוע במועילות של ההטבות שלשמן התג נועד, שכן הוא יוצר עומס על מקומות החניה הייעודיים לאנשים עם מוגבלות ומקשה על אנשים עם מוגבלות בניידות למצוא חניה נגישה שמותאמת לצרכיהם.

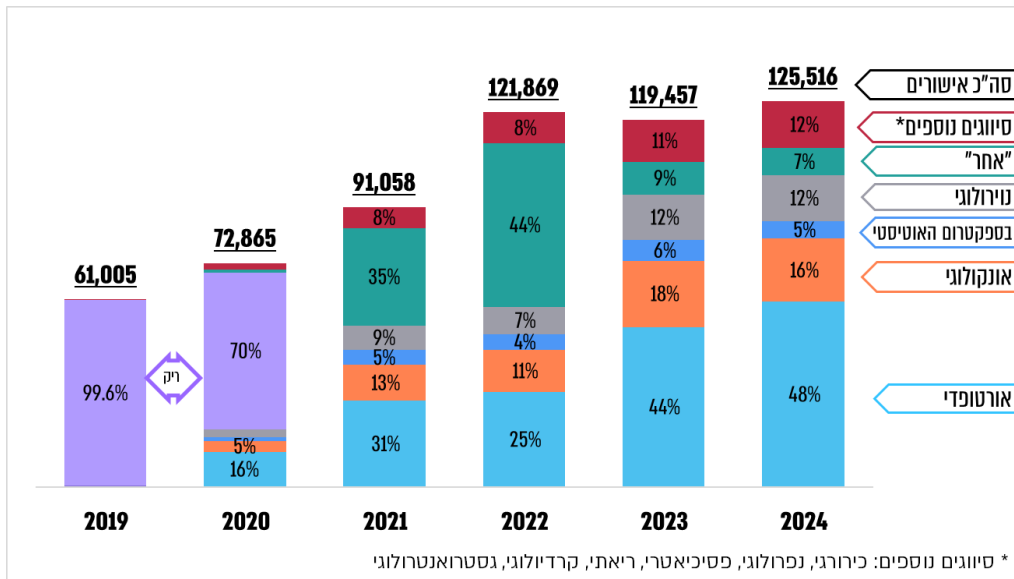


### הגדרת הקריטריונים לאישור תג חניה



- כבר בשנת 2008 העלה משרד התחבורה השגות לגבי ההגדרות למונח "נכה" הקבועות בחוק חניה לנכים. בין היתר, הוא טען כי הגדרות אלה עמומות, רחבות ונעדרות הגדרה רפואית חד-משמעית. טיעונים אלה התייחסו בפרט לקריטריונים שנקבעו בחוק לעניין הגדרת המונח "נכה" - "תנועתו בדרכים ללא רכב עלולה לערער את מצב בריאותו" ו"נכה הזקוק לרכב כאמצעי תנועה בגלל רגליו הנכות". עמימות הקריטריונים מאפשרת פרשנות רחבה מאוד, ורופאים שונים עשויים לפרש באופן שונה מה נחשב לערעור המצב הבריאותי ומהן המוגבלויות ודרגת החומרה שלהן המצדיקות קבלת תג. עוד העלה משרד התחבורה כי בעיות אלה בהגדרת הקריטריונים מאפשרות שימוש לרעה בתגים בקנה מידה רחב.
- בביקורת עלה כי אף שכבר קרוב לשני עשורים משרד התחבורה סבור כי הקריטריונים לזכאות לתג חניה עמומים, נעדרים הגדרה רפואית חד-משמעית ומאפשרים פרשנות רחבה מדי, הוא לא השלים עדכון ההגדרות בחוק, או מתן פרשנות ברורה לסעיפי החוק, למשל באמצעות תקנות או נוהל. עמימות קריטריונים זו ייתכן שהשליכה גם על היכולת של רופאי אגף הרישוי להתאים סיווג רפואי לבקשות שאושרו או נדחו, כך למשל בשנת 2022 - 44% מהבקשות לתג חניה קיבלו סיווג רפואי "אחר". על פי משרד התחבורה, עמימות זו מגבירה את הסיכון להענקת תג למועמדים שאינם עונים בפועל על הרציונל הבסיסי של הזכאות לתג - הענקתו למי שזקוק לתג לצורך נגישות - ובכך פוגעת ביעילות ובאמינות של המנגנון כולו.

**מספר הבקשות לתג חניה שאושרו על ידי רופאי אגף הרישוי, לפי סיווגים רפואיים, (באלפים) 2024 - 2019**



על פי נתונים של משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

• בביקורת עלה כי גם בנוהל חדש שפרסם משרד התחבורה ביוני 2025 (נוהל 2025), בנוגע לתהליך אישור זכאות לתגי חניה לאדם עם מוגבלות, הוגדרו אומנם אילו מסמכים רפואיים יש להגיש במסגרת הבקשה לתג חניה, אולם עדיין לא הוגדרו קריטריונים ברורים לזכאות.

**הבחנה בין סוגי תגי חניה** - נמצא כי עד 2025 הנפיק אגף הרישוי בפועל שני סוגי תגים עבור אנשים עם מוגבלות - תג רגיל ותג כיסא גלגלים, אולם בחוק חניה לנכים אין הבדל בין הקריטריונים לזכאות וההטבות הנלוות לכל אחד משני סוגי התגים. בפועל, ההבדל היחיד בהטבות שמקנים שני סוגי התגים האמורים הוא הזכאות של מחזיקי תג כיסא גלגלים לנסוע בנתיבים המיועדים לתחבורה ציבורית. אף שהצורך בהסדרה עלה לאורך שלושה עשורים, ובא לידי ביטוי גם בהליכים משפטיים נגד המדינה, לא הסדיר משרד התחבורה את הנושא.

**תוקף התג** - נמצא כי בשנים 2021 - 2024 הנפיק משרד התחבורה מעל 30 אלף תגי חניה לצמיתות בשנה, בשיעור שנע בין כ-44% לכ-50% מכלל תגי החניה שניתנו באותה השנה. לצד זאת, החקיקה ונוהלי משרד התחבורה אינם נוגעים לתנאים המזכים אנשים עם מוגבלות לקבל תג חניה לזמן קצוב או לצמיתות. אשר לתגים הניתנים לצמיתות, משרד התחבורה עבד עד 2025 על פי רשימת קריטריונים שהוכנה בשנת 2015, אך לא עוגנה בנוהל. למרות רשימת הקריטריונים הזאת, התווספו בפועל אוכלוסיות אחרות כזכאיות לתג לצמיתות, למשל אנשים על הספקטרום האוטיסטי<sup>4</sup> ואנשים שגילם 75 ומעלה, וזאת על פי נוהג היסטורי לא כתוב. נוסף על כך, יש אוכלוסיות שלא קיבלו זכאות לתג לצמיתות, אך העלו צרכים בפורומים שונים בנוגע לזכאותן, כדוגמת חולי פיברוזיס ריאתי. אשר לתגים עם תוקף קצוב, כלל לא נקבעו קריטריונים בנוגע לתקופת הזכאות. גם בנוהל 2025, בנוגע לתהליך אישור זכאות לתג חניה, לא ניתנה התייחסות לנושא תוקף התג.

**מגמות במספר כלי הרכב המשויכים לתגי חניה** - על פי חוק חניה לנכים, ניתן לשייך לכל תג חניה עד שני רכבים שאמורים לשמש את בעל התג. עולה כי מספר הרכבים שמשויכים לתגי חניה עלה בעשר השנים

<sup>4</sup> בחלק מהשנים אושר לכלל אוכלוסייה זו תג חניה לצמיתות. נכון למועד סיום הביקורת משרד התחבורה בודק באופן פרטני את הצורך במתן תג חניה לאנשים על הספקטרום האוטיסטי.

האחרונות מכ-155,000 בשנת 2014 לכ-669,000 במחצית הראשונה של 2025, דהיינו עלייה של יותר מ-300% לעומת עלייה של כ-52% במספר כלי הרכב בישראל באותן השנים. כך, 17% מכלל כלי הרכב בישראל משויכים לתגי חניה במחצית הראשונה של 2025 לעומת 6% בשנת 2014. המשמעות של עלייה זו היא מספר רב יותר של רכבים על כל חניית נכים פנויה, דבר המקשה על המתקשים בניידות למצוא את זכויותיהם בהקשר זה.

**שיוך של עד שני רכבים מזכים לתג חניה - מהשוואה בין-לאומית שביצע משרד מבקר המדינה בין 15 מדינות מתקדמות נוספות עולה כי כל 15 המדינות ובהן: אוסטרליה, אוסטרליה, אנגליה, ארה"ב, בלגיה, גרמניה, דנמרק, הולנד, נורבגיה, ספרד, סקוטלנד, פורטוגל, צרפת, קנדה ושווייץ, מלבד ישראל, מנפיקות תג חניה אישי שניתן להשתמש בו לכל רכב שבו נוסע בעל התג. בהשוואה למדינות שנבדקו ישראל היא היחידה שמאפשרת לשיוך שני רכבים לתג חניה. אף על פי שבשנים 2022 ו-2024 המליצו צוותי עבודה שהקים משרד התחבורה לשיוך רק רכב אחד לכל תג חניה (למעט עבור קטינים), נכון למועד סיום הביקורת, משרד התחבורה עדיין מאפשר לשיוך שני רכבים לכל תג חניה. מציאות זו מכבידה בפועל על מערך החניה ואף יוצרת תמריץ נוסף לבקשת תג.**

**ההטבות הנלוות לתגי החניה בראי השוואה בין-לאומית - ריבוי ההטבות הניתנות למחזיק תג חניה לאדם עם מוגבלות בישראל (כמו אגרת רישוי מופחתת, חניה חינם בכחול-לבן ושיוך של שני רכבים לאותו תג), שהוא חריג לעומת מדינות אחרות בעולם, יוצר תמריץ של ממש לבקש תג חניה. חלק מההטבות הן כלכליות גרידא ואינן נוגעות בהכרח למטרת התג שנועד לאזן את הפערים התפקודיים של אנשים עם מוגבלות ולהקל את השתלבותם במרחב הציבורי. ההטבות הכלכליות יוצרות רווח כלכלי בשווי של אלפי שקלים בשנה. הדבר גורם גם לאובדן הכנסות למדינה שהוערך בכ-405 מיליון ש"ח בשנת 2024 ולאובדן הכנסות לרשויות המקומיות בהיקף לא ידוע. העלייה החדה במספר בעלי תג בשנים האחרונות ובמספר כלי הרכב המשויכים לתגים מייצרת בעיות בשטח, בין היתר ניצול לרעה של ההטבות; קושי של אנשים עם מוגבלות למצוא חניה; פגיעה בתחושת הצדק ובתכלית התג ליצירת שוויון; ואובדן היתרון של התג עבור אנשים עם מוגבלות הזקוקים לו.**

## חניית אנשים עם מוגבלות ברשויות המקומיות

### הקצאת מקומות חניה ברשויות המקומיות לאנשים עם מוגבלות

- **תקנות בנוגע להקצאת חניות לאנשים עם מוגבלות ברחוב - חוק שוויון זכויות הטיל על שר הפנים כבר בשנת 2005 להתקין תקנות בנושא דרכים נגישות עד 2006, כך שיישומן לגבי דרכים חדשות יחל עם תחילתן של התקנות ויישומן לגבי דרכים קיימות ייפרס על פני 11 שנים, קרי עד 2018. תקנות אלה אמורות לקבוע הנחיות לרשויות המקומיות בנוגע להקצאת חניות נכים ברחוב. בביקורת עלה כי נכון למועד סיום הביקורת, שר הפנים טרם התקין את התקנות האמורות, והצוות הבין-משרדי עדיין עוסק בגיבושן. מדובר בעיכוב ניכר של למעלה מ-20 שנים לעומת המתחייב בחוק. עיכוב מהותי זה בהתקנת תקנות דרכים נגישות גורם לשונות רבה בין הרשויות המקומיות בהקצאת חניות לאנשים עם מוגבלות ברחוב. קושי נוסף שעולה מהעיכוב בהסדרת התקנות הוא שעם חלוף הזמן תשתיות שנבנות לפני תחילתן של התקנות נכנסות לקטגוריה של דרכים קיימות, ויהיה קשה יותר ואף יקר יותר להנגישן, בניגוד לתשתיות חדשות שכבר בעת התכנון ניתן להתאים את נגישותן.**

- **הסדרת חניה לרכב עם מעלון או עם מתקן הרמה - קיים חוסר הבחנה חוקית בין חניות נכים המיועדות לבעלי רכב עם מעלון או מתקן הרמה לבין חניות נכים רגילות, דבר אשר יוצר קושי ממשי עבור אנשים עם מוגבלות שמתניידים באמצעות כיסא גלגלים, שכן לעיתים קרובות הם אינם מוצאים חניה נגישה שמתאימה לצורכיהם הפיזיים. במצב החוקי הנוכחי, כל בעלי תג חניה זכאים להשתמש בכל חניות הנכים, אך בפועל לא כולם זקוקים לשטח העודף שמיועד להורדה או העלאה של כיסא גלגלים. מנגד, עמותות העוסקות בזכויות אנשים עם מוגבלות מציגות מפעם לפעם טענה הגורסת כי באזורים שבהם יש גם חניות רגילות לאנשים עם מוגבלות וגם חניות שמיועדות לבעלי רכבים עם מעלון בלבד, החניות המיועדות לבעלי מעלון נותרות ריקות בדרך כלל, מפני שהאוכלוסייה הנעזרת במעלון היא קטנה**

יחסית. המצב מדגיש את הצורך בעדכון החקיקה, כפי שהוצג בדיון בבג"ץ בשנת 2012, שבו משרד התחבורה התחייב לקדם הצעת חוק ממשלתית תוך 3 חודשים, שתסדיר אם יש צורך בהבחנה ברורה בין סוגי הנכויות וכן בהפרדה בין חניות נכים רגילות לחניות נכים המיועדות לרכבים עם מעלון או שאולי לא צריכה להיות הפרדה כזו. נכון למועד סיום הביקורת, טרם קידם משרד התחבורה תיקון חקיקה בעניין.

● **מנגנון להקצאת חניה אישית ברשות המקומית** - כשבוחנים את אופן הפעולה של כל רשות ורשות מקומית ניתן להבחין שאין פרמטרים קבועים שעל פיהם הרשויות המקומיות מקצות חניה אישית לאדם עם מוגבלות, וכל רשות מקומית פיתחה לעצמה מנגנון אחר וקריטריונים אחרים להקצאה כאמור. נוסף על כך, לא קיים ממשק מידע בין משרד התחבורה לבין הרשויות המקומיות, שדרכו הרשויות המקומיות יכולות להתעדכן בזמן אמת לגבי מקרים שבהם תג החניה בוטל או פג תוקפו.

**חניה חנים בכחול לבן** - הפטור לאנשים עם מוגבלות מתשלום עבור חניה המסומנת בכחול לבן, כפי שנהוג ברשויות מקומיות, אינו מעוגן בחקיקה - אין הוראה מפורשת בחוק החניה לנכים, בתקנות התעבורה או בחוקי העזר העירוניים שמעניקה לאנשים עם מוגבלות פטור גורף מתשלום עבור חניה מוסדרת בכחול לבן. הסתמכות על נוהג או על מדיניות שאינה מעוגנת בחוק באופן ברור, יוצרת חוסר ודאות משפטית. אי-גביית תשלום עבור חניות בכחול לבן, מעבר לאובדן ההכנסות לרשויות המקומיות, עלולה ליצור תמריץ לבעלי תג חניה להחנות את רכבם בחניות כחול לבן למשך שעות ארוכות, ואף חמור מכך עלולה ליצור תמריץ לשימוש לרעה בתג על ידי מלווים של אנשים עם מוגבלות בעת שהאדם עם מוגבלות אינו נמצא ברכב או כלל אינו מעורב בנסיעה.

**אכיפה של הרשויות המקומיות ומשטרת ישראל בנוגע לשימוש בתג חניה** - סעיף 4 לחוק חניה לנכים קובע כי בית המשפט רשאי להטיל קנס עד לסכום של 14,400 ש"ח, במקרה שבו אדם שאינו אדם עם מוגבלות ואינו מתלווה לאדם עם מוגבלות השתמש בתג חניה והחנה רכב הנושא תג חניה במקום שאין החניה מותרת בו. עם זאת, בביקורת עלה כי המשטרה והרשויות המקומיות נתקלות בקשיים בבואן לאכוף מקרה שבו האדם עם מוגבלות אינו נמצא פיזית ברכב החונה בחניית נכים, ועל כן אין אוכפות את סעיף 4 לחוק. חוסר היכולת של המשטרה בגיבוש תשתית ראייתית וחוסר סמכויות חקירה לפקחים עירוניים גורמים לכך שבפועל החוק אינו נאכף כלל. כפועל יוצא מכך, אין אכיפה במצבים מובהקים שבהם שני רכבים המשויכים לאותו תג חניה חונים בו זמנית בחניות נכים שונות. בשל השימוש לרעה בתג נוצר מחסור בחניות נכים פנויות לשימוש הנזקקים לכך. נכון למרץ 2026 (לאחר מועד סיום הביקורת), משרד התחבורה ומערך הדיגיטל הלאומי מקדמים פיתוח של יישומון "חנית". יישומון זה אינו צפוי לספק פתרון כולל לתופעת הניצול לרעה של תג חניה, אלא רק למקרים שבהם שני רכבים המשויכים לאותו בעל תג חונים בו זמנית בחניות נכים ובעת שפקח אוכף את החוק.

## תהליך הנפקת תגי חניה

**אישור זכאות לתגי חניה על ידי אגף הרישוי** - רופאי אגף הרישוי אמורים על פי חוק חניה לנכים לאשר בקשות לתגי חניה רק עבור אוכלוסיות שיוניות, במצבים שבהם לא ניתן לאשר נכות על פי דין על סמך החלטות של רופאים בגופים המאשרים - הביטוח הלאומי, משרד הבריאות, משרד הרווחה, ומשרד הביטחון. למרות זאת, בביקורת עלה שעם השנים גדל מספר הבקשות שאושרו על ידי רופאי אגף הרישוי בקצב מהיר, ובהתאמה לכך חלקו של אגף הרישוי בכל הבקשות שאושרו על ידי הגופים השונים גדל אף הוא. נכון ליולי 2025 כ-70% ממלאי תגי החניה אושרו על ידי רופאי אגף הרישוי. בשנת 2024 לבדה אישרו רופאי אגף הרישוי יותר מ-93% מכלל הבקשות. בניגוד לרופאים המוסמכים על פי דין בגופים המאשרים האחרים, רופאי אגף הרישוי אינם פוגשים את הפונים והחלטתם מתקבלת ללא בדיקה פיזית של הפונים.

**נוהלי עבודה של רשות הרישוי** - עד פרסום נוהל 2025 לא הוסדרו היבטים בתהליך הנפקת התגים, כמו האפשרות להשלים מסמכים או מידע אם אגף הרישוי מחליט על כך; פירוט התנאים להגשת בקשה חוזרת במקרה של החמרה במצב הרפואי של מגיש הבקשה או הגשת השגה מטעם המבקש על החלטת רופא. גם

לאחר גיבוש הנוהל משנת 2025 אין למשרד התחבורה קריטריונים ברורים שמבהירים למגיש הבקשה לתג אילו מוגבלויות מזכות בתג. לנוהל מצורפת רשימת המסמכים הרפואיים שעל מגיש הבקשה לצרף לבקשה, שהיא אומנם רומזת על הקריטריונים, אולם אינה תחליף לקריטריונים ברורים.

**הגשת בקשה לתג חניה בשם אדם עם מוגבלות וסיכוני הונאות** - במקרה שהבקשה לתג מוגשת על ידי צד ג', כפי שעושים זאת עורכי דין או חברות פרטיות רבות, הוא עושה זאת באמצעות פרטי ההזדהות של האדם עם מוגבלות ואגף הרישוי אינו יכול לזהות כי הבקשה הוגשה על ידי גורם אחר. הדבר עלול לשמש פרצה לסיכוני הונאות. בביקורת עלה כי סוגיית הגשת בקשה לתג על ידי צד ג' לא באה לידי ביטוי בנוהל החדש של משרד התחבורה שפורסם ביוני 2025 ונותרה פתוחה, שכן משרד התחבורה לא גיבש מדיניות בנושא. מאחר שמרבית הבקשות מוגשות באופן דיגיטלי, הציע מערך הדיגיטל בשנת 2024 פתרונות לסוגיה, אך הם לא קודמו. נכון למועד סיום הביקורת, טופס הבקשה הדיגיטלי אינו מאפשר לצד ג' להגיש בקשה עבור אדם עם מוגבלות.

### התקשרויות משרד התחבורה עם חברות לקבלת שירותי ייעוץ רפואי

**התקשרויות עם חברה ב'** - משנת 2011 עד פברואר 2025 סיפקה חברה ב' למשרד התחבורה שירותי ייעוץ רפואי בנוגע לבדיקת זכאות לתגי חניה באמצעות כמה התקשרויות. לאורך השנים נפלו פגמים בהתקשרויות בין משרד התחבורה לבין החברה. לקראת סיום תקופת ההתקשרות עם הספק משרד התחבורה לא היה מוכן לפרסום מכרזים חדשים. עקב כך, אושרו כמה פעמים התקשרויות עם חברה ב' בפטור ממכרז, לאחר שמומשו כל האופציות להארכת ההתקשרות על פי ההסכמים. בעקבות זאת, גם סופקו שירותים על ידי חברה ב' בלי שהייתה התקשרות תקפה והזמנת רכש מוסדרת. בשנת 2021 הוכרזה חברה ב' כזוכה במכרז לאחר שהצעתה הייתה היחידה שעמדה בתנאי הסף הנדרשים, אף שאגף הרישוי דיווח כי לא היה מרוצה מרמת השירות שהחברה סיפקה. בתקופה שהתנהלה חקירה משטרתית סמויה, המשטרה הנחתה את משרד התחבורה להימנע מלפעול לסיום ההתקשרות עם חברה ב' או לפרסום מכרז חדש כדי שלא לשבש את החקירה, ועל כן החליט המשרד בתחילת 2025 לעצור את הנפקתם של תגים חדשים. משום כך הצטברו עשרות אלפי בקשות חדשות שלא טופלו, ובעקבות זאת המשרד יצא לתיחור בפטור ממכרז אשר בנסיבות העניין אושר על ידי ועדת הפטור של החשכ"ל.

**התקשרויות משרדי ממשלה אחרים עם חברה ב'** - ב-2023 יזם משרד התחבורה בדיקה חקירתית בנוגע לתהליך הנפקת תגי חניה (בדיקה חקירתית 2023). הבדיקה העלתה חשש לניגוד עניינים שחברה ב' הייתה מצויה בו, עקב אספקה מקבילה של שירותים לגופים ממשלתיים אחרים כגון משרד הבריאות ובט"ל. אף על פי שהחשד לניגוד עניינים עלה כבר במרץ 2023, לא ערכו משרד התחבורה והחשכ"ל שימוע לחברה ב' בנושא מיד עם גילוי. השימוע התקיים רק לאחר כשנה וחצי (בדצמבר 2024) ואחריו הוחלט לסיים את ההתקשרות עם חברה ב'. ומשכך, המשרד לא מימש אופציות להארכת ההתקשרות. נמצא כי באגף החשכ"ל לא קיים מנגנון בקרה על ספקים שנותנים שירותים לכמה גופים ממשלתיים בו זמנית, וזאת למרות אחריותו לכלל ההתקשרויות של הממשלה ויכולתו לראות תמונה רוחבית של התקשרויות אלה. בקרה כזו עשויה הייתה להציף את ניגוד העניינים לפני הבדיקה החקירתית 2023.

### הטיפול בבקשות וקבלת ההחלטה הרפואית לגבי זכאות לתג

- **תגמול כספי על בחינת הבקשה לתג** - התמחור לחברה ב' עבור בדיקת זכאות לתגי חניה היה 12.05 ש"ח לבדיקה<sup>5</sup>, תשלום נמוך באופן לא סביר יחסית למקובל. משרד התחבורה ואגף החשכ"ל לא בחנו את הבעייתיות של סוגיית התמחור הנמוך. החברה חזרה וזכתה במכרזים שבהם הציעה מחירים נמוכים, ולא זו אף זו - משרד התחבורה ואגף החשכ"ל אישרו פעם אחר פעם התקשרויות עם החברה בפטור ממכרז.

5 על פי התקשרות משנת 2022. בהתקשרות הקודמת התשלום היה 9.91 ש"ח.

- מספר הבקשות שטופלו חמני הטיפול -** משנת 2017 ואילך, וביתר שאת משנת 2021, מספר הבקשות שכל רופא מטעם חברה ב' טיפל בהן הלך וגדל במידה לא סבירה. משרד התחבורה מצא בעצמו מקרים שבהם היו רופאים שקיבלו 480 החלטות ביממה אחת, נתון לפיו הזמן הממוצע לקבלת החלטה נמשך כדקה וחצי, בהנחה שהרופא עבד 12 שעות באותו יום. אף שמשרד התחבורה קיים תהליכי ביקורת במהלך השנים והעלה ממצאים, הוא לא בדק את איכות הטיפול בבקשות, לא טיפל בשורש הבעיה בתקופת ההתקשרויות עם חברה ב' עד ספטמבר 2021 ולא ביצע בקרות סדירות. גם בהתקשרות עם חברה ג' שהחלה בשנת 2025 נשנתה תופעה זו ונמצא כי רופאים טיפלו במאות בקשות ביום. הנתונים הלא סבירים על מספר הבקשות שטופלו בידי רופאי אגף הרישוי, זמני הטיפול הקצרים מאוד והתגמול הנמוך המשולם לרופאי אגף הרישוי, מעלים את החשש כי ההסכם לא תמרץ את הרופאים לבדוק באופן מעמיק את הבקשות, אלא רק להספיק לטפל בכמה שיותר בקשות. אף שתלונות שהוגשו בנוגע למשך זמן טיפול קצר באופן לא סביר היו אמורות לעורר חשד על פגיעה באיכות הטיפול, נעשה מהלך טכני (השתייה במערכת הרפואית שהאריכה לכאורה את זמן הטיפול) והנושא לא טופל מהיסוד.
- נימוקים ושיקול דעת בהחלטות רופאים -** אף שבהתקשרויות בין משרד התחבורה לחברה ב' נקבעה הדרישה שהרופאים ינמקו את החלטתם בעניין הבקשות, ואף נקבעה הדרישה שאם הם החליטו לדחות את הבקשה הם יציינו על אילו מסמכים הם ביססו את החלטתם, במערכת הרפואית לא היה שדה ייעודי לצורך הזנת הנימוק, ולאורך השנים חלק מהחלטות הרופאים לא היו מנומקות כנדרש, ובחלק מהן לא צוין המסמך הרפואי שעל בסיסו התקבלה ההחלטה. עם תחילת עבודתה של חברה ג' נמצא כי התופעה של היעדר נימוק מספיק ממשיכה להתקיים. היעדר הנמקה מספיקה של החלטות פוגם באמינות איכות הטיפול בבקשות ובשקיפות ההחלטות הרפואיות וביכולת הבקרה עליהן.

## בקרות על תהליך הנפקת התגים

**בקרות על תהליך הבחינה הרפואית -** נכון למועד סיום הביקורת, אין באגף הרישוי בקרות מוסדרות ומובנות על תהליך הנפקת תגי חניה, ובפרט על עבודת רופאי אגף הרישוי. בפועל, מבוצעות בקרות ידניות ואקראיות שהן טכניות במהותן, וכלל אין בקרה מקצועית על ההחלטות הרפואיות. רק בשנת 2023 החל משרד התחבורה לפרסם מכרזים לאיוש משרת רופא אגף שתחום האחריות המרכזי שלו יהיה בקרה על רופאי אגף הרישוי, אולם בחלקם לא הוגשו מועמדות ובהחלק אחר המועמדים לא עמדו בתנאי הסף.

**פיצויים מוסכמים על הפרת אמות מידה לשירות -** אף שהועלו טענות רבות בנוגע לאי-עמידתה של חברה ב' בתנאי המכרז, ואף על פי שבדיון בוועדת מכרזים בשנת 2021, שבו הוכרזה חברה ב' כזוכה במכרז, הועלתה דרישה שאגף הרישוי יקפיד על עמידתה של החברה בחובותיה, משרד התחבורה לא הטיל בפועל קנסות על חברה ב' עד סיום כל ההתקשרויות עימה. המשרד החל לפעול לגביית פיצויים מוסכמים מחברה ב' רק לאחר קבלת ממצאי הבדיקה החשבונאית 2025, קרי לאחר סיום ההתקשרות עם החברה בפברואר 2025.

**חשד להנפקת תגים במרמה בשנים 2021 - 2022 על ידי פקידי אגף הרישוי -** לפקידי הרישוי בסניפים היו הרשאות לבצע פעולות ידניות בנוגע לתגי חניה, לרבות הזנת החלטה לגבי אישור תג חניה. הרשאה זו אפשרה להם לאשר תגי חניה בלי שהמסמכים המוגשים ייבחנו על ידי רופאי אגף הרישוי וללא מעורבות של היחידה למוגבלי ניידות. נמצא כי המשטרה חקרה תלונה על כך שפרצה זו נוצלה בפועל, ובשנים 2021 - 2022 הונפקו במרמה מאות תגים לצמיתות. חקירת המשטרה מול משרד הבריאות העלתה ביסוס לכאורה כי אכן האישורים הרפואיים שהוגשו עבור התגים הרלוונטיים היו מזויפים. נכון לאפריל 2026 תיק החקירה הועבר לעיון פרקליטות המדינה לשם קבלת ההחלטה אם להעמיד לדין את המעורבים בכך.

## עבודת מטה במשרד התחבורה לקידום מדיניות בנוגע לתגי חניה

**הקמת צוותי עבודה וניסיונות להסדרה בחקיקה** - כבר בשנת 2008 גובשו קריטריונים רפואיים לבחינת זכאות לתג חניה המפורטים בתזכיר לתיקון החוק. משרד התחבורה לא קידם תזכיר זה, ובמקומו הוכן תזכיר חוק מצומצם יותר, שגם אותו לא קידם. לצד גיבוש התזכירים הוחלט להקים ועדה ציבורית שתמליץ על מדיניות ראויה בעניין אמות המידה הרפואיות הקובעות זכאות לתג וגם היא לא הוקמה. בין 2022 עד 2025 הוקמו שלושה צוותי עבודה שונים - שני צוותים על ידי משרד התחבורה והצוות הבין-משרדי 2025 שהוקם על ידי אגף החשכ"ל בשיתוף עם משרד התחבורה, הביטוח הלאומי ואגף התקציבים במשרד האוצר. בשלושת הצוותים נדונו מגוון רחב של נושאים הדורשים טיפול, ובראשם הגדרת קריטריונים רפואיים שעל פיהם ניתן לבחון את הזכאות לתג חניה. נושאים נוספים שנדונו היו בין היתר אימוץ חלופה דיגיטלית לתגים, העסקת רופא באגף הרישוי שיבצע בקרה על עבודת רופאי אגף הרישוי, בניית מנגנון לערעור על החלטת הרופאים, הגדרה מחודשת של סוגי התגים, שינוי מנגנון ההנחה באגף הרישוי ופתרונות להגברת האכיפה. למרות זאת, התוצר הרשמי היחיד של עבודת מטה זו היה רשימה של בדיקות ומסמכים רפואיים בכל אחד מהתחומים הרפואיים שבהם קיימת מגבלת ניידות, שמגיש הבקשה לקבלת תג יידרש להמציא לצורך בחינת הבקשה. רשימה זו הופצה כנוהל לציבור ולרופאי אגף הרישוי ביוני 2025. אולם משרד התחבורה עדיין לא הכריע באופן סופי בסוגיית קביעת הקריטריונים הרפואיים לזכאות, והעמיתות בנושא נמשכת הן בקרב מקבלי החלטות והן בקרב הציבור הזקוק לתג חניה.

**קביעת זכאות על פי דין (לפי סעיף 1 לחוק) באמצעות ועדות רפואיות של הביטוח הלאומי** - כבר לפני 20 שנים הציע בט"ל למשרד התחבורה להוסיף נדבך לוועדות הרפואיות מטעמו, שבו תיבדק הזכאות לתג חניה ולפטור מאגרת רישוי עבור אוכלוסיות שנבדקות בוועדות האמורות, אולם ההצעה לא יושמה. בשנים 2019 - 2020 החל תהליך של קביעת זכאות אוטומטית עבור אוכלוסיות מסוימות המטופלות בוועדות הרפואיות של הביטוח הלאומי, אולם אף שבתחילת 2024 בחן בט"ל אפשרות להרחיב את מעגל האוכלוסיות שנבדקות באופן זה, ואף איתר אוכלוסיות אלה, משרד התחבורה לא קידם מהלך זה.

**קביעת זכאות לאוכלוסיות שיריות (לפי סעיף 1א לחוק)** - עולה כי אף שמשרד התחבורה קיבל בשנת 2008 את האחריות לנושא קביעת זכאות לתג חניה מכוח סעיף 1א לחוק, הוא לא הכריע באופן סופי ומחייב בסוגיות המרכזיות, כמו הקריטריונים לזכאות לתג. במשך השנים המשיך משרד התחבורה לנסות ולהעביר לידי הביטוח הלאומי את האחריות לתהליך זה, ובכלל זה הודיע לביטוח הלאומי בשנת 2024 על ביצוע צעדים חד-צדדיים בעניין זה. הביטוח הלאומי התריע בשנים האחרונות כי אין ביכולתו לקבל עליו את האחריות לביצוע הבדיקות לקביעת זכאות לתגי חניה במסגרת הוועדות הרפואיות. בדצמבר 2025 הוצגה על ידי משרד האוצר "התוכנית הכלכלית לשנת 2026 - שינויים מבניים", ובעקבותיה התקבלה החלטת הממשלה 3584 שעניינה "שיפור נגישות החניה לנכים". בהחלטה זו הוטל על הצוות הבין-משרדי 2025 לגבש נוהל חדש ולפיו רשות הרישוי תנפיק את תגי החניה בהתבסס על בדיקות רפואיות שיבצעו הגורמים המוסמכים לאשר נכות לפי דין. לצד זאת, בתוכנית הכלכלית צוין כי במסגרת הנוהל יינתן מענה, מכוח סעיף 1א לחוק, לאוכלוסיות שלא ניתן לקבוע להן נכות לפי דין. נכון למאי 2026 עדיין לא גובש נוהל סופי על ידי הצוות הבין-משרדי 2025.

**שיתוף גופים נוספים הרלוונטיים למתן תגי חניה והשימוש בהם** - משנת 2008 משרד התחבורה כמעט שלא שיתף את נציבות שוויון זכויות בתהליכי קבלת החלטות ובדיונים מקצועיים שבהם אמורה הייתה להיקבע המדיניות בתחום תגי החניה, אף שהמשרד נתקל פעם אחר פעם בקשיים בגיבוש מדיניות וביישומה. הנציבות אינה שותפה גם בצוות הבין-משרדי 2025 שמינו החשכ"ל, מנכ"ל משרד התחבורה, מנכ"ל הביטוח הלאומי והממונה על התקציבים במשרד האוצר. היעדר ייצוג מספיק של הנציבות בדיונים אלה, בפרט בנוגע לתנאי הזכאות ולהטבות הנלוות לתג, אף עלול להוביל למדיניות שאינה משקפת נאמנה ובאופן מאוזן את הצרכים המגוונים והמורכבים של האוכלוסייה הנזקקת לתגים בשל מוגבלותה.

## עיקרי המלצות הביקורת

### מגמות במספר תגי החניה והגדרת הקריטריונים לאישורם לאורך השנים

מומלץ כי משרד התחבורה, בשיתוף משרד הבריאות, הביטוח הלאומי ונציבות שוויון זכויות, תוך שמיעת ארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות, ייצוק באופן מדיד וברור תוכן להגדרות "אדם נכה הזקוק לרכב כאמצעי תנועה בגלל רגליו הנכות" וכן אדם ש"תנועתו בדרכים בלי רכב עלולה לערער את מצב בריאותו" שבחוק, בהתחשב בקריטריונים הקיימים בעולם, ובהתאם לכך יגבש קריטריונים והנחיות רפואיות מפורטות, ברורות ואחידות ליישומם. הנחיות אלה יבהירו אילו מצבים רפואיים או נסיבות עונים על ההגדרות, ויצמצמו את מרחב הפרשנות הקיים כיום, תוך שמירה על גמישות מסוימת במקרים חריגים.



מומלץ למשרד התחבורה להסדיר בנוהל או בתקנות קריטריונים ברורים הנוגעים לתוקף התג, ובין היתר להגדיר אילו מקרים מזכים בתג חניה לצמיתות.



מומלץ למשרד התחבורה לקדם את יישום המלצות הוועדות המקצועיות בנוגע לשינוי המדיניות של שיוך שני רכבים לכל תג, כדי לצמצם את מספר הרכבים הפעילים המשוכים לתגים ולפנות יותר חניות נכים לאנשים עם מוגבלות שזקוקים לחניות אלה. לצד זאת, מומלץ שמשרד התחבורה, בהתייעצות עם הנציבות לשוויון זכויות ותוך שמיעת ארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות, יגבש קריטריונים נפרדים המזכים אוכלוסיות בעלות צורך גבוה יותר בשיוך של שני רכבים לאותו תג, למשל להורי ילדים עם מוגבלות, ולהסדיר קריטריונים אלה בנוהל או בתקנות.



מומלץ למשרד התחבורה לבחון במסגרת עבודת המטה בנושא תגי חניה תוך בחינת הניסיון בנושא בעולם את מכלול ההטבות הניתנות לבעלי תג חניה, את התמריץ שהן מספקות למבקש תג חניה והשימוש לרעה בו ואת ההשלכות בשטח על יכולתם של אנשים עם מוגבלות בניידות לממש את ההקלות שהם זכאים להן. מומלץ שמשרדי הרווחה, האוצר, הביטחון והפנים, בשיתוף הביטוח הלאומי, יבחנו את הצורך בהטבות כלכליות לזכאים לתג חניה, ובמקומן מומלץ לשקול לתת הטבות באמצעות מנגנונים חלופיים ללא קשר למתן תגי חניה.



### חניית אנשים עם מוגבלות ברשויות המקומיות

על שר הפנים לפעול ולקדם בהקדם את התקנת תקנות שוויון לאנשים עם מוגבלות (נגישות דרכים) שעל פיהן יפעלו הרשויות המקומיות השונות בהקצאת חניות נכים ברחוב.



מומלץ למשרד התחבורה להסדיר את סוגיית התגים השונים, בשיתוף נציבות שוויון זכויות, הן מבחינת תבחיני הזכאות והן מבחינת ההטבות הנלוות להם, באופן שיאזן בין השיקולים השונים ובשים לב לקשיים שאנשים עם מוגבלויות שונות מתמודדים עימם. כמו כן, עליו לקדם, בהתייעצות עם נציבות שוויון זכויות ותוך שמיעת ארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות, תיקוני חקיקה שיסדירו באופן ברור את נושא חניות הנכים, כך שתתקבל הכרעה בשאלה האם יש מקום לקבוע הבחנה ברורה בין סוגי נכויות, וכן האם יש להנהיג הפרדה בין חניות נכים רגילות לבין חניות נכים המיועדות לרכבים עם מעלון.



מומלץ שמשרד התחבורה, משרד הפנים (מתוקף סמכויותיו בתחום הבקרה התקציבית של גופי השלטון המקומי) והרשויות המקומיות, בשיתוף עם נציבות שוויון זכויות ובהתייעצות עם מש"ם, יבחנו את הצורך במתן פטור למחזיקי תג חניה מתשלום עבור חניה בכחול לבן ואת הצורך להגביל את משך זמן החניה בחניות אלה, בהתחשב במגוון השיקולים. בהתאם לכך, יש לפעול להבהרת הנורמה בנושאים אלה



בחקיקה ראשית או משנית. אם יוחלט על צמצום הפטור מתשלום לבעלי תגי חניה, ראוי לבחון מתן הטבות חלופיות לנזקקים לכך, באמצעות מנגנונים מתאימים ובשיתוף משרדי הממשלה הרלוונטיים, ובהתחשב גם במחויבותיה של ישראל להוראות האמנה הבין-לאומית לזכויות אנשים עם מוגבלות בהקשר זה.

מומלץ שמשרד התחבורה ייצור ממשק בינו לבין כלל הרשויות המקומיות, שבאמצעותו ניתן למפות את תגי החניה שבתוקף על פי מספרי תעודות הזהות של האנשים עם מוגבלות ולא רק על פי מספרי הרישוי של הרכבים. ממשק זה עשוי למנוע מקרים של שימוש בחניה אישית על ידי אדם שבוטל תגי החניה שלו והוא אינו זכאי עוד לחניה אישית.

מומלץ למשטרה לקיים מדי פעם בפעם מבצעי אכיפה ממוקדים נגד נהגים החונים בחניות נכים אשר נסיעתם אינה משרתת את בעל תגי החניה. כמו כן, מומלץ שהרשויות המקומיות יקיימו גם הן מבצעי אכיפה מסוג זה. מבצעי אכיפה, אף אם יהיו מוגבלים בהיקפם, יגבירו את ההרתעה.

## תהליך הנפקת תגי חניה

מומלץ למשרד התחבורה לוודא באמצעות בקורות מתאימות כי ההסדרה החדשה, כפי שהיא מופיעה בנוהל 2025 הזמני, מתקיימת כסדרה ולבחון את השפעותיה. את המסקנות יש ליישם במסגרת גיבוש נהלים קבועים שיסדירו את מכלול הנשאים הנוגעים לתגי חניה.

מומלץ למשרד התחבורה לגבש מדיניות בנוגע לאפשרות שצד ג' יוכל להגיש בקשה לתגי עבור אדם עם מוגבלות, ולשקול להטמיע פתרונות שמקדם מערך הדיגיטל וכן בקורות מתאימות, וזאת בשיתוף לבין ביתר לממצאים שעלו מהבדיקה החקירתית 2023, ולתופעה של הונאות מצד חלק מהגופים המציעים את שירותיהם להגשת בקשות תמורת תשלום.

על משרד התחבורה להפיק לקחים מהתקשרויות שערך לאורך השנים לצורך קבלת שירותי ייעוץ רפואי, ובהתאם לכך לשפר ולייעל את ניהול תהליכי ההתקשרות שלו עם ספקים, ובייחוד עליו להיערך בזמן סביר לקראת סוף ההתקשרות עם ספק קיים לפרסום המכרז הבא. כמו כן על משרד התחבורה למצות את יישום הליך הברור המשפטי לבחינת מימוש סעיף הפיצויים על פי הסכם העבר עם חברה ב' וליישם בעתיד את מנגנון הפיצויים המוסכמים שנקבע במכרזים למתן ייעוץ רפואי לאגף הרישוי, ולהפעילו במקרה של הפרת אמות המידה של השירות. כל זאת, כדי להבטיח את איכות הבחינה הרפואית של הבקשות וכן את העמידה בכללי מינהל תקין.

על הצוות הבין-משרדי 2025 להשלים בהקדם את הנוהל להנפקת תגי חניה על ידי רשות הרישוי כמתחייב מהחלטת הממשלה 3584 ובאופן שיאפשר שמירה על רציפות של שירות לציבור האנשים עם מוגבלות.

על משרד התחבורה לוודא שיתקיימו בקורות מלאות, שוטפות ומובנות, הן על עבודת רופאי אגף הרישוי והן על כלל הרכיבים של תהליך הנפקת תגי חניה ועמידת ספקי השירות בתנאי המכרזים, ולעגן אותן בנוהל מחייב. מומלץ כי עם גיבוש המלצות הצוות הבין-משרדי 2025 ישקול משרד התחבורה שוב את הצורך להעסיק רופא מטעם אגף הרישוי שיבצע בקרה על ההחלטות הרפואיות של רופאי אגף הרישוי. כמו כן, על משרד התחבורה להתאים את מערכת המידע שבה מנוהלות הבקשות לתגי באופן שיטמע בה מנגנון בקרה ממוחשב.

### עבודת מטה במשרד התחבורה לקידום מדיניות בנוגע לתגי חניה

על משרד התחבורה להדק את שיתוף הפעולה עם הביטוח הלאומי, לקיים שיח משותף עימו ולסכם לאילו אוכלוסיות שמוכרות כזכאיות לקצבאות מבט"ל ניתן לאשר זכאות לתג חניה באופן אוטומטי, כדי למצות את הפוטנציאל להרחבת מעגל אוכלוסיות אלה, ולהפחית את מספר הפניות של מבקשי תג חניה למשרד התחבורה. יש לעשות זאת באופן שיקל את הנטל הבירוקרטי המוטל על אוכלוסיות אלה.



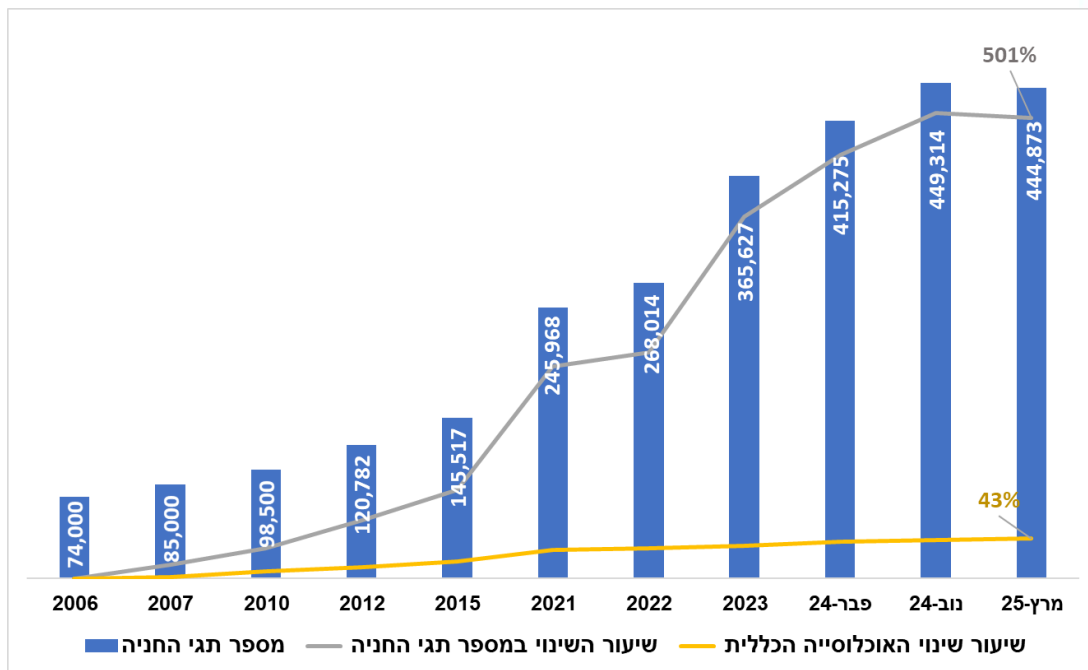
מומלץ למשרד התחבורה להגביר את מעורבותה של נציבות שוויון זכויות בדיונים ובתהליכי קבלת ההחלטות בכל הנוגע לקביעת מדיניות בסוגיות הנוגעות לתגי חניה, וזאת מתוך הבנה כי שיתוף פעיל של הנציבות בוועדות ובצוותי עבודה עשוי לחזק את הראייה המערכתית בייצוגם של אנשים עם מוגבלות, ולסייע למשרד התחבורה בגיבוש מדיניות מאוזנת שתהיה מקובלת על כלל בעלי העניין וביישומה.



מומלץ למשרדי התחבורה והאוצר ולביטוח הלאומי להיערך בהקדם ולקבוע את תהליכי העבודה והממשקים ביניהם תוך התחשבות באילוצים השונים של הגופים, במטרה לתת מענה הולם לכלל אוכלוסיות האנשים עם מוגבלות הזכאים המזקקים לתג על פי החוק.



### מספר תגי החניה לאנשים עם מוגבלות\*, שיעור השינוי במספרם ושיעור השינוי שחל בכלל האוכלוסייה בישראל, 2006 - 2025



על פי נתוני הלמ"ס, משרד התחבורה ונציבות שוויון זכויות ועל פי נתונים שהוצגו בדיון של ועדת הכלכלה של הכנסת ב-7.12.20, בעיבוד משרד מבקר המדינה.  
 \* שיעורי השינוי במספר תגי החניה ובאוכלוסייה הכללית חושבו עבור כל שנה ביחס לשנת 2006.

## סיכום

סוגיית תגי חניה לאנשים עם מוגבלות, הזכאות להחזיק בהם ויכולתם של האנשים עם מוגבלות להשתמש בתגים אלה הלכה למעשה, ובכך לממש את זכותם להתנהל במרחב הציבורי כשווים בין שווים, אינה רק סוגיה חוקית אלא סוגיה מוסרית וחברתית עמוקה.

הביקורת מצביעה על פערים מערכתיים מתמשכים משנת 2008 בטיפול בכלל התהליכים וההיבטים הנוגעים לתגי חניה, ובייחוד בהתייחס לחלקו של משרד התחבורה. הפער המהותי ביותר הוא אי-יכולתו של משרד התחבורה לאורך השנים להכריע בגיבוש קריטריונים ברורים לקביעת זכאות לתגי חניה, שהובילה לגידול חד במספר התגים ולכניסה של אוכלוסיות נוספות במהלך השנים להגדרה של אוכלוסייה זכאית לתג. עוד הועלה כי הטיפול של משרד התחבורה במגוון בעיות וסוגיות בתהליך הנפקת תגי החניה, ובפרט בתהליך בדיקת הבקשות וקבלת החלטה לגבי זכאות לתג לא היה מספק. לאורך השנים ביצע משרד התחבורה עבודת מטה מקיפה והקים כמה צוותי עבודה בין-משרדיים לצורך גיבוש מדיניות בנושא תגי חניה אך בסופו של דבר, עבודות המטה ופעילות הצוותים לא נשאו פרי בנושאים המהותיים. הביקורת העלתה ליקויים גם בנוגע להקצאת חניות שמשמשות את בעלי התגים. בנושא האכיפה - קשיים ראייתיים והגבלת סמכויות מביאים לכך שעבירת שימוש לרעה בתגים בעת שהרכב אינו משרת את בעל התג אינה נאכפת. בשנים 2022 - 2024 נחשפו שתי פרשיות הונאה שנחקרו על ידי המשטרה שמלמדות על תופעות של הונאות בהקשר של הנפקת תגי חניה.

ריבוי בעלי תגי חניה והרכבים המשויכים להם גורם לפגיעה במי שזקוקים לכך. לפיכך, נדרש כי הצוות הבין-משרדי 2025 יסיים בהקדם את הבחינה המערכתית בנושא ויפעל בדחיפות למתן מענה על שורש הבעיות בנושא התגים. על כלל הגורמים המעורבים בסוגיית תגי החניה, ובראשם משרד התחבורה, לרכז מאמצים ולשתף פעולה כדי לתקן את מכלול הליקויים שהועלו בדוח זה, כדי להשיב לתגי החניה ולחניות נכים את ייעודם הערכי והחברתי. על משרד התחבורה האחראי ליישום חוק חניה לנכים ועל אגף החשכ"ל שמוביל את הצוות הבין-משרדי 2025, לפעול לגיבוש הסדרה מקיפה וברורה של התחום ויישומה, אם באמצעות תיקוני חקיקה, אם בהפעלת סמכויות שרת התחבורה על פי החוק להתקין תקנות, אם באמצעות פרסום נהלים ואם באמצעות קיום שיתופי פעולה והתייעצויות עם גופים אחרים. לנוכח העובדה כי עבודת המטה במשרד התחבורה, שכבר בוצעה בשיתוף גופים ממשלתיים שונים במשך שנים רבות, לא נשאה פרי, מומלץ לשקול לשתף ביישום הפתרונות את כלל הגורמים הנוגעים לנושא, ובהם הגורמים המאשרים, נציבות שוויון זכויות, גורמים מהשלטון המקומי, המשטרה ונציגי ציבור. במסגרת זו מומלץ לבחון גם פתרונות שכבר הועלו פעם אחר פעם בצוותי העבודה השונים. נוכח הזמן הרב שחלף מאז שאחריות זו הועברה לידי משרד התחבורה, יש להבטיח שתגובש במהרה הסדרה שקולה ומאוזנת, כדי להקל על הציבור ולהבטיח מתן מענה ראוי לציבור האנשים הנזקקים לתג חניה לצורך ניידות.