



דוח מבקר המדינה

תגי חניה לאנשים עם מוגבלות

▪ תמוז התשפ"ו ▪ יוני 2026 ▪



תגי חניה לאנשים עם מוגבלות

מבוא

אנשים רבים החיים בינינו מתקשים ליטול חלק מלא בחברה ובמרחב הציבורי בשל קושי לתפקד בסביבה הפיזית והאנושית הקיימת. אנשים עם מוגבלות¹, ובפרט אנשים עם מוגבלות בתנועה או עם מוגבלות המשפיעה על יכולת התנועה, חווים קושי להשתלב בחיי היום-יום, בעיקר בשל היעדר נגישות במרחב הציבורי². אנשים עם מוגבלות הם חלק מכולנו, כלל הציבור, וביחד אנו נדרשים להתנהל במרחב הפיזי ללא הפרדה³.

חוקי מדינת ישראל מכירים בזכויות ועקרונות אלה. חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998 (להלן - חוק שוויון זכויות), קובע כי מטרתו היא "להגן על כבודו וחירותו של אדם עם מוגבלות, ולעגן את זכותו להשתתפות שוויונית ופעילה בחברה בכל תחומי החיים וכן לתת מענה הולם על צרכיו המיוחדים באופן שיאפשר לו לחיות את חייו בעצמאות מְרָבִית, בפרטיות ובכבוד, תוך מיצוי מלוא יכולתו"⁴.

החשיבות של נגישות וניידות עבור אנשים עם מוגבלות מודגשת גם באמנה הבין-לאומית שאומצה בעצרת הכללית של האו"ם בשנת 2006 ואושררה בידי מדינת ישראל בשנת 2012 - "אמנת האו"ם בדבר זכויותיהם של אנשים עם מוגבלויות" (Convention on the Rights of Persons with Disabilities - CRPD)⁵. בסעיף 9 לאמנה נקבע כי "על מנת לאפשר לאנשים עם מוגבלויות לחיות בצורה עצמאית ולהשתתף באופן מלא בכל היבטי החיים, תנקוטנה מדינות שהן צדדים אמצעים הולמים כדי להבטיח לאנשים עם מוגבלויות גישה לסביבה הפיזית, לתחבורה... ולמתקנים ושירותים אחרים הפתוחים או ניתנים לציבור... בשוויון עם אחרים". כמו כן, בסעיף 20 נקבע כי "מדינות שהן צדדים תנקוטנה אמצעים בני-תועלת כדי להבטיח לאנשים עם מוגבלויות ניידות אישית הכוללת מידה רבה ככל האפשר של עצמאות, לרבות... הקלה על הניידות האישית של אנשים עם מוגבלויות באופן ובזמן שיבחרו, ובעלות שווה לכל נפש".

חוק חניה לנכים, התשנ"ד-1993 (להלן - חוק חניה לנכים או החוק), קובע תנאים שלפיהם יהיה אדם עם מוגבלות רשאי להחנות את רכבו גם במקום שאינו מותר לחניה (בכפוף לסייגים שמוגדרים בחוק)⁶. במסגרת החוק גם הוסדר השימוש בתגי חניה לאדם עם מוגבלות (להלן - תג או תג חניה⁷) שהיו בשימוש עד אותו זמן ללא אסדרה חוקית. התג מאפשר לחנות גם בחניות מוסדרות לאנשים עם מוגבלות שבהן מוצב תמרור 437 - "חניה בלעדית לרכב של נכה - משותק רגליים"⁸, קובע את הזכאות לקבלת ההטבות הנלוות אליו כמו פטור מתשלום עבור חניה במקום ציבורי והקצאת חניה לאדם עם מוגבלות בסמוך למקום מגוריו (להלן - הקצאת חניה אישית). על

1 אדם עם מוגבלות הוא "אדם עם לקות פיזית, נפשית או שכלית לרבות קוגניטיבית, קבועה או זמנית, אשר בְּשִׁלְהָ מוגבל תפקודו באופן מהותי בתחום אחד או יותר מתחומי החיים העיקריים" (סעיף 5 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998). לקות פיזית כוללת לקות בתנועה ולקות חושית (ראייה ושמיעה). www.gov.il/he/pages/what_is_accessibility_guide?chapterIndex=2

www.gov.il/he/pages/negishut1

2 ראו גם עקרונות ההכלה והרצף בנגישות באתר נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות -

www.gov.il/he/pages/what_is_accessibility_guide?chapterIndex=3

3 סעיף 2 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות.

4 משרד המשפטים, נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות והאמנה בדבר זכויות אנשים עם מוגבלויות.

5 אוחר מ: www.gov.il/he/pages/a_crpd_hebrew_fulltext, אוחר ב-6.6.2025.

6 מתוך דברי ההסבר להצעת החוק חניה לנכים, התשנ"ד-1993.

www.nevo.co.il/Law_word/law17/PROP-2201.pdf

7 בחוק חניה לנכים תג החניה מוגדר - "תג נכה".

8 כל רכב המשוך לתג חניה מכל סוג רשאי לחנות בחניה המסומנת באמצעות תמרור זה.

פי החוק, ניתן לשייך לתג חניה עד שני כלי רכב מזכים⁹. מכוח חוקים נוספים נלוות לתג הטבות נוספות כגון זכאות לאגרת רישוי מופחתת¹⁰.

תגי החניה 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), וכן אפשרות מעשית לחניה במקומות אסורים לחניה ובלבד שאינם מפריעים ומסכנים ובמקרים מסוימים הוא גם מאפשר הקלות בתשלומי חניה. בהיבט התפקודי, לתג החניה השלכות מהותיות על איכות החיים של מקבליה, ולפיכך הוא משמש לא רק אמצעי עזר תחבורתי אלא כלי ליצירת שוויון והכלה מהיבטים חברתיים ואזרחיים. כל פגם במנגנון ההנפקה, האכיפה או מניעת ניצול לרעה עלול לפגוע באמון הציבור ולהכביד על האוכלוסייה המוגבלת בניידות לממש את זכויותיה.

בתהליך הנפקת תגי החניה ומיצוי הזכויות הנובעות מהם מעורבים כמה גופים ממשלתיים וגופי שלטון מקומי, ואלה הם:

אגף הרישוי שבמינהל תנועה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן - אגף הרישוי או רשות הרישוי או משרד הרישוי): אגף הרישוי הוא הגורם המוסמך להנפיק את התגים, לפי קריטריונים שנקבעו בחוק, עבור אוכלוסיות רלוונטיות על פי רשימות שמועברות אליו מגופים שבהם פועלים רופאים שהוסמכו לאשר נכות. מבקשי תג חניה יכולים לפנות ישירות לאגף הרישוי לשם קביעת זכאות רפואית למתן תג חניה, ולצורך זה האגף מקבל שירותי ייעוץ רפואי במיקור חוץ. היחידה האחראית לנושא זה באגף הרישוי היא היחידה למוגבלי ניידות (להלן - היחידה למוגבלי ניידות או מחלקת עדכון ובקרה)¹¹.

המוסד לביטוח לאומי (להלן - הביטוח הלאומי או בט"ל): בט"ל קובע את שיעורי הנכות ואת הזכאות לקצבאות או גמלאות שונות, ובהן גם כאלה הנוגעות לקושי בניידות. בהמשך למתן הזכאות לקצבאות רלוונטיות מעביר בט"ל את האישורים עבור זכאים עם מאפיינים מתאימים למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן - משרד התחבורה) לצורך הנפקת תג חניה.

משרד הבריאות: כיום, המשרד מפעיל עבור הביטוח הלאומי ועדות רפואיות לקביעת זכאות לגמלת ניידות.

אגף השיקום במשרד הביטחון: האגף קובע את שיעורי הנכות עבור נכי צה"ל ומעביר באופן יזום מידע זה למשרד התחבורה, והמשרד קובע את הזכאות לתג חניה.

משרד הרווחה והביטחון החברתי (להלן - משרד הרווחה): המשרד קובע את שיעורי הזכאות עבור אנשים לקווי ראייה או עיוורים לצורך תגמולים, שיקום וסיוע מהמדינה, והוא מעביר את האישורים למשרד התחבורה לצורך הנפקת תג חניה.

השלטון המקומי: הרשויות המקומיות אחראיות להקצאת חניות נכים ולאכיפת ההסדרים בתחום שיפוטן. משרד הפנים הוא המאסדר של גופי השלטון המקומי בעניינים ובאופנים שנקבעו בדיני הרשויות המקומיות או בדינים אחרים, ואחראי מטעם הממשלה לקידום וליישום של המדיניות שלה בכל הקשור לשלטון המקומי והרשויות המקומיות בישראל ולפיקוח ובקרה עליהן בתחומים שנקבעו לפעילותן ובהתאם לסמכויות שהוקנו לו בדין¹². כמו כן הוא הרגולטור המרכזי האחראי לניהול התכנון והבניה בישראל, ומתוקף חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (להלן - חוק התכנון והבניה), הוא מתווה את מדיניות הפיתוח באמצעות מינהל התכנון ומערך מוסדות התכנון

⁹ רכב שלגביו הוכיח בעל התג, להנחת דעתה של רשות הרישוי, כי הוא עומד לשימושו האישי דרך קבע.

¹⁰ סעיף 272א לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961.

¹¹ היחידה מוזכרת בשמות שונים במסמכים של משרד התחבורה.

¹² אתר האינטרנט של משרד הפנים.

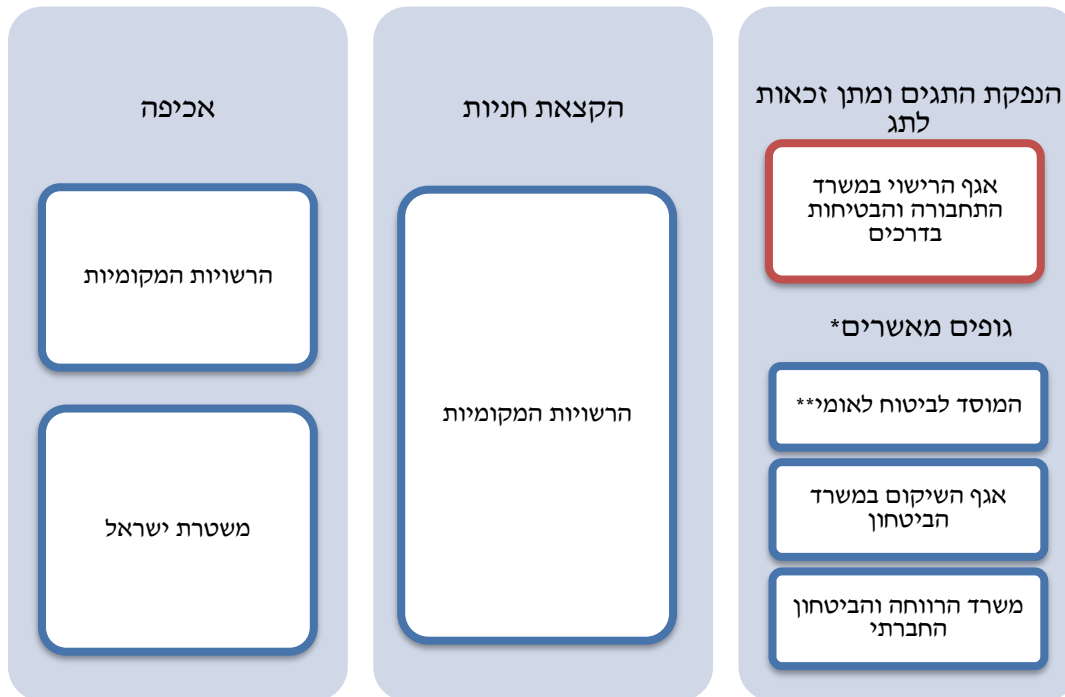
ומפקח על השלטון המקומי האחראי לרישוי בפועל. מרכז השלטון המקומי בישראל (להלן - מש"ם) הוא ארגון גג המאגד את כל הרשויות המקומיות בישראל (למעט המועצות האזוריות המאוגדות על ידי מרכז השלטון האזורי בישראל).

משטרת ישראל (להלן - המשטרה): המשטרה אחראית, לצד השלטון המקומי, לאכיפת שימושים לא חוקיים בתגים וחקירת מקרי זיוף או שימוש לרעה.

נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (להלן - נציבות שוויון זכויות): הנציבות היא יחידה במשרד המשפטים. היא המאסדר בתחום שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, ובעלת סמכויות פיקוח, אכיפה ותביעה במקרים של הפליה או היעדר נגישות ועמידה בחובות הייצוג ההולם. כמו כן, הנציבות משמשת הגורם האמון מטעם מדינת ישראל על קידום היישום של האמנה הבין-לאומית בדבר זכויות אנשים עם מוגבלות, בהתאם להחלטת הממשלה.

להלן תרשים המציג את כלל הגופים המעורבים בתהליך קביעת הזכאות לתגי חניה או מיצוי הזכויות של אנשים עם מוגבלות:

תרשים 1: גופים ממשלתיים וציבוריים המעורבים בתהליך קביעת הזכאות לתגי חניה או מיצוי זכויות



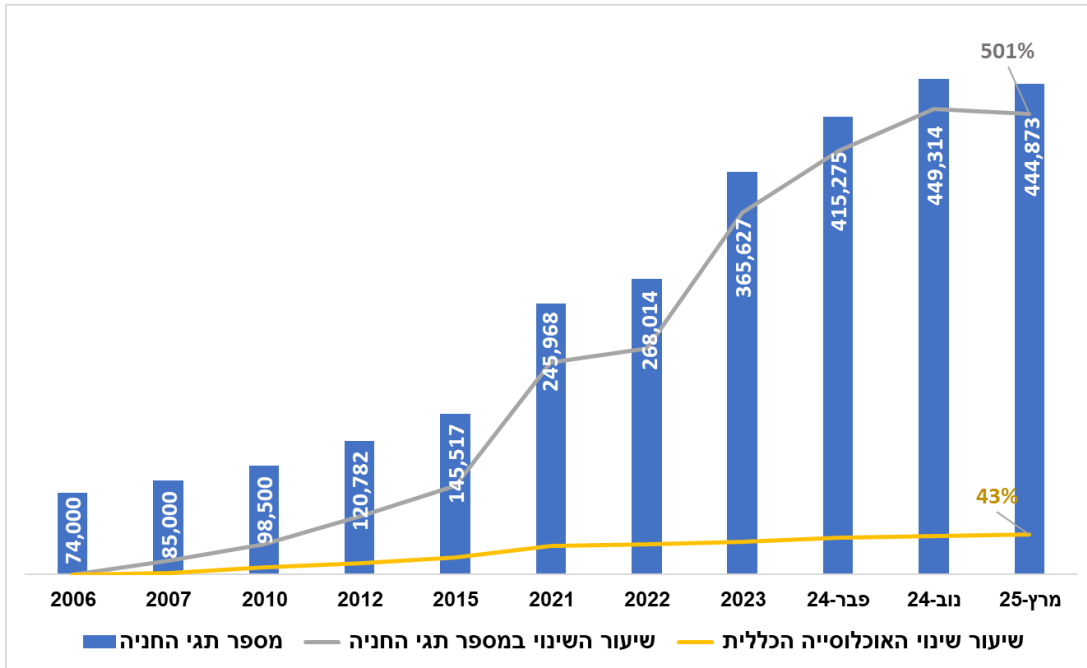
על פי כלל הנתונים שנאספו במרשתת ובגופים המבוקרים, בעיבוד משרד מבקר המדינה.
 * גופים אלה מאשרים אחוזי נכות או זכאות לקצבות ולגמלאות שונות. מכוח החלטותיהם משרד התחבורה מנפיק את תגי החניה.
 ** ועדות הניידות מופעלות עבור הביטוח הלאומי על ידי משרד הבריאות.

עם אישור הזכאות לתג חניה, בעל התג מעביר לאגף הרישוי בקשה לשייך לתג עד שני רכבים שאמורים לשמש אותו. הבקשה תכלול את מספרי הרישוי של הרכבים, וזאת על פי התנאים שהגדיר אגף הרישוי. כמו כן, מונפק תג פיזי הכולל את מספר הזהות של האדם עם המוגבלות, אך לא את מספרי הרישוי של הרכבים. הצורך להציג את התג הפיזי לא הוגדר באופן מפורש בחיקוקים. מספרי הרכבים מתעדכנים בתדירות יומית במאגר "כלי רכב עם תג חניה לנכה" של אגף הרישוי, והפקחים העירוניים יכולים לזהות את הרכב כרכב של אדם עם מוגבלות באמצעות

שימוש במאגר האמור. בישראל מונפקים שני סוגים עיקריים של תגי חניה - תג רגיל עם משולש (להלן - תג רגיל) ותג עם סמל של כיסא גלגלים (להלן - תג כיסא גלגלים)¹³.

מספר תגי החניה בישראל עלה באופן עקבי במשך השנים, ובפרט בשנים האחרונות חלה האצה בגידול מספר תגי החניה. להלן תרשים שמציג את שיעור השינוי שחל באוכלוסיית ישראל ובמספר תגי החניה בשנים 2006 - 2025:

תרשים 2: מספר תגי החניה לאנשים עם מוגבלות*, שיעור השינוי במספרם ושיעור השינוי שחל בכלל האוכלוסייה בישראל, 2006 - 2025



על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, משרד התחבורה ונציבות שוויון זכויות ועל פי נתונים שהוצגו בדיון של ועדת הכלכלה של הכנסת ב-12.20.14¹⁴, בעיבוד משרד מבקר המדינה.
* שיעורי השינוי במספר תגי החניה ובאוכלוסייה הכללית חושבו עבור כל שנה ביחס לשנת 2006.

בתרשים ניתן לראות כי מספר האנשים שמחזיקים בתגי חניה גדל פי שישה בשנים 2006 - 2025 (גידול של 501%) מכ-74,000 לכ-15445,000, לעומת גידול של 43% באוכלוסיית ישראל. כמו כן, חלה עלייה מוגברת במספר התגים בשנים 2021 - 2024 מכ-268,000 לכ-449,000.

שיעור הגידול של בעלי תגי חניה ניכר גם ביחס למספר האנשים עם מוגבלות בישראל. על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה¹⁶ (להלן - למ"ס), בשנת 2023 כלל מרשם אנשים עם מוגבלות כ-1.16 מיליון אנשים עם מוגבלויות שונות, חלקם עם מוגבלות בניידות¹⁷ - כ-1 מתוך 8 תושבים (11.9% מכלל התושבים שמנו 9,776,200) הוכר על ידי מוסדות המדינה כאדם עם מוגבלות. בשנת 2023, כ-35.7% מכלל האנשים עם מוגבלות החזיקו בתג חניה. התרשים שלהלן מציג את התפתחות מספר האנשים בעלי תג חניה ביחס למספר האנשים עם מוגבלות בשנים 2020 - 2023:

13 כלל, תגים שמיועדים לנכי צה"ל מסומנים באופן שונה. לאור הצורך להנפיק תגי חניה בהליך מהיר במהלך מלחמת חרבות ברזל הונפקו תגי כיסא גלגלים לנכי צה"ל ללא סמל שונה.
14 ועדת הכלכלה של הכנסת, מדיניות משרד התחבורה בנושא תגי חניה לנכים, 7.12.20, אוחזר ב-3.2.25.
15 נכון ליולי 2025.
16 מצגת למ"ס לנציבות שוויון זכויות, 2025.
17 מרשם אנשים עם מוגבלות בלמ"ס קיים משנת 2021. לפני כן, הנתון הכללי של האנשים עם מוגבלות התבסס על סקר חברתי של הלמ"ס. בשל חוסר הלימה בין הנתונים של הסקר החברתי לנתוני המרשם, בדוח זה מובאים רק נתוני המרשם.

המשטרה הוא מעריך שכ-150,000 תגים שהונפקו בשנים האחרונות ניתנו שלא כדין²³. הונאה בסדר גודל כזה עלולה לגרום לפגיעה יום-יומית בזכויות האנשים שמתמודדים עם מוגבלויות, לצד גרימת נזק של מאות מיליוני שקלים לקופת המדינה. בעקבות החשדות האמורים, בין יולי 2023 עד דצמבר 2024 התנהלה חקירה משטרתית סמויה, ובתקופה זו המשטרה הנחתה את משרד התחבורה שלא לנקוט פעולות שעלולות לשבש את החקירה. מינואר 2025 הפסיק משרד התחבורה להנפיק תגי חניה חדשים לאנשים עם מוגבלות אשר פנו ישירות לאגף הרישוי²⁴. מהלך זה יצר עיכובים בטיפול בבקשות חדשות ואף גרר עתירה לבג"ץ בנושא²⁵. הנפקת תגים חדשים חודשה ביוני 2025. בינואר 2025 הוארך תוקפם של התגים הקיימים בחצי שנה, וזאת עד החלת נהלים חדשים וצמצום של ממש באפשרות להנפיק או לחדש תג ללא בדיקה מתמירה.

יש לציין כי קיים קושי מהותי בזיהוי והגדרה מדויקים של האוכלוסייה הזכאית להטבות הנלוות לתג חניה. יש להבטיח כי רק אנשים עם מוגבלות בניידותם, או אנשים שמצבם הבריאותי מחייב נגישות מיוחדת, יוכלו לממש את זכויותיהם ולקבל את ההקלות הנדרשות להם ויש למנוע מציאות שבה מי שאינם זכאים יקבלו תגי חניה בדרכי מרמה, תוך פגיעה ישירה בזכויותיהם של אנשים עם מוגבלות שתג החניה חיוני עבורם. התוצאה היא פגיעה חמורה באמון הציבור במערכת, בזכויות האנשים עם מוגבלות ובשוויון ההזדמנויות, כאשר חניות ייעודיות נתפסות על ידי מי שאינם נזקק להן, וההטבות הכלכליות מגיעות לאוכלוסיות לא מתאימות.

במרץ 2025 החליטו אגף החשב הכללי במשרד האוצר (להלן - אגף החשב"ל) ומשרד התחבורה להקים צוות עבודה בהובלת החשב"ל שיבחן את נושא תגי החניה באופן מערכתי²⁶ (להלן - הצוות הבין-משרדי 2025). בעקבות עבודת הצוות, ב-4.12.25 התקבלה החלטת הממשלה 3584²⁷ שעניינה "שיפור נגישות החניה לנכים" כחלק מהתוכנית הכלכלית לשנת 2026 שפורסמה בדצמבר 2025 (להלן - החלטת ממשלה 3584). על פי ההחלטה, על משרד התחבורה 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 לכל דין. בתשובתו מ-17.5.26 מסר אגף החשב"ל (להלן - תשובת החשב"ל) כי במהלך עבודת הצוות הבין-משרדי 2025, שהתבססה בין היתר על דוח ביקורת של אגף החשב"ל ועל נתוני משרד התחבורה ורשות הרישוי, נסקרו הנתונים על היקפי תגי החניה, ההליכים הרגולטוריים והרפואיים הקיימים להליכי אישור הזכאות לתג וההשפעות של התופעה במישור התחבורתי והחברתי.

נכון למאי 2026 הצוות הבין-משרדי 2025 לא הגיש את המלצותיו ואת הנוהל בהתאם להחלטת הממשלה 3584. על פי דיווחים של משרד התחבורה והחשב"ל, הצוות נמצא בשלבי גיבוש מתקדמים של ההמלצות אשר נועדו לגבש הסדרה מערכתית רחבה וארוכת טווח בתחום תגי החניה²⁸.

מומלץ לצוות הבין-משרדי 2025 להשלים לבחון את ההמלצות המובאות בדוח זה ולהביאן בחשבון בעת גיבוש המלצותיו והנוהל.

²³ ועדת הכלכלה בכנסת, "עייכוב בפרסום הנוהל החדש להגשת בקשות בדבר זכאות רפואית לתג חניה לנכה", 17.9.25

²⁴ תגי חניה שאושרו על סמך העברת אישורי זכאות לנכות מביטוח לאומי, ממשרד הרווחה ומאגף השיקום במשרד הביטחון המשיכו להיות מונפקים.

²⁵ בג"ץ 15906-04-25, אורלי צפירי ו-199 אח' נ' שרת התחבורה ואח'; עתירה למתן צו על תנאי וצו מוחלט לחייב בהנפקה מיידית של תגי חניה לנכים, 24.3.2025.

²⁶ באוגוסט 2025 מינו החשב הכללי, מנכ"ל משרד התחבורה, מנכ"ל ביטוח לאומי והממונה על התקציבים במשרד האוצר "צוות עבודה מיוחד לעניין תגי [חניה]".

²⁷ <https://www.gov.il/he/pages/dec3584-2025>

²⁸ בד בבד עם עבודת הצוות החל משרד התחבורה לבצע שינויים בחלק מתהליכי העבודה, אשר נוגעים גם לליקויים שמתוארים בדוח זה.

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 (להלן - אגף השיקום), במשרד הבריאות, בפרקליטות המדינה שבמשרד המשפטים, במשטרה, באגף החשכ"ל, במשרד הפנים, ברשויות מקומיות, בנציבות שוויון זכויות ובמרכז השלטון המקומי. במסגרת הביקורת התקיימו פגישות עם עמותות המייצגות אנשים עם מוגבלות, ונעשה שימוש בלקוח אקראי להגשת בקשה לתג חניה ולמיצוי הזכות לתשלום אגרת רכב מופחתת.

מגמות במספר תגי החניה והגדרת הקריטריונים לאישורם

החוקים הרלוונטיים לאישור תגי חניה ומימוש הזכויות הנלוות להם נועדו להבטיח לאנשים עם מוגבלות נגישות מיטבית. כל אחד מהחוקים תורם להגדרה וליישום של הזכויות הנלוות לתגי החניה. להלן בתרשים יובא פירוט לגבי כל אחד מהם:

תרשים 4: אסדרה חוקית לאישור תגי חניה ומימוש הזכויות הנלוות להם

חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998 - חוק זה נועד להבטיח את שוויון הזכויות של אנשים עם מוגבלות בכל תחומי החיים, כולל תחום התחבורה, ומגדיר את תפקידי נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות בנוגע לפיקוח, אכיפה, טיפול בפניות והנחיה מקצועית בנושאי נגישות. במסגרת החוק, נקבעים אמצעים להנגשה ולמניעת אפליה כלפי אנשים עם מוגבלות, כולל דרישות נגישות במרחב הציבורי ובתשתיות תחבורה, וכן חובות להקצאת מקומות חניה נגישים במבנים ובמקומות ציבוריים.

חוק חניה לנכים, תשנ"ד-1993 - חוק זה מגדיר תנאי זכאות כלליים לקבלת התג ומי מוסמך לאשר את הזכאות לתג. החוק מגדיר גם חלק מההטבות הניתנות לבעלי תג: הוא קובע הסדרים המתירים לבעל תג חניה לחנות במקום שאין חניה מותרת בו (כולל היבטי אכיפה); מקנה פטור מתשלום בעד חניה במקום ציבורי; ומחייב רשויות להקצות מקום חניה לנכה סמוך למקום מגוריו. כמו כן החוק מסדיר היבטי ענישה בנוגע לשימוש לרעה בתגים. שר התחבורה ממונה על יישום החוק.

פקודת התעבורה [נוסח חדש] - סעיפים 2א70 ו-2ב70 קובעים כי מקום חניה לנכים שמסמנת רשות תמרור מקומית אינו מוגבל בשעות כבירת מחדל (למעט חריגים). סעיף 1א71 מאפשר למחזיקי תג כיסא גלגלים לנסוע בנתיבים המיועדים לתחבורה ציבורית. סעיפים נוספים בפקודה עוסקים באכיפת עבירות של חניה בחניית נכים ובענישה בגינן.

תקנות התעבורה, תשכ"א-1961 - תקנה 72(א)16 קובעת הסדרים הנוגעים לחניה המסומנת לנכים על ידי תמרור 437 ("חניה בלעדית לרכב של נכה - משותק רגליים"). תקנה 272א מקנה הנחה באגרת רישיון רכב של נכה.

הוכן בידי משרד מבקר המדינה.

נוסף על התשתית החוקית הני"ל, ישראל חתמה ב-2012 על האמנה הבין-לאומית לזכויות אנשים עם מוגבלויות (UNCRPD²⁹). האמנה מחייבת את המדינות החתומות לספק זכויות שוות לאנשים עם מוגבלויות, תוך התמקדות בנגישות ובשילובם המלא של אנשים עם מוגבלות בחברה. בנוסף לכך, האמנה מחייבת את המדינות להבטיח נגישות לתחבורה ולשירותים ציבוריים, ובכך משפיעה גם על הצורך להסדיר בחקיקה הפנימית את נושא תגי החניה וההטבות הנלוות להם.

הגדרת הקריטריונים לאישור תג חניה

התנאים לאישור תג חניה מוגדרים בחוק חניה לנכים, והם נוגעים בעיקר למוגבלות פיזית המשפיעה באופן מהותי על היכולת לנוע ללא סיוע או על הצורך בקרבה לרכב, וכוללים גם מצבים

רפואיים ותפקודיים נוספים המשפיעים במידה ניכרת על הניידות. על פי סעיף 1 לחוק חניה לנכים, אדם עם מוגבלות ("נכה" בחוק) מוגדר כעיוור³⁰ או אדם אשר רופא שהוסמך לאשר נכות על פי דין אישר לגביו בכתב אחת מאלה:

- "(1) שדרגת נכותו מגיעה ל-60% לפחות [ראו להלן] ותנועתו בדרכים בלי רכב עלולה לערער את מצב בריאותו;
- (2) שהוא מוגבל בהליכה וזקוק לכיסא גלגלים לצורך ניידותו;
- (3) שהוא נכה הזקוק לרכב כאמצעי תנועה בגלל רגליו הנכות."

רופאים שהוסמכו לאשר נכות על פי דין מועסקים בגופים האלה: משרד הרווחה (לבעלי תעודת עיוור); אגף השיקום (עבור נכי צה"ל עם פגיעה ברגליים או עיוורון³¹); המוסד לביטוח לאומי (לצורך אישור זכאות לקצבאות והטבות שונות, כגון קצבת ניידות); הרשות לזכויות ניצולי שואה במשרד ראש הממשלה (עבור אזרחים ניצולי שואה). גופים אלה (להלן - הגופים המאשרים) מעבירים נתוני זכאות לנכות לאגף הרישוי עבור אוכלוסיות מוגדרות שבטיפולם³², והאגף מנפיק עבורן תגי חניה.

יש לציין כי הרופאים שהוסמכו לאשר נכות על פי דין בגופים המאשרים בוחנים את מצבם הרפואי של הפונים אליהם לפי קריטריונים שהוגדרו לצרכים שונים; למשל, לצורך קביעת זכאות לקצבאות שונות של הביטוח הלאומי או קביעת זכאות לטיפולים או לסיוע מאגף השיקום. קריטריונים אלה אינם תואמים באופן חד-ערכי את התנאים המוגדרים בסעיף 1 לחוק חניה לנכים. על כן, אף שבחוק חניה לנכים קיימת הגדרה ל"נכה", עדיין נדרש להגדיר אילו אנשים שהוגדרו כזכאים לסיוע על ידי הגופים המאשרים יכולים לענות גם על התנאים שבסעיף 1 לחוק חניה לנכים, וניתן לאשר להם זכאות לתג חניה מכוח הבדיקה הרפואית שעברו בגופים המאשרים.

נוסף על כך, סעיף 1א לחוק חניית נכים מאפשר גם לרופא שהסמיכה רשות הרישוי (להלן - רופאי אגף הרישוי) לאשר כי דרגת נכותו של אדם מגיעה ל-60% לפחות ותנועתו בדרכים בלי רכב עלולה לערער את מצב בריאותו, וזאת במצבים שבהם לא ניתן לאשר נכות על פי דין. הסעיף מאפשר לאוכלוסיות שיוניות שאינן מטופלות על ידי גופים אחרים לפנות ישירות למשרד התחבורה. בהתאם לכך, פעילות משרד התחבורה בכל הקשור לבדיקת הזכאות הרפואית הייתה אמורה להיות מצומצמת מאוד ולתת מענה משלים לאוכלוסיות שונות ובהן 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.

בתרשים שלהלן מוצגים הקריטריונים לקבלת תג חניה, על פי חוק חניה לנכים:

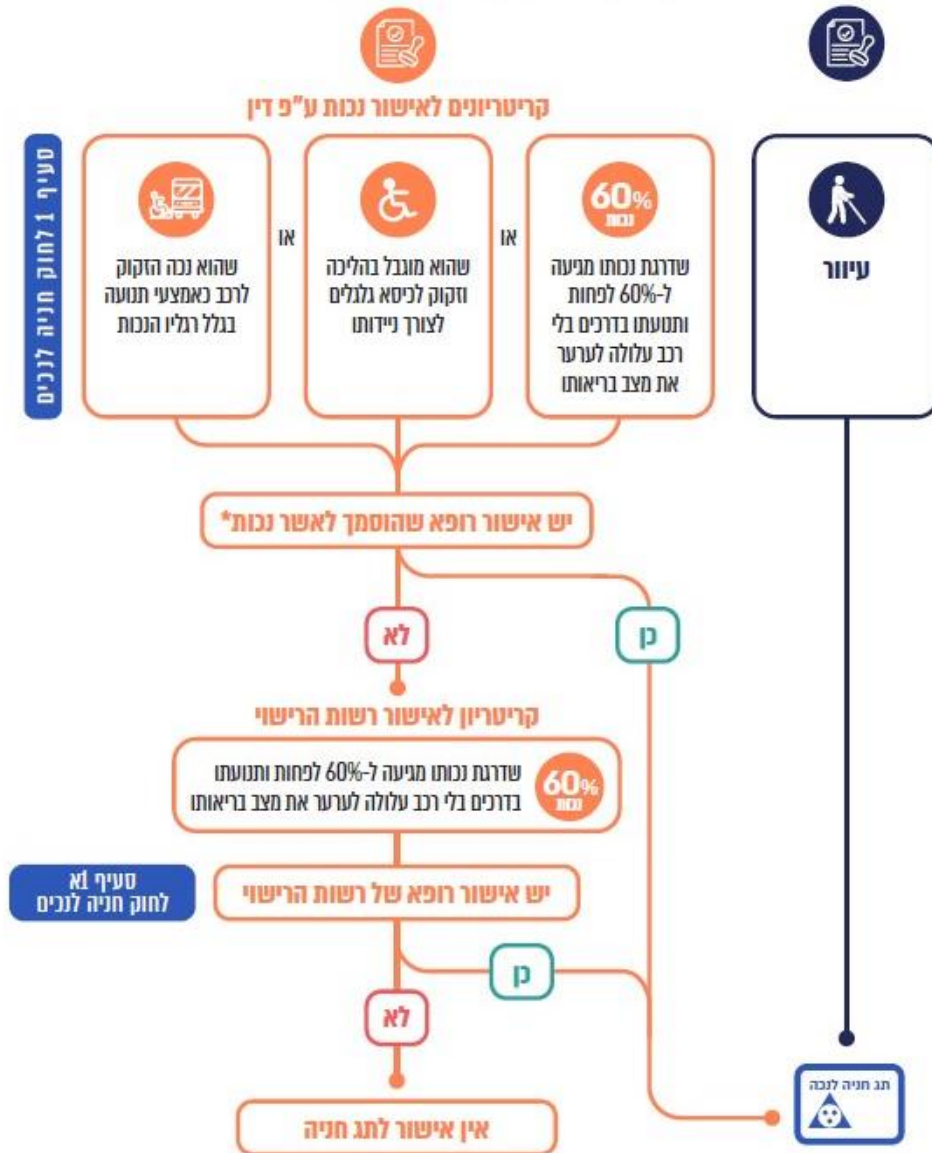
³⁰ חוק חניה לנכים לא הגדיר מיהו עיוור.

³¹ אתר אגף השיקום במרשתת. -shikum.mod.gov.il/transportation/parking

³² badge?utm_source=chatgpt.com, אוחר ב-14.9.25.

³² בעבר נהגה הרשות לניצולי שואה לקבוע את שיעורי הנכות עבור ניצולי שואה ולהעביר את האישור לאגף הרישוי לצורך הנפקת תג חניה. על פי תשובת הרשות למשרד מבקר המדינה מאפריל 2026, היא אינה עוסקת בכך כיום.

תרשים 5: הקריטריונים לקבלת זכאות לתג חניה, על פי חוק חניה לנכים



על פי חוק חניה לנכים, בעיבוד משרד מבקר המדינה. * רופאים שהוסמכו לכך מטעם הביטוח הלאומי, משרד הביטחון, משרד הרווחה ומשרד הבריאות.

במשך שנים רבות התקיימו דיונים רבים על הקריטריונים לקבלת תג חניה כפי שהם מוגדרים בחוק, והועלו טענות על כך שהם עמומים וכלליים מדי ומביאים לריבוי של בקשות לתגים. להלן כמה דוגמאות:

1. בתזכיר לתיקון חוק חניה לנכים שניסח משרד התחבורה בינואר 2008 במטרה להתמודד עם ההגדרות הלא ברורות לזכאות לתגי חניה בחוק³³ נכתב: "ההגדרות המעורפלות לינכה' הקבועות בחוק, כמו גם הקושי באכיפת החוק במתכונתו הנוכחית, אפשרו שימוש לרעה בתגים, בקנה מידה נרחב. השימוש לרעה התבטא בשני אופנים עיקריים: ניצול ההגדרה העמומה של הנכות לשם קבלת תג חניה על-ידי מי שספק אם הוא זכאי לו או נזקק לו לצורך נגישות (להבדיל מנוחיות גרידא), ושימוש בתגים ובהטבות החניה שהם מקנים, על-ידי מי שאינם נכים". בתזכיר חוק שהופץ בשנת 2009 והחליף את התזכיר מינואר 2008, נכתב כי

33 הכנסת, מרכז המחקר והמידע, "פניות ציבור בדבר התנהלות אגף הרישוי בנושא תגי חניה לנכים", דצמבר 2010

"בעיה... שאותרה ביישום החוק היא עמימות אמות המידה הרפואיות לפיהן מאושרת הזכאות לתג חניה, וכפועל יוצא מתעורר ספק אם כל האוכלוסייה הנזקקת לתגים ורק אוכלוסייה זו, היא המאושרת כזכאית על פי החוק". ניסיונות אלה לשינוי חקיקה לא נשאו פרי (ראו להלן בפרק "עבודת מטה במשרד התחבורה לקידום מדיניות בנוגע לתגי חניה").

2. בשנים 2010 ו-2012 הכין מרכז המחקר והמידע של הכנסת, עבור ועדה מיוחדת לפניות ציבור של הכנסת בנושא תגי חניה³⁴, שתי עבודות בנוגע לזכאות לתגי חניה. בעבודה משנת 2012 צוין כי על פי אגף הרישוי נקבעו הקריטריונים לזכאות לתג "כדי לשמש כלי לבחינת מרכיב ערעור המצב הבריאותי בלא רכב, המהווה עילה מזכה לקבלת תג על-פי חוק החניה לנכים אולם [כלי זה] לוקה בעמימות".

3. באוקטובר 2013 הוצג בפני מנכ"ל משרד התחבורה סטטוס הטיפול במבקשי תגי חניה, והתקיים דיון שמטרתו "הצגת סטטוס הטיפול במבקשי תגי חניה לנכים, פתרון למענה בשוטף וקביעת מדיניות להמשך טיפול". בין יתר הנושאים השוטפים בדיון זה צוין כי הגדרת החוק של אדם עם מוגבלות ופרשנותה "הליכתו"³⁵ בדרכים מסכנת את בריאותו" בעייתית, והקריטריונים למתן הזכאות אינם חד-משמעיים.

4. במסגרת התוכנית הלאומית לחניה שפרסם משרד התחבורה בשנת 2023³⁶ (להלן - התוכנית הלאומית לחניה) צוין כי הקריטריונים "אדם נכה הזקוק לרכב כאמצעי תנועה בגלל רגליו הנכות" ו"אדם אשר רופא שהוסמך על ידי רשות הרישוי לאשר נכות על-פי החוק, אישר לגביו בכתב שדרגת נכותו מגיעה ל-60% לפחות ותנועתו בדרכים ללא רכב עלולה לערער את מצב בריאותו" רחבים ונתונים לפרשנות.

עם השנים התווספו בהדרגה למערך הזכאים לתג גם אוכלוסיות עם מוגבלויות אחרות. אוכלוסיות אלה אושרו על ידי משרד התחבורה: ילדים ומבוגרים על הספקטרום האוטיסטי³⁷, חולים אוניקולוגים, חולי דיאליזה ואנשים שנקבעה להם נכות נפשית בדרגה של 60% ומעלה והתקבלה לגביהם חוות דעת רפואית שהתניידות עם כלי רכב תאפשר לשמור על בריאות האדם ולמנוע הידרדרות במצבו הרפואי³⁸. הדבר התאפשר בין היתר בשל העמימות בקריטריונים, אשר הביאה לכך שמשרד התחבורה לא החזיק בכלים שאפשרו לו לבדל בין האוכלוסיות הרלוונטיות לזכאות לתג חניה לבין אוכלוסיות שאינן רלוונטיות לזכאות זו. כך, בשנת 2018 העביר מנהל אגף הרישוי הנחיה שלפיה "בהמשך להחלטה שהתקבלה על ידי הנהלת המשרד... לאשר תג חניה למי שמצוי על הספקטרום האוטיסטי... נכון לקיים דיון מקצועי האם ההחלטה לאשר לכל אדם המצוי על הספקטרום תג נכה היא סבירה ומקצועית".

עמותת נגישות ישראל (ע"ר) כתבה בתשובתה למשרד מבקר המדינה ממאי 2026 (להלן - תשובת נגישות ישראל): "הסעיף [1 לחוק] מאפשר חופש לאשר למי שרק רוצים - פתח מסוכן".

נמצא כי במשך השנים אושרו בפועל תגי חניה בגין מגוון רחב של עילות. בשני התרשימים שלהלן מובאים נתוני הסיווגים הרפואיים בבקשות שאושרו או נדחו על ידי רופאי אגף הרישוי בשנים 2019 - 2024:

34 הכנסת, מרכז המחקר והמידע, "פניות ציבור בדבר התנהלות אגף הרישוי בנושא תגי חניה לנכים", דצמבר 2010, "פניות ציבור בדבר התנהלות אגף הרישוי בנושא תגי חניה לנכים", 2012.

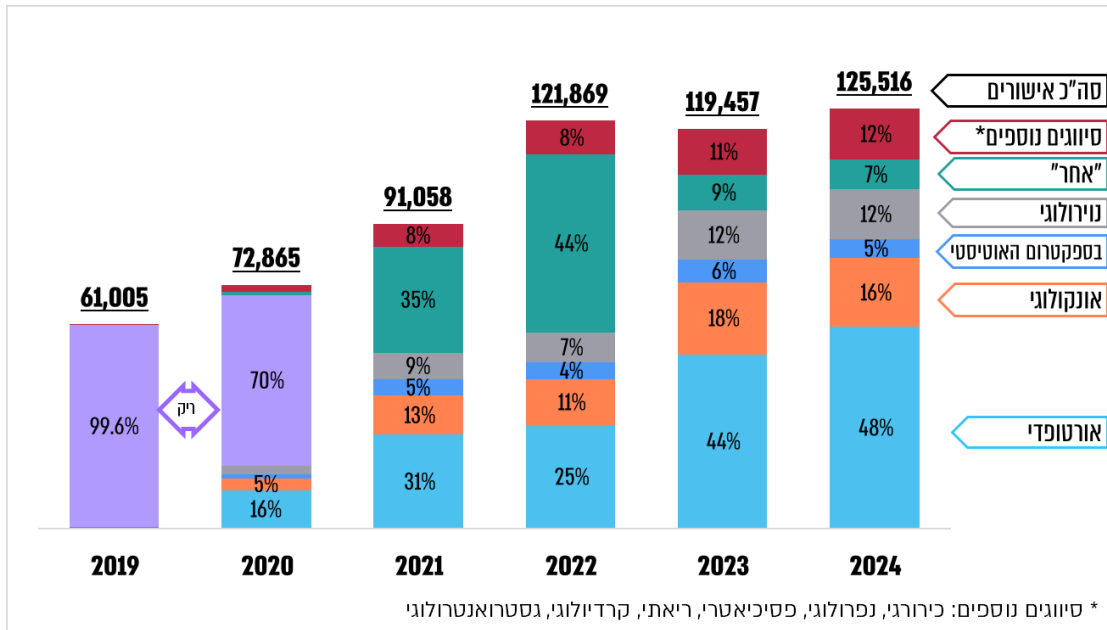
35 כך במקור. בחוק - "תנועתו בדרכים".

36 משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מינהל תכנון ופיתוח תשתיות, "התכנית הלאומית לחניה", מרץ 2023 או חוזר מאתר: www.gov.il/BlobFolder/policy/parking-plan/he/2412-23.pdf, או חוזר ב-1.7.25.

37 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.

38 על פי אתר משרד הבריאות, me.health.gov.il/mental-health/therapy-and-rehabilitation/social-rights/disabled-parking-placard, או חוזר ב-23.6.25.

תרשים 6: מספר הבקשות לתג חניה שאושרו, לפי סיווגים רפואיים, 2019 - 2024 (באלפים)

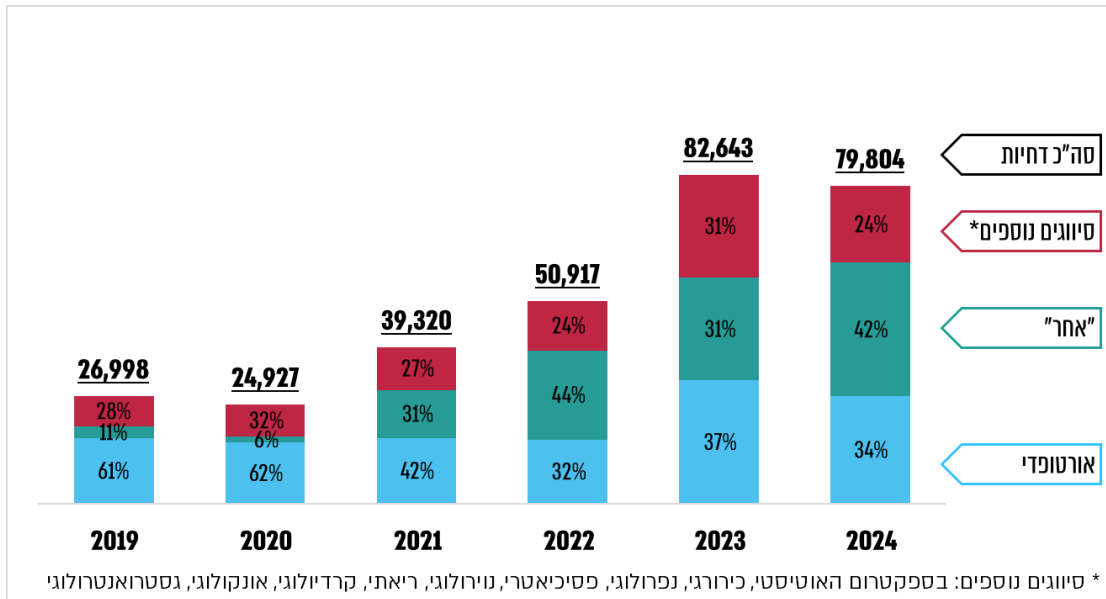


על פי נתוני משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

בתרשים זה ניתן לראות את העילות שבגינן אושרו תגי חניה והוגדרו כסיווגים רפואיים. בשנים 2021 - 2024 שיעור התגים שאושרו בגין סיווג רפואי "אורטופדי" נע בין 31% ל-48%, תוך גידול במספרם המוחלט בפי שניים לערך; בסיווג "אונקולוגי" נע השיעור בין 11% ל-18%, ואף בסיווג זה מספרם המוחלט הכפיל את עצמו; בסיווג "בספקטרום האוטיסטי" שיעור התגים היה כ-5% בכל שנה; בסיווג "נירולוגי" שיעור התגים גדל מ-9% ל-12% ומספרם גדל פי 1.5 לערך. יתר התגים אושרו עם הסיווגים הרפואיים הבאים: "קרדיולוגי", "ריאתי", "פסיכיאטרי", "נפרולוגי", "גסטרואנטרולוגי" ו"כירורגי". בשנים 2021 ו-2024 נרשמה עלייה חדה במספר התגים שאושרו עם סיווג רפואי "פסיכיאטרי" ביחס לשנה שקדמה להן.

עוד עולה מהתרשים כי בשנים 2019 ו-2020 מרבית הבקשות שאושרו לא סווגו כלל על ידי רופאי אגף הרישוי (כ-100% מהבקשות וכ-70% בהתאמה). בשנים 2021 ו-2022 הסיווג הנפוץ ביותר בבקשות שאושרו היה "אחר" (35%-44%, בהתאמה), וגם בשנים שלאחר מכן עדיין היקפן לא היה מבוטל. כלומר, הרופאים אישרו בקשות לתגים אך לא סיווגו אותן על פי הסיווגים הרפואיים הקיימים. לא ניתן לדעת אם הדבר נבע מהעמימות בקריטריונים ומכך שהמגבלה של הפונה לא תאמה את הסיווגים הקיימים במערכת הממוחשבת, או שהדבר נבע ממילוי לא תקין של השדות במערכת על ידי הרופאים.

תרשים 7: מספר הבקשות לתג חניה שנדחו, לפי סיווגים רפואיים, 2019 - 2024 (באלפים)



על פי נתוני משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

אשר לבקשות שנדחו³⁹, ניתן לראות בתרשים זה כי בשנים 2021 - 2024 היה היקף הבקשות שנדחו וסווגו בסיווג רפואי "אחר" גבוה - 31%-44% מהבקשות שנדחו. בשנים 2022 ו-2024 סיווג רפואי זה אף היה הסיווג הנפוץ ביותר.

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. עמימות זו מתבטאת גם בנתונים המעידים כי אושרו בקשות לתגי חניה במגוון רחב של סיווגים רפואיים, וכי בחלק מהשנים שיעור גדול מהבקשות לא סווגו כלל או סווגו בקטגוריית "אחר". למשל בשנים 2019 ו-2020, 100% ו-70% מהבקשות שאושרו בהתאמה לא סווגו בסיווג רפואי, ואילו בשנים 2021 ו-2022, 35% ו-44% מהבקשות בהתאמה קיבלו סיווג רפואי "אחר". היעדר מדדים כמותיים לבחינת מצבים שבהם תנועה ללא רכב מערערת את המצב הבריאותי של הפונה, מקשה על יישום הקריטריון באופן אחיד ושיטתי. ההגדרה "זקוק לרכב" אומנם מעידה על הצורך הממשי ברכב כדי לנוע במרחב הציבורי, אולם המונח "זקוק" אינו מוגדר באופן כמותי או תפקודי. 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. כבר בשנת 2008 העלה משרד התחבורה כי בעיות אלה בהגדרת הקריטריונים מאפשרות שימוש לרעה בתגים בקנה מידה רחב.

על פי השוואה שערך משרד התחבורה בשנת 2023, יש הבדלים רבים בתנאים לקבלת תג חניה במדינות שונות. עם זאת, במדינות נבחרות שנבדקו יש הגדרה רפואית ברורה לזכאות לתג חניה. בלוח שלהלן מובאות דוגמאות לקריטריונים לקבלת תג חניה במדינות נבחרות:

39 יצוין כי על פי ממצאי ביקורת חשבונאית שבוצעה במשרד התחבורה, 25% מכלל הבקשות שהוגשו בשנים 2021 - 2024 הן בקשות חוזרות, כלומר חלק מהבקשות שנדחו כוללות גם בקשות חוזרות.

לוח 1: קריטריונים לקבלת תג חניה בארה"ב, סקוטלנד, אנגלייה, הולנד ואוסטרליה

המדינה	הקריטריונים לקבלת תג חניה
ארה"ב (רוב המדינות) - קריטריונים של ארגון ADA (Americans With Disabilities Act)	חוסר יכולת ללכת יותר מ-200 רגל (כ-61 מטר) ללא הפסקת מנוחה חוסר יכולת ללכת ללא סיוע של קביים/כיסא גלגלים/אדם אחר קטועי גפיים מחלה נשימתית שגורמת לנשימה של פחות מליטר לשנייה מחלת לב בדרגות חומרה גבוהות פגיעה קבועה בראייה הגורמת לפחות מ-20/200 עם משקפיים*, או פחות מ-20 מעלות טווח ראייה מחלת פרקים בדרגות חומרה גבוהות
סקוטלנד	עיוורים מקבלי קצבת נכות בניידות בדרגות חומרה גבוהות מקבלי קצבת ניידות** ממגוון סוגים ודרגות מחלה של 12 חודשים ומעלה המונעת הליכה לחלוטין או כמעט לחלוטין קטועי גפיים
אנגליה	חוסר יכולת ללכת יותר מ-50 מטר עיוורים מקבלי קצבת ניידות מקסימלית מקבלי קצבת נכות בניידות בדרגות חומרה גבוהות
הולנד	חוסר יכולת ללכת יותר מ-100 מטר
אוסטרליה	חוסר יכולת ללכת יותר מ-100 מטר קטועי גפיים מקבלי קצבת נכות ניידות*** בדרגה 50 ומעלה עיוורים

על פי התוכנית הלאומית לחניה⁴⁰, משרד התחבורה, מינהל תכנון ופיתוח תשתיות, 2023.

* "20/200" היא מדד לחדות ראייה - 20 הוא מרחק הבדיקה בפיט (כ-6 מטרים); 200 הוא המרחק שבו אדם עם ראייה תקינה יראה את אותו אובייקט בחדות. לכן, "20/200" עם משקפיים" משמעו שגם לאחר תיקון מיטבי (משקפיים או עדשות) הנבדק צריך להיות במרחק 20 פיט כדי לראות מה שאדם עם ראייה תקינה רואה מ-200 פיט⁴¹.

** מקבלי קצבאות שונות עם רכיב ניידות גבוה (קצבת נכות לילד, קצבת נכות כללית, נכי מלחמה, מקבלי מענק יוצאי צבא ומשרתי מילואים).

*** במסמך של משרד התחבורה צוין כי מדובר ברכיב ניידות בדרגה 50 ומעלה, אך נכון לספטמבר 2025 הזכאות מנוהלת ברמת המדינות והטריטוריות, והיא נשענת על מבחני תפקוד בניידות או עיוורון חלקי ולא על אחוז או דרגת קצבה. מקבלי קצבאות כשלעצמם אינם זכאים באופן אוטומטי בגלל שיעור קצבה ספציפי.

מהלוח עולה כי בהשוואה לישראל, במדינות שונות הזכאות לתג חניה נקבעת לפי היכולת הפיזית ללכת מרחק מסוים, או על בסיס תבחינים רפואיים ברורים ומדידים אחרים שקשורים במישרין ליכולת לנוע מרחק מסוים ממקום החניה ליעד, למשל ברוב מדינות ארה"ב נבדק האם מבקש תג החניה מסוגל ללכת יותר מ-200 רגל (כ-61 מטר).

40 משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מינהל תכנון ופיתוח תשתיות, "התוכנית הלאומית לחניה", מרץ 2023
 41 אווזר מאתר: www.nei.nih.gov/about/news-and-events/news/visual-impairment-blindness-cases-us-expected-double-2050, אווזר ב-14.9.25.

יצוין כי במשך השנים גיבשו גורמים שונים בהזדמנויות שונות קריטריונים לזכאות לתגים⁴². במכתב ששלח מנכ"ל בט"ל למנכ"ל משרד התחבורה בשנת 2005, בנוגע לבדיקות זכאות לתג במסגרת הוועדות הרפואיות, צוינו קריטריונים שבט"ל גיבש למתן זכאות לתג וכן מדד תפקודי של הליכת מרחק של 150 מטרים (ראה נספח 1). בתזכיר לתיקון חוק חניה לנכים שגיבש משרד התחבורה בשנת 2008 הוצעו תבחינים רפואיים מפורטים. בשנת 2010 הגישו רופאי חברה חיצונית שנתנה באותה עת שירותי ייעוץ רפואי לאגף הרישוי (להלן - חברה א'), מסמך למינהל התנועה במשרד התחבורה (להלן - מינהל תנועה) שפירט דרכי עבודה של ועדה רפואית שתפעל במשרד התחבורה, ובו הובא גם מגוון קריטריונים רפואיים למתן זכאות לתג (ראה נספח 2). בסוף 2022 הוקמה במשרד התחבורה ועדה מקצועית לקביעת קריטריונים ותהליכי עבודה בנושא זכאות לתג חניה (להלן - צוות 2022). הוועדה הוקמה כדי להבטיח שתגי חניה יינתנו רק לאוכלוסייה שעבורה התג חיוני לצורך נייודות, וליצור תהליך שנשען על תבחינים ענייניים, אחידים ושוויוניים. בסיכום דיוני הוועדה מיוני 2023 צוין כי "על בסיס השוואתי בעולם מוצע לאמץ קריטריון שלפיו בטוח הליכה של 250 מטרים נדרשת מנוחה"⁴³. בשנת 2024 הוקמה במשרד התחבורה ועדה מקצועית נוספת לקביעת מדיניות לקבלת תג חניה (להלן - צוות 2024). גם בדיוני צוות זה עלה הקריטריון האמור, והוא הוזכר גם בדיון של הצוות הבין-משרדי 2025. יצוין כי בתוכנית הכלכלית לשנת 2026, ששימשה בסיס לקבלת החלטת הממשלה 3584, נכתב כי במסגרת הנוהל שגיבש הצוות הבין-משרדי 2025 ייקבעו עבור כל סוג נכות ובדיקה רפואית תנאי הסף המזכים בקבלת אישור רפואי, לצורך הנפקת תג חניה על ידי רשות הרישוי.

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 יכולת הרופאים להתאים סיווג רפואי לבקשות שאושרו או נדחו, כך למשל בשנת 2022 - 44% מהבקשות לתג חניה קיבלו סיווג רפואי "אחר". ההשוואה הבינלאומית שמשרד התחבורה ביצע מצביעה על כך שהזכאות לתג נקבעת במדינות השונות לפי היכולת הפיזית ללכת מרחק מסוים או על בסיס תבחינים רפואיים ברורים ומדידים אחרים. ביוני 2023 הציעה ועדה מקצועית בהובלת משרד התחבורה לאמץ קריטריון מדיד של טווח הליכה כדי לקבוע זכאות לתג חניה, וזאת על בסיס המדדים הנהוגים במדינות אחרות בעולם. נכון למועד הביקורת לא אימץ משרד התחבורה מדד זה. יצוין כי גם בנוהל חדש שפרסם משרד התחבורה ביוני 2025, בנוגע לתהליך אישור זכאות לתגי חניה לאדם עם מוגבלות (ראו פירוט להלן), הוגדרו אומנם אילו מסמכים רפואיים יש להגיש במסגרת הבקשה לתג חניה, אולם עדיין לא הוגדרו קריטריונים ברורים לזכאות.

עמותת "איל"ן - איגוד ישראלי לילדים ולבוגרים נפגעים (ע"ר)" (להלן - עמותת איל"ן) כתבה בתשובתה ממאי 2026 (להלן - תשובת עמותת איל"ן) כי קריטריון המבוסס על יכולת ללכת מרחק מסוים ללא מנוחה אינו יכול להיות קריטריון יחיד, שכן למשל אנשים עם פגיעת עמוד שדרה או ניוון שרירים יכולים אולי לצעוד 250 מטרים, אך ככל הנראה יידרשו להשקיע בכך מאמץ רב, ייתכן שההליכה תהיה כרוכה בכאב וכמו כן יש חשש שייפלו. כמו כן ציינה העמותה כי מרחק של 250 מטרים הוא ארוך פי ארבעה מהקריטריון הבסיסי בארה"ב, וכי יש לשקול קריטריונים נוספים הדומים לקריטריונים המיושמים בארה"ב. לדברי עמותת פורום צמיד (להלן - פורום צמיד), כפי שבאה לידי ביטוי בתשובתו מאפריל 2026 (להלן - תשובת פורום צמיד⁴⁴), מהספרות הבין-לאומית בתחום לימודי המוגבלות (Disability Studies) עולה בעקביות כי מבחני הליכה אובייקטיביים, כדוגמת מבחן "250 מטרים ללא עצירה", פוסלים אנשים עם פיברומיאליגיה, טרשת נפוצה התקפית-הפוגתית, מחלות לב, ו-COPD מלקבל תג חניה.

42 ראו גם להלן בפרק "עבודת מטה במשרד התחבורה לקידום מדיניות בנוגע לתגי חניה".

43 הוועדה השוותה את התנאים למתן אישור זכאות לתגי חניה בין ארבע מדינות. ההשוואה לא הוצגה במסמך הסופי של הוועדה לשרת התחבורה.

44 לתשובת הפורום צמיד הצטרפו גם העמותות: פורום משפחות מיוחדות ירושלים, יחדיו - חמ"ל אנשים עם מוגבלויות, מטה הפעולה של הנכים, העמותה לקידום זכויות סיעודיים.

החשכ"ל כתב בתשובותיו מ-11.5.26 ומ-17.5.26 (להלן - תשובות החשכ"ל) כי במסגרת גיבוש טיוטת דוח הצוות הבין-משרדי 2025 נקבע כי במקום בדיקה רחבה של משרד התחבורה, הזכאות תתבסס ככלל על המבחן הרפואי והתפקודי שכבר מבוצע בביטוח הלאומי ובגורמים המוסמכים לכך לפי דין, והיא תאושר רק לאנשים עם מוגבלות שישתייכו לאוכלוסיות שהגדיר הביטוח הלאומי לעניין זה, וזאת לאחר קביעה מוסדרת של הצוות בדבר האוכלוסיות העומדות בתנאים שקבע החוק. אשר לאנשים עם מוגבלות שלא ניתן לאשר להם נכות לפי דין, החשכ"ל מסר בתשובתו כי נקבעו כללים זהים, באופן שאם בבדיקה הרפואית שיעברו יעלה כי הם עומדים בתנאים של הקבוצות הזכאיות לתג הם יהיו זכאים לתג. עוד ציין החשכ"ל כי עיקרון שנבחן בעבודת הצוות הוא הצורך בהגדרת כללי זכאות ברורים, אחידים ושקופים לציבור, באופן שיאפשר למבקשי תג להבין מראש את אמות המידה הרלוונטיות, יצמצם אי-ודאות ויגביר את האחידות והשוויון בקבלת ההחלטות. החשכ"ל הוסיף כי הכללים הסופיים ייקבעו לאחר השלמת הבחינה המקצועית, המשפטית והתפעולית בנושא.

משרד מבקר המדינה ממליץ 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 ליישום. הנחיות אלה יבהירו אילו מצבים רפואיים או נסיבות עונים על ההגדרות, ויצמצמו את מרחב הפרשנות הקיים כיום, תוך שמירה על גמישות מסוימת במקרים חריגים.

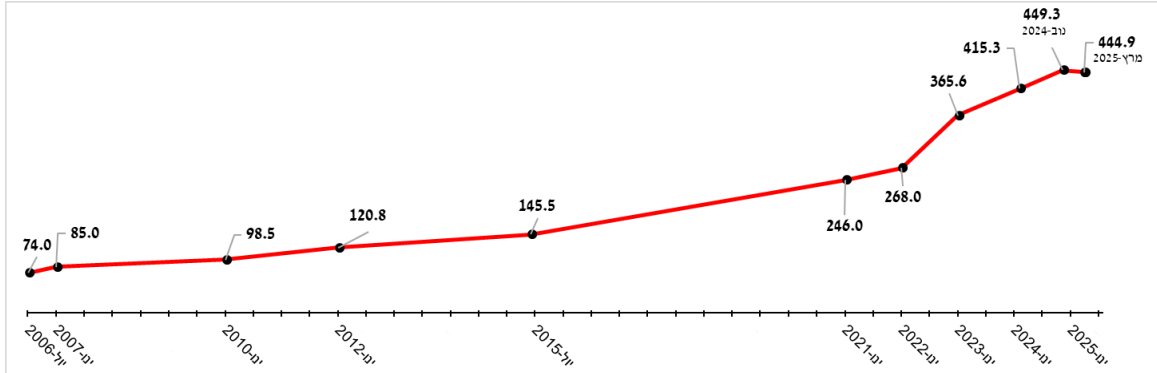
משרד התחבורה כתב בתשובתו ממאי 2026 (להלן - תשובת משרד התחבורה) כי הוא מקבל את ההמלצה ולפיה נדרש עיגון ברור, אחיד ומדיד יותר של הקריטריונים הרפואיים, וכי הנושא מטופל במסגרת עבודת הצוות הבין-משרדי 2025.

הביטוח הלאומי כתב בתשובתו ממאי 2026 (להלן - תשובת הביטוח הלאומי) כי הוא ישתתף בגיבוש קריטריונים והנחיות ברורים ואחידים להבהרת המצבים הרפואיים והנסיבות העומדים בתנאים שהגדיר החוק, אם משרד התחבורה יבקש שיעשה כן. כמו כן הוא ממליץ לשתף גם נציגי עמותות בהליכי גיבוש הנהלים, כדי לקבל ראייה רחבה וייצוגית. משרד הבריאות כתב בתשובתו ממאי 2026 (להלן - תשובת משרד הבריאות) כי גורמי המקצוע במשרד הבריאות נכונים להעמיד לרשות משרד התחבורה כל סיוע מקצועי שנדרש בגיבוש מדיניות הנוגעת לגדרי הזכאות. נציבות לשוויון זכויות כתבה בתשובתה ממאי 2026 (להלן - תשובת נציבות לשוויון זכויות) כי היא גיבשה הצעה לקריטריונים. עוד ציינה כי גם אנשים עם מוגבלות צריכים להיות שותפים בתהליכים השונים, בהתאם לעקרון שנקבע באמנת האו"ם: "שום דבר עלינו - בלעדיו".

מגמות במספר תגי חניה לאורך השנים

בתרשים שלהלן מוצגים נתונים על מספר תגי החניה לאורך 20 שנים :

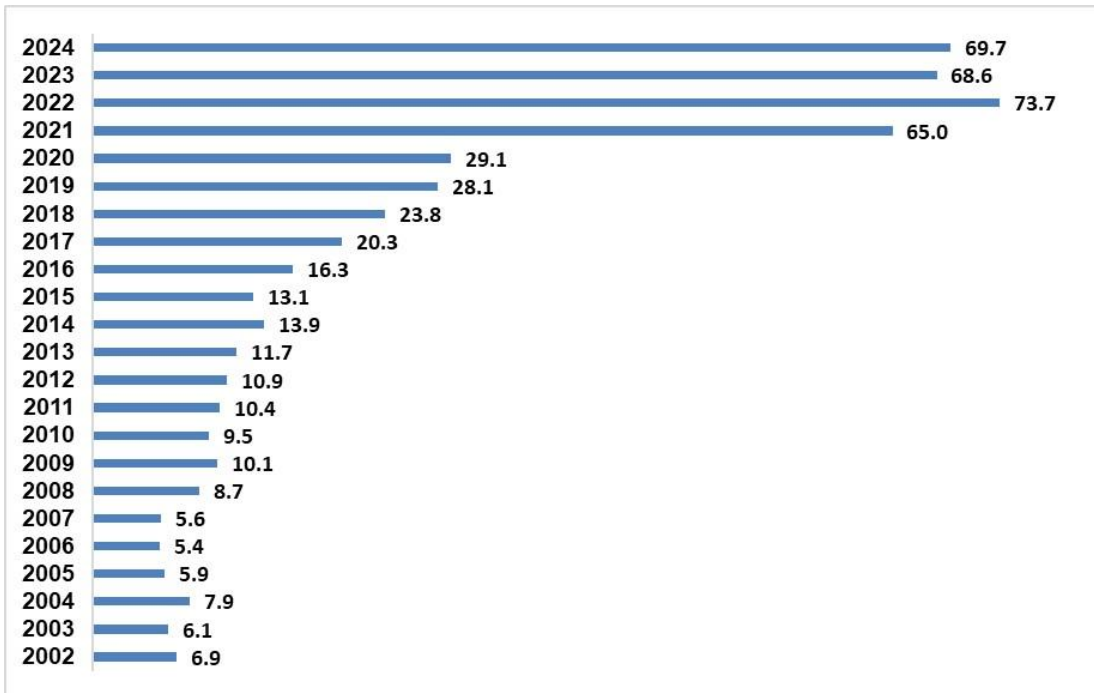
תרשים 8 : מספר תגי החניה בישראל, 2006 - 2025 (באלפים)



על פי נתוני משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה. * הנתונים נאספו ממסמכים שונים משום שאין בידי משרד התחבורה יכולת לשלוף נתוני עבר על מספר תגי החניה.

התרשים שלהלן מציג את מספר תגי החניה שאושרו בכל שנה, בשנים 2002 - 2024 :

תרשים 9 : מספר תגי החניה החדשים שאושרו בכל שנה, 2002 - 2024 (באלפים)



על פי נתוני משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

מתרשים 8 עולה כי מספר תגי החניה עלה באופן חד לאורך 20 השנים האחרונות. בתוך עשר שנים, משנת 2006 עד 2015, מספר התגים כמעט הכפיל את עצמו מכ-74,000 תגים ב-2006 לכ-146,000 ב-2015, בעוד אוכלוסיית ישראל גדלה רק ב-18%. כעבור עשר שנים נוספות שילש מספר התגים את עצמו לכ-445,000 ביולי 2025, בעוד אוכלוסיית ישראל גדלה רק ב-19%. כמו כן, מתרשים זה עולה כי בחמש שנים בלבד, 2021 - 2025, מספר התגים כמעט הוכפל לעומת חמש השנים שקדמו להן שבהן נרשמה עלייה מתונה יותר.

מתרשים 9 עולה כי מספר תגי החניה החדשים שאושרו בכל שנה עלה משנת 2007 ואילך באופן עקבי והגיע לשיא של כ-74,000 תגים בשנת 2022. יצוין כי בשנת 2021 עבר תהליך הבקשה לתג

חניה דיגיטציה, כך שהוא הפך פשוט יותר עבור הציבור⁴⁵. בשנתיים שלאחר מכן עמד מספר התגים שאושרו מדי שנה על כ-69,000 תגים לעומת כ-29,000 תגים בשנת 2020 וכ-7,000 תגים בלבד בשנת 2002.

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.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי בשנת 2021, עם עליית הערוץ הדיגיטלי המאפשר הגשת בקשה דיגיטלית בלחיצת כפתור באמצעות האזור האישי, הגשת הבקשות הפכה לפשוטה וזמינה, והחלה עלייה משמעותית במספר הבקשות לתג חניה. המשרד הוסיף כי הוא מכיר בגידול החד במספר התגים והרכבים המשויכים להם, וכי החל משנת 2025 הוא נקט צעדים לצמצום מספר האישורים במסלול הישיר מול המשרד, להקשחת תנאי הבחינה, ולהפחתת השפעתם של מנגנונים שהקלו בעבר את קבלת תג. המשרד ציין כי כיום, לאחר שינוי הנהלים, רוב הבקשות במסלול הישיר נדחות.

משרד התחבורה והחשכ"ל כתבו בתשובותיהם כי הצוות הבין-משרדי 2025 פועל לגיבוש הסדרה קבועה, ולפיה ההכרעה בדבר הזכאות לתג חניה תתבסס ככלל על הגורמים המוסמכים לאשר נכות לפי דין, תוך צמצום מרחב הפרשנות שהיה קיים בעבר, וכי ייושמו ההמלצות שנועדו למקד את הזכאות לתג חניה רק באוכלוסיות הזקוקות לכך. כמו כן ציינו משרד התחבורה והחשכ"ל כי הצוות הציע שבשנים הקרובות תתבצע בדיקה מחודשת ומדורגת של מלאי התגים הקיים, כדי לוודא שאנשים שקיבלו תג בעבר אכן זכאים לו מהבחינה הרפואית.

מומלץ שמשרד התחבורה ינתח את הסיבות לגידול הניכר במספר תגי החניה בשנים האחרונות אל מול גידול האוכלוסייה. עוד מומלץ כי יתקף, בשיתוף עם הביטוח הלאומי ועם נציבות שוויון זכויות, תוך שמיעת ארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלויות את הקריטריונים למתן תגי חניה בהתאם לצרכים האמיתיים.
הבחנה בין סוגי תגים

אגף הרישוי מנפיק עבור אנשים עם מוגבלות שני סוגי תגים - תג רגיל ותג כיסא גלגלים⁴⁶:

⁴⁵ ראו פירוט בפרק "תהליך הנפקת תגי חניה".

⁴⁶ בפועל, יש הבחנה במראה החיצוני בלבד בין התגים של נכי צה"ל לתגים האחרים.

תמונה 1: סוגי תגי חניה



תג רגיל (צד קדמי)



תג רגיל (צד אחורי)



תג כיסא גלגלים⁴⁷

על פי צילומי תגי חניה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

עם זאת, בחוק חניה לנכים אין הבחנה בין סוגי התגים השונים⁴⁸ הן מבחינת הזכאות והן מבחינת ההטבות הנלוות, וככל הנראה הנפקת שני סוגי תגים השתרשה ללא עיגון בחוק. בפועל, מבחינת הזכאות התבחין הברור היחיד לקבלת תג כיסא גלגלים הוא אדם עם מוגבלות הזכאי לקצבת ניידות עם מוגבלות בניידות בשיעור של 60% ומעלה המרותק לכיסא גלגלים⁴⁹. בפועל, מבחינת ההטבות ההבדל היחיד שמוסדר בחיקוק בין התג הרגיל לתג כיסא גלגלים הוא הזכאות של מחזיקי תג כיסא גלגלים משנת 2008 לנסוע בנתיבים המיועדים לתחבורה ציבורית (נתי"צים)⁵⁰. לא זו אף זו, אין הבחנה חוקית בין חניות נכים רגילות לבין חניות נכים המיועדות לבעלי רכב עם מעלון או מתקן הרמה לכיסא גלגלים (ראו להלן בהרחבה בפרק "הקצאת מקומות חניה לנכים ברשויות המקומיות").

כבר לפני חקיקת חוק חניה לנכים ב-1993, וגם לאחריו, נושא ההבחנה בין סוגי התגים עלה לדיון ציבורי, והועלו טיעונים בעד ונגד הנפקת סוגי תגים שונים, אך בסופו של דבר הנושא לא הוגדר. להלן כמה דוגמאות:

47 כיום, אין סימון ייחודי לתג כיסא גלגלים לנכי צה"ל. בעבר היה סימון ייחודי.
 48 משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מינהל תכנון ופיתוח תשתיות, "התכנית הלאומית לחניה", מרץ 2023.
 49 אתר המוסד לביטוח לאומי במרשתת, "תג חניה לנכה", או חזר מאתר: www.btl.gov.il/benefits/Mobility/Pages/TagHANYA1.aspx, או חזר ב-18.9.25.
 50 סעיף 1א71 פקודת התעבורה (נוסח חדש). יש מקרים נוספים שבהם בעלי תג כיסא גלגלים מקבלים הטבות שבעלי תג רגיל אינם מקבלים. למשל, עמותת הצעד הבא ציינה בתשובתה כי תג כיסא גלגלים מאפשר גם שימוש בחניות נכים קרובות יותר, בייחוד במקומות שבהם יש מצוקת חניה, למשל בחופי הים בתל אביב, וכן כניסה לחניונים ציבוריים ללא עלות, ולעומת זאת בעלי תג רגיל מחויבים בתשלום עבורם.

1. בדיון של ועדת הפנים והסביבה של הכנסת, שדנה בשנת 1993 בהצעת חוק חניה לנכים, התשנ"ג-1992⁵¹, אמר יו"ר ארגון הנכים הכללי: "יש הרבה נכים שהם לא על כיסא גלגלים אבל ההליכה שלהם היא כל כך קשה שהייתי אומר שהם נכים יותר קשים מאשר נכה על כיסא גלגלים, לכן כשאנחנו מדברים פה על התו, הייתי מדבר על תו המשולש שזה מכסה את כולם".
2. בוועדת הכלכלה של הכנסת שדנה בשנת 2000 בתיקון לחוק ציין נציג של ארגוני אנשים עם מוגבלות כי "צריך להבדיל בין נכים צמודים לכיסאות גלגלים לבין נכים בלי כסאות גלגלים".
3. בפסק דין בבקשה לאישור הגשת תובענה ייצוגית שנדונה ונדחתה בבית המשפט המחוזי בתל אביב שניתן בשנת 2015 (יעקב זכאי נ' אחוזות החוף בע"מ⁵²) הביעה השופטת בתביעה את עמדתה כי: "...מבלי להמעיט מחומרת נכותם של נכים בעלי תג "רגיל", קיים שוני ברור בינם לבין בעלי תג "עגלה", ולכן המדיניות בה נקטה המשיבה, כאשר אפשרה לפנים משורת הדין לנכים בעלי תג "עגלה" לחנות חנינם בחניונייה - היא מדיניות סבירה ואין לראותה כאפליה פסולה, העומדת בניגוד להוראות חוק שוויון זכויות".
4. בעתירה מינהלית לבית המשפט העליון⁵³ שנדונה בשנת 2012 בעתירה של עמותת נגישות ישראל נגד משרד התחבורה, ציין בית המשפט כי בתגובת משרד התחבורה צוין ש "הסוגים השונים של התגים אומנם היקנו זכויות שונות בכל הנוגע לחניית נכים" וכי "הגם שבעבר הונפקו סוגים שונים של תגים [על ידי המדינה], הרי מעתה ואילך לא תוקנינה זכויות שונות לבעלי התגים השונים...". וכי "נציגי המדינה] מאשרים כי יש צורך להביא שינויים בחקיקה בכל הנוגע להסדרת הזכויות של נכים באשר לחניה". בשל כך התייתרה אותה עתירה ובית המשפט מחק אותה (ראו פירוט נוסף בפרק "הקצאת מקומות חניה לאנשים עם מוגבלות ברשויות המקומיות").

עד תחילת 2025 המשיך משרד התחבורה להנפיק סוגים שונים של תגי חניה, אך במהלך שנה זו החל המשרד לאשר תג כיסא גלגלים רק למי שממציא אישור מהביטוח הלאומי או מאגף השיקום שהוא מרותק לכיסא גלגלים.

מש"ם כתב בתשובתו ממאי 2026 (להלן - תשובת מש"ם) כי ריבוי התגים ואי-ההבחנה בין סוגי התגים של הרכבים הרשאים לחנות בכל סוג חניה פוגע במשאב הציבורי וביכולת הרשויות המקומיות לאסדר אותו, וכי הדבר אינו מיטיב עם האוכלוסייה שבאמת זקוקה לחניות הנכים.

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.

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.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי הוא נכון לבחון במסגרת ההסדרה הכוללת גם את סוגיית סוגי התגים, ובכלל זה את הצורך בהסדרה נוספת.

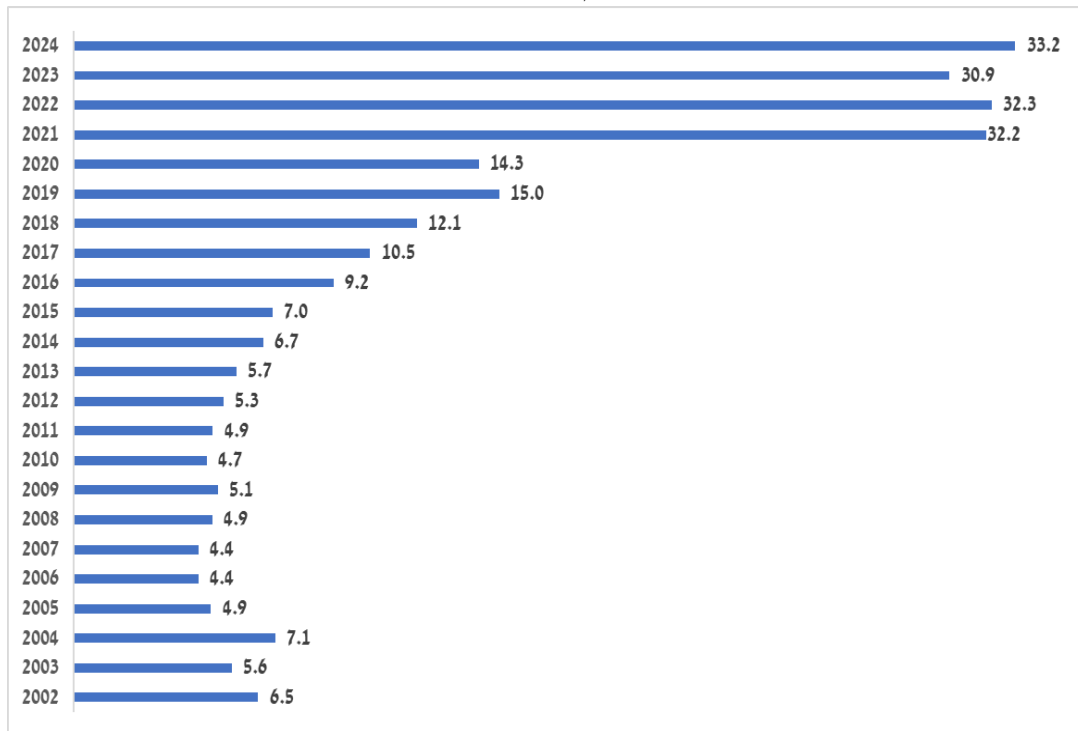
⁵¹ הכנסת השלוש עשרה, מושב שני, ישיבת ועדת הפנים ואיכות הסביבה, פרוטוקול מס' 62, 6.7.93.
⁵² ת"צ (תל אביב) 57426-05-12, זכאי נ' אחוזות החוף בע"מ (פורסם במאגר ממוחשב, 23.12.15).
⁵³ בג"ץ 8735/11, העותרת: עמותת נגישות ישראל נ' המשיבים: 1. שר התחבורה. 2. מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה. 3. מנהל אגף תכנון תחבורתי במשרד התחבורה (פורסם במאגר ממוחשב, 9.5.12).

תוקף התג

קיימות חמש קטגוריות של תוקף לתגים - שנה, שנתיים, שלוש שנים, ארבע שנים ולצמיתות⁵⁴. בעבר, תגי החניה שניתנו לצמיתות היו בתוקף למשך שמונה שנים, ולאחר מכן נדרשו בעלי התגים לחדשם. ממרץ 2019 לא נדרש עוד חידושו של תג שתוקפו מרגע הנפקתו היה לצמיתות. מי שעבר ועדה רפואית באגף השיקום ועמד בקריטריונים יכול לקבל תג רגיל לצמיתות או תג כיסא גלגלים לצמיתות, אם הוא מרותק לכיסא גלגלים. החל מנובמבר 2023 הונפק גם תג זמני לתקופה של שנה לפצועי מלחמת חרבות ברזל שטרם עברו ועדה רפואית לקביעת שיעורי הנכות שלהם⁵⁵. עד 2025 אישר משרד התחבורה תגים לצמיתות לאוכלוסיות השוריות על סמך רשימה של 11 קריטריונים שהכין המרכז הרפואי שיבא תל השומר⁵⁶ בשנת 2015. בסוף מאי 2025 חתם משרד התחבורה על הסכם עם ספק חדש לבדיקת בקשות לתג חניה, ועם תחילת עבודתו של הספק החליט המשרד כי לגבי הבקשות החדשות שייבדקו על ידי רופאי אגף הרישוי - "לעת הזו לא יינתן תג לצמיתות" (שאר הגופים המאשרים ימשיכו לפעול כרגיל בנוגע לזכאות לתג ותוקפו). נמצא כי סוגיית תוקף התג לא עוגנה מעולם בחוק ואף לא בנוהל כלשהו.

על פי נתוני משרד התחבורה, היו בשנת 2001 כ-20,000 בעלי תג לצמיתות. בתרשים שלהלן מוצגים נתונים על תגי החניה שהונפקו לצמיתות בשנים 2002 - 2024:

תרשים 10: תגי חניה שהונפקו לצמיתות*, 2002 - 2024 (באלפים)



על פי נתוני משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה. * מתוכם 6,651 הופסקו לשימוש בשל פטירת האנשים שהחזיקו בהם.

54 על פי מערכת נכים של משרד התחבורה.

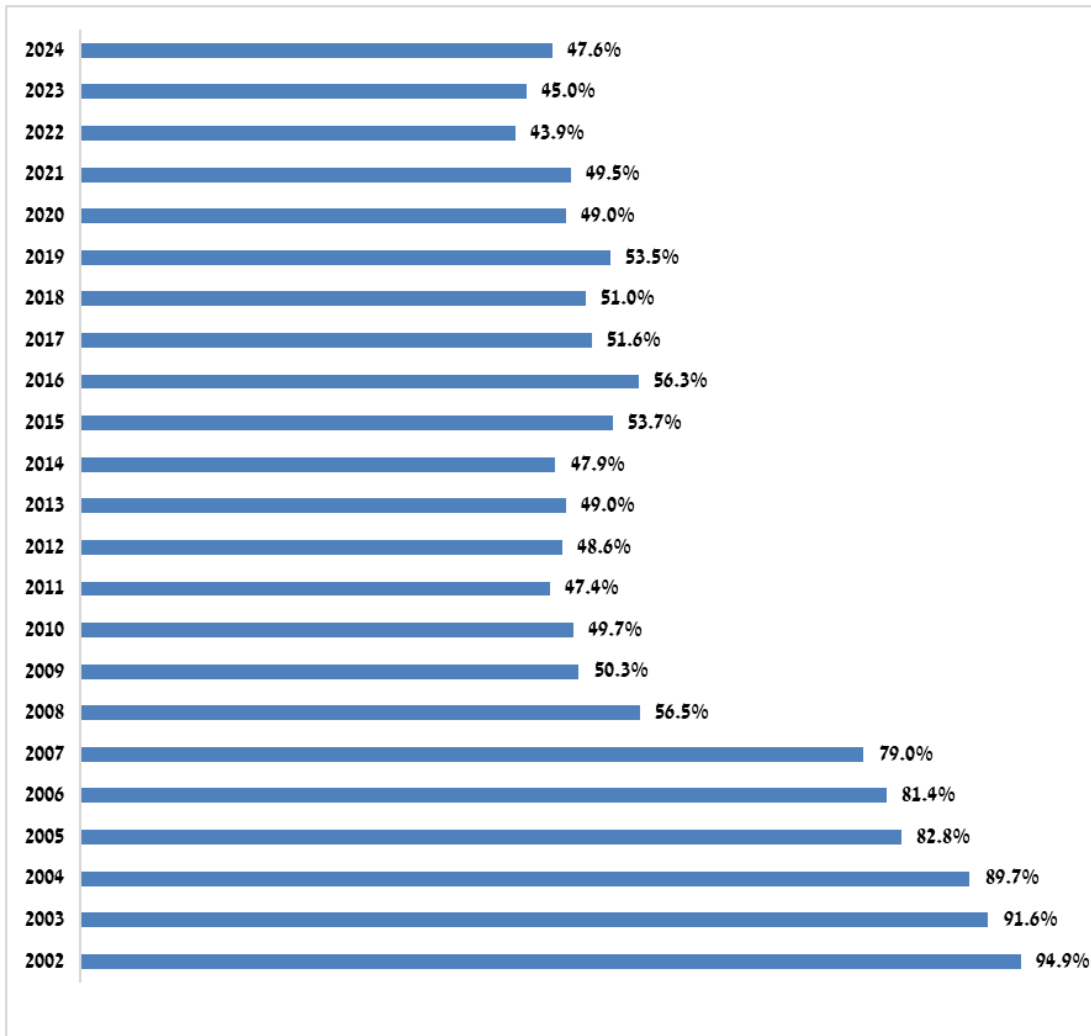
55 תג חניה זמני לפצועי מלחמת חרבות ברזל אשר טרם עברו ועדה רפואית: פגיעה בגפיים תחתונות או במערכת הלוקומוטורית, המלווה במגבלה משמעותית בכושר הניידות; פגיעה במערכת כלי דם או בנשימה עם מגבלה משמעותית בכושר הניידות; עיוורון; פגיעת ראש עם מוגבלות ניכרת בכושר הניידות.

56 עיוור, דמנטי, פרהפלג, קוודריפלג, המיפריזיס קשה, אימפוטנציה של 2 רגליים מעל לברך, חולה דיאליזה, חולה פרקינסון הזקוק לאביזרים מיוחדים לנהיגה לאור חומרת מחלתו, חולה ראומטואיד ארטריטיס עם אביזרים מיוחדים לנהיגה לאור חומרת מחלתו, חולי טרשת נפוצה עם הפרעות בשיווי משקל וקואורדינציה וחולי Progressive Muscular Dystrophy עם ליקוי קשה בתפקוד. במקרים קשים יינתן האישור למלווה.

מהתרשים עולה כי משנת 2002 הונפקו בכל שנה אלפי תגים חדשים לצמיתות, כך שנכון להיום נמצאים בשימוש סך של כ-282,000 תגים שהונפקו לצמיתות. משנת 2012 נצפה גידול מתמיד בנתון זה (למעט 2020 שהייתה שנת קורונה). העלייה במספר התגים שניתנו לצמיתות הואצה משנת 2015, כאשר משנת 2021 נרשמת קפיצה של ממש בנתונים בד בבד עם עלייה חדה במספר תגי החניה בכללותם. בעוד שבשנת 2020 הונפקו כ-14,000 תגים חדשים לצמיתות, בשנים 2021 - 2024 הונפקו מדי שנה למעלה מ-30,000 תגים לצמיתות.

להלן תרשים המציג את שיעור תגי החניה שהונפקו לצמיתות מתוך כלל תגי החניה שאושרו בכל שנה, בשנים 2002 - 2024:

תרשים 11: שיעור תגי חניה שהונפקו לצמיתות מתוך כלל תגי החניה שאושרו מדי שנה, 2024 - 2002



על פי נתוני משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

מהתרשים עולה כי לעומת השנים 2002 - 2007 שבהן השיעור של תגי החניה שאושרו לצמיתות היה בין 79% ל-94.9%, ב-15 השנים האחרונות שיעור תגי החניה שהונפקו לצמיתות, מתוך כלל תגי החניה שאושרו בכל שנה, נע בין 43.9% ל-56.3%, ובשנת 2024 עמד שיעור תגי החניה שהונפקו לצמיתות על 47.6%. בשנת 2008 אישור הזכאות לתגי חניה על פי סעיף 1א לחוק חניה לנכים עבר למשרד התחבורה. כאמור, משנה זו חל גידול עקבי במספר התגים החדשים שאושרו מדי שנה, אולם שיעור תגי החניה שהונפקו לצמיתות מתוכם ירד ירידה של ממש. ייתכן שההסבר לכך הוא שזכאותן של האוכלוסיות החדשות שהגישו בקשות אינה מובהקת. לאחר

שנקבעו בשנת 2015 קריטריונים ברורים לזכאות לתג לצמיתות חלה עליה מסוימת בשיעור התגים שהונפקו לצמיתות, אולם בשנים שלאחר מכן חזר השיעור לרמות שהיו בעבר.

אף שמשנת 2015 קיימים קריטריונים ברורים לאישור תגי חניה לצמיתות, שעל פיהם עובד משרד התחבורה, היו במשך השנים לאוכלוסיות השונות השגות על הנושא וכן הועלו שאלות בנושא בדיונים שונים. להלן כמה דוגמאות:

1. בנציבות תלונות הציבור התקבלו תלונות של אנשים עם מוגבלות שטענו כי הם סובלים ממוגבלות בריאותיות כרוניות שאין סיכוי שיחלימו מהן או שקיים סיכוי קטן מאוד לכך, אולם משרד התחבורה אישר להם תג חניה לתקופות קצרות של כמה שנים בלבד, שבסיומן הם נדרשים להוכיח בכל פעם מחדש את זכאותם לקבלת התג.

2. אוכלוסיות נוספות של אנשים עם מוגבלות כרונית בניידות טענו כי הן מתמודדות לעיתים עם קושי לקבל תג חניה לצמיתות. למשל, נציגי עמותת של חולי פיברוזיס ריאתי ציינו בספטמבר 2025 בוועדת הכלכלה של הכנסת כי אף שהמחלה היא מחלה כרונית קשה ופוגעת ביכולתם להתנייד, הם אינם מקבלים תג לצמיתות⁵⁷.

3. מנהל אגף הרישוי הוציא בשנת 2018 הנחיה כי אף על פי שלא ברור אם ההחלטה לאשר תג חניה לכל אדם המצוי על הספקטרום האוטיסטי היא סבירה ומקצועית, וכל עוד לא התקיים דיון בעניין יש לתת תג לצמיתות מכיוון שאוטזים אינו בר ריפוי. יצוין כי אוטיזם אינו נכלל ברשימת הקריטריונים שמשרד התחבורה נהג לעבוד על פיה המאפשרים קבלת תג לצמיתות. משרד התחבורה מסר במאי 2026 כי בשנים האחרונות הוא בודק באופן פרטני את הצורך במתן תג חניה לאנשים על הספקטרום האוטיסטי.

4. אוכלוסייה נוספת שצרכיה לתג לצמיתות עלו לדיון ולא נכללו ברשימת הקריטריונים של משרד התחבורה היא זכאים לתג שמלאו להם 75 שנים. בדיון ועדת הכלכלה של הכנסת ב-7.12.20⁵⁸ ציין סמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה כי אחת הפעולות שבוצעו לשיפור השירות הייתה להעניק לזכאים אלה תג לצמיתות. סוגיה זו עלתה שוב בדיון של צוות 2024, ובו צוין כי "כיום מעל גיל 75 מקבלים [תג חניה] באופן אוטומטי, זהו נוהל בעל פה שהיה קיים בעבר". בהמשך הדיון הוסכם כי יש למנוע יישום אוטומטי של הוראה זו.

עמותת "הצעד הבא - הבית של קטועי הגפיים בישראל" מסרה בתשובתה ממאי 2026 (להלן - תשובת עמותת הצעד הבא) כי בפועל קטועי גפה תחתונה אינם מקבלים תג לצמיתות ונאלצים מדי פעם להביא מכתב עדכני מרופא, וכי - בין היתר בבואם לחדש את התג - הם מקבלים תשובה שלא חלה החמרה במצבם ועל כן הם אינם זכאים לתג לצמיתות.

משרד התחבורה נמנע עד כה מלהסדיר את סוגיית תוקף התג באופן רשמי, אולם בהצעת חוק פרטית לתיקון חוק חניה לנכים שהוגשה לכנסת בשנת 2023, ולאחר מכן בשנת 2024, הוצע לקבוע בנוגע לזכאות לתג לצמיתות כי אדם קטוע גפה תחתונה אחת לפחות, אדם עם עיוורון או כל אדם עם נכות אחרת, כפי שיקבע שר התחבורה בתקנות, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, יהיה זכאי לתג חניה לצמיתות ללא צורך בחידוש התג מדי שנה⁵⁹. בדיון על הצעת החוק במליאת הכנסת ב-10.7.24⁶⁰ צוין כי אין תקנות שמגדירות במפורש מהן בדיוק מחלות כרוניות שמחייבות לתת תג

⁵⁷ ועדת הכלכלה של הכנסת, "עיקוב בפרסום הנוהל החדש להגשת בקשות בדבר זכאות רפואית לתג חניה לנכה", 17.9.25. אחזור מאתר:

main.knesset.gov.il/Activity/committees/Economics/Pages/CommitteeTVarchive.aspx?TopicID=31529

⁵⁸ ועדת הכלכלה של הכנסת, "מדיניות משרד התחבורה בנושא תגי חניה לנכים", הקלטת וידאו, 7.12.20, אחזור ב-3.2.25.

⁵⁹ הצעת חוק חניה לנכים (תיקון - זכאות תג נכה לצמיתות), התשפ"ג-2023; הצעת חוק חניה לנכים (תיקון - זכאות תג נכה לצמיתות), התשפ"ד-2024.

⁶⁰ דיון במליאת הכנסת, ישיבה 191 של הכנסת ה-25, 10.7.24.

חניה לצמיתות. על כך ציין הסגן לשעבר של שרת התחבורה: "מעיון בהגדרת המונח 'נכה' שבחוק חניה לנכים, התשנ"ד, ניתן להיווכח שעיוור נכלל בה, ולפיכך זכאי לקבל תג [חניה], ובהתאם לנוהל המשרד, התג יהיה לצמיתות... לגבי קטוע הגפה התחתונה, גם הוא נכלל בקריטריונים של המשרד, ולפיכך גם הוא זכאי לתעודת תג [חניה] לצמיתות". הצעת החוק לא קודמה לבסוף, והסגן ציין עוד כי בנוגע לשאר המוגבלות, מלבד עיוור וקטוע גפה תחתונה: "נעשה דיון מה אנחנו יכולים לכלול באלה שיקבלו צמיתות".

נמצא כי בשנים האחרונות הונפקו מעל 30,000 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 האוטיסטי⁶¹ 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. במהלך השנים 2023 - 2024 הועלו הצעות חוק פרטיות שלא הבשילו לכדי תיקון לחוק חניה לנכים, ומשרד התחבורה לא קידם תקנות בנושא. עם תחילת עבודתו של הספק החדש לשירותי בדיקת בקשות לתג חניה בסוף מאי 2025 החליט משרד התחבורה כי לגבי בקשות חדשות הנבדקות על ידי רופאי אגף הרישוי לעת הזו לא יינתנו כלל תגים לצמיתות. כמו כן, גם בנוהל חדש שפרסם משרד התחבורה ביוני 2025, בנוגע לתהליך אישור זכאות לתג חניה (ראו פירוט להלן), לא ניתנה התייחסות לנושא תוקף התג.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה להסדיר בנוהל או בתקנות קריטריונים ברורים הנוגעים לתוקף התג, ובין היתר להגדיר אילו מקרים מזכים בתג חניה לצמיתות. מומלץ למשרד התחבורה, הביטוח הלאומי, אגף השיקום ומשרד הרווחה לספק פתרון ביניים מיידי באמצעות מיפוי של רשימת מוגבלות כרוניות קשות שלא ניתנות לריפוי ופוגעות ביכולת הניידות בדרכים (בכפוף לקריטריונים רפואיים מקובלים), ולפעול כדי להסדיר עבור אנשים אלה הנחיה ברורה למתן תג לצמיתות.

הביטוח הלאומי כתב בתשובתו כי הוא סבור שעל משרד התחבורה לעגן בתקנות או בנהלים ברורים ושקופים לציבור קריטריונים ברורים למתן תג לצמיתות, וכי הוא יהיה מוכן לסייע בעניין ולהשתתף במיפוי הרשימות. משרד הרווחה כתב בתשובתו ממאי 2026 (להלן - תשובת משרד הרווחה) כי כיום הוא מדווח למשרד התחבורה על זכאי תעודת עיוור בלבד, ובמסגרת הדיווח הוא מציין אם הזכאי הוא בעל תעודת עיוור לצמיתות או תעודת עיוור זמנית ואם מדובר בתעודה זמנית - מתי יפוג תוקפה. המשרד ציין כי אם יחליט משרד התחבורה להגדיר מוגבלות נוספות אשר מזכות בתג לצמיתות, משרד הרווחה יבצע עבודה מקצועית פנימית ויגבש המלצות בנוגע למוגבלות נוספות הרלוונטיות בעיניו לעניין.

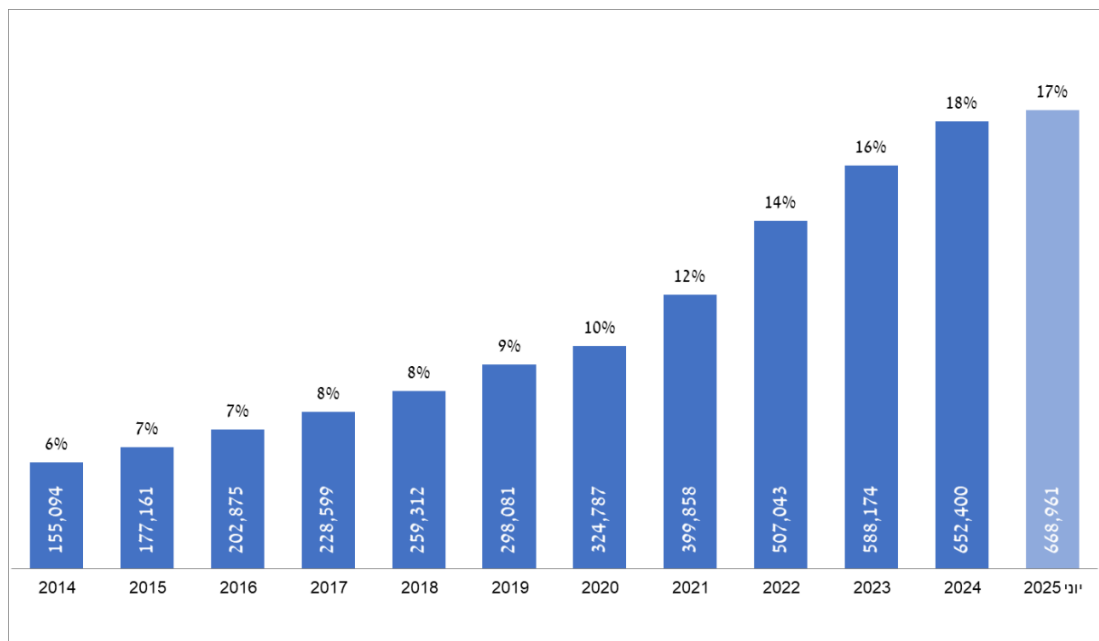
משרד התחבורה כתב בתשובתו כי הוא מקבל את המלצת משרד מבקר המדינה ולפיה נדרש לעגן בדין כללים ברורים לעניין התוקף והצמיתות של תגי חניה לאנשים עם מוגבלות, וכי הצוות הבין-משרדי 2025 פועל לקידום הביטול של פרקטיקות אוטומטיות שלא הוסדרו באופן פורמלי, ובוחן אם לקבוע מחדש קריטריונים ברורים למתן תג זמני ותג לצמיתות. המשרד הבהיר כי נוהל שהוא פרסם ביוני 2025 לא כלל הסדרה של מתן תגים לצמיתות, שכן באותה עת התקבלה החלטה כי בתקופת הביניים, עד להשלמת עבודת ההסדרה הכוללת, לא יונפקו כלל תגים לצמיתות (עבור מי שפונה בבקשה ישירה למשרד התחבורה).

⁶¹ 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.

מגמות במספר כלי הרכב המשויכים לתגי חניה

בתרשים שלהלן מוצגים נתונים בדבר מספר כלי הרכב (להלן גם - רכבים) המשויכים לתגי חניה ושיעורם מכלל כלי הרכב בישראל:

תרשים 12: מספר הרכבים המשויכים לתגי חניה ושיעורם מכלל כלי הרכב בישראל, 2014 - 2025



על פי נתוני משרד התחבורה ב-data.gov.il, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

מהתרשים עולה כי מספר הרכבים שמשויכים לתגי חניה עלה בעשר השנים 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.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי הוא מכיר בכך שהגידול במספר הרכבים המשויכים לתגים גורם בפועל להגבלת זמינות החניה לאוכלוסייה הזכאית לכך, ולכן הוא מטפל בסוגיה זו הן במסגרת האישור השוטף והן במסגרת בחינת מלאי התגים והשיוכים הקיימים.

בביקורת עלה עוד כי אף לא גוף אחד - משרד התחבורה, משרד הפנים ונציבות שוויון זכויות - מרכז נתונים על מספר החניות המוקצות לאנשים עם מוגבלות בתחומי הרשויות המקומיות, ולכן לא ניתן לדעת האם יש הלימה בין מספר תגי החניה המונפקים למספר חניות הנכים, ואם היחס בין חניות הנכים לבין מספר הרכבים המשויכים לתגי חניה נשמר על פני השנים. גם מרבית הרשויות המקומיות אינן מחזיקות בנתונים על מספר החניות המוקצות לבעלי תג חניה בתחומן⁶².

משרד הפנים כתב בתשובתו כי אינו מחזיק בנתונים על מספר החניות המוקצות לאנשים עם מוגבלות בתחומי שיפוטן של הרשויות המקומיות ואינו מרכז נתונים אלה משום שהמחוקק לא הפקיד בידי את האחריות לאכיפת החוק וליישום האסדרה שנקבעה במסגרתו.

פורום צמיד כתב בתשובתו כי על פי נתוני הרשויות המקומיות היחס בין מספר החניות המיועדות לבעלי תג למספר הרכבים המשויכים לתגים הוא נמוך, וכי הדבר נובע מכך שאין תקנה המחייבת

ראו גם להלן בפרק "שיתוף גופים נוספים הרלוונטיים למתן תגי חניה והשימוש בהם".

את הרשויות המקומיות להגדיל את מספר החניות הציבוריות לנכים בהתאם לגידול במספר הזכאים.

עמותת הצעד הבא כתבה בתשובתה כי יש ליצור יותר מקומות חניה לנכים, בהתאם לתוואי השטח ומספר המבקרים ביום (התופעה נפוצה בעיקר במרכזי קניות ובמקומות משולבים המעניקים גם שירות רפואי), וכי מומלץ לבצע סקר חניה ותנועה.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה (מתוקף סמכויותיו לפי חוק חניה לנכים) ולמשרד הפנים (מתוקף היותו האחראי לתכנון ולפיתוח המרחבי של המדינה), בהתייעצות עם נציבות שוויון זכויות⁶³ ומש"ם, לרכז בשיתוף עם הרשויות המקומיות מידע על מספר החניות שמוקצות לאנשים עם מוגבלות, וזאת כדי לעקוב אחר מגמת הזמינות של החניות לאורך זמן ולהסיק תובנות הנוגעות ליכולתם של בעלי התג למצות את הזכויות שלהם במרחב הציבורי.

שיוך של עד שני רכבים מזכים לכל תג

סעיף 1(א) לחוק, שנוסחו עודכן בשנת 2002, מתיר לבעל תג חניה לשייך לתג עד שני רכבים "מזכים". "רכב מזכה" הוגדר כ"רכב שלגביו הוכיח הנכה, להנחת דעתה של רשות הרישוי, כי הוא עומד לשימושו האישי דרך קבע". משתמע מכך כי בעל תג רשאי להשתמש בתג החניה בכל אחד מהרכבים שנרשמו עבורו. לדוגמה אם אדם עם מוגבלות משתמש ברכב אחד אך נזקק לרכב שני (למשל, כאשר יש ילד עם מוגבלות להורים בעלי שני רכבים או שני מלווים של אדם עם מוגבלות המסיעים אותו לטיפול לסירוגין ברכבים שונים), ניתן להחנות כל אחד מהרכבים בחניית נכים ללא צורך בהנפקת תג נוסף.

הוראת נוהל של אגף הרישוי⁶⁴ מפרטת את התנאים שבהם ניתן להנפיק תג חניה לשני כלי הרכב (כל רכב יכול לענות על תנאי אחר): (א) הרכב רשום על שם בעל התג (וגם על שם אחרים). (ב) הרכב רשום על שם בן משפחה של בעל התג (וגם על שם אחרים)⁶⁵.

להלן בלוח מספר בעלי תג חניה ומספר כלי הרכב המשויכים לתג, בחלוקה לפי סוג התג (רגיל או כיסא גלגלים):

לוח 2: מספר בעלי תג חניה ומספר כלי רכב המשויכים לתג, לפי סוג תג, סוף 2024

סוג תג	בעלי תג חניה (נובמבר 2024)	כלי רכב המשויכים לתג חניה (דצמבר 2024)	היחס בין מספר כלי הרכב לתגי חניה
רגיל	426,211	630,959	1.5
כיסא גלגלים	23,103	39,011	1.7
סה"כ	449,314	669,970	1.5

על פי נתוני משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

מהלוח עולה כי כ-50% מבעלי תג חניה רגיל (כ-205 אלפים) מממשים את זכותם לשיוך שני רכבים לתג שלהם וכך גם כ-70% מבעלי תג כיסא גלגלים (כ-16,000). שיוך של שני רכבים לאותו תג חניה מאפשר בפועל להחנות את שני הרכבים בו-זמנית בחניות נכים או במקומות אסורים (ראו להלן בפרק "אכיפת השימוש בתג חניה על ידי הרשויות המקומיות ומשטרת ישראל").

⁶³ מכוח אחריותה וסמכותה של הנציבות על פי חוק שוויון זכויות.

⁶⁴ נוהל 2/2015 של אגף הרישוי, "הטיפול במוגבלי ניידות, קבלת תג לנכה, אגרת רישוי מופחתת" (2022). אף שמספר הנוהל מעיד כי הוא אושר בשנת 2015, התאריך המופיע בראשו הוא 2022 ובגוף הנוהל מצוין כי הוא בתוקף משנת 2011. כמו כן, התאריך העברי המופיע עליו הוא משנת 2010. על כן, לא ברור מאיזו שנה הנוהל תקף ולמתי הוא מעודכן.

⁶⁵ רכב יכול להיות רשום על שמם של האנשים האלה: בן זוג או בת זוג, הורים ובן או בת של הנכה.

כבר בשנת 2006 בחנה ועדת העבודה, הרווחה והבריאות של הכנסת את הנושא, ובמסמך שהוכן לקראת הדיון בוועדה צוין כי יש לבחון מחדש מתן תג חניה לשני כלי רכב⁶⁶. משרד התחבורה בחן את נושא שיוך שני הרכבים רק בשנת 2022 במסגרת עבודתו של צוות 2022⁶⁷ שהציע כמה מרכיבים לטיוב תהליך הנפקת התגים, ובהם צמצום מספר הרכבים המשויכים לכל תג חניה משני רכבים לרכב אחד, מלבד עבור קטינים. בדיוני צוות 2024 שוב צוין כי יחול שינוי לגבי מספר הרכבים המשויכים לתג, אולם בנוגע לילדים עם מוגבלות תישאר המדיניות זהה והנושא ייבחן בעתיד.

עמותות איל"ן, נגישות ישראל, הצעד הבא ופורום צמיד כתבו בתשובותיהם כי יש לבטל את שיוך שני הרכבים לתג חניה. איל"ן הוסיפה כי שיוך שני רכבים לתג חניה הוא הכרחי להורים לילדים עם מוגבלות, וכי ביטול תג אחד יכביד מאוד על תפקודם היום-יומי. עם זאת, ציינה העמותה כי יש להגביר את האכיפה ולהחמיר את הסנקציות ואם יש זילות של שימוש של הורים בתג. פורום צמיד כתב בתשובתו כי הפתרון השורשי הוא תג אישי התקף רק בנוכחות בעל הזכאות, תוך אימות ביומטרי או דיגיטלי בזמן חניה, וכי יש לשלול את מודל שיוך שני הרכבים לתג, למעט בעניינם של הורים לילדים ובמקרים חריגים - באישור של מערך בחינה מתאים.

מהשוואה בין-לאומית שביצע משרד מבקר המדינה בין 15 מדינות⁶⁸ מתקדמות נוספות עולה כי כל 15 המדינות, מלבד ישראל, מנפיקות תג חניה אישי שניתן להשתמש בו לכל רכב שבו נוסע בעל התג. ישראל היא המדינה היחידה המאפשרת לשני 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 באוקטובר 2025 משרד התחבורה עדיין מאפשר לשיוך שני רכבים לכל תג חניה. מציאות זו מכבידה בפועל על מערך החניה ואף יוצרת תמריץ נוסף לבקשת תג.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה לקדם את יישום המלצות הוועדות המקצועיות בנוגע לשינוי המדיניות של שיוך שני רכבים לכל תג, כדי לצמצם את מספר הרכבים הפעילים המשויכים 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 שני רכבים, למשל ילדים עם מוגבלות, ולהסדיר קריטריונים אלה בנוהל או בתקנות.

משרד התחבורה ואגף החשכ"ל כתבו בתשובותיהם כי אכן המצב הקיים מחייב שינוי, וכי במסגרת עבודת הצוות הבין-משרדי 2025 גובשה המלצה לצמצם במידה ניכרת את האפשרות לשיוך תג חניה אחד לשני רכבים, ולהותירה רק במקרים חריגים ומוגדרים - למשל כשמדובר בהורים גרושים לילד עם מוגבלות.

הזכויות וההטבות הנלוות לתגי חניה

תג חניה הוא אמצעי מרכזי להקניית זכויות והטבות תעבורתיות לאנשים עם מוגבלות בניידות, במטרה להקל את השתלבותם במרחב הציבורי, ולאפשר נגישות מיטבית לשירותים, למוסדות, למקומות עבודה ולמקומות פנאי. ההטבות אמורות לאזן את הפערים התפקודיים של אנשים עם מוגבלות, ולהעניק להם תנאים מיוחדים שיאפשרו ניידות דומה ככל האפשר לניידות של האוכלוסייה הכללית.

בעלי התג זכאים לשורה של הקלות: (א) הטבות בתחום החניה; (ב) נסיעה בנתיב לתחבורה ציבורית (עבור מחזיקים בתג כיסא גלגלים); (ג) הטבות כלכליות שונות.

⁶⁶ הכנסת, מחלקת מידע ומחקר, "זמינות מקומות חניה לנכים", יולי 2006

⁶⁷ הצוות בחן את סוגיית הקריטריונים לזכאות לתגי חניה. הצוות הוקם בשנת 2022 והגיש את המלצותיו בשנת 2023.

⁶⁸ המדינות שנבדקו בהשוואה הבינלאומית: אוסטרליה, אוסטרליה, אנגליה, ארה"ב, בלגיה, גרמניה, דנמרק, הולנד, נורבגיה, ספרד, סקוטלנד, פורטוגל, צרפת, קנדה ושוויץ.

הטבות בתחום החניה

הטבות בתחום החניה כוללות את הזכות לחנות במקומות ייעודיים לאנשים עם מוגבלות ובאזורים האסורים לחניה (בכפוף למגבלות שמוגדרות בחוק) וכן את האפשרות להקצאת חניה אישית ליד הבית או מקום העבודה.

חניה במרחב הציבורי

תג חניה מקנה למחזיקים בו את הזכות לחנות במקומות שונים במרחב הציבורי, אך יש הגבלה חוקית במקרים מסוימים על גרירת רכב שנושא תג חניה. חניות אלה כוללות:

חניה במקום שהוקצה לחניית נכים⁶⁹: חניה במקומות המיועדים באופן ייחודי לאנשים עם מוגבלות, כגון חניות מונגשות באזורי קניות ובמוסדות ציבוריים ולאורך מדרכות.

חניה במקום שאין החניה מותרת בו⁷⁰: בעלי תג חניה יכולים בדרך כלל לחנות גם במקומות אסורים, לרבות על מדרכות ובאזורים שמוגבלים לפי חוקי העזר העירוניים, בתנאים מסוימים, ובין היתר בתנאי שלא היה בסמוך מקום חניה מוסדר פנוי, וכל עוד החניה אינה מפריעה לתנועת כלי רכב או להולכי רגל ואינה מסכנת עוברי דרך.

בשנת 2023 השווה משרד התחבורה בין מדינות שונות בעולם המגדירות את הזכויות שנוגעות למקומות שבהם החניה לאנשים עם מוגבלות מותרת, את משך החניה המותרת ואת מחירה. הלוח שלהלן מציג את סיכום קווי המדיניות במדינות אלה בנוגע לאיסור חניה במקומות אסורים (ארה"ב, אוסטרליה וקנדה כוללות תת-מדינות ולכן מוצגות 27 מדינות בסך הכול):

לוח 3: מדיניות החניה של מדינות שונות בנוגע לחניית בעלי תג חניה במקום אסור, 2023

מספר המדינות	חניה במקום אסור - מותרת בתנאים שונים	חניה במקום אסור - אסורה	המדינה
1		1	אוסטריה
3		3	אוסטרליה
1	1		אנגליה
9		9	ארה"ב
1		1	בלגיה
1	1		גרמניה
1	1		דנמרק
1	1		הולנד
1		1	נורווגיה
1		1	ספרד
1		1	סקוטלנד
1		1	פורטוגל
1		1	צרפת
3		3	קנדה
1	1		שווייץ
27	5	22	מספר המדינות

על פי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מינהל תכנון ופיתוח תשתיות, "התוכנית הלאומית לחניה", מרץ 2023, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

מההשוואה הבין-לאומית בתחום מדיניות החניה במרחב הציבורי עולה כי ב-22 מהמדינות שבדק משרד התחבורה חל איסור על חניה במקומות אסורים גם לרכב עם תג חניה, וב-5 מדינות החניה במקומות אסורים מותרת בתנאים שונים (לדוגמה, החניה היא על המיסעה, כלומר לא

⁶⁹ לפי תמרור 437 - "חניה בלעדית לרכב של נכה - משותק רגליים".
⁷⁰ סעיף 2 לחוק חניה לנכים.

על המדרכה, והיא מוגבלת בזמן). ואילו בישראל החניה במקומות אסורים מותרת (גם על מדרכה) בתנאי שלא היה בסמוך מקום חניה מוסדר פנוי, וכל עוד החניה אינה מפריעה לתנועת רכבים או להולכי רגל ואינה מסכנת עוברי דרך. בנוסף לכך, החניה בישראל אינה מוגבלת בזמן.

החשכ"ל מסר בתשובתו ממאי 2026 כי הצוות הבין-משרדי 2025 מתכוון להמליץ שהחניה במקומות אסורים תוגבל לרבע שעה בלבד וכי הצוות מתכוון להציע גם שימוש במנגנון דיגיטלי שיאפשר להגביל בפועל את משך השימוש בחניה במקומות אלה.

נוכח המגמות של ריבוי תגי חניה, ולאור המצב בתחומי הרשויות המקומיות⁷¹, משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה⁷², החבר בצוות הבין-משרדי 2025, בשיתוף עם נציבות שוויון זכויות ובהתייעצות עם מש"ם, תוך שמיעת רשויות מקומיות וארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות, לבחון את המדיניות המאפשרת לבעלי תג חניה לחנות במקומות אסורים, לגבש מודל מתאים תוך בחינת הפרקטיקות הנהוגות במדינות מפותחות בעולם, ובמידת הצורך על משרד התחבורה ליזום שינויי חקיקה מתאימים.

חניה אישית

חוק חניה לנכים קובע קריטריונים להקצאת חניה אישית אחת המתאימה לצרכיו של בעל התג בסמוך לביתו, ומקנה לרשות המקומית שיקול דעת לגבי מקרים שאינם עומדים בקריטריונים. במקרים מסוימים הרשות המקומית אף מקצה מקום חניה אישי לבעל תג בסמוך למקום עבודתו.

נסיעה בנתיב שמיועד לתחבורה ציבורית

בעלי תג כיסא גלגלים זכאים לנסוע בנתיבי תחבורה ציבורית, כלומר נתיבים המיועדים לתחבורה ציבורית בלבד⁷³. ההיתר לנסיעה בנתיבים אלה מאפשר לאנשים עם מוגבלות להימנע מעיכובים בתנועה ולחסוך בזמן הנסיעה.

הטבות כלכליות

מלבד ההטבות בתחום התעבורה, תג חניה מקנה גם שורה של הטבות כלכליות, כמפורט להלן:

פטור מתשלום בחניה בכחול לבן ובחניונים

סעיף 4ב לחוק חניה לנכים קובע כי אם הגישה הנגישה היחידה של אדם עם מוגבלות למקום ציבורי מסוים היא דרך חניה במקום ציבורי הכרוכה בתשלום, הרי שהתשלום יחול על המחזיק במקום החניה או על המפעיל שלה. חלק מהרשויות המקומיות מקיימות את הנחיות סעיף זה בכך שהן מעניקות לבעלי תג חניה פטור מתשלום בחניונים עירוניים או בחניות המסומנות בכחול לבן, וחלק מהרשויות אינן מעניקות פטור זה, דבר שיוצר חוסר אחידות בזכויות המוענקות בפועל לאנשים עם מוגבלות⁷⁴. הטבה זו כרוכה באובדן הכנסות לרשויות המקומיות. חלק מהחניונים הציבוריים, ובכלל זה חניונים שאינם שייכים לרשויות מקומיות, מאפשרים חניה חינם לבעלי תג חניה.

פורום צמיד כתב בתשובתו כי מדובר בעיגון חוקי של עיקרון יסודי: אם אדם מגיע לבית חולים, לסניף הביטוח הלאומי או לבית משפט - ואינו יכול להשתמש בתחבורה ציבורית בשל מוגבלותו, הוא אינו אמור לשלם בעד עצם הזכות להגיע למקום. עוד טען פורום צמיד כי כיום, עשרים שנה לאחר חקיקת החוק, סעיף 4ב אינו נאכף באופן עקבי, ולכן בתי חולים, קניונים ומוסדות ציבור רבים גובים תשלום מאנשים עם מוגבלות בניגוד לחוק, והדבר מאלץ אותם לפנות לתובענות ייצוגיות כדי לממש זכות בסיסית.

71 ראו פירוט להלן בפרק "אכיפה של הרשויות המקומיות ומשרתת ישראל בנוגע לשימוש בתג חניה לנכה".

72 מתוקף אחריותו של שר התחבורה כממונה על חוק חניה לנכים.

73 סעיף 1א71 לפקודת התעבורה (נוסח חדש).

74 ראו להלן הרחבה בפרק "חניה חינם בכחול לבן".

בהשוואה הבין-לאומית שביצע משרד התחבורה בשנת 2023 בנוגע למדיניות חניה הוא ציין כי הניסיון הבין-לאומי מלמד שאחד ממרכיבי המדיניות המיטבית להבטחת נגישות לאנשים עם מוגבלות באופן שמונע ניצול לרעה של התג הוא ביטול הפטור מתשלום. צעד זה יהיה מועיל אם ניתן יהיה לגבות תשלום גם במקומות שמורים לאנשים עם מוגבלות, בתעריף זהה לחניה רגילה ברחוב, כפי שנהוג בכמה מדינות בארה"ב.

הלוח שלהלן מציג סיכום של קווי המדיניות ב-15 המדינות בנוגע לחובת תשלום ולפטור מתשלום (ארה"ב, אוסטרליה וקנדה כוללות תת-מדינות ולכן מוצגות 27 מדינות בסך בכול):

לוח 4: מדיניות החניה של מדינות שונות בנוגע לחובת תשלום ופטור מתשלום עבור בעלי תגי חניה, 2023

מספר המדינות	פטור מתשלום בחלק מהרשויות	פטור מתשלום	חובת תשלום	המדינה
1	1			אוסטרייה
3		2	1	אוסטרליה
1		1		אנגליה
9		3	6	ארה"ב
1	1			בלגיה
1		1		גרמניה
1	1			דנמרק
1	1			הולנד
1		1		נורווגיה
1	1			ספרד
1		1		סקוטלנד
1			1	פורטוגל
1	1			צרפת
3		1	2	קנדה
1	1			שווייץ
27	7	10	10	מספר המדינות

על פי משרד התחבורה, התוכנית הלאומית לחניה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

מההשוואה הבין-לאומית בתחום החניה במרחב הציבורי עולה כי מתוך 27 מדינות שבדק משרד התחבורה בנושא פטור מתשלום, ב-10 מדינות יש פטור מתשלום על חניה כמו גם בישראל, ב-10 מדינות חלה חובת תשלום וב-7 מדינות רק חלק מהרשויות פוטרות מתשלום על החניה.

הנוהג של רשויות מקומיות בישראל לתת פטור גורף מתשלום על חניה בחניות המסומנות בכחול לבן (במרבית הרשויות המקומיות) ובחלק מהחניונים, בשילוב היכולת לחנות במקומות אסורים כמו מדרכה, עלול לשמש תמריץ לבקשת תג משיקולים לא ענייניים ולניצול לרעה של הטבות שמקנה התג בתחום החניה.

פורום צמיד כתבה בתשובתו כי צמצום הפטור מתשלום על חניה יפגע קשות באוכלוסיות שהחניה היא עבורן תנאי סף לגישה: אנשים עם מוגבלויות בניידות שאינם יכולים להשתמש בתחבורה ציבורית; קשישים סיעודיים וחולים אונקולוגיים. עבור אדם המקבל קצבת נכות כללית בסך 3,500 ש"ח לחודש, תשלום עבור חניה הוא מחסום כלכלי ממשי לקבלת שירותים חיוניים. העמותה הבהירה כי הפטור מתשלום חניה הוא כלי המאפשר נגישות. עוד ציינה כי צמצום הפטור סותר סעיף 20 לאמנה הבין-לאומית לזכויות אנשים עם מוגבלות (CRPD), שישראל אשררה בשנת 2012, המחייב להבטיח ניידות אישית בעלות סבירה. לעומת עמדה חד-משמעית זו, מהתשובות שהתקבלו מעמותות אחרות עולה כי חלקן אינן מתנגדות ברמה העקרונית לצמצום הטבות כלכליות, ובכללן הפטור מתשלום על חניה, וחלקן אף תומכות בכך (ראו פירוט בסוף פרק "הטבות כלכליות").

עיריית חיפה כתבה בתשובתה ממאי 2026 (להלן - תשובת עיריית חיפה): "הפטור מתשלום אגרת חניה הינו הטבה כלכלית כאשר מתן תג נכה מבוסס (או אמור להתבסס) על קיומה של מגבלה

רפואית/תפקודית של האדם ואינו נקבע בהתאם למצבו הכלכלי של מבקש התג ומצבו הכלכלי של האדם אינו נבחן במסגרת הליך קבלת התג. מאחר ויש קושי מערכתי לוודא מי הנהנה בפועל מההטבה הכלכלית שמעניק תג הנכה הדבר עלול ליצור מצב של אכיפה סלקטיבית אל מול יתר ציבור החונים".

מש"ם כתב בתשובתו כי יש לבחון את הפטור הגורף מתשלום בחניות המסומנות בכחול לבן, וכי חיובם של בעלי תג נכה מסוגים שייקבעו בתשלום בעד החניה יסייע בצמצום השימוש לרעה של בעלי התגים בחניות הנמצאות במרחב הציבורי.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה⁷⁵, למשרד הפנים (מתוקף סמכויותיו בתחום הבקרה התקציבית של גופי השלטון המקומי) ולרשויות המקומיות, בשיתוף נציבות שוויון זכויות ובהתייעצות עם מש"ם ועם ארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות, לבחון מחדש את הנוהג לתת פטור גורף מתשלום בגין חניה לבעלי תג חניה בישראל ולגבש מודל מתאים, תוך בחינת הפרקטיקות הנהוגות במדינות מפותחות ובהתחשב במחויבויותיה של ישראל להוראות האמנה הבין-לאומית לזכויות אנשים עם מוגבלות בהקשר זה.

אגרת רישוי מופחתת על רכב

אגרת הרישוי או אגרת כשירות תנועה לרכב היא תשלום חובה שנתי שמשרד התחבורה גובה מכל בעל רכב מנועי בישראל. גובה האגרה משתנה לפי סוג הרכב ושנת עלייתו לכביש, ולעיתים גם על פי מאפיינים אחרים כגון מחיר הרכב או סוג הדלק. על פי סעיף 272א לתקנות התעבורה, בעל תג חניה זכאי להנחה באגרת רישוי על רכב אחד בבעלות האדם עם מוגבלות או רכב אחד הרשום על שם בן זוגו או על שם האפוטרופוס שלו⁷⁶. מ-1.4.25 גובה האגרה המופחתת עומד על 30 ש"ח⁷⁷ בשנה, לעומת גובה האגרה הממוצעת שעומדת על כ-1,500 ש"ח בשנה, דהיינו הטבה כלכלית מהותית. כבר בשנת 2010 כתב מנהל אגף הרישוי לסמנכ"ל תנועה במשרד התחבורה כי הפטור מאגרת רישוי הניתן לצד אישור תג חניה הופך את התג לאטרקטיבי, כך שכל תושבי המדינה רוצים בו. הלוח שלהלן מציג את האומדן של אובדן ההכנסות השנתי בתקציב המדינה הנובע מתשלום אגרה מופחתת:

לוח 5: אומדן של אובדן ההכנסות מתשלום אגרת רישוי מופחתת, 2020 - 2024 (בערכים נומינליים)*

שנת התשלום	מספר בעלי תג שמימשו את ההטבה	תשלום ממוצע (בש"ח)	סכום התשלומים בפועל (במיליוני ש"ח)	תשלום מלא ממוצע (בש"ח)	סכום התשלומים המלא (במיליוני ש"ח)	אובדן הכנסה (במיליוני ש"ח)
2020	183,129	26	4.8	1,439	263.5	258.8
2021	207,756	26	5.4	1,433	297.7	292.3
2022	215,988	26	5.6	1,431	309.1	303.5
2023	244,694	28	6.7	1,468	359.2	352.5
2024	275,809	29	7.9	1,498	413.2	405.3

על פי נתוני משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה. * הנתונים מקורבים.

⁷⁵ מתוקף אחריותו של שר התחבורה כממונה על חוק חניה לנכים.

⁷⁶ על פי הוראת נוהל מס' 2/2015 של משרד התחבורה מינואר 2022, ההנחה ניתנת עבור רכב נוסעים פרטי, רכב פרטי דו-שימושי, רכב מסחרי שמשקלו הכולל אינו עולה על 5,000 ק"ג, אוטובוס זעיר פרטי או אופנוע שאינו משמש לצורכי עסק או מסחר. נכה שהוא בעל מונית או שוכר רכב מחברת השכרה זכאי אך ורק לתג נכה ואינו זכאי לאגרת רישוי מופחתת.

⁷⁷ אתר משרד התחבורה במרשתת, www.gov.il/he/pages/drivers-car-license-fee-boards, אוחזר ב-8.7.25.

מהלוח עולה כי בשנים 2020 - 2024 עלה האומדן של אובדן ההכנסות השנתי למדינה מתשלום אגרת רישוי מופחתת מכ-259 מיליון ש"ח בשנת 2020 לכ-405 מיליון ש"ח בשנת 2024.⁷⁸

בשנים האחרונות נתונים שונים הצביעו על כך שחלק בלתי מבוטל מהרכבים המשויכים לתגי חניה משתייך לקטגוריית רכבי יוקרה שבה אגרת הרישוי גבוהה במיוחד. רכבי יוקרה הם כל הרכבים בקבוצה 7 על פי הגדרות משרד התחבורה בנוגע לאגרת רישוי - רכבים אשר שווי השוק שלהם גבוה מ-338,000 ש"ח. שווי אגרת הרישוי לרכבים משנת ייצור 2015 ומטה - 1,793 ש"ח; 2,560 ש"ח משנות ייצור 2016 - 2019; 3,657 ש"ח משנות ייצור 2020 - 2022; 5,226 ש"ח משנות ייצור 2023 - 2025. צוות הביקורת בדק את שיעור רכבי היוקרה בקרב מחזיקי תג חניה.

בשנת 2023 עמד שיעור רכבי היוקרה (רכבים אשר שווי השוק שלהם גבוה מ-338,000 ש"ח, נכון ל-2025.1.4) בקרב המחזיקים בתג חניה על כ-3.7% (19,965 מכוניות מתוך כ-538,000 מכוניות) ובשנת 2025 עלה לכ-4% (27,190 מכוניות מתוך כ-664,000 מכוניות) - נתון הגבוה פי שלושה לערך משיעור רכבי היוקרה מכלל הרכבים בארץ. יצוין כי חלק מרכבי היוקרה בנויים באופן שלכאורה מקשה מאוד על הסעה של אנשים עם מוגבלות - למשל נמצאו בעלי תג כיסא גלגלים, שמחזיקים רכבי ספורט נמוכים (בגובה של כ-128 ס"מ⁷⁹) או רכבי שטח גבוהים מאוד (בגובה של כ-200 ס"מ⁸⁰), אשר אמורים להיות מאתגרים במיוחד למעבר עבורם. נתונים אלה מעוררים שאלות בנוגע לאופן הפיקוח על הנפקת התגים ומעלים חשד לאפשרות של ניצול לרעה של הזכאות.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה לבחון את סבירות שיוך סוגי כלי הרכב לתגי חניה, ובין היתר לבדוק את תהליך הנפקת תגי החניה, ולוודא שההטבה אגרת רישוי מופחתת אינה מנוצלת לרעה.

צוות הביקורת השווה בין 11 מדינות בעולם בנוגע לפטור מאגרת רישוי או הנחה באגרת רישוי שמקבלות אוכלוסיות של אנשים עם מוגבלות. בחלק מהמדינות באירופה אנשים עם מוגבלות מקבלים פטור מאגרת רישוי בתנאים מסוימים, ובחלקן האחר מקובל לתת הנחה ניכרת באגרת הרישוי. הלוח שלהלן מציג את תוצאות ההשוואה:

לוח 6: פטור מאגרת רישוי או הנחה באגרת רישוי במדינות שונות, יולי 2025

המדינה	פטור מאגרת רישוי או הנחה באגרת רישוי	התנאים
אנגליה ⁸¹	פטור מאגרת רישוי או הנחה ניכרת באגרת רישוי לרכב אחד המיועד לאדם עם מוגבלות. הפטור אינו גורף וניתן בכפוף לתנאים מסוימים בלבד	הפטור מוענק רק לאדם עם מוגבלות שמקבל קצבת ניידות גבוהה ועל רכב אחד בלבד. אדם עם מוגבלות שאינו עונה על הגדרה זו אלא מקבל קצבת ניידות רגילה, יכול להגיש בקשה להנחה של 50% בתשלום האגרה
הולנד ⁸²	פטור מאגרת רישוי או הנחה ניכרת באגרת רישוי לרכב אחד המיועד לאדם עם מוגבלות. הפטור אינו גורף וניתן בכפוף לתנאים מסוימים בלבד	הפטור ניתן רק לרכב שעבר התאמה פיזית להסעת אנשים עם מוגבלות, כגון מעלון או כיסא גלגלים

⁷⁸ בדיון של צוות 2024 באוקטובר 2024 ציין יו"ר הוועדה כי "הפסד ההכנסות למדינה [בגין אגרת הרישוי המופחתת] הוא למעלה ממיליארד ש"ח בשנה".

⁷⁹ למשל - פורשה גרמניה 2022 Cayman 718.

⁸⁰ למשל - האמר 2024 EV.

⁸¹ אתר ממשלת אנגליה במרשתת, www.gov.uk/financial-help-disabled/vehicles-and-transport, אוחר ב-9.7.25.

⁸² אתר ממשלת הולנד במרשתת, www.government.nl/topics/vehicle-tax/vehicle-tax/applying-for-a-partial-exemption-from-vehicle-tax-for-a-wheelchair-facility, אוחר ב-9.7.25.

התנאים	פטור מאגרת רישוי או הנחה באגרת רישוי	המדינה
הפטור מותנה בשימוש ברכב לצורכי הסעה של האדם עם מוגבלות או נהיגה על ידי אותו אדם ובקבלת אישור ממס הכנסה	פטור מאגרת רישוי או הנחה ניכרת באגרת רישוי לרכב אחד המיועד לאדם עם מוגבלות. הפטור אינו גורף וניתן בכפוף לתנאים מסוימים בלבד	אירלנד ⁸³
נדרש סימון רפואי ספציפי בתעודת הנכה	פטור מאגרת רישוי או הנחה ניכרת באגרת רישוי לרכב אחד המיועד לאדם עם מוגבלות. הפטור אינו גורף וניתן בכפוף לתנאים מסוימים בלבד	גרמניה ⁸⁴
נדרשים 33% אחוזי נכות לפחות, וההטבה מוגבלת לרכב אחד	פטור מאגרת רישוי או הנחה ניכרת באגרת רישוי לרכב אחד המיועד לאדם עם מוגבלות. הפטור אינו גורף וניתן בכפוף לתנאים מסוימים בלבד	ספרד ⁸⁵
קיימת מדיניות של פטור ממס CO2 לרכב מותאם לאדם עם מוגבלות, המשמשת תחליף חלקי להקלות באגרת הרישוי	אין פטור מאגרת רישוי או הנחה באגרת רישוי	צרפת ⁸⁶
אין הנחות באגרת הרישוי, אך לאנשים עם מוגבלות יש פטור מתשלום אגרות גודש עירוניות	אין פטור מאגרת רישוי או הנחה באגרת רישוי	שוודיה
	אין פטור מאגרת רישוי או הנחה באגרת רישוי	דנמרק
	אין פטור מאגרת רישוי או הנחה באגרת רישוי	נורווגיה
	אין פטור מאגרת רישוי או הנחה באגרת רישוי	קנדה
	אין פטור מאגרת רישוי או הנחה באגרת רישוי	ארה"ב

על פי אתרי הממשלה של המדינות במרשתת (אינטרנט), בעיבוד משרד מבקר המדינה.

נמצא כי חמש מדינות באירופה - אנגלייה, הולנד, אירלנד, גרמניה וספרד - מעניקות פטור מאגרת רישוי או הנחה ניכרת באגרת רישוי לרכב אחד המיועד לאדם עם מוגבלות, אך הפטור אינו גורף וניתן בכפוף לתנאים מסוימים בלבד. למשל בהולנד ניתן הפטור עבור רכב שעבר התאמה פיזית להסעת אנשים עם מוגבלות, כגון מעלון או כיסא גלגלים ואילו באירלנד הפטור מותנה בשימוש ברכב לצורכי הסעה של האדם עם מוגבלות או נהיגה על ידי אותו אדם ובקבלת אישור מרשויות מס הכנסה. שוודיה אינה מעניקה הנחות באגרת הרישוי, אך מאפשרת פטור מתשלום אגרות גודש עירוניות לאנשים עם מוגבלות⁸⁷. מנגד, במדינות כגון דנמרק, נורווגיה, קנדה וארה"ב לא נמצאו הטבות כלכליות דומות בתשלום אגרת הרישוי בשל החזקת תג חניה.

עמותת איל"ן כתבה בתשובתה כי מטרת ההטבות הכלכליות היא הסרת חסמים המקשים על אנשים עם מוגבלות להשתלב ולהתנועע באופן חופשי בחברה. עם זאת, העמותה ציינה כי היא אינה מתנגדת לנקיטת צעדים בנושא, אך החלטה על צמצום ההטבות אינה יכולה לעמוד בפני עצמה,

⁸³ אתר ממשלת אירלנד במרשתת,

www.gov.ie/en/department-of-transport/publications/motortax-payments-renewals-and-refund-information/, אוחזר ב-22.1.26; אתר ארגון נהגים עם מוגבלות באירלנד במרשתת, www.ddai.ie/disabled-drivers-passengers-tax-relief-scheme, אוחזר ב-22.1.26.

⁸⁴ אתר נציבות אירופה במרשתת, alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/germany/incentives-legislations, אוחזר ב-9.7.25.

⁸⁵ אתר ממשלת ספרד במרשתת, www.suma.es/en/exenciones-minusvalia, אוחזר ב-9.7.25.

⁸⁶ שם.

⁸⁷ אתר ממשלת שוודיה במרשתת,

www.skatteverket.se/servicelankar/otherlanguages/inenglishengelska/individualsandemploye/es/congestiontax/applicationforexemptionfromtaxliabilityforcongestiontax.4.48cfd212185efb, אוחזר ב-9.7.25, b440b1705.html

והיא מחייבת נקיטת פעולות אכיפה ממשיות נגד התופעה הפסולה של הנפקת תגים בהונאה. העמותה התריעה מפני מצב שבו מעשי ההונאה, יובילו לכך שמשרד אחד ישלול הטבות כלכליות מהזכאים האמיתיים לכך, ומשרדים אחרים לא ישיבו להם הטבות אלה. פורום צמיד כתב בתשובתו כי לדעתו יש להחליף את ההטבה היחסית בהנחה שנתית קבועה, לרכב אחד בלבד המשויך לאדם עם המוגבלות. עמותת נגישות ישראל כתבה בתשובתה: "צריך להפריד בין התו לבין ההטבות, זה בהחלט תמריץ לרמאות".

ההטבות הכלכליות משמשות תמריץ לבקשת תג, וסביר שהן אחד הגורמים לגידול במספר בעלי התג, ועקב כך גם במספר כלי הרכב המשויכים לתגים, ובפרט הגידול המתואר במהלך השנים 2006 - 2025. ההטבה באגרת הרישוי נאמדת בכ-1,500 ש"ח בשנה בממוצע. לאור הגידול המואץ במספר תגי החניה, ההערכה היא של אובדן ההכנסות למדינה בכ-405 מיליון ש"ח בשנת 2024 בגין אי-גביית אגרת רישוי מלאה ושל אובדן ההכנסות לרשויות המקומיות (שאינו נמדד) בגין פטור מתשלום על חניה בכחול לבן ובחלק מהחניונים.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה לשקול מחדש את ההטבות הכלכליות הניתנות לבעלי תג חניה, ובפרט את הקריטריונים למתן אגרת רישוי מופחתת. במסגרת בחינה זו מומלץ לבחון גם את הקריטריונים למתן ההטבות במדינות מתקדמות רלוונטיות ואת התאמתם לנדרש בארץ. באם יוחלט על צמצום הטבות כלכליות לבעלי תג חניה, ראוי לבחון מתן הטבות חלופיות לנזקקים להן, באמצעות מנגנונים מתאימים תוך שיתוף משרדי הממשלה הרלוונטיים.



ריבוי ההטבות הניתנות למחזיק תג חניה לאדם עם מוגבלות בישראל, 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. בד בבד עם העמימות בקריטריונים לזכאות לתג, שמקשה על זיהוי מובהק של אנשים עם מוגבלות שאכן נזקקים לתג חניה, נוצר מצב שבו גם מי שאינו מוגבל באופן מובהק בניידות מגיש בקשה לתג. בפרט, ההטבות הכלכליות יוצרות רווח כלכלי בשווי של אלפי שקלים בשנה. הדבר גורם גם לאובדן הכנסות למדינה המוערך 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 (ראו פירוט בפרקים להלן); פגיעה בתחושת הצדק ובתכלית התג ליצירת שוויון; אובדן היתרון של התג עבור אנשים עם מוגבלות הזקוקים לו.

משרד מבקר המדינה ממליץ 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 השלכות בשטח על יכולתם של אנשים עם מוגבלות בניידות לממש את ההקלות שהם זכאים להן. מומלץ שמשרדי הרווחה, האוצר, הביטוח 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.

משרד התחבורה הביע בתשובתו נכונות לבחון, נוסף על הנושאים הנבחנו שבהם עוסק הצוות הבין-משרדי 2025, היבטים אחרים המצויים בתחום אחריותו, ובכלל זה את מבנה ההטבה באגרת הרישוי.

הקצאת מקומות חניה לאנשים עם מוגבלות ברשויות המקומיות

הקצאת מקומות חניה לבעלי תג חניה במרחב הציבורי מוטלת בעיקר על הרשויות המקומיות, באמצעות סימון חניות מבין החניות הציבוריות כחניות המיועדות לבעלי תג חניה. הרשויות

המקומיות נדרשות להבטיח נגישות מלאה ונוחה לאנשים עם מוגבלות כחלק מהחובה לקדם שוויון והשתלבות חברתית. היעדר חניה מותאמת פוגע בזכותם לחיות בכבוד ושוויון, ועל כן יש להבטיח מענה הולם על צרכיהם במסגרת התכנון העירוני.

אשר להקצאת חניות בבנייני מגורים, במבני ציבור (לדוגמה קופת חולים או בנק), ובמקום ציבורי שאינו בניין (לדוגמה גן ציבורי, בית עלמין או חוף ים) על הרשויות המקומיות לוודא כי הקצאת חניות לאנשים עם מוגבלות תואמת את דיני התכנון והבניה ואת התקנות שנקבעו מכוח חוק שוויון זכויות. חיקוקים אלה קובעים למשל את מספר מקומות החניה שיוקצו לאנשים עם מוגבלות מתוך כלל מקומות החניה והן את המידות התקניות לחניות אלה. לגבי בניינים ציבוריים קיימים⁸⁸ חיוניים, אם אין מקום בתוך המגרש, יש לפנות לרשות המקומית על מנת שזו תקצה חניה נגישה ליד המדרכה בקרבת המקום הציבורי החיוני.

החניות לאנשים עם מוגבלות שהרשויות המקומיות מקצות במרחב הציבורי מחולקות לשני סוגים עיקריים: חניה בסמוך למדרכות ברחוב לשימוש כלל האנשים עם מוגבלות ומקום חניה אישי ברחוב בסמוך לביתו של בעל תג חניה (במקרים מסוימים הרשות המקומית אף מקצה מקום חניה אישי לבעל תג חניה בסמוך למקום עבודתו). חלק מהקצאות אלה נשענות על חוקים ותקנות וחלק מהן תלויות בשיקול דעתה של הרשות המקומית. התרשים שלהלן מציג את סוגי החניות ואת התשתית הנורמטיבית בבסיס הקצאתן:

תרשים 13: חוקים ותקנות בדבר הקצאת מקומות חניה לאנשים עם מוגבלות



הקצאת מקומות חניה בבנייני מגורים, במבני ציבור ובמקום ציבורי שאינו בניין

דיני התכנון והבניה והתקנות שהותקנו מכוח חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות קובעים את מספר החניות הנגישות שיש להקצות, בהתאם למספר החניות הכולל במקום.



הקצאת מקומות חניה ליד המדרכות

אין תקנות.



הקצאת מקום חניה ליד העבודה

תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (עדיפות במקומות חניה במקום העבודה), תשס"ב-2001 קובעות את מתכונת ההסדרה ומטילה את האחריות לה על המעסיק.



הקצאת מקום חניה אישי ליד הבית

חוק חניה לנכים קובע קריטריונים להקצאה ומקנה לרשות המקומית שקול דעת במקרים מסוימים.

על פי החקיקה הרלוונטית בנושא הקצאת מקומות חניה לאנשים עם מוגבלות, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

הקצאת מקום חניה בסמוך למדרכות ברחוב

חניות בצידו הדרך ובסמוך למדרכות ברחבי הרשות המקומית הן לרוב חניות המוקצות בקרבת מוסדות ציבור כדי להקל על האנשים עם מוגבלות את הגישה למקומות אלה. כיום, בהיעדר חיקוק

שהיתר הבניה ניתן להם לפני 2009.

מתאים המנחה את אופן הקצאת החניות, הרשויות המקומיות מקצות חניות אלה על פי שיקול דעת עצמאי. הגידול בשנים האחרונות במספר המחזיקים בתג חניה, בד בבד עם מצוקת החניה הקיימת באזורים עירוניים, עלולים לגרום למחסור חמור במקומות חניה, ועל כן רשויות מקומיות רבות ניצבות בפני דילמה בבואן להקצות חניות אלה, ועליהן להביא בחשבון את מכלול השיקולים בעת הקצאתן.

תקנות בנוגע להקצאת חניות לאנשים עם מוגבלות ברחוב

סעיף 19לט לחוק שוויון זכויות מטיל על שר הפנים להתקין את תקנות שוויון לאנשים עם מוגבלות (דרכים נגישות) (להלן - תקנות דרכים נגישות) שאמורות בין היתר להסדיר את נושא הקצאת חניות הנכים ברחוב. על פי החוק הזה, אמור היה שר הפנים לאשר את התקנות עד 2006, ויישומן אמור היה לחול באופן מיידי לגבי דרכים חדשות שבנייתן תחל לאחר תחילתן של התקנות. אשר לדרכים קיימות, כלומר דרכים שנבנו לפני תחילתן של התקנות, ניתן בחוק זה פרק זמן של 11 שנים לצורך יישומן, דהיינו עד 2018. הסיבה לכך שמועד היישום של תקנות דרכים קיימות מאוחר יותר ממועד אישור תקנות לדרכים חדשות היא בשל המורכבות בביצוע שינויים לצורכי נגישות בדרך קיימת לעומת דרך חדשה.

בעקבות עיכוב באישור תקנות דרכים נגישות, הגישה עמותת נגישות ישראל ב-30.6.08, העוסקת בנגישות לאנשים עם מוגבלות, עתירה לבג"ץ⁸⁹ נגד שר הפנים ואח' (להלן - בג"ץ 5833/08). נכון ליוני 2025, הנושא נמצא עדיין בדיונים בבג"ץ (ראו פירוט בהמשך).

בעקבות אי-התקנת התקנות על ידי משרד הפנים העיר מבקר המדינה בדוח משנת 2015 כי "אי התקנת חלק מהתקנות אינה מאפשרת את יישומו המלא של חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות. העיכוב המתמשך של המשרדים בקידום תהליך אישורן של התקנות, שחרג במידה ניכרת מלוח הזמנים שנקבע בחוק, פוגע ביכולת לקיים את מטרת החוק, שהיא, בין השאר, לספק באופן הולם את צרכיה המיוחדים של אוכלוסיית בעלי המוגבלות, באופן שיאפשר להם לחיות את חייהם בעצמאות מרבית, בפרטיות ובכבוד, תוך מיצוי מלוא יכולתם"⁹⁰.

משרד הפנים מסר למשרד מבקר המדינה כי בשנים 2013 ו-2016 הוא הניח טיוטת תקנות על שולחן ועדת העבודה, הרווחה והבריאות של הכנסת. משרד מבקר המדינה מצא כי טיוטת התקנות משנת 2016 נגעה בין היתר להנגשת דרכים קיימות וחדשות⁹¹ וביקשה להסמיך את מהנדס העיר להחליט בנוגע למקומות חניה נגישים לאורך מדרכות בדרכים עירוניות, אך לא קבעה את היחס המספרי בין חניות הנכים לחניות הרגילות. משרד הפנים מסר כי הדיון בוועדה לא התקדם, בין היתר על רקע המשמעות התקציבית הנוגעת לרשויות המקומיות, דבר שלא ניתן לו מענה באותה עת, וכי בעקבות זאת נעשו ניסיונות לגבש פתרון מוסכם לכך בין משרד הפנים, משרד המשפטים ונציבות שוויון זכויות.

על פי מכתב שנשלח ממש"ם לשר הפנים בנובמבר 2020, ועל פי תשובת משרד הפנים ממאי 2026 (להלן - תשובת משרד הפנים), הוצע כי התקנות העוסקות בנגישות דרכים יופרדו לתקנות שעוסקות בדרכים חדשות ולתקנות העוסקות בדרכים קיימות. כך ניתן יהיה להתקדם בהתקנתן בנפרד וללא תלות ביניהן, תוך דחיית המועד להתקנות תקנות לגבי דרכים קיימות וליישומן. עם זאת, בשל חילוקי דעות בין הגופים השונים הצעה זו לא יושמה באותה עת.

⁸⁹ בג"ץ 5833/08, עמותת נגישות ישראל נ' שר התחבורה ואח'; הודעת עדכון מטעם משיבי הממשלה, 9.12.24.

⁹⁰ מבקר המדינה, דוח שנתי 165 (2015), "הטיפול בתהליכי חקיקת משנה במערכת הממשלתית".

⁹¹ סעיף 28 לטיוטת תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (דרכים נגישות), התשע"ו-2016.

במכתב ששלח מש"ם לשר הפנים נכתב כי הנגשת דרך קיימת מוערכת על ידי מש"ם בכ-10 מיליארד ש"ח, לעומת הנגשה של דרכים חדשות או מחודשות שעלותה מזערית. מש"ם התייחס במכתבו לעיכוב בהסדרת התקנות וכתב: "כל יום שעובר, מהווה נזק כלכלי משמעותי לרשויות המקומיות, שכן הרשויות תצטרכנה לשבור ולתקן דרכים חדשות שזה עתה נבנו ולהתאימן לתקנות לכשיותקנו".

בספטמבר 2020 שלח המשנה ליועץ המשפטי לממשלה (ציבורי-חוקתי) מכתב למנכ"ל משרד הפנים, שבו הציג את החלופות העומדות בפני המשרד בתחום הנגישות - לפצל את התקנות או להגיש מחדש את טיוטת התקנות בכללותן ולפעול ביתר שאת לאישורן מוקדם ככל הניתן. בסיפה של המכתב נרשם כי "לאור המקום המרכזי שבו תופסת נגישות תשתיות הדרכים בהגשמת תכליות חוק השוויון להנגשת המרחב הציבורי, על משרד הפנים לעשות כל שניתן כדי לקדם במהירות את נגישות הדרכים, הקיימות והחדשות". נוסף על כך, בישיבת ועדת העבודה והרווחה של הכנסת בפברואר 2022, בנושא "חניית נכים - פיקוח ואכיפה"⁹², ציין נציג של נציבות שוויון זכויות כי בהיעדר תקנות דרכים נגישות, נושאים כמו מספר החניית הנגישות, סוגי החניית והמרחק בין החניית אינם מוסדרים ברשויות המקומיות. יו"ר הוועדה ציינה כי בשל היעדר התקנות נבנות שכונות חדשות ללא נגישות, ובעתיד כאשר יוסדרו התקנות יהיה צורך להנגיש את השכונות, דבר שעלול להביא לבזבוז כסף, ועל כן יש לפעול לגיוס שרת הפנים כדי לקדם את התקנת תקנות הנגישות.

משרד הפנים מסר כי הנושא התעכב מאחר שהתקיימו כמה מערכות בחירות בזו אחר זו ובשל מגפת הקורונה, וכי בשנים 2020 - 2022 הוא קיים מגעים עם שרת התחבורה ומשרד התחבורה, עם שר הפנים, עם נציבות שוויון זכויות ועם מש"ם כדי לגבש נוסח מוסכם של תקנות. בנובמבר 2021 הוחלט כי ייעשה פיצול בין קידום תקנות להנגשת דרכים חדשות - אשר יקודמו בתוך חודשים מועטים - ובין קידום תקנות להנגשת דרכים קיימות אשר יטופל בהמשך, כי כדי ליצור הבחנה זו יקודם תיקון חקיקה. לשם כך הוקם צוות בין-משרדי.

בהודעת עדכון מטעם משיבי הממשלה שהוגשה בבג"ץ 5833/08 בדצמבר 2024⁹³, דווח על ההחלטה לפצל בין התקנות, נוכח היקפה הרחב של חובת הנגשה ומורכבותה. עוד דווח כי בד בבד עם קידום התקנות יקודם גם תיקון לחוק שוויון זכויות, שיבחין בין דרכים חדשות לדרכים קיימות בכל הנוגע להתקנת התקנות הנדרשות, וידחה את המועד להתקנת תקנות לעניין דרכים קיימות. עוד נכתב כי לצורך קידום התקנות הוקם צוות בין-משרדי⁹⁴ אשר גיבש טיוטת תקנות - "תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (נגישות דרכים חדשות ומחודשות), התשפ"ג - 2023". על פי הטיוטה, בדרך חדשה שמתוכננים בה מקומות חניה לאורך מדרכה יוקצו מקומות חניה נגישים כמפורט בתקנות התכנון והבניה בסעיף 8.110 פרט (ה) בסמוך למבנים ציבוריים, ושאר חלקי הדרך יפרסו במרווחים דומים ביניהם.

הטיוטה הופצה למשרדי הממשלה, לארגונים העוסקים בקידום זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות ולמש"ם לקבלת התייחסותם. לאחר שהתקבלו הערות מגורמים רבים החל משרד הפנים בעבודת מטה שתבחן אותן. במסגרת זו התקיימו בשנת 2024 ישיבות של הצוות הבין-משרדי וכן ישיבות עם נציבות שוויון זכויות. אשר לתיקוני חקיקה הנדרשים לצורך הנגשת דרכים קיימות, נכתב בהודעת העדכון כי לאחר גיבוש הנוסח לגבי דרכים קיימות הוא יועבר לגורמים הרלוונטיים לשם הערכה תקציבית של יישום התקנות והמשמעות הנדרשת ליישומן. כמו כן, יוחלט על מתווה עדכני לפריסת יישום הוראת סימן ט' בנוגע לדרכים קיימות ויקודם תיקון לחוק שוויון זכויות בהתאם לכך.

⁹² פרוטוקול ישיבת ועדת העבודה והרווחה משנה לעניין נגישות עירונית בנושא "חניית נכים - פיקוח ואכיפה", 22.2.22.

main.knesset.gov.il/Activity/committees/Pages/AllCommitteeProtocols.aspx?ItemID=21896.88

⁹³ הודעת עדכון מטעם משיבי הממשלה בבג"ץ 5833/08, 9.12.24.

⁹⁴ בבג"ץ לא הוזכר מי השותפים לצוות הבין-משרדי ומתי הוא הוקם.

בפברואר 2025 עדכן משרד הפנים את בג"ץ בדבר התקדמות התקנת התקנות, וב-29.6.25 קיבל בית המשפט החלטת ביניים שעל פיה על משרד הפנים לעדכן בתוך 45 ימים בדבר לוח הזמנים להשלמת התקנת התקנות. ב-28.10.25 התקבלה הודעת עדכון נוספת מטעם משיבי הממשלה⁹⁵, ובה נכתב כי תהליך קידום התקנות טרם הושלם ובשנת 2025 המשיך הצוות הבין-משרדי את עבודתו. עוד נכתב כי להערכת משרד הפנים תועבר טיוטת התקנות לאישורו של שר הפנים עד סוף יוני 2026. המדינה ביקשה לשוב ולעדכן את בית המשפט בדבר התקדמות התקנת התקנות לאחר ארבעה חודשים.

מש"ם כתב בתשובתו כי הוא מתנגד להכללת "דרכים מחודשות" בפרק הנוכחי של התקנות, וכי הוא הכין, בהובלת משרד הפנים ובשיתוף עם משרד התחבורה ונציבות שוויון זכויות, נוסח מעודכן ומתוקן המתרכז בעיקר בדרכים חדשות.

בהיעדר תקנות מאושרות, כל רשות מקומית מקצה בפועל את חניות הנכים במרחב הציבורי באופן שונה. לדוגמה, בעיריית רעננה סימון חניות הנכים במרכז העיר נעשה לפי שיקול דעת ולפי דרישת התושבים. הגורם הקובע את מספר חניות הנכים הוא מתכנן התנועה בעירייה; לדוגמה, ברחוב אחוזה ברעננה, שהוא רחוב מרכזי, הקפידה העירייה להקצות חניית נכים בכל רחוב הניצב לו. עיריית ירושלים מחליטה מהו מספר חניות הנכים לפי דרישות התושבים ועל פי נוהל פנימי של העירייה שעל פיו מקומות החניה ליד מדרכות יוקצו ברדיוס של 100 מטרים ממבני ציבור (כגון קופות חולים) שאין בהם חניון⁹⁶. בעיריית חיפה ההחלטה נעשית לפי המלצה של מהנדס התנועה של העירייה. לעומת זאת, בעיריית תל אביב-יפו בוצע בשנת 2021 פיילוט הגדרת חניות נכים במרחב הציבורי על ידי היחידה האסטרטגית ברשות לתחבורה וחניה של העירייה. המודל בחן היצע וביקוש של חניות והתבסס על נוסחה אשר חישה את הצורך במקומות חניית רכב של אדם עם מוגבלות בכל אזור על בסיס פרמטרים קבועים (למשל, גודל האוכלוסייה, מוסדות שאין חניון ברדיוס של 100 מטרים מהם ותמהיל שימושי הקרקע באזור). המודל לוקח בחשבון גם הקצאה של 50% משטח אזורי פריקה וטעינה לחניית רכב של אדם עם מוגבלות לאחר שעות פעילות הפריקה וטעינה⁹⁷.

עיריית ירושלים כתבה בתשובתה ממאי 2026 (להלן - תשובת עיריית ירושלים) כי היא פועלת לאורך השנים לקידום פתרונות בתחום חניות נכים, תוך ניסיון לתת מענה מותאם למאפייניה הייחודיים - עיר גדולה, צפופה, מרובת מוסדות ציבור, אוכלוסייה מבוגרת ומוקדי ביקוש משמעותיים. העירייה הוסיפה כי היא מפעילה נוהלי עבודה להקצאת חניות ומבצעת התאמות תפעוליות עבור רכבים עם מעלון.

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, וצוות בין-משרדי עדיין עוסק בגיבושן. מדובר בעיכוב ניכר של למעלה מ-20 שנים לעומת המתחייב בחוק.

נגישות תשתיות הדרכים תופסות מקום מרכזי בהגשמת תכליות חוק שוויון זכויות להנגשת המרחב הציבורי. עיכוב מהותי זה בהתקנת תקנות דרכים נגישות גורם לשונות רבה בין הרשויות המקומיות בהקצאת חניות לאנשים עם מוגבלות ברחוב. כל רשות מקומית מקצה את החניות על פי פרמטרים אחרים ועל פיהם היא מבססת את החלטתה. אין נורמה אחידה שמחייבת את כלל

⁹⁵ הודעת עדכון מטעם משיבי הממשלה בבג"ץ 5833/08, 28.10.25.

⁹⁶ בהקשר של חניות נכים ליד מדרכות הנוהל מאמץ את הקריטריונים של תקנות שוויון לאנשים עם מוגבלות הנוגעות להתאמות נגישות למקום ציבורי שהוא בניין קיים - סעיף 2 לתוספת הראשונה לתקנות שוויון לאנשים עם מוגבלות (התאמות נגישות למקום ציבורי שהוא בניין קיים), התשע"ב-2011.

⁹⁷ סעיף 4 לחוק חניה לנכים קובע שרשות מקומית תקצה חניות לכלי רכב הנושאים תג חניה לנכה באזורי פריקה וטעינה בזמנים שאינם מיועדים לפריקה וטעינה. מספר חניות הנכים המוקצות יהיה מקום חניה אחד או מספר מקומות החניה שניתן לכלול במחצית משטח הפריקה והטעינה, לפי הגבוה מביניהם.

הרשויות המקומיות להקצות שיעור מסוים של חניות נכים מכלל החניות ברשות. 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.

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.

משרד הפנים כתב בתשובתו כי בימים אלו הוא מבצע עבודה מקצועית בשיתוף נציגי נציבות שוויון זכויות ונציגי השלטון המקומי כדי להשלים הכנת תקנות חדשות אשר יעסקו לעת הזאת בדרכים חדשות בלבד. במסגרת זאת, ובהתאם לנדרש לפי הוראות החוק, מתבצע הליך התייעצות עם הארגונים הציבוריים הרלוונטיים.

מרכז השלטון האזורי כתב בתשובתו כי בכל הנוגע לקידום תקנות לנגישות בדרכים קיימות בישובים הכפריים, אם יקודמו תקנות בעלות השפעה רטרואקטיבית על הרשויות, ביצוען יותנה בשיפוי תקציבי ממשלתי מלא. המרכז הוסיף כי נטל ההנגשה של תשתיות ותיקות במרחבים כפריים רחבי ידיים הוא כבד מנשוא, ואין לצפות מהרשויות לספוג עלויות אלו ולממן מתקציבן השוטף.

הסדרת חניה לרכב עם מעלון או עם מתקן הרמה

אנשים עם מוגבלות הנעזרים בכיסא גלגלים משתמשים לרוב במעלון או במתקן הרמה כדי להיכנס לרכב ולצאת ממנו בחניה. מעלון הוא מעלית קטנה ופתוחה המיועדת להרמה של אנשים עם לקות תנועה, כמו משתמשי כיסאות גלגלים. המעלון תופס שטח חניה בעת המעבר לרכב ומהרכב, ולכן החניה צריכה להיות רחבה יותר או ארוכה יותר עבור רכבים אלה לעומת חניית נכים רגילה.

כאמור חוק חניה לנכים אינו מבדיל בין סוגי תגי החניה ומקנה מערכת אחת של זכויות בנושאי חניה לכל מחזיקי תג חניה. למרות זאת, עד 2012 הנפיק משרד התחבורה סוגים שונים של תגי חניה אשר הקנו זכויות שונות בכל הנוגע לחניית נכים, בין היתר רק אנשים עם מוגבלות הנעזרים בכיסא גלגלים או אנשים מוגבלים בגפיים התחתונות היו רשאים לחנות בחניות שבהן הוצב תמרור 437 - תמרור מרובע כחול ועליו ציור בלבן של אדם בכיסא גלגלים - המעוצב באופן זהה לחלוטין לתג החניה הכחול שהנפיק אגף הרישוי עבור אוכלוסייה זו. כיום, כל נושאי תג חניה, גם אנשים עם מוגבלות הנעזרים בכיסא גלגלים או מעלון וגם אנשים עם מוגבלות שאינם משתמשים בעזרים אלה, יכולים לחנות בחניית נכים שהוצב בה תמרור 437, אף שבלוח התמרורים התמרור עדיין מוגדר כתמרור עבור "נכה משותק רגליים".

תמונה 2: תמרור 437 - "חניה בלעדית לרכב של נכה - משותק רגליים"



המקור: משרד התחבורה, תקנות והנחיות להצבת תמרורים 2024 (מהדורה מעודכנת, 2024).

נוכח הפער שנוצר בין האמור בחוק לבין היישום בשטח הגישה עמותת נגישות ישראל בשנת 2011 עתירה⁹⁸ לבית המשפט העליון בשבתו כבג"ץ נגד שר התחבורה ואח', שעניינה סוגיית הנפקת תגי חניה שונים בניגוד לקבוע בחוק. בעתירה נכתב שההנחה שלפיה אדם עם מוגבלות הנעזר בכיסא גלגלים מועדף על פני אדם עם מוגבלות שאינו נעזר בכיסא גלגלים, אינה תמיד נכונה. במקרים מסוימים דווקא ההיעזרות בכיסא גלגלים מאפשרת נידות קלה יותר, למשל לעומת אנשים עם מוגבלות מהותית בהליכה שאינם נעזרים בכיסא גלגלים, כגון אנשים עם מחלות לב ומחלות נשימה קשות ואנשים עם מחלות כלי דם ברגליים. עוד נכתב בעתירה כי משרד התחבורה אומנם השיב לעותרים כי זכויות האנשים עם מוגבלות הן אחידות גם אם יש סוגים שונים של תגי חניה, אך המצב בפועל הוא שאנשים עם מוגבלות וגורמי האכיפה מתייחסים באופן שונה לכל אחד מסוגי תגי החניה, לעיתים משום שכך נקבע בלוח התמרורים שפרסם משרד התחבורה בקובץ התקנות.

בעתירה צוינה פסיקה⁹⁹ משנת 2011, ובה נקבע ש"התמרור הינו אך סימן המפעיל את הנורמה, תמרור אינו חוק או תקנה, ושינוי תמרור או הגדרתו, אינה מהווה את ביטול או שינוי החוק, התמרור הינו הסימן 'המפעיל' את הוראת החוק, וסימון זה רשאית רשות התמרור לשנות, שינוי מיקומו של תמרור או סימון על הכביש או שינוי הגדרת התמרור, אינם משנים את הנורמה המשפטית שאותה מפעיל התמרור בהצבתו".

חוק חניה לנכים הוא חקיקה ראשית ותקנות התעבורה וחוקי העזר הם חקיקת משנה. על פי המדרג הנורמטיבי המוכר, חקיקה ראשית גוברת על חקיקת משנה, ולא ניתן לסתור חקיקה ראשית באמצעות חקיקת משנה. לפיכך, שינוי בהגדרת תמרור לא ישפיע על הנורמה המשפטית שהגדרה מבטאת. עוד נקבע בפסיקה האמורה שלא ניתן להסדיר את סוגיית חניית הנכים באמצעות שינוי בהגדרת התמרור בלבד. מדובר בנושא המשפיע על ציבור רחב של אנשים עם מוגבלות, ויש להסדירו באופן מקיף והרמוני באמצעות חקיקה ובהתייעצות עם כל הגורמים הרלוונטיים כדי להבטיח שמרבית ציבור האנשים עם מוגבלות לא ייפגעו.

ב-9.5.12 נמחקה העתירה כיוון שהשופטים קבעו כי התייתרה וזאת מכיוון שהמשיבים לעתירה (שר התחבורה, מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה ומנהל אגף תכנון תחבורתי במשרד התחבורה) הודיעו לבית המשפט שבהמשך זכויות החניה יהיו זהות ללא הבחנה בין סוגי התגים. עם זאת, בהחלטת בית המשפט נכתב¹⁰⁰: "המשיבים מאשרים כי יש צורך להביא שינויים בחקיקה בכל הנוגע להסדרת הזכויות של נכים באשר לחניה. פרקליטתם של המשיבים מסרה כי תזכיר של הצעת חוק בנושא יונח על שולחנה של ועדת השרים לענייני חקיקה, תוך שלושה חודשים. רשמנו לפנינו דברים אלה. אכן, סבורים אנו שיש לקדם חקיקה שתסדיר את נושא החניה של נכים באופן ברור ומדויק ובדרך טובה יותר מאשר הדבר נעשה עד היום. ניתן להניח, שבמסגרת תהליך החקיקה תישמע עמדתם של ארגוני הנכים. אנו מציינים זאת משום שמתברר כי קיימים חילוקי דעות בין חלק מארגוני הנכים".

ח"כ עלי סלאלחה הגיש ב-9.5.22 את הצעת חוק חניה לנכים (תיקון - סיווג חניות הנכים), התשפ"ב-2022¹⁰¹. לפי הצעת החוק, תסמן רשות מקומית בצבע כחול חניה לרכב המצויד במעלון ותקצה תו רלוונטי לחניה כאמור. נוסף על כך, תסמן הרשות המקומית בצבע ירוק חניה לרכב ללא מעלון ותקצה תו רלוונטי לחניה בחניה כאמור. עוד הוצע כי מידותיה של חניה המסומנת בצבע כחול יותאמו לרוחב הדרוש לשימוש במעלון, ושר התחבורה יקבע את דרכי הפיקוח של הרשות המקומית על החניה בחניות הכחולות והירוקות. כך, מספר החניות לאנשים עם מוגבלות בתחומה יהיה תואם למספר הזכאים לתגים אלה. הצעת חוק זו לא קודמה.

⁹⁸ בג"ץ 8735/11, העותרת: עמותת נגישות ישראל נ' המשיבים: 1. שר התחבורה 2. מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה 3. מנהל אגף תכנון תחבורתי במשרד התחבורה, פורסם במאגר ממוחשב, 9.5.12.

⁹⁹ ת.פ. 1133/11, **מדינת ישראל נ' גניש רפאל**, פורסם במאגר ממוחשב, 11.9.11.

¹⁰⁰ בג"ץ 8735/11, העותרת: עמותת נגישות ישראל נ' המשיבים: 1. שר התחבורה 2. מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה 3. מנהל אגף תכנון תחבורתי במשרד התחבורה, פורסם במאגר ממוחשב, 9.5.12.

¹⁰¹ הצעת חוק מסי פ/3689/24.

במסגרת הדיון בעתירה משנת 2011, בעניין סוגיית הנפקת תגי חניה מסוגים שונים בניגוד לקבוע בחוק, הודיעה המדינה כי משרד התחבורה מתעתד לקדם הצעת חוק ממשלתית תוך 3 חודשים לתיקון המצב החקיקתי. נכון למועד סיום הביקורת, טרם קידם משרד התחבורה תיקון חקיקה המסדיר את זכויות החניה בחניות גדולות המיועדות לרכבים עם מעלון או מתקן הרמה.

מש"ם כתב בתשובתו כי לדעתו יש לתקן את חוק חניה לנכים באופן שרק בעלי תג כיסא גלגלים יהיו רשאים לחנות בחניית נכה לרכב גבוה.

סעיף 18 לתקנות התעבורה קובע שרשות תמרור מקומית¹⁰² אחראית לקביעת הסדרי התנועה בדרכים שבתחומה - ובכלל זה הצבת תמרורים - למעט הסדרי תנועה ספציפיים המצריכים את הסכמתה של רשות תמרור מרכזית. לוח התמרורים מופיע בתקנות והנחיות להצבת תמרורים¹⁰³. תקנות והנחיות אלה הן מסמך שמפיץ המפקח הארצי על התעבורה שבמשרד התחבורה, והוא מתעדכן מדי פעם בפעם. תפקידן של התקנות וההנחיות האלה הוא לשרת את רשות התמרור בתכנון, הצבה וסימון נכונים של תמרורים בקביעת הסדרי תנועה. תמרור שלא אושר על ידי רשות תמרור מקומית או מרכזית הוא תמרור לא חוקי, ולכן גם אם הוא מוצב לא ניתן לאכוף את אי-הציות לו. בלוח התמרורים לא קיים תמרור ייעודי לחניית רכב עם מעלון.

בפברואר 2023 פנו עמותת נגישות ישראל ועמותת "נכה לא חצי בן אדם" למנכ"ל משרד התחבורה לגבי הסדרת תמרור מיוחד לחניות נכים עבור בעלי רכבים הנעזרים בכיסא גלגלים ומעלונים. בפנייתם תיארו את הבעייתיות שבה נושא תג חניה ללא כיסא גלגלים או מעלון יכול לחנות בכל חניית נכים, ולעומת זאת נושא תג חניה הנעזר בכיסא גלגלים או מעלון אינו יכול לחנות בחניית נכים רגילה מפני שהיא קטנה מדי עבורו. הן הוסיפו כי בפועל תקנות התכנון והבניה מחייבות מספר קטן מאוד של חניות לבעלי רכבים הנעזרים בכיסא גלגלים או במעלון¹⁰⁴. הפתרון שעמותות אלה הציעו בפנייתן הוא להגדיר ב"תקנות והנחיות להצבת תמרורים-2020" שמתחת לתמרור 437 שמסמן "חניית נכה רכב גבוה" לפי התקן הישראלי יתווסף שלט 439 ובו יהיה כתוב "לבעלי תו כחול בלבד"¹⁰⁵.

עמותת נגישות ישראל כתבה בתשובתה כי היא פועלת שנים ליצור הבחנה, בין רכב עם תג כיסא גלגלים, שיורשה להחנות בחניות הנכים הגדולות לרכב גבוה, ובין בעלי תג רגיל, שיורשו לחנות בחניות הקטנות בלבד, וזאת מכיוון שההגדרה הנוכחית קשה לאכיפה. פורום צמיד כתב בתשובתו כי יש לבצע תיקוני חקיקה שיאפשרו ליצור הבחנה בין הזכאות לתג כיסא גלגלים ובין תג רגיל, וכן יאפשרו להקצות חניות ייעודיות לרכב עם מעלון.

בינואר 2024 התקיימה פגישה בין מנכ"ל משרד התחבורה לנציגי אנשים עם מוגבלויות בעלי רכב עם מעלון או מתקן הרמה. בפגישה נדונה סוגיית הזמינות המועטה של חניות נכים המיועדות לאוכלוסייה זו. בעקבות הפגישה, באפריל 2024 הנחה המפקח הארצי על התעבורה את הרשויות המקומיות להציב בחלק ממקומות החניה המיועדים לאנשים עם מוגבלויות תמרור 437 המיועד לחניית נכה ומתחתיו תמרור 439 שהוא שלט המורה שהחניה היא לרכב עם מעלון או מתקן הרמה.

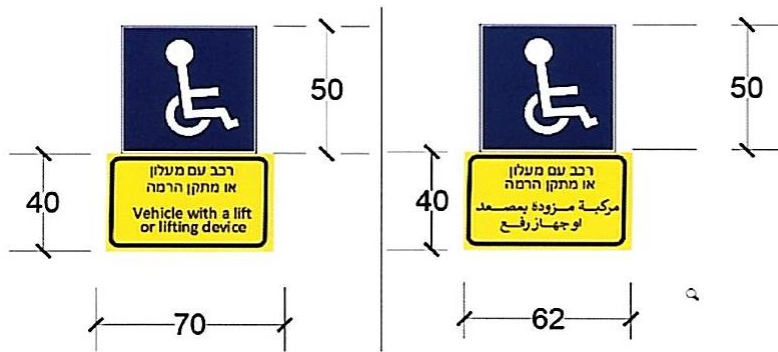
102 על פי התקנות, את רשות תמרור מקומית ממנה המפקח על התעבורה שבמשרד התחבורה.

103 משרד התחבורה, תקנות והנחיות להצבת תמרורים 2024, 27.10.24 (עודכן ב-6.1.25).

104 סעיפים 8.03.01 ו-8.110 לתקנות התכנון והבניה (בקשה להיתר, תנאים ואגרות), התש"ל-1970 קובעים את המספר המינימלי של מקומות חניה נגישים לרכב רגיל ורכב הנעזר במעלון.

105 תג כיסא גלגלים.

תמונה 3 : שלט לחניית רכב עם מעלון או מתקן הרמה, לפי ההנחיה



גובה אות בשני המקרים = 4 ס"מ
 עברית + תרגום לערבית עברית + תרגום לאנגלית

קביעת מקומות חניה לרכב של נכה עם מעלון או מתקן הרמה.

המקור: הנחיית המפקח הארצי על התעבורה במשרד התחבורה בנושא "קביעת מקומות חניה לרכב של אנשים עם מוגבלות עם מעלון או מתקן הרמה", 10.4.24.

הנחיית המפקח על התעבורה הייתה הנחיה זמנית עד לעדכונה בלוח התמרורים. בתקנות והנחיות להצבת תמרורים לשנת 2024 אכן עודכנה הנחיה זו. עם זאת, נראה שמדובר בתמרור שאינו ניתן לאכיפה מפני שחוק חניה לנכים אינו מבדיל בין חניית נכים רגילה לבין חניית נכים לרכב עם מעלון. לכן, ייתכן שגם אם בעל הרכב יקבל קנס מפקח עירוני הוא יכול לתבוע על כך בבית המשפט ולזכות.

משרד מבקר המדינה בדק בכמה רשויות מקומיות את נושא השילוט הספציפי לחניית רכב עם מעלון. יש רשויות מקומיות, כמו עיריית רעננה, תל אביב-יפו וחיפה, המאפשרות לכל מי שמחזיק בתג חניה לחנות גם בחניה לרכב עם מעלון. רשויות אחרות, דוגמת עיריית ירושלים, נוהגות להציב מתחת לתמרור 437, המוצב ליד חניות נכים רחבות, שלט 439 המורה כי החניה מיועדת רק לרכב עם מעלון. בפועל, לא מתקיימת אכיפה מינהלית במקרים שבהם נהגים בעלי תג חניה ללא מעלון חונים בחניה זו.

עיריית תל אביב-יפו כתבה בתשובתה ממאי 2026 (להלן - תשובת עיריית תל אביב-יפו) שלפני כשנה החליטה להציב בכעשר חניות נכים את שלט 439 הקובע כי החניה מיועדת רק לרכב עם מעלון, אך היא נמנעת מאכיפה באמצעות הודעת תשלום קנס (רישום דוחות). לדבריה, הדבר נעשה כפיילוט לצורך בחינת האפקטיביות של השלטים וההיענות הציבורית להצבתם. כמו כן, בשל הקושי המשפטי בביצוע אכיפה, העירייה אף מקיימת שיח עם משרד התחבורה והמחלקה להנחיית תובעים בפרקליטות המדינה בנוגע לקושי אכיפתי זה, לצורך קידום פתרונות שונים. עוד ציינה העירייה, כי נכון לעת הזאת טרם גובשו ממצאי הפיילוט בנוגע למידת האפקטיביות של השילוט, וכי היא פועלת להשלים את איסוף הממצאים ואת ניתוחם.

עיריית חדרה כתבה בתשובתה מאפריל 2026 (להלן - תשובת עיריית חדרה) כי אחת הסוגיות העיקריות שהיא מתמודדת איתן בנושא רכבים עם תג חניה היא חניית רכב עם תג ללא מעלון בחניית נכה המסומנת כמיועדת לרכב עם מעלון.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי כבר כיום ניתן פתרון, במסגרת הנחיות המפקח הארצי על התעבורה, שיאפשר הקצאת חניה לרכב עם מעלון או מתקן הרמה, וזאת לפי סוג הרכב ולא לפי סיווג תג החניה. בהתאם לכך, עמדת המשרד היא שנמצאו פתרונות ישימים, שיעגנו זכויות נבדלות לתגי נכה שונים, באמצעות שילוב תמרור 437 ותמרור 439 כדי לאפשר הקצאת חניה לרכב עם מעלון או מתקן הרמה, בהתבסס על סוג הרכב הרלוונטי, ובאופן שאינו מצריך תיקון חקיקה ראשית. המשרד ציין עוד כי הוא ער לטענות של רשויות מקומיות בדבר קשיים אפשריים באכיפה, וכי הן נכללות בסוגיות רחבות יותר של אכיפה, שאותו הוא מלבן עם הגורמים האמונים על כך, לרבות המחלקה להנחיית תובעים.

חוסר ההבחנה החוקית בין חניות נכים המיועדות לבעלי רכב עם מעלון או מתקן הרמה לבין חניות נכים רגילות יוצר קושי ממשי עבור אנשים עם מוגבלות שמתניידים באמצעות כיסא גלגלים, שכן לעיתים קרובות הם אינם מוצאים חניה נגישה שמתאימה לצרכיהם 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.

על משרד התחבורה לממש את התחייבותו בפני בג"ץ ולקדם, בהתייעצות עם נציבות שוויון זכויות ותוך שמיעת ארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות, תיקוני חקיקה שישדירו 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, או שמא אין הצדקה לקבוע הפרדה כאמור, וזאת לאחר שישקלו את מגוון השיקולים בעניין ההפרדה בין סוגי חניות הנכים.

חניה חנינם בכחול לבן

חניה חנינם בכחול לבן היא אחת מההטבות שאנשים עם מוגבלות בעלי תג חניה מקבלים. סעיף 4ב לחוק חניה לנכים קובע שמקום ציבורי שהגישה הנגישה היחידה אליו לאדם עם מוגבלות היא דרך חניה במקום הציבורי הכרוכה בתשלום, התשלום יחול על המחזיק במקום החניה או על המפעיל שלה. משרד מבקר המדינה ניסה להתחקות אחר המקור להטבה של פטור מתשלום על חניה בכחול לבן. חלק מהגופים מסרו למשרד מבקר המדינה שהסיבה למתן פטור מתשלום לאדם עם מוגבלות בחניה המסומנת בכחול לבן נובעת מסעיף 4ב לחוק, מפני שמדובר בחניות שהרשות המקומית מפעילה, ולכן היא פוטרת את האדם עם מוגבלות מתשלום. לעומת זאת, גופים אחרים מסרו כי מדובר בנוהג שהשתרש ללא מקור בחקיקה ראשית, וסעיף 4ב מתייחס רק לחניונים ציבוריים ולא לחניה ליד מדרכה המסומנת בכחול לבן.

במרץ 2023 פרסם מינהל תכנון ופיתוח תשתיות שבמשרד התחבורה את התוכנית הלאומית לחניה, העוסקת בסוגיות שונות של חניה, כגון חניה ברחוב, תקני חניה, היבטי קניין ומיסוי¹⁰⁶. בבסיס התוכנית הלאומית לחניה שלוש מטרות מרכזיות:

1. זיהוי חסמים במדיניות הקיימת והמלצה על דרכים להתמודדות איתם.
2. התוויית עקרונות מנחים והצעת סל כלים למדיניות חניה ברמה המקומית.
3. המלצה על תמריצים ממשלתיים בנושא חניה.

שלוש מטרות אלה נגזרות ממדיניות משרד התחבורה בכל הנוגע לניהול ביקושים לנסיעות וטיפול במרחב הציבורי.

בתוכנית¹⁰⁷ כתב מינהל תכנון ופיתוח תשתיות שלמיטב ידיעתו כל הרשויות המקומיות בישראל פוטרות את האנשים עם מוגבלות מתשלום אגרת חניה בכחול לבן, אך הן אינן קובעות את הפטור

www.gov.il/BlobFolder/policy/parking-plan/he/2412-23.pdf

106

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מינהל תכנון ופיתוח תשתיות, "התוכנית הלאומית לחניה", מרץ 2023, עמ' 43.

107

בחוקי העזר העירוניים, למעט עיריית אילת שקבעה את הפטור מתשלום חניה לאנשים עם מוגבלות בכחול לבן בחוק העזר העירוני¹⁰⁸.

עיריית חיפה כתבה בתשובתה כי מתן הפטור לא הוסדר במסגרת הדין, וכי סעיף 14 לחוק העזר לחיפה (העמדת רכב וחנייתו) מקנה לראש העירייה את הסמכות לפטור את בעל הרכב מתשלום אגרת חניה באופן חלקי או מלא, אך החלטה כאמור לא התקבלה.

מהביקורת עולה שלא ברור אם הפטור לאנשים עם מוגבלות מתשלום עבור חניה המסומנת בכחול לבן, כפי שנהוג ברשויות מקומיות, נובע מפרשנות שניתנה לחקיקה ראשית או מנוהג בלבד. סוגיה זו אינה מעוגנת בחקיקה - אין הוראה מפורשת בחוק החניה לנכים, בתקנות התעבורה או בחוקי העזר העירוניים¹⁰⁹ 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.

אחד מיעדי גביית תשלום עבור חניה בכחול לבן הוא למנוע חניית רכב במשך זמן ממושך בחניות אלה וכך לאפשר תחלופה של רכבים. תחלופה זו מתבקשת בעיקר במרכזי ערים, באזורים בהם קיים מחסור בחניות, וזאת כדי לאפשר נגישות לתושבים להגיע למרכזים מסחריים ולמבני ציבור שממוקמים באזורים אלה, ולאפשר פיתוח עסקי של האזור. אי-גביית תשלום עבור חניות אלה, 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. בכך עלול להיווצר חשש לניצול לרעה של ההטבה הפוגע גם בזמינות החניה לציבור האנשים עם מוגבלות בעצמו וגם בעיקרון השוויון כלפי יתר המשתמשים במרחב הציבורי.

אחד הפתרונות שהציע מינהל תכנון ופיתוח תשתיות בתוכנית הלאומית לחניה הוא מדיניות של ביטול הפטור מתשלום שפוגע במוטיבציה לניצול לרעה של התג. בתוכנית נכתב כי כדי שצעד זה יהיה מועיל ניתן לגבות תשלום גם במקומות שמורים לאנשים עם מוגבלות, ובתעריף זהה לחניה רגילה ברחוב, כפי שנהוג בכמה מדינות בארה"ב¹¹⁰.

עיריית חיפה כתבה בתשובתה שהיא מציעה לבחון שתי סוגיות עקרוניות הנוגעות לאופן הטיפול ברכבי נכים בחניות מוסדרות, אשר שבות ועולות בפניות הציבור למחלקת תנועה בעיריית חיפה: (א) הגבלת זמן החניה המותר לרכב נכה בחניה מוסדרת לשעתיים כמו יתר הציבור. (ב) חיוב בעלי תג נכה בתשלום עבור חניה בחניה מוסדרת כמו יתר הציבור. עוד ציינה העירייה בתשובתה, כי כיום בחניות שבהן מתאפשרת חניה חנם למשך 30 דקות בלבד (חניות של 30 ז'ז"י), מצוין כי ההגבלה חלה גם על רכב של אדם עם נכות, ולדעת העירייה יש להותיר את הנוסח כפי שהוא.

משרד מבקר המדינה ממליץ שמשרד התחבורה¹¹¹, 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, כך שתיקבע באופן מפורש ובהיר זכאותם או אי-זכאותם של בעלי תג חניה לחנות ללא תשלום בחניה בכחול לבן, ובכלל זה ייקבעו התנאים לכך והיקף התחולה של הזכאות. אם יוחלט על צמצום הפטור מתשלום לבעלי תג חניה, ראוי לבחון מתן הטבות חלופיות לנזקקים לכך, באמצעות

108 סעיף 11(ה) לחוק עזר לאילת (העמדת רכב וחנייתו), התשמ"ג-1983.

109 למעט חוק עזר של עיריית אילת. על פי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מינהל תכנון ופיתוח תשתיות, "התוכנית הלאומית לחניה", מרץ 2023, עמ' 43; משרד מבקר המדינה בדק בנוסף את חוקי העזר בנושא העמדת רכב וחנייתו של עיריית תל אביב-יפו ועיריית ירושלים.

110 משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מינהל תכנון ופיתוח תשתיות, "התוכנית הלאומית לחניה", מרץ 2023, עמ' 39.

111 מתוקף אחריותו של שר התחבורה כממונה על חוק חניה לנכים.

מנגנונים מתאימים ובשיתוף משרדי הממשלה הרלוונטיים, ובהתחשב גם במחויבויותיה של ישראל להוראות האמנה הבין-לאומית לזכויות אנשים עם מוגבלות בהקשר זה.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי מקובל עליו כי להטבה זו עשויה להיות השפעה על התמריץ לבקשת תג ועל דפוסי השימוש בו. הוא ציין כי הוא פועל כבר עתה, במסגרת מהלך ההסדרה הכולל של תחום תגי החניה, לצמצום היקף הזכאים לתג בהתאם למתווה המתגבש, והדבר צפוי גם לצמצם במידה ניכרת את היקף התופעה של שימוש בהטבה זו בידי מי שאינם נמנים עם אוכלוסיית היעד שלשמה נועדה. המשרד הוסיף כי בשים לב לכך שמדובר בסוגיה הנוגעת גם לסמכויותיהם של משרד הפנים, הרשויות המקומיות ונציבות שוויון זכויות, עמדת המשרד היא כי נדרש בה מענה הסדרתי כולל, שיבחן את עצם הפטור, את היקפו, משך החניה ואת תשתיתו הנורמטיבית של הפטור, לצורך קביעת נורמה ברורה ואחידה בנושא.

מנגנון להקצאת מקום חניה אישי ברשות המקומית

סעיף 44 לחוק חניה לנכים עוסק בהקצאת מקום חניה אחד המתאים לצרכיו של אדם עם מוגבלות, העומד בקריטריונים הקבועים בחוק, בסמוך למקום מגוריו של אדם. החוק מחיל על הרשות המקומית את האחריות להקצות לאדם עם מוגבלות מקום חניה אישי במרחק שאינו עולה על 200 מטרים ממקום מגוריו, ואם לא נמצא מקום חניה במרחק זה אז במרחק שלא יעלה על 400 מטרים ממקום מגוריו.

מקום חניה הוא משאב ציבורי שנמצא במחסור באזורים רבים, ועם הקצאת חניה אישית לאדם מסוים שנושא תג חניה, רק אותו אדם רשאי לחנות במקום זה על כל המשתמע מכך לעניין משתמשי הדרך האחרים. לכן, על הרשות המקומית להיצמד לקריטריונים המוגדרים בחוק כדי לצמצם את בעיית המחסור במקומות חניה רגילים.

ריבוי חניות אישיות באזורים מסוימים

ריבוי חניות נכים אישיות באזורים מסוימים היא תופעה שניתן להבחין בה בחלק מהרשויות המקומיות. יש רחובות מסוימים, במקרים רבים במרכזי הערים (אך לא רק שם), שבהם יש שיעור גבוה של חניות אישיות והדבר יוצר בעיית חניה כללית; לדוגמה, בירושלים יש רחובות שבהם מרבית החניות מסומנות כחניות נכים אישיות, כמו רחובות ברניקי וניקרואה. בפגישות עם עיריית ירושלים הובהר לצוות הביקורת שמצב זה קורה משום שיש אזורים בעיר של אוכלוסייה מבוגרת מאוד שזקוקה לחניה אישית. בחלק מהמקרים חניות אלה נשארות ריקות ברוב שעות היום, מכיוון שלעיתים מדובר באדם מבוגר או סיעודי שאינו נוהג, והרכב משרת ביום-יום את קרובי המשפחה של בעל התג.

במהלך הביקורת נמצא כי בחלק מהרשויות המקומיות קיים מיפוי של מקומות החניה האישיים, ובחלק מהן המיפוי חלקי או לא מדויק. במסגרת הביקורת נבדקה צפיפות מקומות החניה האישיים באמצעות מערכת GIS בעירויות ירושלים ותל אביב-יפו שבהן קיים מיפוי מלא של החניות האישיות בעיר¹¹².

בעיר תל אביב-יפו צפיפות החניות האישיות לשטח של 100 מ"ר נעה בין 1 ל-9.9. ב-64% מהאזורים¹¹³ הצפיפות היא חניה אחת ל-100 מ"ר, וב-22% מהאזורים הצפיפות היא 2 חניות. באזור אחד הצפיפות היא 7 חניות ל-100 מ"ר ובאזור אחד הצפיפות היא 9 חניות.

בחינת הנתונים בעיר ירושלים העלתה שצפיפות החניות האישיות גבוהה הרבה יותר ביחס לתל אביב-יפו - ב-49% מהאזורים¹¹⁴ הצפיפות היא חניה אחת ל-100 מ"ר, וב-22% מהאזורים הצפיפות

¹¹² לצורך הבדיקה חולק שטח הערים לריבועים של 100 מ"ר ונוטרלו ריבועים שבהם לא היו חניות אישיות.

¹¹³ מתוך 982 אזורים.

¹¹⁴ מתוך 1,661 אזורים.

היא 2 חניות. ב-11 אזורים הצפיפות היא 9 חניות ל-100 מ"ר, ב-23 אזורים הצפיפות גבוהה מ-9 חניות ובאחד האזורים היא אף מגיעה ל-46 חניות.

בהתאם לסעיף 4 לחוק חניה לנכים, נתון לרשות המקומית שיקול דעת בהקצאת חניה אישית כאשר האדם עם המוגבלות אינו עומד בקריטריונים הקבועים בחוק להקצאה כאמור, דבר אשר עשוי להשפיע על היקף החניות האישיות במרחב הציבורי. מבדיקת הצפיפות שערך משרד מבקר המדינה עולה כי בעוד שהצפיפות המקסימלית של חניות אישיות בתל אביב-יפו היא 9 חניות ל-100 מ"ר, ואף זאת באזור אחד בלבד, הרי בירושלים הצפיפות המקסימלית מגיעה ל-46 חניות ל-100 מ"ר, כאשר ב-23 אזורים הצפיפות גבוהה מ-9 חניות. הקצאה של חניות אישיות גורעת חניות רגילות במרחב הציבורי, ועל כן צפיפות גבוהה של חניות אישיות עלולה ליצור בעיות חניה קשות באזור.

מכאן, שבכל הקשור לחניות האישיות הניתנות על פי שיקול דעת, למי שלא עומד בקריטריונים הקבועים בחוק, ראוי בעת ההחלטה במקרים כאלה לבחון גם את רמת הצפיפות האזורית והשפעתה על צרכי החניה הכלליים באזור.

מרכז השלטון האזורי כתב בתשובתו: "קיימת שונות מהותית ומבדלת בין הצפיפות העירונית לבין המרחב הכפרי. במושבים ובקיבוצים, המאופיינים בבנייה צמודת קרקע ובמרחקים פיזיים גדולים, אין מצוקת חניה או צפיפות המחייבת שינוי במדיניות הקצאת המשאבים או האכיפה. אנו סבורים כי כל יוזמה להחלת מודלים עירוניים של אכיפה והסדרת חניה ביישובים שבהם המציאות בשטח אינה מצדיקה זאת, מחייבת התייחסות מבדלת המאפשרת גמישות ניהולית של המועצה האזורית בהתאמה לצרכי הקהילה".

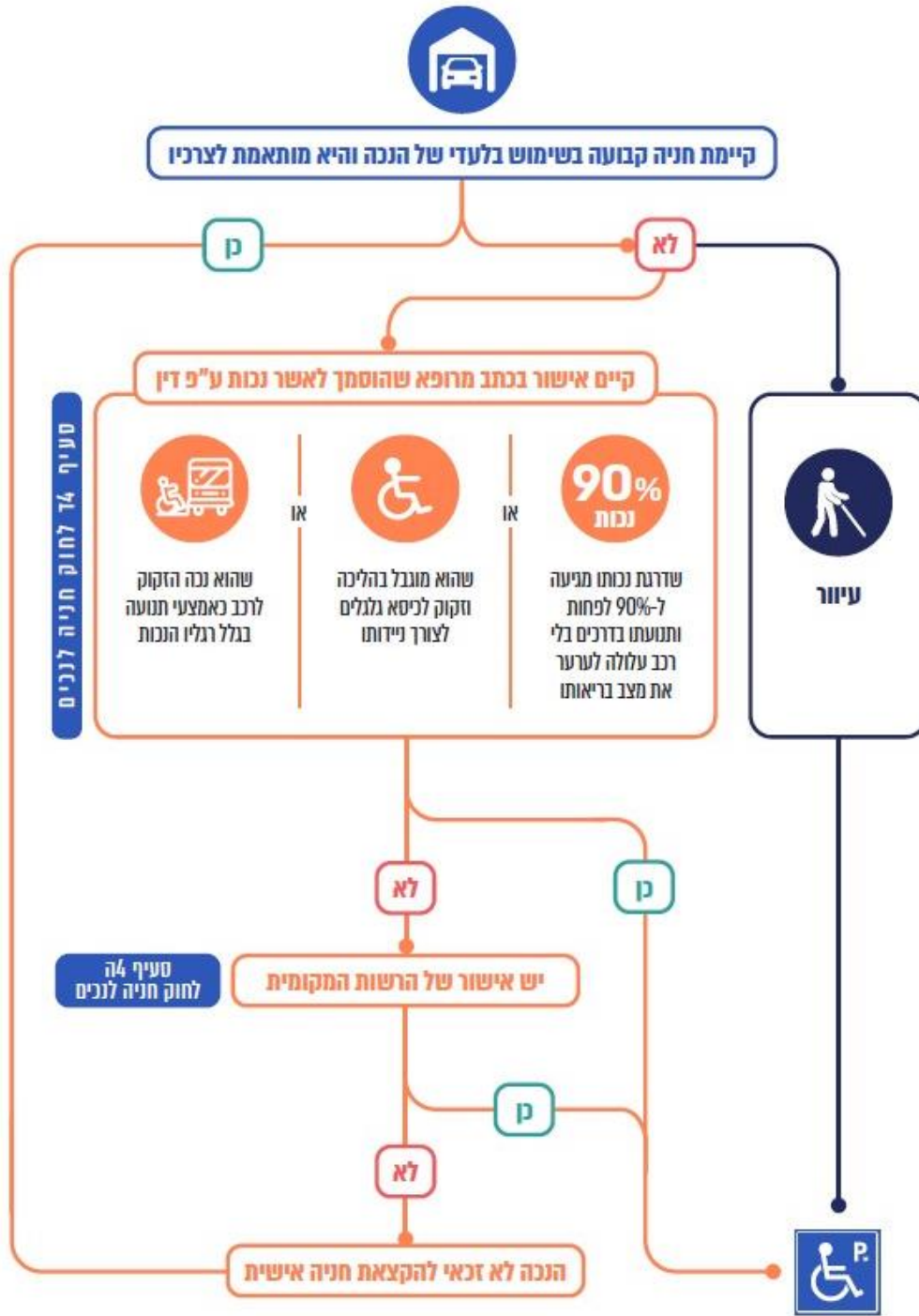
תהליך ההקצאה

הקריטריונים להקצאת חניה אישית לאדם עם מוגבלות

הקריטריונים להקצאת חניה אישית על פי חוק חניה לנכים הם היותו של האדם עם מוגבלות עיוור או אדם שרופא שהוסמך לאשר נכות על פי דין אישר לגביו אחת מהחלופות האלה: דרגת נכותו מגיעה ל-90% לפחות ותנועתו בדרכים בלי רכב עלולה לערער את מצב בריאותו; אדם המוגבל בהליכה וזקוק לכיסא גלגלים לצורך נידותו; אדם עם מוגבלות הזקוק לרכב כאמצעי תנועה בגלל רגליו הנכות. לזה מתווסף התנאי שלאדם עם מוגבלות אין מקום חניה הנמצא בשימוש הבלעדי באופן קבוע, ובכלל זה חניה הצמודה למקום מגוריו ובלבד שהיא מותאמת לצרכיו.

סעיף 4 לחוק חניה לנכים מקנה לרשות המקומית את האפשרות להפעיל שיקול דעת כאשר אדם עם מוגבלות אינו עומד בקריטריונים שמציב החוק לחובת הקצאת מקום חניה אישי, ולהחליט אם חרף אי-עמידתו של האדם עם מוגבלות בקריטריונים, הקצאת חניה אישית מוצדקת בנסיבות העניין, וזאת בהתחשב בדרגת הנכות של האדם עם מוגבלות ומידת השפעתה על נידותו.

תרשים 14 : הקצאת חניה אישית לאדם עם מוגבלות



על פי חוק חניה לנכים, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

משרד מבקר המדינה בדק בכמה רשויות מקומיות את שיקול הדעת של הרשות המקומית בבואה להחליט על הקצאת מקום חניה אישי, כמפורט בלוח שלהלן:

לוח 7 : הקצאת חניה אישית - השוואה בין ארבע רשויות מקומיות

עיריית חיפה	עיריית תל אביב-יפו	עיריית ירושלים	עיריית רעננה	
<p>העירייה מוסיפה לקריטריונים שמציב החוק גם 60% ניידות מהביטוח הלאומי. קריטריון זה מצביע לדעתה על קושי בהליכה כפי שמופיע בהגדרת "נכה" בחוק חניה לנכים. עניינו של אדם שאינו עומד באחוזי הניידות מופנה לדיון בוועדה מקצועית ייעודית, ולעיתים גם לדיון בוועדת חריגים. הרופאה בוחנת הן ליקויים בניידות והן מצבים רפואיים נוספים, וחוות דעתה היא אחד השיקולים שלפיהם מתקבלת החלטת הוועדה*.</p>	<p>אדם עם מוגבלות שאינו עומד בקריטריונים שמציב החוק מופנה לוועדת חריגים הבוחנת כל מקרה לגופו ומפעילה שיקול דעת לפי נסיבות העניין, בהתחשב במצבו הבריאותי של הפונה ובשיקולים נוספים, למשל אם האדם עם מוגבלות נוהג בעצמו ומתנייד באופן עצמאי או שהוא מקבל עזרה חיצונית (כגון עובד זר)¹¹⁵</p>	<p>60% - 89% נכות (הטווח שבו אדם יכול להיות זכאי לתג חניה, אך לא להיות זכאי להקצאת חניה אישית על פי החוק; מ-40% ניידות לפי הביטוח הלאומי</p>	<p>כל בקשה מופנית לעובדת סוציאלית מטעם מחלקת הרווחה בעירייה. העובדת הסוציאלית בודקת אם האדם עם מוגבלות עומד בקריטריונים שבחוק. אם הוא אינו עומד בקריטריונים נבדק אם יש מקום לשקול שיקולים נוספים על פי שיקול הדעת של העירייה</p>	<p>מקרים שבהם העירייה מפעילה שיקול דעת</p>
<p>רופאה מומחית בכירורגיה כללית וברפואה דחופה ומנהלת מחלקה לרפואה דחופה בבית חולים. כמו כן, עברה הכשרה מיוחדת מטעם הביטוח הלאומי לקביעת ליקויים ושיעורי נכות. במידת הצורך הרופאה מתייעצת עם רופאים מתחומי רפואה שונים.</p>	<p>התייעצות עם רופא אורתופד, בהתבסס על חוות דעת מקצועית מרופא מומחה, בתחומי האורתופדיה, הנירולוגיה או כירורגיית כלי דם, המתייחסת לתפקוד ולכושר הניידות של המבקש, לרבות בדיקה של טווחי התנועה¹¹⁶</p>	<p>רופאה תעסוקתית בהתבסס על אישורים מרופאים מקצועיים</p>	<p>עובדת סוציאלית בהתבסס על אישורים רפואיים, לרבות אישור מרופא משפחה</p>	<p>אנשי מקצוע שהעירייה נעזרת בהם בהפעלת שיקול הדעת להקצאת החניה</p>
<p>טופס מקוון או פקס או הגשה פיזית. העירייה מבצעת ביקורים בשטח, לדוגמה כדי לבחון אם יש חניה פרטית ואם היא מותאמת לצורכי הפונה, מצב הרחוב שבו מבוקשת החניה מבחינת האפשרות להקצות חניה אישית בשטח ציבורי.</p>	<p>טופס מקוון, משלוח מכתב, דוא"ל, פקס או הגשה פיזית למשרדי העירייה. במקרה שבו נמצא שלמבקש קיימת חניה פרטית, אך לטענתו היא אינה נגישה, אחראי נגישות עירוני בודק אם אכן כך (הבדיקה נעשית רק כאשר המבקש בעצמו נוהג ברכב).</p>	<p>טופס מקוון וביקור שטח של נציג העירייה כדי להתרשם ממצבו של האדם עם מוגבלות האדם עם מוגבלות וממקום מגוריו ולוודא שאכן אין חניה פרטית הצמודה למקום מגוריו</p>	<p>טופס מקוון ולעיתים ביקור שטח של נציג העירייה כדי להתרשם ממצבו של האדם עם מוגבלות ולוודא שאכן אין חניה פרטית הצמודה למקום מגוריו</p>	<p>ביקור בשטח מטעם העירייה</p>

על פי מידע שנמסר למשרד מבקר המדינה על ידי העירייות, בעיבוד משרד מבקר המדינה.
 * עיריית חיפה כתבה בתשובתה כי בימים אלה היא מגבשת מדיניות ונוהל מעודכן בנושא ובוחנת בכלל זה את סף הדרישות ואת אופן הפעלת שיקול הדעת.

על פי דוח מבקר עיריית תל אביב בנושא "הקצאת מקומות חניה לנכים במרחב הציבורי", 2023.
www.tel-aviv.gov.il/Residents/Transportation/Pages/Handicap.aspx

כפי שניתן לראות בלוח, קיימת שונות רבה בקריטריונים ובשיקול הדעת שהרשויות המקומיות מפעילות בבואן להחליט על הקצאת חניה אישית לאדם עם מוגבלות. לדוגמה, בעיריית ירושלים, אדם עם מוגבלות שאחוזי הנכות שלו הם 60% - 89% והוא אינו עומד בקריטריונים שמציב החוק, יופנה לוועדת חריגים. אם הביטוח הלאומי אישר לו 40% ניידות ומעלה הוא יהיה זכאי לקבל חניה אישית משום שלפי שיקול דעתה של העירייה 40% ניידות הם קריטריון מספיק להקצאת חניה אישית. לעומת זאת, בעיריית חיפה, כבר בשלב בחינת הקריטריונים, ללא קשר לוועדת חריגים, מותנית הקצאת החניה האישית ב-60% ניידות מהביטוח הלאומי.

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. כל הרשויות המקומיות שנבדקו במסגרת הביקורת נעזרות באנשי מקצוע בבואן להחליט על הקצאת חניה אישית לאדם עם מוגבלות, אך כל רשות נעזרת באנשי מקצוע מתחום אחר - עובד סוציאלי, רופא תעסוקתי, אורתופד או מומחית בכירורגיה כללית ורפואה דחופה. בחלק מהרשויות המקומיות לצורך קבלת החלטה הרופאים מתבססים על אישורים מרופאים מקצועיים בלבד, ורשויות אחרות מסתפקות באישור רופאי מרפא משפחה. כל הרשויות שנבדקו מבצעות ביקור שטח אצל מבקש החניה האישית במטרה להתרשם ממצבו ולוודא שאכן אין הוא מחזיק בחניה פרטית הצמודה למקום מגוריו ומותאמת לצרכיו.

רכב מזכה לחניה אישית

חוק חניה לנכים מגדיר "רכב מזכה" כרכב שלגביו הוכיח האדם עם מוגבלות, להנחת דעתה של רשות הרישוי, כי הוא עומד לשימושו האישי דרך קבע¹¹⁷. על פי החוק, תקצה הרשות המקומית מקום חניה אישי לרכב מזכה אחד (מבין שניים אפשריים) של אדם עם מוגבלות המתגורר בתחומה הנושא תג חניה. לצורך הקצאת חניה אישית הרשות המקומית מציבה תמרון עם מספר הרכב של האדם עם מוגבלות. לרוב יהיה מדובר במספר רכב אחד, אך ייתכנו מקרים שבהם רשויות מקומיות מאשרות לרשום על השלט את שני מספרי הרישוי של הרכבים המקושרים לתג החניה, כך שכל אחד משני הרכבים יוכל לחנות בחניה האישית שהוקצתה.

בטבלה שלהלן מובאות דוגמאות כיצד רשויות מקומיות שונות נוהגות בעניין זה:

לוח 8: הגדרת רכב מזכה לצורך הקצאת חניה אישית

עיריית רעננה	עיריית ירושלים	עיריית תל אביב	עיריית חיפה
רכב אחד ובמקרים נדירים שני רכבים (לדוגמה, הורים לילד עם מוגבלות)	לרוב* מספר רישוי אחד על גבי התמרון, למעט מקרים שמובאים לוועדת חריגים (כל מקרה לגופו).	בעבר שני מספרי רישוי לבקשת האדם עם מוגבלות. כיום, מספר רישוי אחד, לפי הוראות החוק. עדיין קיימים תמרונים עם שני מספרי רישוי שהעירייה לא דרשה את החלפתם באופן אקטיבי מהאנשים עם מוגבלות שקיבלו אותם בעבר, אך בכל החלפה או שינוי ייערך תיקון ויוצב תמרון עם מספר רישוי אחד בלבד	רכב אחד, אלא אם מדובר בהורים לילד עם מוגבלות - במקרה כזה ניתן לרכב בודד של כל הורה (שני רכבים).

המקור: רשויות מקומיות רעננה, ירושלים, תל אביב-יפו, חיפה. * על פי הערכת העירייה, מדובר ביותר מ-90% מהחניות האישיות.

כפי שניתן לראות בלוח, ברוב המקרים רכב מזכה יוגדר כרכב אחד שרשאי לחנות בחניה אישית, למעט במקרים ספציפיים שהאישור ניתן עבור שני רכבים, לדוגמה כשמדובר בהורים לילד עם מוגבלות אשר מסייעים אותו לסירוגין.

תוקף הזכאות לחניה אישית

גם בעניין תוקף זכאות האדם עם מוגבלות למקום חניה אישי נמצא כי קיימת שונות בין הרשויות המקומיות שנבדקו במהלך הביקורת. בתל אביב תוקף הזכאות הוא לצמיתות, אלא אם יש תאריך תוקף לתג החניה או שאחוזי הנכות לא נקבעו לצמיתות. במקרה כזה יצטרך האדם עם מוגבלות לחדש את הזכאות שלו באמצעות שליחת מסמכים מעודכנים. דוגמא לכך היא חולים אונקולוגים שעבורם תקופת הזכאות היא בין חצי שנה לשנה, ולאחריה על האדם עם מוגבלות לשלוח לרשות המקומית מסמכים רפואיים עדכניים כדי לחדש את זכאותו. רשויות מקומיות אחרות נוהגות להגביל את תוקף הזכאות, למשל עיריית רעננה מקצה את החניות האישיות לתקופה של שלוש שנים, גם אם אחוזי הנכות הם לצמיתות, ובתום התקופה יש לשלוח שוב את המסמכים הרפואיים לעירייה במטרה לשמר את הזכאות לחניה אישית. עיריית חיפה מקצה גם היא את החניה לשלוש שנים, על פי נוהל: "מאחר ומדובר במשאב ציבורי מוגבל שיש לבחון את נסיבות הקצאתו בפרקי זמן סבירים לרשות שינוי נסיבות, הליכים תכנוניים ותחברתיים, שיקולי מדיניות וכיוצא ב"118. בעיריית ירושלים פרק הזמן לזכאות לחניה אישית הוא לפי המלצת הרופא שסיפק לאדם עם מוגבלות את המסמכים הרפואיים.

כמו בסוגיית רכב מזכה, גם לגבי חידוש הזכאות לחניית נכה אישית הקריטריונים לשימור הזכאות אינם זהים בין הרשויות המקומיות השונות, וכל רשות קובעת לעצמה קריטריונים משלה.

ביטול חניה אישית

יש מקרים שבהם חניית נכה אישית אמורה להתבטל, למשל במקרה שבו משרד התחבורה מבטל תג חניה או במקרה שהאדם עם מוגבלות נפטר, עבר דירה או עבר להתגורר במוסד סיעודי. כדי שהרשות המקומית תוכל לבטל חניות אישיות שאין בהן יותר צורך, עליה לקבל מידע על שינויים במקום מגוריו או במצבו של האדם עם מוגבלות מגורמים אחרים.

בבדיקה שעשה משרד מבקר המדינה בכמה רשויות מקומיות עלה כי חלק מהן משתמשות במידע מוסמך לגבי נפטרים. לדוגמה, עיריית ירושלים מתעדכנת בנושא באמצעות דוח נפטרים שמגיע אליה אחת לשבועיים, בעיריית תל אביב-יפו מתקבלים נתונים בנושא אחת לחודש, בעיריית חיפה ממפים אחת לשנתיים את כל תגי החניה האישית ומוודאים שהאדם עם מוגבלות שהתג משויך לו עודו בחיים, וכי כתובת מגוריו - תואמת לכתובת שבה הוקצתה החניה. לעומת זאת, מעיריית רעננה נמסר כי באפשרותה להתעדכן בדבר פטירתו של אדם עם מוגבלות רק במועד חידוש זכאותו לחניה אישית, המתבצע מדי שלוש שנים.

לגבי כל הרשויות המקומיות שנבדקו נמצא כי אין ממשק בינן לבין משרד התחבורה, המאפשר להן להתעדכן כאשר משרד התחבורה מבטל תג חניה, והחניה האישית ממשיכה לעמוד לרשות האדם עם מוגבלות אף שהוא כבר אינו זכאי לה. אף על פי שבנושא אכיפה קיים ממשק בין משרד התחבורה לרשויות המקומיות באמצעות מאגר תגי חניה, המתעדכן מדי 24 שעות, הרשויות המקומיות אינן משתמשות במאגר זה לצורכי הקצאת חניה אישית; זאת, מכיוון שמאגר תגי חניה מקושר למספר רכב ולא למספר תעודת הזהות של האדם עם מוגבלות, שהוא הנתון המשמש לצורך הקצאת חניה אישית. עיריית תל אביב-יפו מסרה למשרד מבקר המדינה במרץ 2025 שממשק שיאפשר להן לקבל מידע לגבי תגי חניה שבוטלו ויקשר בין מידע זה למידע על חניות אישיות מצוי בפיתוח, וכי מידע על מקרים שבהם בוטל תג חניה שהוקצה לו מקום חניה אישית מגיע כיום לעירייה מהאדם עם מוגבלות עצמו, מתלונות שכנים, וכן מאגף הפיקוח של העירייה באופן ספורדי כאשר מתגלה להם בשטח מקרה שכזה. יש רשויות מקומיות נוספות, כגון עיריית רעננה, חיפה וירושלים, שניזונות מתלונות שכנים במקרה שבו האדם עם מוגבלות נפטר, והם מעדכנים את הרשות מכיוון שהם מעוניינים שתתפנה חניה נוספת ברחוב.

118 נוהל הקצאת מקום חניה שמור לרכב נכה לפי חוק חניה לנכה, התשנ"ד-1993, מדצמבר 2023. העירייה כתבה בתשובתה כי היא בוחנת את הנושא ובכלל זאת את עדכון הנוהל הקיים, וכי תבחן גם את סוגיית תוקף ההקצאה ואת אופן יישום הנוהל.

בביקורת עלה כי לא קיים ממשק מידע בין משרד התחבורה לבין הרשויות המקומיות, שזרכו הרשויות המקומיות יכולות להתעדכן בזמן אמת לגבי מקרים שבהם תג החניה בוטל או פג תוקפו.

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.

עיריית נתניה כתבה בתשובתה ממרץ 2026 (להלן - תשובת עיריית נתניה) כי יש ליצור מערכת סנכרון בזמן אמת בין משרד התחבורה לרשויות, שתמנע כפילויות ושימוש בתגים שאינם בתוקף. משרד התחבורה כתב בתשובתו כי הוא מקבל כי נדרש להרחיב, להסדיר ולשכלל את הממשקים הקיימים, באופן שיאפשר העברת מידע רחבה, שוטפת ואחידה יותר לכלל הרשויות המקומיות. משרד התחבורה ציין עוד כי בהתאם לכך, אגף טכנולוגיות דיגיטליות ומידע פועל לאפיון צרכי הרשויות ולקידום הפיתוח של ממשקים מתקדמים במסגרת המערכת הרפואית החדשה¹¹⁹.

מרכז השלטון האזורי כתב בתשובתו שהוא תומך ביצירת ממשק מידע ישיר בין משרדי הממשלה לרשויות, אך זאת ככלי עזר בלבד שיושם ברמה הממשלתית. עוד ציין שהקמת ממשקי עבודה ממוחשבים ומערכות נתונים מחייבת השקעה מינהלית ותקציבית ניכרת, ולנוכח זאת יש להקצות תקצוב ממשלתי מלא וייעודי לשם הקמתן. מרכז השלטון האזורי מתנגד שהמועצות האזוריות יישאו בעלויות הפיתוח, התחזוקה או כוח האדם הנדרש לתפעול ממשקים אלו, וכן הוא מתנגד לכך שיוטל על המועצות נטל בירוקרטי, או כלכלי נוסף שאינו מחויב על פי דין.



בביקורת עלה כי בין הערים הגדולות קיימת שונות גבוהה בצפיפות החניות האישיות המוקצות לבעלי תג חניה. בהיעדר הסדרה והנחיות אחידות קיימת גם שונות בין הרשויות המקומיות בתהליך הקצאת חניה אישית, בקריטריונים ובבדיקות שהן מבצעות בבואן להחליט על הקצאה כאמור. כמו כן, קיימת שונות בנוגע לתוקף הזכאות לחניה אישית ולקריטריונים לשימור הזכאות.

ניתן לומר שעשויה להיות לגיטימציה לשונות בין הרשויות המקומיות בקביעת הפרמטרים להקצאת חניה אישית, בין היתר בגלל שמאפייני הערים שונים זה מזה מבחינת צפיפות, קיומן או היעדרן של חניות פרטיות בבניינים, גיל ממוצע של האוכלוסייה ומצוקת חניה. החוק מאפשר לרשות מקומית להפעיל שיקול דעת במקרים שאדם אינו עומד בקריטריונים שמציב החוק להקצאת חניה אישית. עם זאת, יש מקום לבחון רמה מסוימת של אחידות כדי שבכל זאת תהיה קביעת הפרמטרים שוויונית, ולא ייווצר מצב שבו הפרמטרים שהרשויות המקומיות שוקלות יהיו שונים כאשר מדובר בשתי רשויות בעלי מאפיינים דומים.

מש"ם כתב בתשובתו כי הוא רואה חשיבות במתן מרב הגמישות וחופש הפעולה לרשויות המקומיות, בהתאם למדיניות ניהול המרחב הציבורי של הרשות ופוטנציאל השימוש בשטחים הציבוריים למטרות חניה (רגילה וחניית נכים) ברשויות אלה. לדעת מש"ם, יש לתת לרשויות הנחיות אחידות בנוגע לסימון חניית הנכה (לפי סוגי החניות שייקבעו), ובנושאים בסיסיים ביותר, תוך השארת מרב שיקול הדעת לרשויות בכל הנוגע למדיניות הקצאת החניות.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה ולמשרד הפנים מתוקף סמכויותיו בתחומי התכנון והפיתוח המרחבי, בשיתוף הרשויות המקומיות, בהתייעצות עם נציבות שוויון זכויות, עם מש"ם ותוך שמיעת ארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות, לנתח את נושא הקצאת חניה אישית לבעלי תג חניה, את הסיבות לשונות הגבוהה בין הערים השונות בצפיפות החניות האישיות לבעלי תג חניה, ולבחון את מרחב שיקול הדעת שהרשויות המקומיות רשאיות להפעיל בנושא, ואם יש לגבש עבורן הנחיות אחידות.

¹¹⁹ ראו פירוט בעניין המערכת בפרק "מערכות מידע, שירות לציבור ודיגיטציה".

כמו כן, 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 תג החניה שלו והוא אינו זכאי עוד לחניה אישית. עוד מומלץ שהם ינחו את כלל הרשויות המקומיות להתעדכן מול מרשם האוכלוסין אחת לתקופה כדי לאתר מקרים שבהם מוקצת חניה אישית לאדם שנפטר ומשפחתו לא עדכנה את הרשות המקומית, או מקרים שבהם בעל החניה שינה את כתובת המגורים.

עיריית ירושלים כתבה בתשובתה כי היא מקבלת את הערות דוח הביקורת ואת הצורך בהמשך מעבר ממודל תגובתי המבוסס בעיקר על פניות תושבים, למודל עירוני רחב יותר הנשען על נתונים, תכנון ובקרה. בהתאם לכך, העירייה תפעל לקידום תהליכים שיחזקו את יכולת הניהול, המיפוי והתכנון של תחום חניות נכים בעיר, לרבות בחינת מנגנוני בקרה, הרחבת כלי האכיפה ושיפור התיאום בין כלל הגורמים העירוניים הרלוונטיים.

מש"ם כתב בתשובתו כי חשוב ונכון לייצר מאגר מידע עם ממשקים בין משרד התחבורה ורשות האוכלוסין וההגירה לבין כלל הרשויות המקומיות (לרבות בין לבין עצמן), שעל פיו ניתן יהיה למפות את תגי החניה שבתוקף על פי מספרי הזהות של האנשים עם מוגבלות, ולא רק על פי מספרי הרישוי של הרכבים, וזאת לצורך איתור מקרים שבהם על הרשות המקומית לבטל חניות אישיות. מש"ם ציין כי שקיפות המידע ועדכונו בזמן אמת יבטיחו כי משאבי הציבור יוקצו בדיוק למי שזקוק להם. מש"ם הוסיף כי הוא יצר פלטפורמה דיגיטלית לניהול הממשקים של הרשות המקומית עם תושביה, המאפשרת גם פיתוח מהיר ופשוט של פתרונות מותאמים, אוטומציות וכיו"ב. עם זאת, מש"ם הוסיף בתשובתו כי יש לתקצב את הקמת המאגר והממשקים שיידרשו לו מתקציב המדינה.

אכיפה של הרשויות המקומיות ומשטרת ישראל בנוגע לשימוש בתג חניה

חוסר זמינות בחניות נכים

שנים רבות הולכת ומחריפה בעיית חוסר זמינות של חניות נכים, וזאת בין היתר בשל העלייה במספר תגי החניה ובמספר הרכבים המקושרים אליהם. בעלי תג חניה מתקשים למצוא מקום חניה פנוי, גם באזורים שאמורים להיות נגישים עבורם, מכיוון שהחניות תפוסות לעיתים גם על ידי רכבים המקושרים לתג, מבלי שהאדם עם מוגבלות היה נוכח בנסיעה. כבר בשנת 2010, במכתב שנשלח מאגף הרישוי במשרד התחבורה לסמנכ"ל התנועה, ליועצת המשפטית ולמבקרת הפנימית במשרד התחבורה, צוין שמספר האזרחים המחזיקים בתג חניה אינה פרופורציונלית ביחס למקומות החניה במדינה וביחס למספר הנהגים בעלי רישיון נהיגה. עוד צוין ש"מצב זה יוצר אבסורד שאנשים עם מוגבלות אשר באמת זקוקים למקומות חניה, לא נהנים מהם". צוות הביקורת שוחח עם עמותות וארגונים רלוונטיים שונים - נגישות ישראל, איל"ן, יד לילד המיוחד, הצעד הבא - ארגון קטועי גפיים וארגון נכי ישראל - וכן עם כמה אנשים עם מוגבלות. כולם העידו על קושי רב במציאת חניה נגישה פנויה לאנשים עם מוגבלות שזקוקים לה.

זאת ועוד, מן הדיונים בוועדות הכנסת המוזכרים בדוח זה עולה כי אף שנדונה בהם סוגיית השימוש לרעה בתגי חניה, אין בנמצא גוף המחזיק בנתונים באשר להיקפה. בפועל, נטען כי רכבים עושים שימוש בתג וחונים בחניות נכים או במקומות אסורים גם כאשר אינם מסיעים את האדם עם המוגבלות שבעבורו הונפק התג. שיוך של עד שני כלי רכב לכל תג חניה מחזק את הטענה בדבר שימוש לרעה, שכן הוא מאפשר שימוש מקביל בתג בידי מי שאינם בעלי הזכאות המקורית.

במאי 2024 פנו עמותת נגישות ישראל, עמותת נכה, לא חצי בן אדם וארגון נכי צה"ל למנכ"ל משרד התחבורה וציינו כי בשל ריבוי תגי חניה יש חוסר בזמינות חניות הנכים. בין היתר, נכתב בפנייה: "בשנים האחרונות מתקיימת תופעה של עלייה חדשה במתן תגי חניה, במקרים רבים גם לכאלה שלא באמת נדרשים. עם השנים נוצר מצב בלתי אפשרי, שאין לנכים חניות פנויות וזמינות. מצב זה פוגע בראש ובראשונה בנו האנשים עם המוגבלות הקשות בניידות. כיום בישראל 1 מתוך 6

רכבים מחזיק בתג [חניה], חלקם מחזיקים בו שלא לצורך ועושים שימוש לא ראוי בתג". בפנייה צוין כי הדבר פוגע ביכולת הנגישות וגורם למציאות חיים בלתי אפשרית עבור אנשים עם מוגבלות.

בפנייה נוספת של עמותת נגישות ישראל ליו"ר ועדת הכלכלה של הכנסת בפברואר 2025, בנוגע לאותה סוגיה, נכתב שבשל ריבוי תגי חניה "אלה שחייבים לניידותם חניות נכים זמינות בפועל נפגעים מאוד מהמציאות כיום בה בלתי אפשרי למצוא חניית נכה פנויה וזמינה. עובדה שגורמת לרבים להימנע מיציאה מהבית... עברנו את הקו האדום, וחייבים בשינוי". העמותה ציינה כי היא פועלת מול משרד התחבורה, יחד עם ארגונים נוספים, כדי להביא לשינוי של ממש במצב הקיים. בין היתר, העמותה ממליצה לשנות את הקריטריונים ואת אופן אישור הזכאות בוועדות השונות, ליצור תג טכנולוגי אישי, להגדיל את הקנסות ולהרחיב את האכיפה. העמותה הוסיפה: "אנחנו מצטרפים לפניית חברי הכנסת לוועדה לפעול ולסייע למשרד התחבורה לחולל שינוי מהותי ונדרש".

גם משרד התחבורה נדרש לנושא זה. בסקר¹²⁰ שערך המשרד בקרב 1,000 נשאלים נמצא ש-69% מהם סבורים שבני משפחה של אנשים עם מוגבלות משתמשים בתג חניה גם כאשר האדם עם מוגבלות אינו נמצא ברכב¹²¹. מדובר בשיעור גבוה במיוחד המעיד על שכיחות התופעה ועל האתגרים הגדולים הקיימים באכיפת השימוש בתגי חניה.

מנהל תכנון ופיתוח תשתיות שבמשרד התחבורה והבטיחות בדרכים פרסם במרץ 2023 את התוכנית הלאומית לחניה. בתוכנית¹²² נכתב כי ניצול לרעה של תגי חניה הוא תופעה נפוצה שפוגעת לא רק באוכלוסיית האנשים עם מוגבלות אלא גם בציבור הרחב. עוד נכתב כי מחקרים בעולם העריכו שבכ-50% - 90% מהמקרים נעשה שימוש שלא כחוק בתגי חניה, דבר שפוגע באוכלוסיית האנשים עם מוגבלות שמתקשה במציאת חניה פנויה עבורם, מסכן את בטיחות משתמשי הדרך ואף פוגע בהכנסות הרשויות המקומיות. כמו כן, שימוש בתג חניה שלא כדין על ידי אדם שאינו מחזיק בתג היא אחת העבירות שקשה יותר לאוכפה. על פי התוכנית, הניסיון הבין-לאומי מלמד שמדיניות מיטבית להבטחת נגישות לאנשים עם מוגבלות מצד אחד, ושאינה מנוצלת לרעה מצד שני, נשענת בין היתר על אכיפה וענישה יעילות, לרבות חרמת תגי חניה שנעשה בהם שימוש שלא כדין. בשל הרגישות הרבה של הנושא קיים קושי של ממש לאכוף שימוש שלא כדין בתג חניה תקף, שכן יש צורך בנוכחות מיידית של פקח ברגע הגעתו של הרכב למקום. דוגמה לכך היא העיר טורונטו בקנדה, שם קיימת יוזמה שבה פועלים פקחים ייעודיים לטיפול בנושא המסייעים להבטיח אכיפה יעילה יותר.

עיריית נתניה כתבה בתשובתה כי המקור לביקוש הגובר, ולעיתים לתחושת חוסר הצדק בחלוקת המשאב המצומצם של חניות נכים, נעוץ בפער שבין הקריטריונים הרפואיים ובין המציאות התנועתית בשטח, וכי ייתכן שיש צורך ברפורמה בעניין אופן מתן האישורים: יש לבצע הבחנה מובהקת יותר בין מוגבלות בניידות הדורשת חניה צמודה ובין מוגבלויות אחרות, שאינן מחייבות בהכרח קרבה פיזית ליעד; על המדינה להנהיג סטנדרט אחיד לבחינת הזכאות, כדי להבטיח שהתג יוענק לאלו שהוא חיוני עבורם. לשם כך על המדינה להחליט אם תג חניה הוא זכות אוטומטית המוקנית לאדם עם כל רמת נכות, או משאב מוגבל המיועד למקרים קשים בלבד. העירייה ציינה כי כדי שהרשויות המקומיות יוכלו להעניק שירות לתושב עם מוגבלות באופן הוגן וביעילות, על המדינה לקבל אחריות ל"שער הכניסה", קרי, לתהליך הנפקת האישורים הרפואיים.

עיריית ירושלים כתבה בתשובתה ממאי 2026 כי הרשויות המקומיות בכלל, ועיריית ירושלים בפרט, מתמודדות עם מורכבות רבה לנוכח הגידול הניכר במספר תגי החניה והרכבים המשויכים להם, לצד היעדר אסדרה ארצית מלאה ואחידה בתחום. כמו כן ציינה העירייה כי אגף האכיפה

120 מצגת של הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, "האינפלציה בתגי חניה" (המסמך אינו נושא תאריך, וכנראה הוכן בשנת 2024).

121 תשובה כזו בסקר עשויה להצביע על כך שהמשיבים עצמם נוהגים כך, או שהם מכירים אנשים שנוהגים כך, ועל כן הם סבורים שהתנהגות זו רווחת בציבור.

122 משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מינהל תכנון ופיתוח תשתיות, "התוכנית הלאומית לחניה", מרץ 2023, עמ' 34 ו-39.

הגביר במידה ניכרת את פעילותו בשטח, בין היתר באמצעות הרחבת מערך האכיפה, שילוב אמצעים טכנולוגיים מתקדמים והגדלה עקבית של היקפי האכיפה בשנים האחרונות.

סוגי עבירות בעניין חניות נכים

חניה בחניית נכים שלא כדין היא עבירת תעבורה. עבירות התעבורה הן עבירות פליליות הנכללות בקטגוריה של אחריות קפידה, כך שהתביעה אינה צריכה להוכיח קיומה של מחשבה פלילית או רשלנות של מבצע העבירה, אלא די בהוכחה כי התקיים היסוד העובדתי. עבירות חניה הן עבירות קנס (ברירת משפט). סעיפים 228 - 230 לחוק סדר הדין הפלילי (נוסח משולב), התשמ"ב-1982, מקנים סמכות מקבילה לשוטר ולפקח רשות מקומית באכיפת עבירות תעבורה שהעונש עליהן הוא קנס, כאשר לחלופין הנהג יכול לבקש להישפט.

ביולי 2020 פרסם לראשונה אגף התנועה במשטרת ישראל את "נוהל מדיניות האכיפה הזרמת התנועה ומתווה תלת"ן" מס' 02.231.01. מאז עודכן הנוהל כמה פעמים, והעדכון האחרון נעשה ב-1.9.25. לפי סעיף 8(א) לנוהל, "משטרת ישראל תמקד את פעילות האכיפה בתחומי הדרך (כבישים, רחובות, מדרכות) וככלל תימנע מביצוע פעולות אכיפת תנועה בשטחים פרטיים (חניונים של קניונים, מתחמי מגורים וכו')". אשר לעבירות חניה, נכתב בסעיף 8(ד) לנוהל: "ככלל, אכיפת עבירות חניה יופנו לטיפול פקחי הרשות המקומית (ככל שישנם), יחד עם זאת המשטרה תמקד אכיפה בעבירות חניה במקרים בהם נגרם סיכון למשתמשי הדרך והפרעה משמעותית להזרמת התנועה". בפברואר 2025 כתב אגף התנועה למשרד מבקר המדינה כי על פי הנוהל האמור המשטרה ממקדת אכיפה בעבירות משפיעות ועבירות הגורמות תאונות דרכים וכן בצירים משפיעים. המשטרה הוסיפה כי מדיניותה היא להימנע מאכיפה במקומות פרטיים ולהותיר את מלאכת האכיפה בידי הרשות המקומית. עוד כתבה המשטרה כי היא ממליצה שהרשות המקומית היא זו שתמקד את אכיפתה בין היתר וביתר שאת בעבירות חניה.

אגף התנועה מסר למשרד מבקר המדינה באוקטובר 2025 כי לפני פרסום הנוהל על עדכוניו לא הייתה מדיניות מסודרת לאכיפת עבירות תנועה בנוהלי האגף. עם זאת, נשמעו מדי פעם בפעם קריאות לצאת במבצעי אכיפת עבירות חניה בחניית נכים. בנוהל המעודכן מ-1.9.25, המפרט את מדיניות האכיפה, נקבע כי עבירות חניה בחניית נכים או חסימת רכבים השייכים לאנשים עם מוגבלות ייחשבו כעבירות בריונות, וזאת בניגוד לנהלים הקודמים שבהם היה ניתן להמיר דוחות לאזהרה. על כן, מאז פרסום העדכון האחרון של הנוהל, המדיניות הנוגעת לעבירות חניה בחניית נכים מחמירה יותר ולפיה לא ניתן להמיר דוחות לאזהרה.

עבירות הנוגעות לחניה בחניית נכים

העבירות הנוגעות לחניה בהקשר של תגי חניה הן:

1. חניה של רכב לא מורשה בחניית נכים.
2. חניה בחניית נכים בעת שהרכב אינו משרת את האדם עם מוגבלות.
3. חניית רכב של אדם עם מוגבלות במקום אסור.

חניה של רכב לא מורשה בחניית נכים

בהקשר של חניית רכב לא מורשה בחניית נכים יש שלושה סוגי עבירות. להלן הפרטים:

1. **עבירות חניה של רכב שאינו מקושר לתג חניה וחונה בחניית נכים:** לשוטרים ולפקחי הרשות המקומית יש סמכות לאכוף מקרים שבהם הרכב החונה בחניית הנכים אינו נושא תג חניה. הקנס על עבירה זו הוא 1,000 ש"ח. לפי סעיף 229 לחוק סדר הדין הפלילי, התשמ"ב-1982, האדם שקיבל את הקנס יכול לבחור לשלם את הקנס או להגיש בקשה לרשות המקומית לביטול הדוח או לבקש להישפט בגין העבירה ולשטוח את טענותיו בפני בית המשפט. אכיפת עבירות אלה מתבצעת באמצעות בדיקה במאגר מספרי רישוי הרכבים המקושרים לתגי חניה, אשר מועבר לרשויות המקומיות ולמשטרה ממשרד התחבורה, והוא

מתעדכן יום ביומו. שוטר או פקח של רשות מקומית שרוצים לבדוק אם רכב שחונה בחניית נכים אכן מקושר לתג חניה בתוקף, עושים זאת באמצעות מסופן.

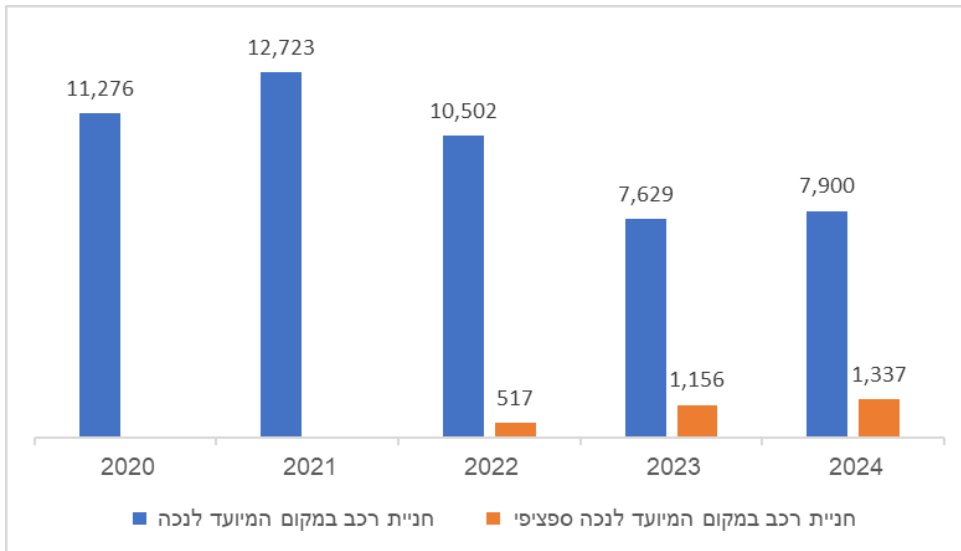
2. עבירה של רכב שמקושר לתג חניה וחונה בחניה אישית של אדם אחר עם מוגבלות: סעיף 2 לחוק חניה לנכים מגדיר את התנאים שבהם מותר לרכב של אדם עם מוגבלות לחנות במקום האסור לחניה. עם זאת, סעיף 3 לחוק מחריג את המקרים שבהם מותר לאדם עם מוגבלות לחנות במקום שבו החניה אינה מותרת. אחד המקרים הוא כאשר רכב נושא תג חניה מחנה את רכבו בחניית נכים אישית של רכב של אדם אחר עם מוגבלות¹²³. עיריות תל אביב-יפו וירושלים מסרו למשרד מבקר המדינה שבמקרה כזה תיעשה אכיפה, ובעל הרכב החונה בחניית נכים אישית של נושא תג חניה אחר ייקנס ב-1,000 ש"ח. מעיריית תל אביב-יפו נמסר גם שלפני התיקון לחוק בשנת 2017 היה הקנס על סך 250 ש"ח, אך לאור ריבוי עבירות אלה הועלה סכום הקנס.

3. חניית רכב נושא תג חניה רגיל וחונה בחניה המיועדת לרכב עם מעלון: כאמור, יש רשויות מקומיות המציבות תמרון בחניות נכים רחבות המורה על כך שהחניה מיועדת לרכב עם מעלון או מתקן הרמה, ויש רשויות מקומיות שאינן מציבות שלט כזה, כך שמבחינתן גם נושא תג חניה שאינו נעזר במעלון או במתקן הרמה יכול להחנות את רכבו בחניות אלה. בפועל, לרשות המקומית אין סמכות חוקית לאכוף את החוק במקרים שבהם נושא תג חניה שאינו משתמש במעלון מחנה את רכבו בחניה המיועדת לנושא תג חניה הנעזר במעלון או מתקן הרמה, וזאת מכיוון שחוק חניה לנכים אינו מפריד בין תג חניה רגיל לתג כיסא גלגלים.

אכיפה על ידי המשטרה

בתרשים שלהלן ניתן לראות את מספר הדוחות שנתנה המשטרה לבעלי רכבים ללא תג חניה שחנו בחניית נכים, וכן חניית רכב במקום המיועד לאדם ספציפי עם מוגבלות, בין מדובר ברכב ללא תג חניה בין מדובר ברכב הנושא תג, בשנים 2020 - 2024:

תרשים 15: דוחות על חניה בחניית נכים, 2020 - 2024



על פי נתוני משטרת ישראל, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

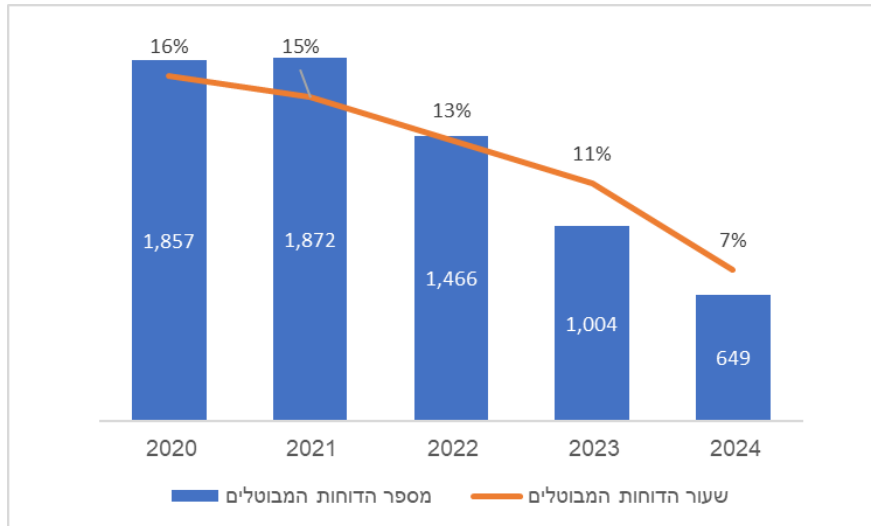
מהתרשים עולה שבשנים 2020 - 2024 נרשמה ירידה מ-11,276 דוחות ל-7,900 דוחות המהווים קיטון של 30% במספר הדוחות שניתנו על ידי המשטרה בגין חניה בחניות נכים. עם זאת, בשנים 2022 - 2024 חלה עלייה מ-517 דוחות ל-1,337 דוחות המהווים גידול של פי 2.5 במספר הדוחות

¹²³ סעיף 9(3) לחוק חניה לנכים, התשנ"ד-1993.

שניתנו בגין חניה במקום המיועד לאדם עם מוגבלות ספציפי (חניה אישית). בשנים 2020 - 2021 לא אכפה המשטרה את הדין בעניין העבירות של חניית רכב במקום המיועד לנכה ספציפי, שכן באותה עת לא היה קיים מנגנון אכיפה מתאים בתקנות התעבורה. רק בשנת 2022 תוקנו התקנות ונוספה הוראה מפורשת האוסרת חניה במקום המיועד לאדם עם מוגבלות ספציפי. תיקון זה יצר את הבסיס והכלי האכיפתי שאיפשרו למשטרה לאכוף את האיסור באופן מעשי בשטח.

בתרשים שלהלן מוצגים נתונים על שיעור הדוחות שביטלה המשטרה על חניה בחניית נכים שלא כדין, בשנים 2020 - 2024:

תרשים 16: שיעור הדוחות המבוטלים מסך הדוחות שניתנו, 2020 - 2024



על פי נתוני המשטרה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

מהתרשים עולה שבשנים 2020 - 2024 בוטלו בין 7% ל-16% מהדוחות. בשנים האלה חלה ירידה במספר ביטולי הדוחות שניתנו על ידי המשטרה בגין חניה בחניית נכים.

המשטרה כתבה בתשובתה ממאי 2026 (להלן - תשובת המשטרה) כי בשנים 2020 - 2024 בוצע שדרוג של המערכות, ובמסגרתו ניתן לבחון אם במועד ביצוע העבירה שויך תג חניה לרכב ספציפי, ושינוי זה איפשר לה לטפל באופן מדויק יותר בפניות בנושא.

להלן בלוח התפלגות הדוחות המבוטלים לפי סיבת הביטול, בשנים 2020 - 2024:

לוח 9: הדוחות המבוטלים, לפי סיבת הביטול, 2020 - 2024

שיעור מהדוחות המבוטלים בחמש שנים	2024	2023	2022	2021	2020	סיבת הביטול
32%	46%	25%	28%	29%	38%	אין אשמה פלילית ¹²⁴
31%	36%	23%	27%	40%	28%	נסיבות העניין בכללותן אינן מתאימות להעמדה לדין
26%	7%	36%	30%	22%	28%	התיישנות
11%	11%	16%	15%	9%	6%	אחר
100%	100%	100%	100%	100%	100%	סה"כ
	649	1,004	1,466	1,872	1,857	סה"כ דוחות מבוטלים

על פי נתוני המשטרה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

¹²⁴ היעדר אשמה פלילית היא כאשר קיימת סבירות שהסיכויים לאשמתו של מקבל הדוח קלושים. לדוגמה, טעות טכנית בפרטי הדוח, כגון מספר רכב שגוי, פרטי נהג שגויים או שילוט לא ברור.

בלוח ניתן לראות ש-32% מהדוחות המבוטלים בשנים 2020 - 2024 בוטלו בשל היעדר אשמה פלילית, 31% מהדוחות בוטלו משום שנסיבות העניין בכללותן אינן מתאימות להעמדה לדין (חוסר עניין לציבור) ו-26% מהדוחות בוטלו בשל התיישנות.

עבירת חניה היא עבירת חטא שההתיישנות עליה היא שנה אחת¹²⁵. מהנתונים בלוח ניתן לראות כי הסיבה לביטול 7% מהדוחות בשנת 2024 היא התיישנות.

בשנים 2020 - 2024 בוטלו בשל התיישנות 26% מהדוחות המבוטלים, ובפרט בשנת 2024 שבה 7% מהדוחות שבוטלו היו בגין התיישנות, וככל הנראה בשל אי-מסירת הדוח בדואר רשום על ידי המשטרה. מדובר בנתון שמעיד על ליקוי בתהליך האכיפה של עבירות מהסוג הזה והגבייה בגינן, שפגיעתן באוכלוסיות עם מוגבלות ישירה ויום-יומית. ביטול דוחות עקב התיישנות אינו נובע מהיעדר הצדקה לאכיפה אלא מבעיה מינהלית בטיפול יעיל ומיידי בעבירה, דבר שמערער את אפקט ההרתעה ואף פוגע בהכנסות אוצר המדינה.

המשטרה כתבה בתשובתה כי בקשות לביטול דוחות מתקבלות במרכז פניות נהגים שבאגף התנועה (מפנ"א). מטפלי מפנ"א בוחנים בכל פנייה את הנסיבות המיוחדות אשר מעלה הפונה, וזאת באמצעות אסמכתאות המאמתות את טענותיו. לאחר שהסתיימה בחינתם, תובע מפנ"א בוחן גם הוא את הפנייה ומחליט אם לבטל את הדוח, ואם כן - באיזו עילה. בקשות להישפט מופנות לטיפול יחידת תביעות תעבורה מחוזית. במקרים אלה, התביעה בוחנת בכל תיק ותיק לפני הגשתו לבית המשפט את התשתית הראייתית וכן את מכלול נסיבות המקרה. אם התביעה שוכנעה שלא בוצעה עבירה, התיק נסגר בעילת היעדר אשמה פלילית. אשר לעילת הסגירה "נסיבות העניין בכללותן אינן מתאימות להעמדה לדין", כל מקרה נבחן לגופו ולא ננקל תשתמש התביעה בעילה זו לביטול דוח. אשר לעילת התיישנות, מדובר בעבירות קנס (ברירת משפט), ולפי סעיף 230 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], יש לשלוח לאזרח שקיבל את הדוח זימון לדיון בעניין בתוך שנה מיום שהתקבלה בקשתו להישפט. היה והמשטרה לא עמדה בסד הזמנים האמור, הרי שדין הדוח להתבטל.

בנוגע לשלוח הדוחות לנהגים, המשטרה ציינה כי היא משתמשת במאגר הכתובות של משרד הפנים, וכי המצאת דברי דואר נעשית בהתאם למנגנון החוקי הקיים על פי חוק סדר הדין הפלילי המסדיר המצאת דוח באמצעות דואר רשום בלבד. המשטרה הוסיפה כי חוק תקשורת דיגיטלית עם גופים ציבוריים תשע"ח-2018 אינו נותן מענה שמאפשר לה לשלוח דוחות באמצעים דיגיטליים, בין היתר מכיוון שהמען הדיגיטלי על פי החוק הינו וולונטרי ומאחר שנדרשת "מערכת מאושרת" לדיוור דיגיטלי, שאינה בנמצא. המשטרה ציינה עוד כי ניסתה לטפל בפער אך לעת הזו לא נמצא פתרון שמסדיר שליחת הדוחות דיגיטלית.

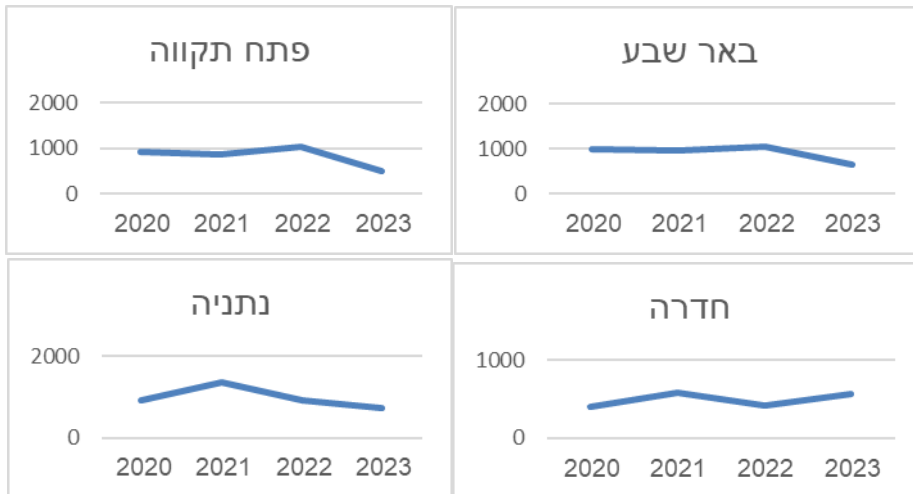
משרד מבקר המדינה ממליץ למשטרה לנקוט פעולות על מנת לאפשר גבייה מהירה של קנסות. הכול, כדי למנוע את התיישנותם של הדוחות תוך שמירה על ההליכים החוקיים והפרוצדורה הנדרשת על מנת להגביר את אפקטיביות האכיפה. עוד מומלץ שנוכח הקשיים הקיימים במסירת דברי הדואר, תמשיך המשטרה לבחון ולקדם אפשרויות לשליחת הדוחות לנמענים באמצעים דיגיטליים.

אכיפה על ידי הרשויות המקומיות

נתונים בדבר היקף האכיפה של עבירות חניה ברשויות המקומיות אינם מתפרסמים לציבור באופן שוטף. משרד מבקר המדינה בדק נתונים אלה בכמה ערים גדולות, שהעבירו מידע שאספו בנושא לפי חוק חופש המידע. התרשים שלהלן מציג את מספר הדוחות שניתנו על ידי כמה עיריות לנהגים אשר חנו בחניית נכים בלי שהם מחזיקים בתג חניה, בשנים 2020 - 2023:

¹²⁵ חוק סדר הדין הפלילי, תשמ"ב-1982, סעיף 9.

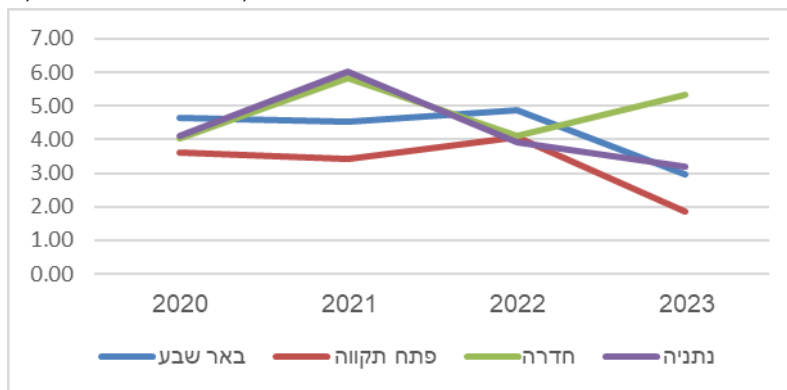
תרשים 17 : מספר דוחות בגין חניה בחניית נכים בערים שונות, 2020 - 2023



על פי נתונים שהתקבלו בעמותת נגישות ישראל מהרשויות המקומיות לפי חוק חופש המידע, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

מהתרשים עולה שבשנים 2020 - 2023 נרשמה בארבע הערים שנבדקו תנועתיות ברישום דוחות חניה לנהגים שחנו בחניית נכים בלי שהם מחזיקים בתג חניה. חשוב לציין שהשנים 2020 - 2021 הן שנים שבהן היו סגרים בשל מגפת הקורונה. אף ששנת 2022 הייתה שנת יציאה ממגפת הקורונה, חלה בשנה זו בחדרה ובנתניה ירידה של 28% ו-32% (בהתאמה) במספר הדוחות ביחס לשנת 2021. בנתניה נמשכה הירידה בשנת 2023 בשיעור של 18%, לעומת עלייה של 35% בחדרה באותה השנה. בבאר שבע נרשמה בשנת 2022 עלייה קלה לעומת 2021, אך חלה ירידה בשיעור של 38% בשנת 2023. בפתח תקווה נרשמה אומנם עלייה של 21% בשנת 2022 לעומת 2021, אך בשנת 2023 חלה ירידה של 52%.

תרשים 18 : מספר דוחות על חניה בחניית נכים בערים שונות, 2020 - 2023 (1:1,000 תושבים)*



על פי נתונים שהתקבלו בעמותת נגישות ישראל מהרשויות המקומיות לפי חוק חופש המידע ועל פי נתוני הלמ"ס, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

* יש לציין כי נתוני האכיפה עשויים להיות מושפעים מהשונות במאפייני הרשויות המקומיות. כדי לנטרל ככל הניתן את השונות במאפיינים נרמל משרד מבקר המדינה את מספר הדוחות ביחס למספר התושבים בכל עיר, אולם אין בכך כדי לבטל כליל את השפעת השונות במאפייני הערים.

בתרשים ניתן לראות שביחס למספר התושבים עיריית פתח תקווה רושמת פחות דוחות לעומת יתר העיריות, בפרט בשנת 2023 שבה ניתנו 1.9 דוחות לכל 1,000 תושבים, לעומת 3.0 דוחות בבאר שבע, 3.2 בנתניה ו-5.3 בחדרה.

שיעור גבוה של דוחות יכול להצביע על כך שהרשות המקומית משקיעה משאבים רבים יותר באכיפה, אך הוא יכול גם להצביע על כך שהתופעה של חניית נכים לא מורשה בחניית נכים שכיחה יותר. עם זאת, בשנים שאינן חריגות (כמו שנת קורונה) סביר שלא יהיו שינויים גדולים

בשכיחות התופעה, באופן שיכול להסביר את התנודתיות הגבוהה בשנים 2022 - 2023; על כן, נראה כי השינויים במספר הדוחות נובעים מתנודתיות במאמצי האכיפה המושקעים.

משרד הפנים כתב בתשובתו כי הקצאת המשאבים הנדרשים נוגעת בעיקר למדיניות האכיפה שבסמכות הרשויות המקומיות, וכי אין בסמכותו להתערב בכך.

נוכח הנתונים שהוצגו, משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד הפנים, בהתייעצות עם מש"ם, להנחות במסגרת סמכויותיו את הרשויות המקומיות לקבוע אילו משאבים יוקצו לאכיפת איסור החניה של רכב לא מורשה בחניית נכים, לפי שכיחות העבירות באותה רשות מקומית.


חניה של רכב הנושא תג חניה בחניית נכים בעת שהרכב אינו משרת את האדם עם מוגבלות

סעיף 4א לחוק חניה לנכים מקנה לבית המשפט את האפשרות להטיל קנס שנקבע בסעיף 61(א)(1) לחוק העונשין 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. החוק מטיל קנס גם על האדם עם מוגבלות שמסר לו את התג, ואף מצוין שבית המשפט רשאי לשלול מהאדם עם המוגבלות את התג לתקופה שתיקבע על ידו. סכום הקנס הוא עד לסכום מקסימלי של 14,400 ש"ח.

תמרור 437 מצוין מקום חניה של רכב של אדם עם מוגבלות. בתקנות והנחיות להצבת תמרורים לשנת 2024 מצוין שפירוש התמרור "חניה בלעדית לרכב של נכה הנושא תג חניה לנכה מקורי תקף, בעת שהרכב משמש את הנכה שלו ניתן התג".

תמונה 4: תמרור 437 ופירושו

חניה לרכב של נכה

1. צורת התמרור וצבעו	2. מספרו	3. פירושו	4. כוחו יפה:
	437	חנייה בלעדית לרכב של נכה הנושא תג נכה מקורי תקף, בעת שהרכב משמש את הנכה שלו ניתן התג.	במקום הצבתו.

המקור: תקנות והנחיות להצבת תמרורים לשנת 2024.

עבירות החניה שהרשות המקומית מוסמכת לעסוק בעניינן הן עבירות לפי חוק עזר עירוני של הרשות המקומית בדבר העמדת רכב וחנייתו לפי סעיף 77 לפקודת התעבורה. רשות מקומית רשאית לאכוף את תקנה 72(א)(16), אם נקבעה בחוק העזר: "לא יעצור אדם רכב, לא יעמידנו, לא יחנהו ולא ישאירנו עומד, כולו או חלק ממנו, באחד המקומות המנויים להלן... ליד תמרור 437 בניגוד להוראות התמרור". במקרה כזה מדובר בעבירה שפקח שהוסמך לכך רשאי להטיל בגינה קנס בסך 1,000 ש"ח.

תופעת הניצול לרעה של תגי חניה, דהיינו שימוש בחניות נכים על ידי בני משפחה ומקורבים של נושאי תג חניה כאשר הרכב אינו משמש את האדם עם המוגבלות, היא סוגיה שבשנים האחרונות עולה רבות לסדר היום הציבורי. ריבוי תגי החניה, בעיקר בשנים האחרונות, העצים תופעה זו. הנושא אף עלה בדיון בישיבת ועדת העבודה והרווחה של הכנסת בשנת 2022¹²⁶, ושם אמר נציג מארגון המייצג אנשים עם מוגבלות כי "למרות שברור בצורה חד-משמעית, וזה כתוב על הזכאות

¹²⁶ פרוטוקול ישיבת ועדת העבודה והרווחה משנה לעניין נגישות עירונית בנושא "חניות נכים - פיקוח ואכיפה", 22.2.22.

בקבלת [תג חניה] שאפשר להשתמש [בתג החניה] רק כשהזכאי לו נמצא ברכב, בני המשפחה מורידים את הילד בנך, או הילד הולך לקולנוע בלילה... ופשוט תופסים חניות נכים לאלו שצריכים. זה נושא שקשה מאוד לאכוף".

בביקורת עלה כי במצב כיום יש קושי לאכוף את סעיף 4א לחוק חניה לנכים, וכי למערכות האכיפה אין כלים להתמודד עם ניצול לרעה של התגים, אף לא במצבים מובהקים שבהם שני רכבים המשויכים לאותו תג חניה חונים בו זמנית בחניות נכים. בפרט, יש קושי לוודא שהאדם עם מוגבלות הזכאי לתג אכן נסע ברכב וירד ממנו לפני הגעת הפקח או השוטר, ושהנהג אכן הסיע אותו למחוז חפצו.

לפקחי הרשות המקומית יש את הסמכות לדרוש הצגת תעודת זהות¹²⁷. אולם אין נתונה בידם סמכות חקירה, לכן כאשר רכב החונה בחניית נכים מקושר לתג חניה, אך בעל התג אינו נמצא פיזית ברכב, אם הנהג יטען שהאדם עם מוגבלות שהסיע ירד מהרכב לפני הגעת הפקח, לא יוכל הפקח לברר היכן נמצא בעל התג. משום כך, לא תהיה לו אפשרות להוכיח במישור הפלילי עבירה על פי סעיף 4א לחוק חניה לנכים. עם זאת, הפקח יכול לעכב את הנהג עד להגעת שוטר למקום בנסיבות מצומצמות וספציפיות שמנויות בחוק. כאמור, אם יינתן קנס על ידי הפקח, הוא יהיה על פי חוק עזר של הרשות המקומית - "חניה בניגוד לתמרור". בשיחות שקיים משרד מבקר המדינה בכמה רשויות מקומיות עלה כי יש שונות ביישום נושא זה. חלק מהרשויות מסרו שבפועל פקח אינו דורש הצגת תעודת זהות מאדם לשם אכיפת עבירות חניה, וחלקן מסרו שזו אכן סמכותם של פקחים עירוניים, ולכן הם דורשים הצגת תעודת זהות מאדם שחנה בחניית נכים. יוצא אפוא כי לפקחי הרשות המקומית יש סמכות להטיל קנס בגין עבירה של שימוש לרעה בתג, אולם הגוף שיש לו יכולת לאכוף באופן אפקטיבי את סעיף 4א לחוק חניה לנכים הוא המשטרה.

במרץ 2025 כתב אגף התנועה של המשטרה למשרד מבקר המדינה כי הקנס הקבוע בסעיף 61(א) לחוק העונשין, המוטל על המפר את סעיף 4א לחוק חניה לנכים, הוא סנקציה פלילית שנדרשת להוכחתה פתיחת תיק פלילי וחקירה. לא מדובר באכיפה תעבורתית ובקנס קבוע שניתן באמצעות דוח, כמו עבירות החניה שבחנ"א (חוברת נוסחי אישום), אלא בעונש קנס מקסימלי שבית המשפט רשאי להשית במקרה של מי שהורשע בעבירה לפי סעיף 4א לחוק (עבירות שבמהותן הן פליליות - שימוש פסול בתג חניה). כמו כן, החוק מתיר למלווה לאדם עם מוגבלות להחנות את הרכב לטובת הסעת האדם עם מוגבלות או לקיחתו ממקום שבו הוא נמצא, כך שבאופן פרקטי קשה מאוד לגבש תשתית ראייתית בעבירות לפי סעיף 4א לחוק.

מהאמור עולה כי הקנס המרבי על חניה שלא כדין בחניית נכים עומד על סכום גבוה במיוחד של 14,400 ש"ח, במטרה להרתיע נהגים מפני פגיעה בזכויותיהם של אנשים עם מוגבלות. עם זאת, כדי לגבש תשתית ראייתית שעליה תתבסס האכיפה, על המשטרה או על הרשויות המקומיות להציב שוטרים או פקחים באזורי החניה לאורך זמן, כך שיוכלו לעקוב אחר המשתמשים בכלי הרכב החונים בחניות נכים. היעדר האכיפה מונע הרתעה משום שהסיכוי להיתפס אפסי. במהלך הדיונים בוועדות הכנסת עלתה לא אחת הטענה כי האכיפה הלקויה והשימוש הבלתי מבוקר בתגי חניה לנכים יוצרים מציאות שבה נהגים אינם חוששים לעשות שימוש לרעה בזכויות המוקנות לבעלי התג. לכן, נהגים רבים שנוהגים ברכב המקושר לתג חניה אינם חוששים לחנות שלא כדין בחניות נכים, גם בעת שהרכב אינו משרת את בעל התג, ובכך הם פוגעים בזכות הגישה והניידות של האנשים עם מוגבלות הזקוקים להן באמת.

עיריית חיפה כתבה בתשובתה כי נדרשת אכיפה אך סמכות האכיפה נתונה בעיקרה בידי משטרת ישראל, וכי היא מציעה לגבש מנגנון אפקטיבי למניעת שימוש לרעה בתג חניה, ובפרט יש להתמודד עם התופעה שבה בן משפחה או מלווה משתמשים בתג החניה בהיעדרו של בעל התג. העירייה

¹²⁷ סעיף 2 לחוק החזקת תעודת זהות והצגתה, התשמ"ג-1982, קובע שתושב שמלאו לו 16 שנים חייב לשאת עימו תמיד תעודת זהות ולהציגה בפני קצין משטרה בכיר, ראש רשות מקומית, שוטר או חייל במילוי תפקידם, לרבות אדם שהוסמך על ידי אחד מהם בכתב לצורך הצגת תעודת זהות. כמו כן, סעיף 4 לחוק לייעול הפיקוח והאכיפה העירוניים ברשויות המקומיות (תעבורה), התשע"ו-2016, קובע שפקח רשות מקומית מוסמך לדרוש הצגת תעודת זהות מכל אדם לשם אכיפת עבירות תעבורה.

ציינה כי אכיפה זו חיונית כדי לשמור על זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות ולהבטיח כי חניות הנכים יעמדו לרשות הזכאים להן בלבד.

פרורם צמיד הציע בתשובתו להגדיר את עבירת השימוש לרעה בתג כעבירת ברירת משפט, שאינה עבירה פלילית, הכרוכה בהטלת קנס כספי וברישום נקודות לנהג, וכן הציע להקצות תקציב ייעודי לאכיפת הדין בעניין חניות נכים ברשויות המקומיות באמצעות מענק מותנה.

הביקורת העלתה כי המשטרה והרשויות המקומיות נתקלות בקשיים בבואן לאכוף מקרה שבו האדם עם מוגבלות אינו נמצא פיזית ברכב החונה בחניית נכים, ועל כן הן אינן אוכפות את סעיף 4 לחוק חניה לנכים, שעל פיו הקנס המקסימלי לעבירה זו הוא 14,400 ש"ח. 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 בחניית נכים שונות. בשל השימוש לרעה בתג נוצר מחסור בחניות נכים פנויות לשימוש הנזקקים לכך.

המשטרה מסרה בתשובתה כי היא "אוכפת בהתאם להוראות הדין בנושא חניה לנכים, בהתאם לסמכויותיה ועל-פי מדיניות האכיפה הנהוגה. האכיפה מבוצעת בהתאם להוראות הדין וליכולת לגבש תשתית ראייתית מספקת לכל מקרה ומקרה. כמו כן, מבצעי אכיפה ממוקדים באגף התנועה נעשים לאחר מחקר מעמיק אודות עבירות משפיעות על תאונות הדרכים בהתאם למיקומי וניתוחי כבישים משפיעים ועל פי תיעדוף מבצעי".

מהאמור בתשובת המשטרה וב"נוהל מדיניות האכיפה הזרמת התנועה ומתווה תלת"ן"¹²⁸ מס' 02.231.01 עולה כי המשטרה אוכפת בעיקר עבירות המשפיעות על תאונות דרכים, ומאחר שעבירה של שימוש לרעה בתגי חניה לא נכללת בהגדרה זו, אין המשטרה אוכפת את החוק בעניינה, למרות היותה גורם בעל יכולת ממשית לאכוף את סעיף 4 לחוק חניה לנכים.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשטרה לקיים מדי פעם בפעם מבצעי אכיפה ממוקדים נגד נהגים החונים בחניות נכים כאשר נסיעתם אינה משרתת את בעל תג החניה. כמו כן, מומלץ שהרשויות המקומיות יקיימו גם הן מבצעי אכיפה מסוג זה. מבצעי אכיפה, אף אם יהיו מוגבלים בהיקפם, יגבירו את ההרתעה. עוד יצוין כי יעילות האכיפה גוברת אם היא מלווה בפרסום ובהסברה, ועל כן מומלץ שמאמצי האכיפה ילוו גם בקמפינים של הסברה ופרסום שיעלו את המודעות לחשיבות שבשמירה על חניות נכים ולתוצאות של הפרת החוק. לצד זאת, מומלץ למשטרה ולמשרד התחבורה לבחון פתרונות חלופיים בחקיקה להתמודדות עם תופעת השימוש לרעה בתגי חניה, ובין היתר לבחון את ההצעה להפוך את עבירת השימוש לרעה בתגי חניה לנכים לעבירה מינהלית.

אמצעי אכיפה טכנולוגיים

בעולם קיימים אמצעים שונים להתמודדות עם שימוש לרעה בתגי חניה לנכים. למשל, בחלק ממדינות האיחוד האירופי עוברים לשימוש בתג דיגיטלי¹²⁹. במדינות אחרות מוסף לתגים הפיזיים קוד QR הכולל את פרטיו האישיים של בעל התג, לצורך אימות בזמן אמת ועדכון סטטוס אוטומטי בעת חידוש או שינוי הזכאות, כפי שניתן לראות בתמונה להלן:

128 נוהל מס' 02.231.01.

129 האיחוד האירופי, דירקטיבה - Directive (EU) 2024/2841 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2024 establishing the European Disability Card and the European Parking Card for persons with disabilities, אוחזר מאתר: eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/2841/oj, אוחזר ב-7.1.26.

תמונה 5 : דוגמה לפורמט עבור תג חניה פיזי עתידי באיחוד האירופי



המקור: האיחוד האירופי, דירקטיבה - Directive (EU) 2024/2841 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2024 establishing the European Disability Card and the European Parking Card for persons with disabilities,

תופעת הניצול לרעה של תג חניה ופתרונות טכנולוגיים אפשריים להתמודדות איתה שבו ועלו בדיון הציבורי, בדיונים בכנסת ובהצעות לחוק בכמה הזדמנויות לאורך השנים. להלן הפרטים:

בדברי ההסבר של תזכיר 2009 לחוק צוין כי "נשקלה האפשרות לקבוע תג חניה אישי, שאיננו צמוד לרכב כלל, כמקובל במדינות רבות בעולם. אפשרות זו נדחתה שכן היא מרחיבה את מעגל המשתמשים הפוטנציאליים לרעה, לרבות סכנה של היווצרות מעין סחר בתגים על ידי נכים שאינם זקוקים להם. שיקול נוסף להחלטה זו היה הפגיעה החריפה בפרטיותו של הנכה, שכן תג אישי יחייב לציין בגלוי על התג את פרטיו המזהים של הנכה, כולל תמונתו".

בדיון בוועדת הכלכלה של הכנסת בשנת 2020¹³⁰ ציין נציג ארגון המייצג אנשים עם מוגבלות כי בארה"ב קיים התקן שמזהה טביעת אצבע באמצעות פקח עירוני מקבל מידע על נוכחות בעל התג ברכב. עוד ציין כי אם לא מתקבלת תביעת האצבע יאכופ הפקח את החוק על אותו רכב וינתן קנס. הנציג הציג בדיון דוגמה להתקן זה.

במכתב מפברואר 2023 ששלחה עמותת נגישות ישראל למנכ"ל משרד התחבורה צוין כי אין התקדמות בבקשתם לתג אישי וטכנולוגי שיפתור את בעיית שני התגים ואת השימוש לרעה מצד בני משפחה.

צוות 2022 (צוות מקצועי לקביעת קריטריונים ותהליכי עבודה בנושא זכאות לתג חניה שהוקם במשרד התחבורה ב-2022) הציע באחד מדיוניו לעבור לחלופה דיגיטלית לתג באמצעות שימוש באמצעים טכנולוגיים אשר יאפשרו חניה של כלי רכב אחד בזמן נתון וימנעו חניה של כלי הרכב השני שברשות האדם עם מוגבלות (בעל הזכאות יפעיל את החניה עבור כלי הרכב שהוא מבקש להחנות וגם יסיים אותה, כדוגמת השימוש ביישומון (אפליקציות) חניה הקיימים בשוק).

צוות 2024 (צוות מקצועי נוסף לקביעת מדיניות בנושא תגי חניה שהוקם במשרד התחבורה ב-2024) הציע לקבוע, בין יתר הסוגים של התגים, תג דיגיטלי, כדוגמת איזי פארק¹³¹, שמאפשר להוריד את האדם עם מוגבלות מהרכב ואחר כך להזיז את הרכב ממקום החניה, כך חניות הנכים יישארו פנויות.

¹³⁰ ועדת הכלכלה של הכנסת, מדיניות משרד התחבורה בנושא תגי חניה לנכים, 7.12.20, אוזר ב-3.2.25.
¹³¹ מכשיר חניה אלקטרוני ותיק בישראל ששימש לתשלום עבור חניה מוסדרת ברשויות מקומיות בשנות ה-2000, אולם השימוש בו הופסק בשנים האחרונות. מדובר במכשיר פיזי שאינו תלוי טלפון נייד.

בשנת 2025 הכין משרד התחבורה מסמך דרישות לפיתוח מערכת לצורך שיפור אכיפת השימוש בחניות נכים. המסמך הוכן בליווי מערך הדיגיטל הלאומי (להלן - מערך הדיגיטל) במסגרת אקסלרטור GovLab¹³², והנושא טופל ע"י ספקים חיצוניים באמצעות מערך הדיגיטל¹³³. מטרת המערכת - לזהות חניה בו זמנית בחניית נכים של שני כלי רכב המשויכים לאותו מספר תעודת זהות של בעל תג. הדבר ייעשה באמצעות יישומון להפעלת חניה יחידה ייעודית לבעל התג (יישומון "חנית") אשר פותח בשיתוף פעולה עם ארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות. נכון למרץ 2026 (לאחר מועד סיום הביקורת), המערכת נמצאת בשלב הפיילוט ויישומון לשימוש בה פורסם לציבור¹³⁴. יצוין כי מערכת זו אינה צפויה לספק פתרון מלא לתופעת הניצול לרעה של תג חניה, אלא רק למקרים שבהם שני רכבים המשויכים לאותו בעל תג חונים בו זמנית בחניות נכים.

בשנים האחרונות הוצעו למשרד התחבורה פתרונות טכנולוגיים כדי לוודא את נוכחות בעל התג בעת החניה, כגון התקן המזהה טביעת אצבע. כמו כן, נמצא כי האיחוד האירופי מקדם כרטיס עם זיהוי באמצעות קוד QR, ואולם במהלך השנים לא קידם משרד התחבורה פיתוח אמצעים טכנולוגיים מסוג זה ושימוש בהם. כך נמצא כי היישומון "חנית" שפיתוחו מקודם על ידי משרד התחבורה ומערך הדיגיטל, 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 שפח אוכף את החוק.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה, בשיתוף מערך הדיגיטל, להמשיך ולבחון פתרונות טכנולוגיים המתיישבים עם חובות הדין שיאפשרו לזהות אם הרכב החונה אכן משרת בזמן החניה את בעל התג, וזאת כדי שניתן יהיה לאכוף את סעיף 4א לחוק חניה לנכים, ובכך למנוע שימוש לרעה בתג חניה.

החשכ"ל כתב בתשובתו כי הצוות הבין-משרדי 2025 בודק בין היתר את הצורך לוודא כי הרכב המשוך לתג אכן משמש את האדם עם מוגבלות באופן אישי ודרך קבע, וכי לא נעשה שימוש בתג שלא בהתאם לתכלית החוק. עוד ציין כי במסגרת זו נבחנו עקרונות לצמצום שימוש לא תקין, והכל בכפוף להסדרה משפטית, תפעולית וטכנולוגית מתאימה. החשכ"ל הוסיף כי הצוות מתכוון להמליץ שלצורך אכיפה יפותח יישומון חובה להפעלת התג בזמן אמת (אשר יחסום שימוש בשני תגים במקביל) וכי ייקבעו סנקציות בנושא, ובראשן שלילת תג במקרים של מידע כוזב או שימוש אסור.

מערך הדיגיטל מסר בתשובתו ממאי 2026 (להלן - תשובת מערך הדיגיטל) כי ההמלצה מקובלת והמעריך יבחן אותה מול משרד התחבורה. משרד התחבורה כתב בתשובתו כי כפתרון מידי מקודם יישומון "חנית", ובמקביל המשרד נכון לקדם יחד עם משרד הפנים והמשטרה פתרונות משלימים והסדרים שיחזקו את האכיפה. המשרד ציין כי פתרונות המבוססים על מאגרי טביעת אצבע או מאגרי קול אינם ישימים עבור המשרד, שכן המשרד אינו מוסמך לנהל מאגרי מידע ביומטריים מסוג זה. המשרד הוסיף כי הפיילוט של יישומון "חנית", מהווה חלק מהפיכת תג החניה לדיגיטלי רק עבור האדם הזכאי לתג, וכי יישומון אשר ייתן מענה זהה לכרטיס ואשר יידע לזהות את בעל התג בצורה חד ערכית (ע"י הזדהות לאומית ושימוש ברכיב ההזדהות הביומטרי של המכשיר והמיקום של המכשיר) נמצא בשלבי פיתוח ויעלה לאוויר בגרסה הבאה. עיריית ירושלים כתבה בתשובתה כי אגף האכיפה השלים את ההיערכות הנדרשת להפעלת הפיילוט של יישומון "חנית".

משרד מבקר המדינה ממליץ עוד כי בעת יישום פתרונות טכנולוגיים יש לדאוג לתת מענה מתאים לאנשים שעלולים להתקשות בשימוש בפתרונות טכנולוגיים.

132 GovLab מיזם האצה אותו מפעיל מערך הדיגיטל ובמסגרתו צוותי פעולה ממשרדים שונים מייצרים מענה לאתגרים משרדיים באמצעות פתרונות דיגיטליים מתקדמים.

133 בניגוד לטיפול באמצעות הצוותים הפנימיים במערך הדיגיטל.

134 אתר מרשתת של משרד התחבורה, מדריך למשתמש "חנית". www.gov.il/he/pages/haniti-users-guid. בתשובתו ממאי 2026 מסר מערך הדיגיטל כי הפיילוט עלה לאוויר בתאריך 6.5.2026.

עבירות הנוגעות לחניית רכב של אדם עם מוגבלות במקום אסור

סעיף 2 לחוק חניה לנכים קובע שאדם עם מוגבלות הנושא תג חניה רשאי להחנות את רכבו במקום שאין החניה מותרת בו בהתקיים ארבעה תנאים מצטברים:

1. בסמוך למקום האמור אין מקום חניה מוסדר לנכים או שהוא אינו פנוי בזמן החניה.
2. בסמוך למקום האמור לא מצוי מקום אחר שהחניה בו מותרת או שהוא אינו פנוי בזמן החניה.
3. החניה נעשית באופן שאין בו סיכון לעוברי דרך, ואין היא מונעת מעבר חופשי להולכי רגל, לעגלות ילדים ולעגלות נכים.
4. החניה אינה גורמת להפרעה ממשית לתנועה.

בשל חוסר הזמינות של חניות נכים, גם באזורים שבהם קיימות חניות ייעודיות לבעלי תג חניה, יכול ונכים רבים נאלצים לחנות במקומות שבהם החניה אסורה על פי חוק.

במסגרת פגישות שקיים משרד מבקר המדינה עם ארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות נמסר שקיימת מצוקה קשה במקומות חניה זמינים לאנשים עם מוגבלות, ואלה נאלצים לחנות במקומות שבהם החניה אסורה, ואף מקבלים קנסות מהעירייה על כך שהרכב החונה הפריע לתנועה. כבר בשנת 2017, במסגרת דיון בוועדת העבודה, הרווחה והבריאות של הכנסת¹³⁵, אמרה ח"כ קארין אלהרר: "אנשים עם תג [חניה] מוצאים את עצמם מול שוקת שבורה. אין חניות נכים, הם חונים במקומות שעדיין מבטיחים להם גישה בטוחה - על המדרכה לפעמים, באדום-לבן - ואז... הם צריכים להגיע לבתי-משפט ולהתחנן שיבטלו להם קנסות כי פקח כזה או אחר אמר, אתם הפרעתם לתנועה".

עם זאת, לא אחת, החניה במקום אסור מפריעה לתנועה ולמשתמשי דרך אחרים, בפרט כאשר החניה היא על מדרכות שאמורות לשמש מרחב ציבורי בטוח ונגיש להולכי רגל. לדוגמה, במצגת של הרשות הארצית לתחבורה ציבורית¹³⁶ צוין כי חניית רכבים על המדרכות גורמת לעומס על המדרכות וסיכון של הולכי הרגל ולפגיעה במוגבלי ניידות ובהתניידות עם עגלות ילדים, ואף נוצר מצב שבו מדרכות הפכו למעין חניות פרטיות. על פי סקר שערכה הרשות, השיבו 53% מהאנשים עם מוגבלות כי הם נאלצו לרדת מהמדרכה מכיוון שהיא הייתה חסומה על ידי מכוניות בתדירות גבוהה, ו-24% השיבו כי הדבר קורה לעיתים. עוד צוין במצגת כי אין כמעט מדינה בעולם שמאפשרת חניה לאנשים עם מוגבלות על המדרכות, ובמקרה שהדבר אפשרי מדובר במקומות מוסדרים והחניה מוגבלת בזמן. מעבר להפרעה האפשרית לתנועה, המצב הזה מוביל לעיתים גם לדוחות ולאכיפה כלפי אנשים עם מוגבלות שמוצאים את עצמם בין הפטיש לסדן, דהיינו בין הצורך להשתלב במרחב הציבורי לבין מערכת שאינה מספקת להם פתרון אמיתי.

זאת ועוד, אף שיש חניות נכים פנויות, במקרים רבים בעלי רכבים המקושרים לתג חניה מחנים את רכבם על המדרכה ובמקומות אסורים. למשל, בוועדת העבודה והרווחה¹³⁷ של הכנסת עלתה סוגיה שעניינה חניה של בעלי תג חניה על מדרכות ובתחנות אוטובוס, הרחוקות ממחוז חפצם, אף שבבניין שאליו הם צריכים להגיע יש חניון ובו חניות הנכים צמודות למעלית. חניות אלה נותרות ריקות מכיוון שהכניסה לחניון היא בתשלום. במקרים רבים האדם עם מוגבלות מחנה רחוק יותר את רכבו כדי לא לשלם עבור חניה בחניון.

עיריית חיפה כתבה בתשובתה כי גם בהקשר זה יש קושי מערכתי בזיהוי של הנוהג ברכב נושא תג החניה, והדבר עלול ליצור בפועל ריבוי עבירות חניה וחוסר יכולת לאכוף ביעילות את החוק העוסק בעבירות אלה, וכמו כן הוא עלול ליצור מצב של אכיפה סלקטיבית, שכן אכיפת החוק על נהגים שביצעו אותה עבירה אינה שוויונית, בשל התפיסה ולפיה תג חניה מעניק פטור גם בחניה אסורה.

135 פרוטוקול דיון ועדת העבודה, הרווחה והבריאות, 7.3.17.

136 מצגת של הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, "האינפלציה בתגי חניה" (המסמך אינו נושא תאריך, וכנראה הוכן בשנת 2024).

137 פרוטוקול ישיבת ועדת העבודה והרווחה משנה לעניין נגישות עירונית בנושא "חניות נכים - פיקוח ואכיפה", 22.2.22.

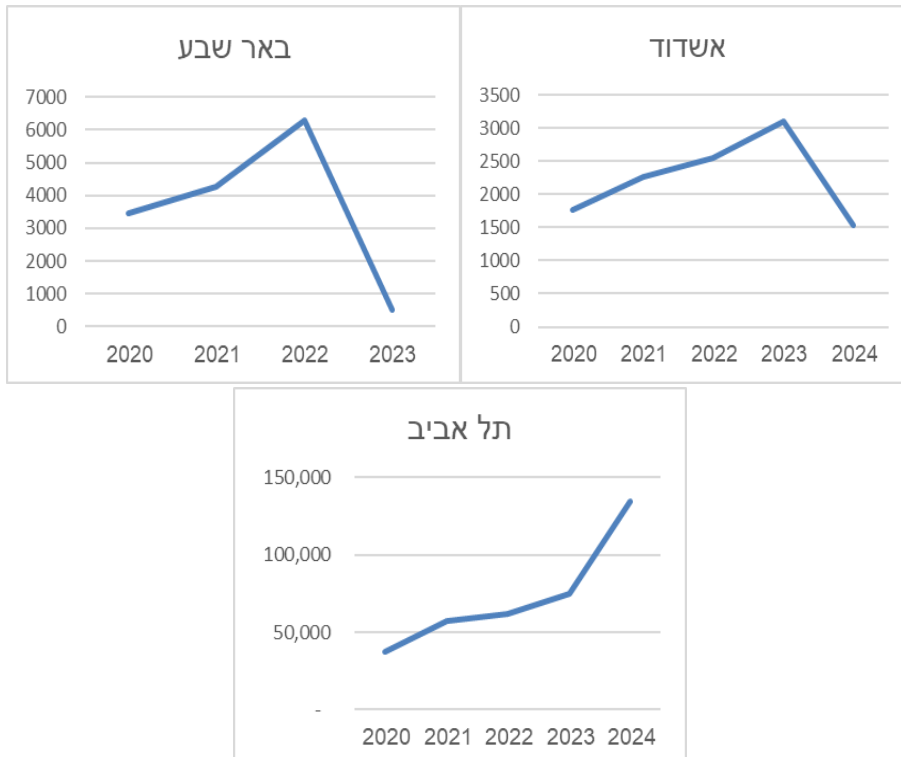
עיריית חדרה כתבה בתשובתה כי אחת הסוגיות העיקריות שהיא מתמודדת איתן בנושא רכבים עם תג חניה היא ריבוי רכבים עם תג חניה שחונים על מדרכות אף שיש במקום חניה מוסדרת.

בסקירת ספרות שנעשתה במסגרת התוכנית הלאומית לחניה¹³⁸ עלה כי מבין 27 המדינות המפותחות שנסקרו לא אותרה ולו מדינה אחת שבה מותרת חניה על המדרכה במקום שבו החניה אסורה, ב-30% מהן מותרת חניה לרכב שנושא תג חניה במקום אסור לחניה וב-15% מהן החניה מותרת למשך יותר ממספר דקות.

מהאמור עולה כי מזה שנים קיימת מצוקה קשה במקומות חניה זמינים לאנשים עם מוגבלות. הדבר מאלץ בעלי תג חניה לחנות במקומות שבהם החניה אסורה, והדבר מפריע לתנועה ולהולכי רגל. נדגיש שסעיף 4א לחוק חניה לנכים מאפשר רק לאדם עם מוגבלות או למי שמתלווה אליו לחנות את הרכב במקום שבו החניה אסורה. עם זאת, הועלו מקרים שבהם בעלי רכבים הנושאים תג חניה מחנים את רכבם במקומות שבהם החניה אסורה, ולעיתים אף במרחק ניכר מיעדם, אף שבבניין שאליו הם מבקשים להגיע קיימת חניית נכים ייעודית וסמוכה בתשלום; תופעה זו, אם היקפה אכן נרחב, עשויה להעיד על שימוש לרעה שנעשה בידי בעלי רכבים המקושרים לתג נכה.

התרשים שלהלן מציג את מספר הדוחות שנתנו העיריות אשדוד, באר שבע ותל אביב-יפו לנושאי תג חניה שחנו במקומות שבהם החניה אסורה, בשנים 2020 - 2024:

תרשים 19: מספר הדוחות שקיבלו נושאי תג חניה בערים אשדוד, באר שבע ותל אביב-יפו, 2020 - 2024



על פי נתונים שהתקבלו בעמותת נגישות ישראל מהרשויות המקומיות לפי חוק חופש המידע (עיריות אשדוד ובאר שבע) ועל פי נתוני עיריית תל אביב-יפו, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

מהתרשים עולה כי בשנת 2020, שהייתה שנת קורונה, מספר הדוחות שקיבלו בעלי תג חניה היה קטן יחסית בערים שנבדקו, ובשנים 2021 - 2022 חלה עלייה בכל שנה לעומת קודמתה. בבאר שבע חלה עלייה של 47% בשנת 2022 לעומת 2021, אולם בשנת 2023 נרשמה ירידה של 92%

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מינהל תכנון ופיתוח תשתיות, "התוכנית הלאומית לחניה", מרץ 2023.

במספר הדוחות. באשדוד נרשמה עלייה בכל אחת מהשנים 2022 - 2023 וחלה ירידה של 50% בשנת 2024. לעומת זאת, בתל אביב-יפו נרשמה בשנת 2024 עלייה חדה של 80% במספר הדוחות.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד הפנים, בהתייעצות עם מש"ם, להנחות במסגרת סמכויותיו את הרשויות המקומיות להתאים את המשאבים שיוקצו לאכיפת חניה של רכב במקום אסור, ולדאוג לשמירה על הסדר הציבורי תוך הקפדה על זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות. עוד מומלץ לבחון שימוש בטכנולוגיות מתאימות לצורך הרתעה ולשיפור האכיפה ובלבד שעומדת בדרישות הדין, כאשר מדובר בתופעה של חניה במקום אסור בכלל, ועל מזדרכות כאשר יש בקרבת מקום חניות מוסדרות פנויות בפרט.

מש"ם כתב בתשובתו כי ישום המלצה זו יסייע להבטחת שלומם של כלל המשתמשים בדרך.

תהליך הנפקת תגי חניה

חוק חניה לנכים סימן את תחילתו של ההסדר החוקי המובנה בנושא חניות נכים¹³⁹, והסמך את משרד התחבורה להנפיק תגי חניה ייעודיים לאנשים עם מוגבלות בניידות.

אישור זכאות לתג חניה על ידי הגופים השונים

האישורים לזכאות לתג חניה ניתנים מתוקף בדיקות רפואיות הנערכות על ידי רופאים שהוסמכו לאשר נכות על פי דין והמועסקים בכמה גופים; או על ידי רופאים שהסמך אגף הרישוי (רופאי אגף הרישוי).

עם השנים החלו הגופים המאשרים שבהם מועסקים רופאים על פי דין להעביר לאגף הרישוי מידע על אוכלוסיות שמתוקף הנכות שנקבעה להן זכאיות גם לתג חניה, וזאת על פי סעיף 1 לחוק חניה לאנשים עם מוגבלות - הביטוח הלאומי ומערך הוועדות הרפואיות שלו החלו להעביר בשנת 2021 מידע לגבי מקבלי קצבאות מסוימות שעומדים בקריטריונים לזכאות לקבלת תג חניה; אגף השיקום העביר מידע לגבי נכי צה"ל שמוגבלים בניידות; משרד הרווחה העביר מידע לגבי עיוורים. העברת המידע נעשית ברובה בערוצים דיגיטליים מאובטחים על פי הסכמי שיתוף מידע ודיני הגנת הפרטיות. רוב המידע שמועבר באופן זה מתעדכן באופן ישיר ואוטומטי במערכת המידע של משרד התחבורה שמנהלות ביחידה למוגבלי ניידות באגף הרישוי, וכך מתאפשרת התנעה של תהליך הנפקת התג בלי שזכאים אלה נדרשים לפנות בעצמם בבקשה לאגף הרישוי.

להלן פירוט המנגנון לקביעת זכאות בכל אחד מהגופים המאשרים:

המוסד לביטוח לאומי - ועדות רפואיות לקביעת זכאות לקצבאות

הביטוח הלאומי מקנה לאנשים עם מוגבלות זכויות שונות המותנות באבחון רפואי במסגרת ועדה רפואית. הרכב הוועדות כולל רופא מומחה שתפקידו לקבוע את דרגת הנכות על סמך מסמכים רפואיים ובדיקה פיזית של הפונה. עם הוועדות הרפואיות ניתן למנות גם ועדות נכות כללית עבור אדם עם מוגבלות שנפגע כושרו להשתכר; ועדות נכות מעבודה עבור מי שסובל ממוגבלות עקב פגיעה במסגרת עבודתו; ועדת ילד עם מוגבלות עבור ילדים ונוער עם מוגבלות; ועדת שירותים מיוחדים שנועדה לבדוק ולהעריך את מידת התלות של התובע בזולת (שר"ם); ועדה לקביעת דרגת נכות עבור נפגעי פעולות איבה; ועדה לקבלת פטור ממס הכנסה לאנשים עם מוגבלות הזכאים להקלות במס. בדוח מבקר המדינה משנת 2020 נמצא כי איכות השירות בוועדות הרפואיות אינה מספקת¹⁴⁰. הדבר התבטא בין היתר במשך זמן המתנה ארוך לקבלת החלטה בוועדה (113 ימים

¹³⁹ עד 1993 היה ההסדר החוקי רק באמצעות תמרורי חניה לנכים - בתקנות התעבורה הופיע התמרור ג-43/437 שסימן מקום חניה מיוחד לרכב של נכה, והחניה של מי שאינו זכאי נאסרה במקום חניה זה לפי תקנה 72(א)16. הודעת התעבורה (קביעת תמרורים), התש"ל-1970, היה המסמך הרשמי שקבע את לוח התמרורים בשנים 1970 - 2011 והגדיר את התמרור ג-43/437 כ"חניה לכלי רכב של נכה משותק רגליים".

¹⁴⁰ מבקר המדינה, דוח שנתי 2020, "השירות לאזרח בוועדות הרפואיות במוסד לביטוח לאומי"

בממוצע בוועדת נכות מעבודה), בשונות בין זמני ההמתנה בסניפים השונים ובזמינות השירות בוועדות. בדוח צוין כי אחת הסיבות המרכזיות למצב זה היא מחסור ברופאים.

המוסד לביטוח לאומי - ועדה רפואית של משרד הבריאות לקביעת קצבת ניידות

הביטוח הלאומי מעניק מגוון הטבות לבעלי ליקויים ברגליים המגבילים את ניידותם. מרבית ההטבות ניתנות לבעלי הרכב. את המוגבלות בניידות קובעות ועדות רפואיות של משרד הבריאות על סמך בדיקה פיזית של האנשים עם מוגבלות. לפי רשימת ליקויים מוגדרת¹⁴¹ הוועדות קובעות אם יש ליקוי ואם יש הזדקקות לכיסא גלגלים ושימוש בו. כמו כן, ועדות אלה קובעות אם הליקוי שנקבע עשוי להשתנות או שהוא נקבע לצמיתות¹⁴².

משרד הרווחה

רופאי האמון¹⁴³ הפועלים מטעם משרד הרווחה בודקים את תפקודי הראייה של הפונים אליהם, ועל בסיס חוות הדעת המקצועית שלהם קובעים הגורמים המקצועיים במשרד את זכאותם של הפונים לתעודת עיוור. על בסיס קביעה זו מנפיק משרד התחבורה תג חניה עבור עיוורים, גם כאשר אין להם מגבלה פיזית נוספת.

משרד הביטחון - אגף השיקום

רופאי אגף השיקום קובעים בין היתר את שיעורי הנכות, ובוחנים את הזכאות לתג חניה. מתוקף בדיקה זו מאושרת הזכאות לתג חניה עבור נכי צה"ל וכוחות הביטחון (כולל נכי צה"ל עיוורים) על פי קריטריונים המוגדרים בתקנות הנכים (מבחנים לקביעת דרגות נכות), התש"ל-1969¹⁴⁴ (כגון נכות של 30% לפחות ברגליים או עיוורון). בחינת הבקשות נעשית על סמך המסמכים הרפואיים ובדיקה פיזית של הפונים. לאחר קבלת ההחלטה על מתן זכאות לתג חניה מועבר באופן אוטומטי המידע בדבר הזכאות ממשרד הביטחון לאגף הרישוי. אגף הרישוי מנפיק את התג ושולח אותו לאדם עם מוגבלות ללא צורך בהגשת בקשה נוספת. במהלך מלחמת חרבות ברזל הונהגה הוראת שעה שקיצרה את התהליך עבור נכי צה"ל שנפצעו במלחמה, וזאת בשל הפצועים הרבים והצורך לתת לכולם מענה מהיר והולם. בשיתוף פעולה עם משרד התחבורה הונפקו תגים זמניים ונשלחו לאגף השיקום, והוא חילק אותם ישירות לנכי צה"ל וכוחות הביטחון.

אגף השיקום כתב בתשובתו ממאי 2026 (להלן - תשובת אגף השיקום) כי פצוע חדש מוזמן לשיחת היכרות במחוז אגף השיקום, במהלכה בין היתר מתבצעת בדיקת זכאות לתג חניה. אם נמצא כי הפצוע עומד בקריטריונים, הבקשה להנפקת התג מופנית למשרד התחבורה.

אגף הרישוי במשרד התחבורה

עד שנת 2000 לשכות הבריאות המחוזיות של משרד הבריאות הן שקבעו את הזכאות לתג חניה עבור רוב מבקשי תגי החניה, ומשרד התחבורה הנפיק את התג הפיזי. משנת 2000 יושם תיקון בחוק (נוסף סעיף 1א) שאיפשר לאוכלוסיות שיוניות שאינן נכנסות בגדר הקריטריונים שבסעיף 1 לחוק, לפנות למשרד התחבורה בבקשה לקבל תג חניה, אולם בפועל המענה ניתן על ידי לשכות הבריאות המחוזיות הכפופות למשרד הבריאות. בתחילת 2008 עברה בחינת הזכאות לתג חניה על פי סעיף 1א לחוק מלשכות הבריאות המחוזיות למשרד התחבורה. בדיקת הבקשות בוצעה שלא

¹⁴¹ הליקויים כוללים שיתוקים, קטיעות, קשיינות, נקיעות, מפרקים מדומים, הגבלת כושר תנועת המפרקים ברגליים או החלפתם, קיצור גפה, תהליך אי-ספיקה היקפית בעורקי הרגליים, הפרעות במערכת כלי הלימפה, מומים מלידה וקומה נמוכה. רשימת ליקויים, אתר המוסד לביטוח לאומי, אוחזר מאתר: www.btl.gov.il/benefits/Mobility/LikuyList/Pages/default.aspx, אוחזר ב-23.6.25.

¹⁴² אתר המוסד לביטוח לאומי. אוחזר מאתר: btl.gov.il/benefits/mobility/pages/default.aspx, אוחזר ב-23.6.25.

¹⁴³ רופא אמון - מועסק בשירות ראייה, שמיעה וטכנולוגיה שבמשרד הרווחה והביטחון החברתי. ממצאי בדיקתו מועברים במערכת מקוונת לשירות המוסמך לקבוע את הזכאות לקבלת התעודה. משרד הרווחה, **מדריך זכויות ושירותים לנושאי תעודת עיוור בישראל**, יוני 2023.

¹⁴⁴ אוחזר מאתר www.nevo.co.il/law_html/law01/310_007.htm, אוחזר ביום 24.7.25.

במסגרת ועדות רפואיות, כפי שהתקיים בלשכות הבריאות המחוזיות, אלא משרד התחבורה, נעזר לשם כך בשירותיה של חברה פרטית. והרופאים מטעמה המליצו לאשר או לדחות את בקשה לזכאות לתג חניה על בסיס מסמכים רפואיים בלבד שהגיש המבקש. יצוין כי לאורך השנים התנהל דיון בין משרד התחבורה, משרד הבריאות והביטוח הלאומי סביב זהות הגוף שצריך להיות אחראי באופן קבוע לתהליך קביעת הזכאות על פי סעיף 1א לחוק.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי בדיקה רפואית מלאה במתכונת המשמשת לצורך קביעת נכות הייתה מחייבת הקמת מערך ועדות רפואיות, שכל ייעודו הוא מתן פתרון לאוכלוסייה שיוונית, עניין שבשום שלב לא ניתנו למשרד התחבורה המשאבים או כוח האדם הנדרשים להסדרתו, מה גם שהמשרד אינו מומחה לתחומי רפואה או נכויות.

כאמור, רופאי אגף הרישוי במשרד התחבורה מועסקים על ידי המשרד במיקור חוץ, ועל פי סמכות שניתנה למשרד התחבורה מתוקף סעיף 1א בחוק, הם מטפלים באוכלוסיות השויות שלא קיבלו או אינן יכולות לקבל זכאות לנכות מגופים אחרים. הרופאים בוחנים את המסמכים הרפואיים שצורפו לבקשות לתג חניה ומבצעים הערכה מקצועית של המצב הרפואי, ובהתאם לכך מחליטים אם לאשר או לדחות בקשה להנפקת תג חניה. רופאי אגף הרישוי אינם פוגשים את מבקשי התג, ועל כן הם גם אינם בודקים אותם פיזית לפני מתן ההחלטה.

תהליך אישור הזכאות על ידי אגף הרישוי עבר עם השנים גלגולים מהותיים. בתחילה לא היה התהליך ממוחשב, אולם עם העלייה במספר הבקשות והרחבת האוכלוסיות הזכאיות, הפך התהליך לרב-שלבי ומורכב יותר, ובו זמנית גם דיגיטלי ומונגש יותר לציבור. המודעות הנמוכה לזכאות לתג חניה הובילה למצב שבו רבים מהזכאים לא מימשו את זכותם, ולכן התפתחה במשרד התחבורה התודעה כי יש להקים תהליך פשוט, נגיש וקצר שבו מגיש הבקשה יוכל לקבל את תג החניה בתוך ימים ספורים בלבד, ובאופן מקוון¹⁴⁵. האפשרות להגשת בקשה לקבלת תג חניה באופן מקוון באזור האישי הממשלתי מונגשת לציבור ממאי 2021.

נכון למועד סיום הביקורת, אגף הרישוי מקבל מידע באופן ישיר מהביטוח הלאומי, ממשרד הרווחה ומאגף השיקום על אוכלוסיות מסוימות, והוא מנפיק עבורן תגי חניה. כך, בשנת 2021 הוסדר בין משרד התחבורה והביטוח הלאומי כי הביטוח הלאומי יעביר באופן יזום ואוטומטי לאגף הרישוי רשימות של מקבלי קצבאות הזכאים לתג חניה לאחר שנקבעה להם זכאות לקצבה בוועדות הרפואיות של הביטוח הלאומי¹⁴⁶, העיקריים שבהם: מקבלי קצבת נידודות בשיעור של 60% ומעלה (ביניהם אלה שמרותקים לכיסא גלגלים ואלה שלא מרותקים לכיסא גלגלים), מקבלי קצבת שירותים מיוחדים (שר"ם) בשיעור של 188% ומעלה, וכן מקבלי קצבת ילד עם מוגבלות העומדים בתנאי הזכאות שנקבעו בהסדר. באופן הזה הוקל על אוכלוסיות אלה הנטל הבירוקרטי הנובע מהגשה יזומה של בקשה לאגף הרישוי.

145 הר הידע, מערך הדיגיטל הלאומי, אוחר מאתר: harhayeda.gov.il/success-stories/parkingtag, אוחר ב-30.10.25.

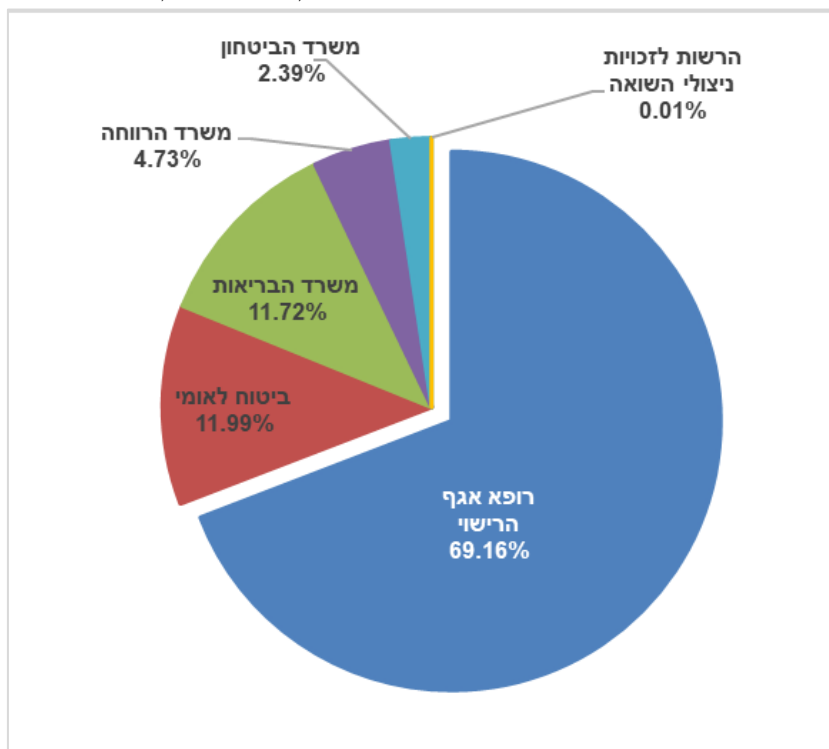
146 רשימה של מקבלי קצבאות שעשויים להיות זכאים לתג חניה כוללת גם: מקבלי קצבת שר"ם בשיעור 50% בשל עיוורון, טיפולי כימותרפיה או דיאליזה, או מקבלי שר"ם עם 12 נקודות בסעיף "ניידות בבית"; ילד המקבל קצבת ילד עם מוגבלות בשל אחת מהעילות האלה: תלות מוחלטת בעזרת הזולת (זכאות בשיעור 188% ומעלה), השגחה מלאה, עיוורון, לקוי ראייה וכבד ראייה, חוסר תפקוד בשתי גפיים, פסיכוזה, דיאליזה, שברים פתולוגיים, דחף בלתי נשלט לאכילה, אורטורסטומיה, קולוסטומיה, גיוגיונוסטומיה, האכלה ממושכת, הזנה תוך ורידית וזונדה טיפתית, טרכאוסטומיה, צורך בחמצן, אפילפסיה לא מאוזנת, אסטמה קשה, בעיות בדרכי הנשימה וסיסטיק פיברוזיס (CF). אוחר מאתר:

www.btl.gov.il/benefits/Disability/otherbenefits/Pages/%D7%AA%D7%92%20%D7%97%D7%A0%D7%99%D7%94%20%D7%9C%D7%A8%D7%9B%D7%91%20%D7%A0%D7%9B%D7%94.aspx, אוחר ביום: 24.7.25.

באתר משרד התחבורה מצוין כי לאחר שקיבלו הודעה על הזכאות, בעלי תעודת עיוור ממשרד הרווחה, אנשים עם מוגבלות מטעם אגף השיקום ובעלי זכאות מהביטוח הלאומי יכולים להגיש בקשה באמצעות טופס דיגיטלי לעדכון רכבים בתג החניה ללא צורך בצירוף מסמכים נוספים¹⁴⁷.

שני התרשימים שלהלן מציגים את התפלגות תגי החניה שאושרו על ידי הגופים השונים ואת ההתפלגות השנתית של תגי החניה (בהתאמה), בשנים 2011 - 2024:

תרשים 20: התפלגות מלאי תגי החניה לפי גוף מאשר נכון ליולי 2025



על פי נתוני משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

אתר משרד התחבורה במרשתת, תג חניה לנכה, סעיף 2 - זכאים בעלי אישור נכות, אוחזר מאתר: www.gov.il/he/pages/terms_conditions_use_disability_parking_badge?chapterIndex=2, אוחזר ביום: 24.7.25.

בהחלטת הממשלה 3584 שהתקבלה בדצמבר 2025 הוחלט כי הצוות הבין-משרדי 2025 יגבש נוהל חדש להנפקת תגי חניה ובמסגרתו תתבסס הנפקתם על בדיקות רפואיות שיבצעו הגורמים המוסמכים לאשר נכות על פי דין (כלומר, לפי סעיף 1 לחוק).

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי המתווה החדש שגובש על ידי הצוות הבין-משרדי 2025 מבוסס על העברת מרכז הכובד לגורמים המוסמכים לאשר נכות לפי דין, ובפרט לביטוח הלאומי, וכי תפקידה של רשות הרישוי יתמקד בריכוז הנתונים, בהנפקת תגי חניה ובבחינת מקרים מצומצמים ומגודרים אשר אינם יכולים להבחן במערכת אחרת.

החשכ"ל מסר בתשובתו כי בטיטת הדוח שהוא מגבש הגדיר הצוות הבין-משרדי 2025 כי קביעת הזכאות לתג תתבסס ככלל על החלטות הגופים המוסמכים לקביעת נכות על פי דין, שהם בעלי ידע ומומחיות בביצוע בדיקות רפואיות, ובראשם הביטוח הלאומי, ולא על בדיקות של רופאי רשות הרישוי. עוד ציין אגף החשכ"ל כי הצוות הדגיש בטיטת הדוח כי בניגוד להליך שהופעל ברשות הרישוי, שהתבסס על מסמכים רפואיים בלבד והתבצע וללא בדיקה פיזית, בגופים אלו מתבצעות בדיקות רפואיות ותפקודיות סדורות, ובעת הצורך מבוצעת גם בדיקה פיזית של הפונה. החשכ"ל הוסיף כי המידע הרפואי הרלוונטי יועבר למשרד התחבורה ומשרד זה ימשיך לבדוק את התנאים המצויים בתחום סמכותו וימשיך לשאת באחריות להנפקת התג ולניהול ההיבטים התחבורתיים והמינהליים של ההליך.

מתוקף אחריותו על פי חוק חניה לנכים, מומלץ למשרד התחבורה, בשיתוף הביטוח הלאומי, משרד הבריאות ונציבות שוויון זכויות, ותוך שמיעת ארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות, למצוא פתרונות מתאימים כדי לצמצם את היקף האוכלוסייה השוירית שמתופלת על ידי רופאי אגף הרישוי, וליצור מצב שבו מרבית התגים יאושרו על ידי רופאים המוסמכים לכך על פי דין.

נוהלי עבודה של רשות הרישוי

1. הוראת נוהל 2/2015, שכותרתה "הטיפול במוגבלי ניידות, קבלת תג [חניה], אגרת רישוי מופחתת" (להלן - נוהל 2/2015), משמשת נוהל עבודה עבור רוב רכיבי תהליך הנפקת תגי חניה. הנוהל ממוען הן לגורמים בתוך משרד התחבורה והן לגורמים חיצוניים כמו משטרת ישראל, מרכז השלטון המקומי וארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות.

גוף הנוהל מתייחס לתהליכי עבודה ישנים ולא עודכנו בו תהליכי העבודה החדשים המנוהלים באופן ממוחשב. כמו כן, הוא אינו כולל רכיבים מהותיים - בהיעדר קריטריונים ברורים לזכאות לתג חניה, גם נוהל זה אינו מגדיר את אוכלוסיות הזכאיות לתגי חניה; בהיעדר קריטריונים ברורים לגבי תוקף התג, גם נושא זה אינו מקבל ביטוי בנוהל; הנוהל אינו מתייחס לבקרות על תהליך הנפקת התג בכלל ועל תהליך הבחינה הרפואית של הבקשות בפרט. נוסף על כך, הנוהל מציין כי ניתן להגיש ערעור על החלטה בבקשה, אולם בפועל אפשרות זו לא הייתה קיימת, והדרך היחידה לעשות כן הייתה באמצעות הגשת בקשה נוספת שנבחנה מחדש.

בשנת 2018 העירה המבקרת הפנימית של משרד התחבורה¹⁴⁸ למשרד על היעדר קריטריונים ברורים ומוסכמים שישמשו את הרופאים הבודקים את הבקשות לקבלת תג חניה. היא המליצה: "על אגף הרישוי בשיתוף הלשכה המשפטית לשוב ולהעלות עניין זה לסדר היום ולפעול ביתר נחישות להסדרתו בהקדם". המבקרת הוסיפה כי "נושא הגדרת הקריטריונים מתעכב מזה שנים ויש צורך לקדמו באופן שהשלמת הפעילות כסדרה תצמצם את מרחב הפרשנות האישית של הרופא בעת בדיקת הבקשות ותאפשר הנמקות ראויות וברורות, שיהיה בהן בין השאר כדי לצמצם פניות חוזרות של אזרחים שבקשתם נדחתה". בשנת 2024 ציינה הביקורת הפנימית, בדוח מעקב אחר תיקון הליקויים שנמצאו בשנת 2018, כי אומנם נערכו דיונים בהובלת משרד התחבורה, בין היתר מול משרד הבריאות ובט"ל, בנוגע לגיבוש נהלים וקריטריונים חדשים, אולם צעדים אלה טרם הניבו תוצאות. בהיעדר שינוי בתהליכי העבודה

148 משרד התחבורה - אגף בכיר ביקורת פנימית, "דוח ביקורת פנימית 91 - מערכת תגי חניה לנכים - יישום והפעלה", מרץ 2018.

הקיימים, מרבית הליקויים שנמצאו בתהליך הטיפול בתגים עדיין עומדים בעינם. עוד ציינה כי מומלץ לפרסם נוהל שבין היתר יפרט את הסמכויות ותחומי האחריות של הגורמים השונים המעורבים בטיפול בתגי חניה ואת תהליכי העבודה המתקיימים ביניהם, יציג תרשים של אבני הדרך בטיפול בבקשות לסוגיהן השונים ויקבע הנחיות תפעוליות לעובדים.

ביוני 2025 פרסם משרד התחבורה לציבור נוהל "הגשת בקשות בדבר זכאות רפואית לתג חניה... והשגה על החלטה"¹⁴⁹ (להלן - נוהל 2025). הנוהל מגדיר את אופן הגשת בקשה לתג חניה לאגף הרישוי, והוא אינו עוסק באישור זכאות לתג על ידי רופאים אחרים המוסמכים על פי דין. הנוהל מפרט בין היתר אילו מסמכים רפואיים חתומים בידי רופאים מקצועיים יש לצרף לבקשה, את האופן שבו ניתן להגיש השגה ואת המועד שבו ניתן להגיש בקשה נוספת עקב שינוי במצב הרפואי. הנוהל מתייחס גם לכמה רכיבים אשר בעבר הטיפול בהם לא היה מוסדר - הנוהל מאפשר השלמת מסמכים במקרה שרופא אגף הרישוי מחליט כי יש להשלים מסמכים או מידע; הנוהל מגדיר את התנאים להגשת בקשה חוזרת עקב החמרה במצב הרפואי או להגשת השגה על החלטת רופא; הנוהל קובע כי ניתן להגיש בקשה חדשה לאחר שנדחתה השגה או בקשה קודמת כעבור שישה חודשים. רוב רכיבי הנוהל נכנסו לתוקף ביוני 2025 ושאר הרכיבים בתחילת אוגוסט 2025. תוקפו של הנוהל נקבע כהוראת שעה למשך שנה שבמהלכה ייבחנו שינויים מהותיים בתהליך הנפקת התגים וכן יופקו לקחים מיישום הנוהל. משרד התחבורה כתב בתשובתו כי במסגרת ההסדרה מקודם פתרון מחשובי שיאפשר להגיש בקשת החמרת מצב בתדירות מוגדרת, והוסיף כי תוסר האפשרות להגיש בקשות חוזרות באופן בלתי מוגבל.

נוהל 2/2015 ונוהל 2025 של משרד התחבורה עוסקים שניהם בתהליך זהה של הנפקת תגי חניה לאנשים עם מוגבלות אולם עם דגשים שונים גם במטרות¹⁵⁰ וגם בתהליך. בנוהל 2025 לא מצוין אם הוא מחליף את נוהל 2/2015 או מוסיף עליו. בפועל, אין חפיפה מלאה בין הנושאים הכלולים בשני הנהלים. חלק מהנושאים חופפים, אך יש בהם אי-הלימה בחלק מהפרמטרים כמו משך הזמן שבו ניתן להגיש השגה על החלטה שהתקבלה לבקשה לתג חניה או משך הזמן שבו ניתן להגיש בקשה חוזרת לתג וזאת משום שנוהל 2025 מותאם לתהליכים מעודכנים יותר שהוסדרו בשנת 2025, כמו תהליך ההשגה.

באתר אגף הרישוי במרשתת (אינטרנט) מפורסם "מדריך תג חניה לנכה"¹⁵¹, הכולל מידע בנושא ואף בו יש סתירות בין שני הנהלים וההנחיות באתר. למשל, בלשונית של הגשת בקשה לתג חניה מופיע כי ההגשה נעשית באמצעות טופס דיגיטלי בלבד, ולא צוינה האפשרות להגיש בקשה באמצעות הדואר¹⁵²; בלשונית של "זכאים בעלי אישור נכות" ובטופס המילוי עצמו מצוינת הנחיה על הגשת מסמכים רפואיים עדכניים לשלושת החודשים האחרונים, לעומת נוהל 2025 שבו מצוין שעל המסמכים הרפואיים להיות מעודכנים ל-12 החודשים שקדמו להגשת הבקשה.

בביקורת עלה כי על פניו באגף הרישוי יש שלושה נהלים שונים בתוקף בנושא הנפקת תגי חניה לאנשים עם מוגבלות (נוהל 2/2015, נוהל 2025 וההנחיות במרשתת), אך חלק מההוראות בנהלים אינן מעודכנות, ונמצאה אי-הלימה בחלק מהנושאים שחופפים ביניהם. עוד עלה כי נוהל 2/2015 אינו מתייחס לרכיבים מהותיים כגון הגדרת אוכלוסיות הזכאיות לתגי חניה, בקרות על תהליך הבחינה הרפואית של הבקשות וקריטריונים לתוקף התג.

149 הנוהל אינו נושא מספר ותאריך ומצוין בו מועד תחולה בלבד. אוחזר מאתר משרד התחבורה: www.gov.il/he/pages/disabled-parking, אוחזר ביום: 22.7.25.

150 מטרת נוהל 2/2015 - "להסדיר את כל נושא הטיפול במוגבלי הניידות מתחילת ההליך של קבלת הבקשה לבדיקת הזכאות לשימוש בתג לנכה, הליך קביעת אגרה מופחתת והזכאות לחזור אגרה. כמו-כן, תהליך ניפוק התג לנכה". מטרת נוהל 2025 היא לטייב ולייעל את הטיפול בבקשות לתגי חניה לנכה, כדי לתת שירות טוב ומהיר יותר לציבור על ידי חיטכון בזמן ניהולי ורפואי.

151 www.gov.il/he/pages/terms_conditions_use_disability_parking_badge

152 אתר משרד התחבורה במרשתת, אוחזר מאתר: www.gov.il/he/pages/terms_conditions_use_disability_parking_badge?chapterIndex=4, אוחזר ביום: 22.7.25.

עד פרסום נוהל 2025 ביוני 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. בביקורת עלה כי 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.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה לוודא באמצעות בקרות מתאימות כי ההסדרה החדשה, כפי שהיא מופיעה בנוהל 2025 שהוגדר כהוראת שעה, מתקיימת כסדרה ולבחון את השפעותיה. את המסקנות יש ליישם במסגרת גיבוש נהלים קבועים שיסדירו את מכלול הנושאים הנוגעים לתגי חניה. בין היתר יש להגדיר קריטריונים ברורים לזכאות לתג ולעגן אותם בנוהל או בתקנות. על משרד התחבורה להבטיח שיהיו אחידות וקוהרנטיות בין הנהלים שלו וכן בין הנהלים ובין מדריך תג חניה המפורסם באתר שלו במרשתת והטפסים שעל הפונה למלא, וכן עליו להבטיח שכל המידע הנכלל בהם יהיה מעודכן. הדבר חשוב בכדי שכלל המשתמשים והממוענים של הנוהל יוכלו להסתמך על עוגן עבודה ברור ואחיד, ואנשים עם מוגבלות יוכלו למצות בקלות את זכויותיהם.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי המדריך להוצאת תגי חניה עודכן והליקויים בעניין זה תוקנו. כמו כן, בוצעה התאמה מלאה בין המדריך ובין דף השירות המתפרסם לציבור.

2. תהליך העברת המידע לגבי זכאים לתג מהגופים השונים למשרד התחבורה מבוצע על ידי כלל הגופים באופן וולונטרי, והוא אינו מעוגן בנוהל כלשהו. הנתונים מוזנים ללא מגע יד אדם לתוך מערכת של אגף הרישוי שבו מנוהל מאגר בעלי תגי חניה (להלן - מערכת נכים).

במשרד התחבורה אין נוהל המסדיר את העברת המידע אליו מהגופים המאשרים זכאות לתגי חניה על פי דין. נוהל כזה אמור לכלול בין היתר התייחסות לנושאים האלה: מהו המידע שמועבר מהגופים השונים למשרד; מתוקף אילו קריטריונים המידע מועבר ובאיזו תדירות הוא מועבר; מהו אופן הטיפול בחריגים; אילו בקרות מבוצעות על תהליך העברת המידע; היבטי אבטחת מידע וסייבר הנוגעים לתהליך זה. הדבר מייצר סיכונים שונים כגון אובדן מידע בתהליך הממוחשב וסיכוני אבטחה.

על משרד התחבורה להסדיר את תהליך העברת המידע אליו מהגופים המאשרים זכאות לתגי חניה על פי דין באמצעות נוהל שמתאר את ממשק העברת המידע - מהו המידע שמועבר בין הגופים השונים למשרד, מתוקף אילו קריטריונים המידע מועבר ובאיזו תדירות הוא מועבר ומהו אופן הטיפול בחריגים. כמו כן, מומלץ כי הנוהל יתייחס להיבטי אבטחת מידע וסייבר של תהליך העברת המידע. הכול, כדי לסייע לאנשים עם מוגבלות לממש את זכויותיהם ולהקל עליהם את הנטל הבירוקרטי.

תהליך הגשת הבקשה לתג חניה באגף הרישוי

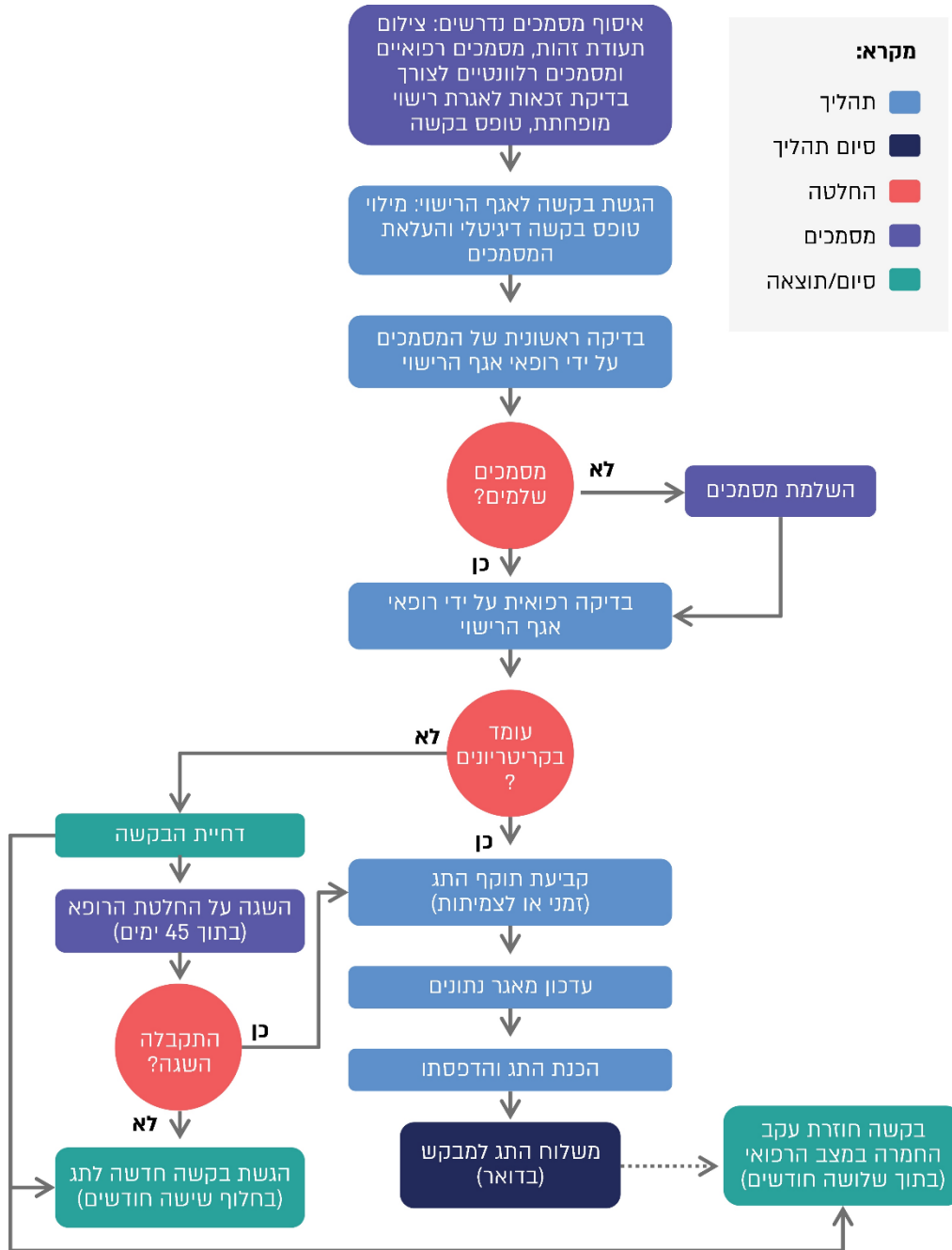
כאמור, משרד התחבורה פרסם את נוהל הגשת בקשה לתג חניה ביוני 2025, לאחר תהליך של שיתוף ציבור¹⁵³, שכלל גם קבלת הערות מארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות. הנוהל פירט לראשונה למגיש הבקשה את רשימת המסמכים שיש לצרף לבקשה בחלוקה לפי תחומים רפואיים. בנוהל צוין כי המסמכים הרפואיים יהיו חתומים בידי רופאים מקצועיים ויכללו התייחסות ליכולת התנועה והניידות. כמו כן, יש לצרף גם סיכום רפואי חתום דיגיטלית מקופת החולים.

תהליך הגשת הבקשה על פי הנוהל האמור מתחיל במילוי טופס בקשה מקוון באתר הרלוונטי במרשתת וצירוף מסמכים רפואיים ומסמכים רלוונטיים לצורך בחינת זכאות לאגרה מופחתת. הטיפול בבקשות מתבצע על ידי רופאי אגף הרישוי בתוך מערכת מידע ייעודית - "המערכת

פורסם להערות הציבור למשך שלושה שבועות במהלך אפריל 2025.

הרפואית" (להלן - המערכת הרפואית). הנוהל מאפשר גם לשלוח בדואר טופס בקשה ידני בצירוף המסמכים הנדרשים. התרשים שלהלן מציג את תהליך הגשת הבקשה לתג חניה והטיפול בה :

תרשים 22 : תהליך בקשה לתג חניה לאדם עם מוגבלות במשרד התחבורה, מיוני 2025*



על פי נוהל 2025, בעיבוד משרד מבקר המדינה. הסעיפים הנוגעים למשלוח התג הם על פי נוהל 2015. * כאמור, מדובר בהוראת שעה שתוקפה למשך שנה.

עמותת הצעד הבא כתבה בתשובתה כי התגים אינם נמסרים פיזית לזכאים, וכי כל גורם שמעורב בכך מטיל על האחר את האחריות לאי מסירתו הפיזית של התג: הדואר, בית הדפוס וכדומה. גם נציבות תלונות הציבור קיבלה תלונות על אי-מסירת תג בדואר ועל כך שלטענת המתלוננים משרד הרישוי מנחה את הפונים המלינים שלא קיבלו את התג לדווח על אובדן כדי לבקש הנפקה נוספת של תג.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה לוודא את יישום הנהלים בנוגע למסירה פיזית של התג לזכאים.

הגשת בקשה לתג חניה בשם אדם עם מוגבלות וסיכוני הונאות

גורמים שונים משווקים את שירותיהם תמורת תשלום לאנשים עם מוגבלות לצורך סיוע בהגשת בקשה לתג חניה, ובהם עורכי דין וחברות פרטיות, שלא במסגרת ליווי משפטי. במקרים אחרים מדובר בקרובים של אנשים עם מוגבלות, שמעוניינים להגיש עבורם בקשה ללא תמורה.

בתכתובת בין אגף בכיר ביקורת פנימית במשרד התחבורה לבין הלשכה המשפטית במשרד בשנת 2020 ציינה הלשכה המשפטית כי מגיש הבקשה אמור למלא את הבקשה לתג חניה ולחתום עליה בעצמו, וכי "אין דרך לדעת אם אדם בחר להסתייע בחברה או באדם אחר לצורך מלוויה". עוד ציינה כי ההתייעלות, שיפור השירות והאפשרות להגיש בקשה לתג חניה באופן מקוון, לאחר הזדהות במערכת ההזדהות הממשלתית, מקלים על האזרחים בעת הגשת הבקשה. עם זאת, הבהירה הלשכה המשפטית כי לכל אזרח קיימת זכות היועצות אם יחפוץ בכך.

בסקר סיכונים בנושא מעילות והונאות שערכה הביקורת הפנימית של משרד התחבורה באגף הרישוי בשנת 2023 (להלן - סקר סיכונים 2023), צוין כי היעדר קריטריונים ברורים לאישור תגי חניה והעלאת סף החומרה הרפואית הנדרשת לאישור תג גרמו לתופעה שבה חברות פרטיות מציעות לאנשים עם מוגבלות שירות לטיפול בבקשות לתגי חניה בעלות של מאות עד אלפי שקלים, והן מבטיחות לאנשים עם מוגבלות שאם הבקשה תידחה יושב להם כספם. עוד צוין כי בחלק מהמקרים, לאחר שהבקשה נדחתה, החברות נעלמות בלי להחזיר לפונים אליהן את כספם.

בשנת 2022 הזמין משרד התחבורה מחברת ביקורת חיצונית בדיקה חקירתית בנוגע להנפקה של תגי חניה. הבדיקה נעשתה בעקבות ליקויים שהתגלו בנוגע לאופן הטיפול בבקשות וההחלטות שניתנו בהן, אשר העלו חשדות לאי-תקינות תהליך אישור התגים. תוצרי הבדיקה הוגשו לאגף הרישוי במרץ 2023 (להלן - בדיקה חקירתית 2023). צוות הבדיקה העריך כי מרבית הסיכויים והסיכונים להטיות מהותיות בתהליך יהיו מהגשת בקשות מרוכזות מטעם גוף אחד (תאגיד או התאגדות כלשהי) עבור אנשים המעוניינים להגיש בקשה, וזאת לעומת גורם פרטי שמגיש בקשה יחידה. צוות הבדיקה דגם בקשות אלה, ומהדגימה עלה חשש כי המסמכים הרפואיים שצורפו לחלק מהבקשות לא היו אמין והעלו חשד לזיוף. בעקבות ממצאי הבדיקה המליץ הצוות בין היתר לבחון לעומק בקשות שמוגשות במרוכז מחברות ולדרוש לקבל את זהות מגיש הבקשה.

בשנת 2022 פנה יו"ר לשכת עורכי הדין למערך הדיגיטל והלין על כך שהמערכת הנוכחית אינה מאפשרת הגשת מסמכים באמצעות עורך דין מייצג שברשותו ייפוי כוח לפי הוראת כל דין, והדבר פוגע בזכויות עורכי הדין ומנוגד לחוק. מערך הדיגיטל השיב כי ניתן לפתור זאת בכמה דרכים, למשל הקמת ממשק מול לשכת עורכי הדין לאימות זהות הפונה כשמדובר בעורך דין פעיל או הקמת מערכת הסמכות לבאי כוח מטעם מבקש השירות. מערך הדיגיטל ציין כי תידרש עבודה משותפת מול לשכת עורכי הדין לגבי מימושם של פתרונות אלה. נכון למועד סיום הביקורת, הטיפול בנושא לא הסתיים ומשרד התחבורה לא גיבש מדיניות ברורה בנושא.

בביקורת עלה כי סוגיית הגשת הבקשה לתג על ידי צד ג' לא באה לידי ביטוי בנוהל החדש של משרד התחבורה (נוהל 2025) ונותרה פתוחה, שכן משרד התחבורה לא גיבש מדיניות בנושא. במקרה שהבקשה 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. 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.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה לגבש מדיניות בנוגע לאפשרות שצד ג' יוכל להגיש בקשה לתג עבור אדם עם מוגבלות, ולשקול להטמיע פתרונות שמקדם מערך הדיגיטל וכן

בקורות מתאימות, וזאת בשים לב בין היתר לממצאים שעלו מהבדיקה החקירתית 2023, ולתופעה של הונאות מצד חלק מהגופים המציעים את שירותיהם להגשת בקשות תמורת תשלום.

בתשובתו מסר משרד התחבורה כי יש כיום מנגנונים מוסדרים להגשת בקשות עבור קטינים באמצעות הורה או אפוטרופוס, תוך הצלבת נתוני זהות מול משרד הפנים, באמצעות ממשק ייעודי מול משרד המשפטים, וכי בימים אלה הוא פועל להנגשת השירות גם עבור מיופה כוח מתמשך (בזמן הפעלת ייפוי הכוח). זאת בכפוף לתיקון תקנות בנושא. עוד ציין המשרד כי על רקע פרשות המרמה שנחשפו, הוא פועל לחידוד המדיניות ולחיזוק מנגנוני הבקרה והאימות, ובוחר המשך הסדרה של הנושא באמצעים דיגיטליים ונוהליים מתאימים. מערך הדיגיטל מסר בתשובתו כי הוא פועל לקידום הנושא בשיתוף לשכת עורכי הדין, אולם בשלב זה חל עיכוב בנוגע להגשת בקשה לאישור עבודה ללשכת עורכי הדין, ולאחר שהבעיה תיפתר המערך ימשיך לקדם את הנושא עד למציאת פתרון הולם.

הגשת ערעור או בקשה חוזרת

כפי שניתן לראות בתרשים 22, על פי נוהל 2025, תהליך אישור תג חניה כולל אפשרויות נוספות חוץ מאישור רגיל של בקשה לתג. ניתן להגיש השגה על החלטה רפואית בתוך 45 ימים (ההשגה תוגש כשמגיש הבקשה חולק על החלטת רופאי אגף הרישוי ולא בשל שינוי במצב הרפואי, למשל במקרה שהמבקש חולק על תוקף התג). אם ההשגה נדחתה, ניתן להגיש בקשה חדשה (בקשה חוזרת) בחלוף שישה חודשים. טופס הבקשה הדיגיטלי וטופס הבקשה הידני משקפים את התהליך כפי שנקבע בנוהל.

לפני שיושם נוהל 2025, לא היו התהליכים של ערעור ושל הגשת בקשה חוזרת עקב החמרה מופרדים זה מזה, ובשני המקרים היה צורך להגיש לאגף הרישוי בקשה חדשה לתג, ללא מגבלה של זמנים. עקב כך, התקבלו בקשות חוזרות רבות מאותם המגישים, וחלקן בסופו של דבר אושרו אף שהכילו את אותם מסמכים, ולעתים אף אושרו אצל אותו רופא שפסל אותן בעבר.

אחת מהמלצות צוות 2022 הייתה להקים ועדה מיוחדת שתדון בערעורים על החלטות הרופאים או במקרים חריגים שאינם עומדים בקריטריונים. פורום צמיד כתב בתשובתו כי לדעתו נדרשת הקמת ועדת ערעור רפואית עצמאית בעלת סמכות מחייבת, שהרכבה כולל רופא מומחה, משפטן ונציג של ציבור האנשים עם מוגבלות, וכן נדרש לתת זכות ערעור מינהלי לבית המשפט לעניינים מינהליים.

הלוח שלהלן מציג דוגמה של שישה נבדקים מתוך כ-84,000 נבדקים שהגישו בקשות חוזרות רבות בשנים 2015 - 2025 ובקשתם אושרה בסופו של דבר. שש הדוגמאות מציגות נתונים לגבי נבדקים שהגישו עשרות בקשות חוזרות לתג בשנים 2019 - 2024, עד שבקשותיהם אושרו בסופו של דבר. בין דחייה לדחייה, לגבי כל הנבדקים החליטו רופאי אגף הרישוי כי נחוצה השלמת מסמכים, וזאת לאחר שהחליטו לדחות את הבקשה הקודמת:

לוח 10 : מספר הבקשות החוזרות לתג חניה, לפי דוגמה של שישה נבדקים, 2019 - 2024

נבדק 6	נבדק 5	נבדק 4	נבדק 3	נבדק 2	נבדק 1	
6.1.22	9.12.20	9.3.21	1.7.19	9.6.19	4.2.21	מועד בקשה חוזרת ראשונה
3	25	31	32	11	7	מספר הבקשות החוזרות שנדחו עד לאישור הראשון
10.3.22	5.9.21	16.3.22	11.2.22	16.7.20	18.3.21	מועד אישור ראשון
27.12.22	20.9.22	9.3.23	18.4.23	3.6.21	20.3.22	מועד בקשת חידוש ראשונה
54	53	46	36	14	8	מספר בקשות חוזרות שנדחו
-	-	-	7.8.24	20.2.22	12.4.22	מועד אישור בקשת חידוש ראשונה
				17.3.23	2.2.23	מועד בקשת חידוש שנייה
				24	3	מספר בקשות חוזרות שנדחו
				-	26.2.23	מועד אישור בקשת חידוש שנייה
					1.3.23	מועד בקשת חידוש שלישית*
					30	מספר בקשות חוזרות שנדחו
					7.11.23	מועד אישור בקשת חידוש שלישית
					26.10.24	מועד בקשת חידוש שלישית
					12	מספר בקשות חוזרות שנדחו
4	10	2	3	7	2	מספר החלטות על השלמת מסמכים במהלך התהליך

על פי נתוני משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.
* מועד מוערך.

בהמשך לבקשת חשבות משרד התחבורה, ובעקבות דוח בדיקה חקירתית 2023, בדק משרד רואי חשבון חיצוני מטעם משרד התחבורה את תהליך אישור החשבונות שהוגשו על ידי חברה שהעניקה שירותי בדיקות רפואיות לאגף הרישוי בין היתר בשנים 2021 - 2024 (להלן - חברה ב') בגין מכרז 53.20 - "ייעוץ רפואי לאגף הרישוי, בדיקות רפואיות למבקשי תג חניה ולמבקשי רישיונות נהיגה" (להלן - בדיקה חשבונאית 2025)¹⁵⁴. בבדיקה החשבונאית צוין כי כ-25% מהבקשות שהוגשו בשנים 2021 - 2024 הן בקשות חוזרות (יותר מ-214,000 בקשות חוזרות), כלומר בקשות שהוגשו פעם נוספת לאחר שנדחו. עוד צוין כי יותר מ-100,000 מגישי בקשות הגישו יותר מבקשה אחת¹⁵⁵, ול-81% מהם אושרה לבסוף זכאות לתג חניה. בדגימות שבוצעו בבדיקה החשבונאית 2025 נמצא כי גם כאשר התקבל אישור לאחר כמה דחיות, לא נבעה ההחלטה מהצגת מסמכים רפואיים חדשים או שינוי במצב הרפואי, אלא היא התבססה במקרים רבים על אותם מסמכים רפואיים שכבר הוגשו בבקשות הקודמות ונדחו. עוד נמצא כי בחלק מהמקרים אף חזרה הבקשה לאותו רופא שדחה אותה קודם לכן, והוא בעצמו שינה את החלטתו ואישר אותה, בלי שנעשו כל שינויים מהותיים בבקשה או במסמכים המצורפים. הצוות ציין כי נסיבות אלה אינן מעידות אך ורק על חוסר אחידות בטיפול בבקשות, אלא מחזקות חשש ממשי לפגמים באופן קבלת ההחלטות הרפואיות, ולעיתים אף מצביעות על היעדר בדיקה ראויה.

בביקורת עלה כי בשנת 2025 הוסדרה לראשונה בנוהל 2025 של משרד התחבורה, אפשרות לערער על הבקשה תוך קביעת לוחות זמנים ברורים, כשקודם לכן כל ערעור משמעותי הייתה בקשה חדשה. כמו כן, נוספה מגבלת זמן להגשת בקשה חוזרת. לפני יישום הנוהל היו מקרים רבים של בקשות חוזרות מאותם מגישים. הבדיקה החשבונאית 2025 במשרד התחבורה אף העלתה כי כ-25% מהבקשות שהוגשו בשנים 2021 - 2024 הן בקשות חוזרות, ול-81% מתוך 100,000 מבקשי בקשות שהגישו מספר רב של בקשות חוזרות, אושר התג לבסוף. נמצא גם כי במקרים שהתג אושר לבסוף, האישור ניתן לעיתים על בסיס אותם מסמכים רפואיים. התנהלות זו פוגעת באמינות ומהימנות של התהליך הרפואי.

על פי השוואה בין-לאומית שביצע צוות הביקורת של משרד מבקר המדינה, נדרש בכמה מדינות באירופה תשלום בגין בקשה לתג או הנפקת תג: אנגליה - 10 - 20 לירות שטרלינג (45 - 90 ש"ח)¹⁵⁶; הולנד - 45 אירו (כ-177 ש"ח) עבור הנפקת תג ו-170 אירו (כ-670 ש"ח) עבור בדיקה רפואית¹⁵⁷; דנמרק - 425 כתרם דניים (221 ש"ח) ו-250 כתרם דניים (130 ש"ח) עבור חידוש¹⁵⁸. בישראל ובמדינות אחרות, כמו אירלנד, גרמניה, ספרד, צרפת, שוודיה, נורווגיה, קנדה וארה"ב, נמצא כי לא נדרש תשלום להגשת בקשה לתג. ייתכן שתשלום כזה היה יכול להיות תמריץ שלילי להגשת בקשות חוזרות והשגות על החלטות ולביצוע פעולות פסולות בעת הגשת הבקשה.

עמותת איל"ן כתבה בתשובתה כי היא מתנגדת לכל גביית תשלום בגין בקשה לתג חניה, וכי צמצום הזכויות הכלכליות מחד גיסא וגביית תשלום עבור בקשה לתג מאידך גיסא יגרמו לפגיעה כלכלית קשה וכן פגיעה בשוויון.

אגף החשכ"ל כתב בתשובתו מ-11.5.26 כי הצוות הבין-משרדי 2025 מתכוון להמליץ כי משרד התחבורה לא יבצע בדיקה רפואית בעניינם של ערעורים והשגות שיוגשו לו, וכי הערעורים ייבחנו שוב רק על סמך הבדיקות ככל שעשה הביטוח הלאומי (אם אכן עשה בדיקות אלה) וכמו כן ייבחן אם בזמן שחלף מאז הערעור מגיש הבקשה נבדק בביטוח הלאומי.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה לוודא את המועילות של נוהל 2025 בנוגע למספר הבקשות החוזרות ולתהליך הערעור שנוסף, ובהתאם לכך לגבש נהלים קבועים בנושאים אלה.

154 תוצרי הבדיקה הוגשו למשרד התחבורה במאי 2025.

155 במקרים שתועדו הוגשו עד 80 בקשות חוזרות.

156 אתר ממשלת אנגליה במרשתת, www.gov.uk/apply-blue-badge, אוחר ב-9.7.25.

157 אתר מרשתת של ממשלת הולנד, אוחר מאתר: www.amsterdam.nl/en/parking/disability.

158 www.parkcard, אוחר ב-9.7.25.

159 אתר ממשלת דנמרק במרשתת, אוחר מאתר: international.kk.dk/live/healthcare/support-for-

people-with-disabilities/parking-card-for-the-disabled, אוחר ב-9.7.25.

כמו כן, מומלץ למסד מנגנוני בקרה מדידים ודיווח על תהליכים אלה. עוד מומלץ שמשרד התחבורה ישקול את היתרונות והחסרונות בגביית תשלום על הגשת בקשה לתג ועל הנפקת תג וכן על הגשת בקשה חוזרת (שלא עקב החמרת מצב) או ערעור בנוגע לבקשות שנדחו. יחד עם זאת, אם יצומצמו הטבות כלכליות או אם תוטל אגרה עבור הגשת בקשה מומלץ לבנות מנגנון מאוזן שימזער את הפגיעה הכלכלית באנשים עם מוגבלות.

שינוי סוג התג לתג כיסא גלגלים¹⁵⁹

אנשים עם מוגבלות שהחזיקו תגי חניה רגילים, אך מצבם הוחמר והם נדרשים לתג כיסא גלגלים, צריכים לפנות, בצירוף מסמכים רלוונטיים, באמצעות טופס מקוון באתר המרשתת של אגף הרישוי, דואר ישראל או באמצעות הגעה פיזית למשרדי אגף הרישוי כדי לבקש לשנות את סוג התג שבידם. מחלקת עדכון ובקרה מטפלת בבקשות אלה באופן ידני ומזינה אותן למערכת הרפואית כבקשות חריגות לצורך המשך טיפול על ידי רופאי אגף הרישוי.

גם אדם עם מוגבלות שקיבל בעבר תג חניה באמצעות גופים מאשרים אחרים (כמו משרד הרווחה, הביטוח הלאומי ואגף השיקום) ומצבו הרפואי הוחמר, נדרש להגיש בקשה לשינוי סוג תג ישירות למשרד התחבורה, אלא אם בחר לעבור ועדה רפואית, ואז הועדה תעביר למשרד התחבורה בקשה שגם תטופל באופן ידני באגף הרישוי. הסיבה לכך היא שמערכת נכים במשרד התחבורה שאליה מועבר מידע מהגופים המאשרים מאפשרת קליטה יחידה של אישור תג חניה, ואישור חופף המתקבל מאותו גוף מאשר או מגוף מאשר אחר מייצר הודעת שגיאה במערכת.

ביולי 2023 הציפה מנהלת מחלקת עדכון ובקרה את הנושא בפני הנהלת אגף הרישוי והלשכה המשפטית, וציינה כי קיימות יותר מ-500 בקשות לשינוי סוג התג הממתינות כחודש ימים. היא ביקשה לצמצם את העבודה הידנית באמצעות יצירת שתי אפשרויות קליטה במערכת הרפואית - בקשה ראשונית ובקשה לשינוי סוג התג. היא ציינה כי אגף הרישוי הפך להיות הגורם היחיד שמאשר את הבקשות הללו, על סמך מסמכים רפואיים בלבד, והחלטות הרופאים אינן באמת נשענות על המצב הרפואי של הפונה.

בפברואר 2025 נציגת מערכות מידע של הביטוח הלאומי פנתה בדוא"ל למחלקת עדכון ובקרה וציינה כי במערכת נכים באגף הרישוי לא נשמר המידע שהביטוח הלאומי שולח לצורך שינוי סוג התג, ובמקום זה הביטוח הלאומי מקבל הודעת שגיאה שקיים אישור לתג מגורם אחר. הנציגה ביקשה מהמחלקה לבצע שינוי כך שהבקשה לתג כיסא גלגלים המועברת מבט"ל תיקלט במערכות וסוג התג ישונה באופן ממוחשב.

עמותת הצעד הבא כתבה בתשובתה בנוגע להמרת תג, כי "בפועל זוהי סחבת בלתי נגמרת... הדבר מצריך את הקטוע להגיע פיזית למשרד הרישוי ולהציג מסמכים מקוריים [בלבד]... אין למבקש יכולת לדעת האם הבקשה התקבלה, אושרה והיכן זה עומד. יש להבליט יותר את הזכאות לתג כסא גלגלים לזכאים ובין היתר שהמבקש מקבל הודעה שמגיע לו תג".

בביקורת הועלו מקרים שבהם אנשים קיבלו אישור לתג כיסא גלגלים מהגופים המאשרים לפני שנים רבות, ועדכון סוג התג בוצע בעיכוב רב בגלל שגיאה בממשק בין המערכות. הלוח שלהלן מציג 13 מקרים שנבחרו באופן אקראי מתוך מקרים חריגים שזוהו בממשק בין משרד התחבורה לגופים המאשרים:

¹⁵⁹ חלק מהמקרים עוסקים גם בשינוי תוקף התג לצמיתות, אולם מדובר במקרים בודדים.

לוח 11: מקרים של אישור זכאות לתג כיסא גלגלים, שלא נקלט באגף הרישוי, והתג לא עודכן

במועד

הגוף המאשר	תאריך אישור זכאות לנכות המזכה בתג כיסא גלגלים בוועדה רפואית	תאריך העברת המידע לאגף הרישוי*	פער בשנים
הביטוח הלאומי	5.1.15	11.6.25	10.4
משרד הבריאות	25.12.17	28.4.25	7.3
הביטוח הלאומי	7.3.18	10.3.25	7.0
הביטוח הלאומי	1.1.21	15.5.25	4.4
הביטוח הלאומי	25.2.22	18.3.25	3.1
הביטוח הלאומי	30.1.23	29.5.25	2.3
הביטוח הלאומי	1.1.23	24.3.25	2.2
הביטוח הלאומי	14.11.23	9.4.25	1.4
הביטוח הלאומי	18.04.23	7.7.24	1.2
הביטוח הלאומי	5.5.24	31.3.25	0.9
הביטוח הלאומי	1.9.24	19.3.25	0.5
הביטוח הלאומי	18.1.24	28.5.24	0.4
אגף השיקום	4.4.24	11.7.24	0.3

על פי נתוני אגף הרישוי, בעיבוד משרד מבקר המדינה.
* עדכון סוג התג על ידי אגף הרישוי נעשה לאחר הפנייה אליו.

מהלוח עולה כי ב-3 מתוך 13 המקרים במדגם עודכן סוג תג החניה לתג כיסא גלגלים 7 - 10 שנים לאחר שהוכרה נכות המזכה בתג כיסא גלגלים; ב-4 מקרים נעשה העדכון לאחר 2 - 5 שנים; ב-3 מקרים נעשה העדכון לאחר חצי שנה עד שנתיים וב-3 מקרים נוספים בתוך חצי שנה.

בביקורת עלה כי בשל מגבלה מחשובית בקשה לשינוי סוג תג, מתג רגיל לתג כיסא גלגלים, אינה נקלטת באופן אוטומטי במערכות אגף הרישוי, והיא מצריכה עבודה ידנית בתוך האגף. אף במקרים שבהם אנשים עם מוגבלות מקבלים זכאות לתג כיסא גלגלים מגופים מאשרים אחרים, כמו הביטוח הלאומי ואגף השיקום, זכאות זו אינה נקלטת באופן אוטומטי במערכות המידע של אגף הרישוי.

מומלץ למשרד התחבורה לגבש מנגנון לטיפול בשינוי סוג התג, מתג רגיל לתג כיסא גלגלים, כך שהבקשות ייקלטו במערכות הממוחשבות של אגף הרישוי ללא מגע יד אדם. כמו כן, כדי לוודא שאין בקשות ישנות הממתינות לעדכון, מומלץ למשרד התחבורה לפעול לבחינת כלל האנשים עם מוגבלות שאושרה להם נכות המזכה בתג כיסא גלגלים בכל אחד מהגופים המאשרים.

עדכון תוקף תג חניה לצמיתות עבור קטועי רגליים

באפריל 2024 פרסם משרד התחבורה באתר שלו במרשתת טופס מקוון ייעודי עבור אוכלוסיית קטועי רגליים בלבד¹⁶⁰ שאושר להם תג חניה לתקופה מוגבלת והם מבקשים תג חניה לצמיתות¹⁶¹.

160 אוחר מאתר: www.gov.il/he/service/amputees_badge, אוחר ביום: 27.7.25.
161 בדיון בוועדת הכלכלה של הכנסת בשנת 2025 ציין מנהל אגף הרישוי כי אישור התג לצמיתות עוגן בהנחיות פנימיות באגף - "לגבי קטועי הרגליים... היה קריטריון שעל פיו הרופאים הונחו, בהנחיה כתובה, שכל מי שקטוע מתחת לברך - מקבל תג זמני. מי שקטוע מעל הברך - מקבל תג קבוע".

על מגישי הבקשה לצרף מסמכים רפואיים המעידים על קטיעה ברגליים. באתר של אגף הרישוי במרשתת מקושר הטופס לעמוד של "רישיון נהיגה" בלבד ולא לעמוד של "תג חניה לנכה".

עמותת הצעד הבא כתבה בתשובתה כי לפונה אין מידע שאפשר ללמוד ממנו אם אגף הרישוי קיבל את בקשתו, ואם הוא אישר אותה.

באתר אגף הרישוי במרשתת הטופס הייעודי עבור אוכלוסיית קטועי רגליים אינו נגיש לציבור הגולשים בעמוד "תג חניה לנכה" אלא בעמוד "רישיון נהיגה" בלבד שאינו אינטואיטיבי למציאת מידע בנושא זה, שכן הנושא מתקשר אליו רק באופן עקיף. המצב עלול לבלבל את המשתמשים שמבקשים להגיש בקשה לשינוי תוקף תג לצמיתות. נוסף על כך, יש אוכלוסיות נוספות שעשויות להימצא זכאיות לשינוי תוקף תג מזמני לצמיתות.

על משרד התחבורה לקשר את העמוד "בקשה לעדכון תקופת תוקף תג חניה לאוכלוסיית קטועי רגליים" לעמוד הראשי של "תג חניה לנכה" באתר המשרד במרשתת, כך שיהיה נגיש לכל גולש שמגיע לעמוד זה. כמו כן, מומלץ שהמשרד יכלול בטופס זה גם אוכלוסיות נוספות שיכולות להיות זכאיות לתג חניה לצמיתות, כדי למנוע אפלייתן.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי בדף השירות הראשי "תג חניה לנכה" נוסף קישור ייעודי לבקשה לעדכון תקופת תוקף תג חניה עבור אוכלוסיית קטועי רגליים, וכן נוסף פרק תוכן ייעודי בנושא. עוד ציין משרד התחבורה כי בכך תוקנה אי-הבהירות ששררה בעבר בנוגע למקום שבו ניתן השירות, וכי בד בבד, במסגרת פיתוח המערכת הרפואית החדשה, יוטמע פתרון מערכתי מלא.

אגף השיקום מאשר זכאות של נכי צה"ל לתג חניה לאחר שנקבעו שיעורי נכות קבועים, וזאת לאחר תקופה שבה מתבררת חומרת המוגבלות הקבועה. בעקבות המספר הגדול של הנפגעים במלחמת חרבות ברזל יישם האגף נוהל - הוראת שעה¹⁶² בשיתוף עם משרד התחבורה עבור פצועי המלחמה שטרם נערכה להם ועדה רפואית לקביעת אחוזי נכות. לפי הנוהל, רופאי אגף השיקום מבצעים את המיון הראשוני של הפצועים. עבור פצועים אשר עונים על הקריטריונים לתג חניה נוכח מצבם העכשווי, אגף השיקום שולח המלצה למשרד התחבורה להנפקת התג, ללא צורך בבדיקה נוספת, ומשרד התחבורה מנפיק להם תג חניה זמני¹⁶³.

אף שמשרד התחבורה מאפשר לקטועי רגליים לקבל תג חניה לצמיתות, נמצא כי לנכי צה"ל קטועי רגליים, ובהם נכי מלחמת חרבות ברזל, מאושר תג חניה זמני, וזאת עד אישור שיעורי נכות קבועים.

אגף השיקום מסר בתשובתו כי הוא מוסמך לאשר תגים לצמיתות רק לאחר שוועדה רפואית קובעת כי עליו לעשות כן.

מומלץ שמשרד התחבורה ואגף השיקום יסכמו פתרון שיאפשר לנכי צה"ל קטועי רגליים שטרם קיבלו שיעורי נכות קבועים לקבל תג חניה לצמיתות ולהקל עבורם את הנטל הביורוקרטי.

בעלי תג חניה המחזיקים ברישיונות נהיגה מדרגה גבוהה

אגף הרישוי מנפיק סוגים שונים של רישיונות נהיגה, חלקם מדרגה גבוהה (המאפשרים נהיגה בכלי רכב כבדים) שאף מצריכים בדיקת כשירות רפואית.

צוות הביקורת בחן את רישיונות הנהיגה של בעלי תג כיסא גלגלים המחזיקים ברישיונות נהיגה מדרגות גבוהות:

אוחזר מאתר : fs.knesset.gov.il/25/Committees/25_ptv_9350025.doc, אוחזר ביום : 2.12.25
mvdodcd2app.mevaker.loc/D2/?docbase=NM_PRD&locateId=090bc09b84a5505c

הוראת שעה תו חניה זמני - פצועי חרבות ברזל (9.11.2023).

אוחזר מאתר : shikum.mod.gov.il/transportation/parking-badge, אוחזר ביום : 20.11.25

162

163

לוח 12: מספר בעלי תג כיסא גלגלים המחזיקים רישיונות נהיגה מדרגות גבוהות*, מרץ 2025

רישיון C	רישיון C+E	רישיון C1	רישיון D	רישיון D2
משא כבד מעל 12 טונות	רכב משא כבד שצמוד אליו נגרר או נתמך	משא קל עד 12 טונות	אוטובוס	אוטובוס זעיר ציבורי
185	52	471	118	41

על פי נתוני משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה. * חלק מבעלי תג כיסא גלגלים מחזיקים בכמה סוגי רישיונות בו זמנית, כך שיש חפיפה מסוימת בנתונים.

אגף הרישוי אחראי הן להנפקת רישיונות נהיגה והן להנפקת תגי חניה. מהלוח עולה כי 118 בעלי תג כיסא גלגלים מחזיקים רישיון לאוטובוס (D), 185 בעלי תג כיסא גלגלים מחזיקים רישיון למשא כבד מעל 12 טונות (C) שמתוכם 52 מחזיקים גם רישיון לגרור תומך (E). הגם שאין קשר בין שני סוגי ההרשאות הממצא עלול להעיד על ליקויים בבדיקת הזכאות לתגי חניה, או על כך שאגף הרישוי אינו מקפיד לבטל רישיונות נהיגה מדרגה גבוהה לנהגים שכבר אינם כשירים לנהוג ברכבים כבדים, אף שהוא אחראי לשני הנושאים. כמו כן, הדבר מעיד על היעדר בקרות מספיקות במערכות אגף הרישוי.

משרד מבקר המדינה ממליץ כי משרד התחבורה ימסד תהליך עבודה שבמסגרתו ייבחנו לעומק מקרים שבהם אדם מחזיק בעת ובעונה אחת בתג חניה ורישיון נהיגה מדרגה גבוהה. במסגרת הבדיקה המשרד יוודא שיש הצדקה למתן שתי ההרשאות, ואם ימצא שאין הצדקה לכך - יפעל לביטול אחת מהן.

משרד התחבורה מסר בתשובתו כי הוא מכיר בצורך בהרחבת מנגנונים להשוואה בין הנתונים שבמערכות המידע השונות, ובכלל זה בין נתוני הזכאות לתג כיסא גלגלים ובין נתוני רישיונות הנהיגה הקיימים במערכות המשרד. עוד ציין כי במסגרת פיתוח המערכת הרפואית החדשה יאופיינו ויפותחו מנגנון ייעודי לביצוע בדיקות מסוג זה.

אובדן או גניבה של תג חניה

ככלל, אגף הרישוי מנפיק תג חניה פיזי אחד עבור כל מבקש, והוא מנפיק שני תגי חניה לאדם עם מוגבלות במקרים ממוקדים בלבד, למשל במקרה של הורים לקטין עם מוגבלות כדי לסייע במצבים שבהם הורה אחד לוקח למסגרת החינוכית וההורה השני אוסף, או במקרה של ילדים להורה עם מוגבלות כדי להקל במצבים שבהם אחד הילדים לוקח את ההורה וילד אחר מחזיר אותו.

במקרה של אובדן או גניבה של תג חניה, על בעל התג להגיש בקשה לתג חלופי באתר משרד התחבורה במרשתת. הפעולה מתבצעת באופן אוטומטי במערכת התפעולית של אגף הרישוי, והתג המחודש נשלח בדואר לכתובת המבקש בתוך כ-30 ימים. ניתן להגיש את הבקשה גם בדואר אך במקרה כזה יישלח התג בתוך כ-60 ימים.

נציגי הלשכה המשפטית של משרד התחבורה מסרו למשרד מבקר המדינה ביוני 2025 כי יש היקף רחב של דיווחים על אובדן או גניבה של תג חניה שמובילים להנפקת תג חלופי, ואין כל דרך לאמת שהתג הראשון אכן אבד או נגנב. לכן, סביר שבחלק לא קטן מהמקרים הללו מדובר בדיווח שאינו אמיתי ונועד לצורך השגת תג שני שלא כדין¹⁶⁴. עוד ציינו כי בשל קושי מחשובי לא ניתן לבטל תג שבעליו הודיע כי אבד או נגנב. תג החניה אינו נושא מספר סידורי חד-ערכי (אלא רק את מספר תעודת הזהות של בעל התג), לכן אין כל טעם בביטול תג והנפקתו מחדש משום שמדובר באותו התג עם אותו מספר תעודת זהות.

¹⁶⁴ יצוין כי לפעמים שבעקבות פניות נציבות הציבור, ניתנו הוראות הנפקה נוספות למתלוננים שלא קיבלו את התג בדואר.

בביקורת עלה כי אגף הרישוי לא קבע רשימת מקרים קבועה או מסוימת שבהם ניתנים שני תגים פיזיים לבעל תג חניה. עוד עלה כי כאשר בעל תג מודיע על אובדן או גניבה של תג, אגף הרישוי מנפיק עבורו תג חדש אולם התג הקודם אינו מתבטל בשל קושי מחשובי ומשום שהתג אינו נושא מספר סידורי חד-ערכי. ממשרד התחבורה נמסר כי יש בקשות רבות להנפקת תג חדש בעקבות גניבה או אובדן, ולאגף הרישוי אין כל דרך לאמת את נכונות הטענה. הדבר פותח פתח נוסף לשימוש לרעה בתג, שכן יכול להתקיים מצב שבו בעלי תג מצהירים על אובדן פיקטיבי של תג, וכך "זוכים" בשני תגי חניה או יותר ויכולים להשתמש בהם בו זמנית בשני רכבים המשויכים לתג, גם אם לא נמצא בהם בעל התג עצמו. אף שמשרד התחבורה מציין בטופס הבקשה להנפקת תג חניה, במקרים של אובדן או גניבה, כי כל הנפקה של תג חדש מבטלת באופן מיידי את התג הקודם, בפועל התג הישן אינו מתבטל אלא מונפק תג נוסף הנושא את אותו מספר תעודת זהות.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה לבחון פתרונות שיאפשרו לבטל תג חניה במקרים של אובדן או גניבה ובמקרים נוספים המצריכים ביטול תג. למשל, ביטול תג באמצעות הקצאת מספר חד-ערכי שיקושר לכל תג חניה פיזי או באמצעות הוספת שבב (צ'יפ) ייחודי לתג החניה.

שדרוג הטופס הדיגיטלי

משרד התחבורה מתפעל את הטופס הדיגיטלי להגשת בקשות לתג חניה ואת הטפסים לשירותים נוספים של אגף הרישוי על גבי פלטפורמה מחשובית הנתמכת על ידי שירותי מערך הדיגיטל. הטופס מאפשר להגיש בקשות לשירותים שונים בתחום תג חניה אשר פותחו על בסיס תשתית שירות ידנית ובתצוגה ישנה.

מערך הדיגיטל מוביל במשרדי הממשלה השונים תהליך של הסבת תהליכים לתצוגה חדשה יותר של הטפסים. בתקופת ההסבה פחות מומלץ לבצע פיתוחים גדולים על גבי התצוגה הישנה של הטופס, אלא להתמקד בביצוע "שינויים קוסמטיים", שינויי מלל, פיתוחים קטנים ותיקוני תקלות תוכנה על הטופס הקיים. בתכתובת בין משרד התחבורה למערך הדיגיטל מסר נציג מערך הדיגיטל כי בשל מורכבות הטופס הסבתו יכולה לקחת הרבה זמן, כמעט כמו טופס חדש, ובד בבד עם ההסבה כדאי לשדרג את תשתית השירות ולהחליפה ל"שדרת המידע". שדרת המידע היא תשתית מרכזית שמערך הדיגיטל הקיים כדי לאפשר העברה מאובטחת, סטנדרטית ומנוהלת של מידע בין משרדי ממשלה וגופים ציבוריים לפי סוג המידע וסיווגו, בלי שכל משרד יצטרך לבנות לעצמו חיבור נפרד לכל גוף אחר. בנוגע למשרד התחבורה הכוונה היא לאותם שירותים שנדרש להנגיש לצרכנים מחוץ למשרד, ממשרדי ממשלה אחרים עד אזרחים. נוסף על כך, לשדרת המידע תפקיד מרכזי במימוש המעבר לטכנולוגיות הענן.

מהביקורת בנוגע לפלטפורמה של משרד התחבורה שעליה מתופעל הטופס הדיגיטלי לבקשה לתג חניה עולה כי הטופס מבוסס על תשתית טכנולוגית תצוגה ישנה ונדרש לה שדרוג. יש כוונה להסב את הטפסים לתצוגה חדשה יותר, אולם יידרש לכך זמן רב, ולפי המלצת מערך הדיגיטל לא מומלץ בתקופת ההסבה לבצע פיתוחים גדולים, אלא להתמקד ב"שינויים קוסמטיים", תיקוני תקלות בתוכנת הטופס הקיים ופיתוחים משלימים בעלי השפעה מינורית. נוסף על כך, מערך הדיגיטל ממליץ למשרד התחבורה להחליף את תשתית השירות לשדרת מידע בענן כדי לאפשר העברה מאובטחת, סטנדרטית ומנוהלת של מידע בין משרד התחבורה למשרדי ממשלה אחרים ולגופים ציבוריים לפי סוג המידע וסיווגו. עד סיום שדרוג תצוגת הטפסים ותשתית השירות לא ניתן יהיה לתת מענה על הפיתוחים הנדרשים לאור הצרכים השונים שעלו בתהליך הנפקת תגי חניה.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה, בשיתוף מערך הדיגיטל, לקדם את הסבת הטופס הדיגיטלי לבקשות לתגי חניה לתצוגה חדשה יותר, ובו זמנית לקדם את החלפת תשתית השירות שעל גביה הטופס מתופעל. בין היתר, כדי לתת מענה לכלל הפיתוחים הנדרשים לאור הצרכים והפערים השונים שעלו בתהליך הנפקת תגי חניה.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי התכנית לשדרוג הטפסים הדיגיטליים והעברתם לתשתית טכנולוגית מתקדמת יותר צפויה להיות מושלמת עד סוף שנת 2026. במסגרת המערכת הרפואית

החדשה, הטפסים הדיגיטליים המשמשים להגשת בקשות לתג חניה יוחלפו בתשתית טכנולוגית מודרנית, מבוססת ענן, שתאפשר ממשקי מידע מתקדמים, העברת מידע מאובטחת ועמידה בתקני ISO רפואיים, לצד שיפור משמעותי בחוויית המשתמש וביכולות הבקרה. עם השלמת המעבר לתשתית חדשה של הטופס, צפוי שיפור משמעותי ביכולות המערכת התפעולית, ובכלל זה הרחבת ממשקים בין-ארגוניים, העברת מידע באופן מאובטח ואחיד ותצוגה חדשנית יותר של נתונים, כל זאת לצד שיפור חוויית המשתמש.

הטיפול בבקשות וקבלת ההחלטה הרפואית לגבי זכאות לתג

התקשרויות משרד התחבורה עם חברות לקבלת שירותי ייעוץ רפואי

ניהול התקשרויות של משרד ממשלתי עם ספק חיצוני מחייב תשתית סדורה של קבלת החלטות, חלוקת אחריות ותיעוד ממשקי עבודה לאורך חיי ההתקשרות, לפי כללי מינהל תקין והמסגרת הנורמטיבית שחלה על התקשרויות במשרדי הממשלה (חוק חובת המכרזים, התשנ"ב-1992, והוראות תקנון כספים ומשק (התכ"ס)). בתוך כך, נדרש לנהל את ההתקשרות באופן שמאפשר בקרה שוטפת, הפקת לקחים והבטחת רציפות של מתן השירות גם בסיום התקשרות.

משנת 2008, כאשר בחינת הזכאות לתגי חניה על פי סעיף 1א לחוק עברה מלשכות הבריאות המחוזיות למשרד התחבורה, אגף הרישוי נעזר לשם כך בשירותיה של חברה א' שבאותה עת כבר נתנה שירותים אחרים לאגף הרישוי במיקור חוץ. בשנת 2010 חברה ב' זכתה במכרז ומשנת 2011 החליפה את חברה א'. חברה ב' המשיכה לספק שירותי ייעוץ רפואי לצורך בדיקת זכאות לתגי חניה עד סוף 2024. ביולי 2023 נפתחה חקירה סמויה של המשטרה, ובמרכזה עמד תהליך הנפקת תגי חניה, ובדצמבר 2024 הפכה החקירה לגלויה. בפברואר 2025, עם תום תקופת ההתקשרות עם חברה ב', לא חידש המשרד את ההתקשרות עימה, בין היתר בעקבות החקירה המשטרתית¹⁶⁵. במאי 2025 התקשר משרד התחבורה בפטור ממכרז עם חברה אחרת (להלן - חברה ג') למשך שנה לצורך הטיפול בבקשות לתג חניה.

התקשרויות עם חברה ב'

משנת 2011 עד פברואר 2025 סיפקה חברה ב' למשרד התחבורה את שירותי הייעוץ הרפואי המקצועי בנוגע לזכאות לתגי חניה באמצעות כמה התקשרויות. על פי מסמכי המכרזים, סיפקה החברה את חוות דעתה על סמך מסמכים רפואיים בלבד שהגישו הפונים. ההתקשרויות התבססו על תשלום שחושב לפי מספר הפניות שנבדקו בפועל. להלן פירוט ההתקשרויות:

לוח 13: התקשרויות משרד התחבורה עם חברה ב' למתן שירותי ייעוץ רפואי לצורך בדיקת זכאות לתגי חניה

הערות	ההיקף הכספי	משך ההתקשרות	מספר המכרז	סוף ההתקשרות	תחילת ההתקשרות	סוג ההליך
		24 חודשים; כמו כן, מומשו שתי אופציות להארכת ההתקשרות, כל אחת לשנה נוספת	31.10	אפריל 2015	אפריל 2011	מכרז ¹⁶⁶
הארכת התקשרות מעבר למימוש האופציות שנכללו במכרז, שאושרה כדי לשמור על רצף מתן השירות	840,000 ש"ח	6 חודשים	31.10	18.11.15	18.5.15	פטור ¹⁶⁷

¹⁶⁵ נכון למאי 2026, החקירה עדיין לא הסתיימה.

¹⁶⁶ מרכז המחקר והמידע של הכנסת, "קביעת זכאות לתג חניה לנכה", פברואר 2012.

¹⁶⁷ mr.gov.il/ilgstorefront/he/p/565816

הערות	ההיקף הכספי	משך ההתקשרות	מספר המכרז	סוף ההתקשרות	תחילת ההתקשרות	סוג ההליך
(מכרז חדש היה בתהליך הכנה)						
	כ-2.17 מיליון ש"ח בשנה	36 חודשים ; כמו כן, מומשו שתי אופציות להארכת ההתקשרות, כל אחת לשנה נוספת	*31.14	14.2.21	14.2.16	מכרז
הארכת התקשרות בשל הימשכות הליכי מכרז 53.20		5 חודשים	31.14	15.7.21	15.2.21	פטור
הארכת התקשרות בשל הימשכות הליכי מכרז 53.20		חודש אחד	31.14	14.8.20	16.7.21	פטור
הארכת התקשרות לצורך הענקת תקופת התארגנות לזוכה במכרז (חברה ב') 53.20		חודש אחד	31.14	14.9.21	15.8.21	פטור
תשלומים שאושרו בדיעבד בתקופה שבה לא הייתה התקשרות חוזית עם החברה, ושלא באמצעות הזמנת רכש מוסדרת	כ-1.21 מיליון ש"ח	5 חודשים		19.2.22	14.9.21	---
	כ-2.7 מיליון ש"ח בשנה	36 חודשים (אופציית הארכה לשתי תקופות נוספות של שנה כל אחת לא מומשה)	*53.20	20.2.25	20.2.22	מכרז

על פי מסמכים של משרד התחבורה (בין היתר, מסמך ממחלקת הרכש של משרד התחבורה¹⁶⁸) ומסמכי מכרז המחקר והמידע של הכנסת, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

* המכרז היה למתן שירותי ייעוץ רפואי לאגף הרישוי הן לצורך בדיקת זכאות לתגי חניה והן לצורך בדיקת כשירות רפואית לנהיגה ברכב מנועי של נהגים שבהצטרפם הרפואית דיווחו על ממצאים המחייבים עיון.

חברה ב' זכתה לראשונה במכרז בשנת 2011 (מכרז 31.10). בהמשך, היא זכתה בשני מכרזים נוספים בשנים 2016 (מכרז 31.14) ו-2021 (מכרז 53.20). במהלך השנים עלו כמה וכמה אי-סדרים הנוגעים לניהול ההתקשרויות המוזכרות בלוח שנעשו לצורך בדיקת זכאות לתגי חניה (וגם בהתקשרויות אחרות של החברה עם משרד התחבורה):

1. תקופת ההתקשרות לפי מכרז 31.10 אמורה הייתה להסתיים באפריל 2015 לאחר מיצוי תקופות אופציה שהיו כלולות בה. בשל עיכובים בהליכי מכרז 31.14 אושרה התקשרות בפטור ממכרז למשך חצי שנה (ממאי עד נובמבר 2015). דפוס זה חזר על עצמו גם כאשר הסתיימה תקופת ההתקשרות לפי מכרז 31.14 בפברואר 2021, גם היא לאחר מיצוי תקופות אופציה שהיו כלולות בה - הליך עריכת מכרז 53.20 התמשך מעבר לצפוי ובעקבות זאת אושרו לאגף הרישוי שלוש התקשרויות עם חברה ב' בפטור ממכרז לתקופה מצטברת של שבעה חודשים (מפברואר עד ספטמבר 2021). תקופת ההתקשרות על פי מכרז 53.20 הסתיימה בפברואר 2025 בלי שמומשו האופציות להארכתה. גם במקרה זה, לא היה משרד התחבורה ערוך להתקשרות

168 משרד התחבורה, www.gov.il/BlobFolder/dynamiccollectorresultitem/pemiprimium/he/repository-of-answers_ministry-of-transport-and-road-safety_pemiprimium.xlsx?__cf_chl_tk=dIQLHJ9dpexgdJct4R4RwhBAQzM_IGUZeOj.rME17352-1.0.1.1-v3YPa1qKcjKZ0IY3ay5oapD6aAlhJHmONbfr.VVv8fI ; מכרז Otc-1763917352-1.0.1.1-v3YPa1qKcjKZ0IY3ay5oapD6aAlhJHmONbfr.VVv8fI המחקר של הכנסת, 2012

עם ספק חדש, ואף לא פרסם עדיין מכרז. יוצא אפוא שעד סוף מאי 2025 לא טיפל המשרד בבקשות חדשות לקבלת תגי חניה, ובסוף במאי 2025 התקשר לצורך כך עם חברה ג' בפטור ממכרז (ראו פירוט להלן). נכון למועד סיום הביקורת, לא פרסם עדיין משרד התחבורה מכרז חדש.

2. בשנים 2021 - 2022 שירותי הייעוץ הרפואי ניתנו על ידי חברה ב' ללא הזמנת רכש מוסדרת במשך שתי תקופות:

א. בתקופה 14.9.21 - 19.2.22 נתנה חברה ב' שירותי ייעוץ בסך של כ-1.2 מיליון ש"ח (כולל מע"ם) בלי שהייתה התקשרות מוסדרת בין הצדדים; וזאת כאמור, לאחר שכבר אושרו כמה הארכות התקשרות בפטור ממכרז ובשל העיכוב בפרסום מכרז 53.20. השרות ניתן ללא הזמנת רכש קיימת במערכות המידע.

ב. בתקופה 20.2.22 - 30.6.22, אף שכבר נחתם חוזה התקשרות חדש עם חברה ב', לא הקים משרד התחבורה הזמנת רכש מוסדרת במערכות המידע, ולמרות זאת נתנה חברה ב' לאגף הרישוי שירותי ייעוץ בסך של כ-1.3 מיליון ש"ח (כולל מע"ם).

על פי מכתב ששלח סגן החשב הכללי במשרד האוצר (להלן - החשכ"ל) לחשב משרד התחבורה באוקטובר 2022, לטענת משרד התחבורה שני המקרים אירעו בשל היעדר כוח אדם, והשהיית פעילות הספק הייתה מובילה לפגיעה באינטרס הציבורי. סגן החשכ"ל הדגיש כי מדובר באירועים חמורים שאל להם לחזור על עצמם, וכי על המשרד לוודא כי הספקים שפועלים במסגרת התקשרויותיו מתנהלים על בסיס התקשרויות מתוקצבות ומאושרות. הוא אישר את שתי בקשות התשלום בדיעבד, וזאת לאור הצעדים שאגף הרישוי ציין שנקט למניעת הישנות מקרים מסוג זה, ובפרט פנייה לספק ופיתוח שיתוף פעולה עם גופי המטה במשרד. הסגן הוסיף כי אם מקרים אלו יחזרו, על המשרד לפעול על פי הנחיות החשבות ולעצור התקשרויות במידת הצורך.

3. מפרוטוקול ועדת המכרזים של משרד התחבורה מאוגוסט 2021 עולה כי מתוך שלוש הצעות שהתקבלו למכרז 53.20 לא עמדו שתי חברות בתנאי הסף ונפסלו, ונשארה הצעתה של חברה ב' בלבד. בדיון של ועדת המכרזים ציין חבר הוועדה נציג חשבות משרד התחבורה: "נשארנו עם הצעה אחת עם ספק שנותן לנו כיום את השירות ברמת שירות שהאגף המקצועי לא מרוצה ממנה". חבר ועדה אחר, נציג יועמ"שית המשרד, ציין כי ליציאה למכרז חדש יש גם מחירים אחרים, ו"בהתחשב בכך שאובייקטיבית ההצעה טובה גם אם שביעות הרצון לא מקסימלית, הרי שבחירה בהצעה זוכה נראית כצעד המתאים, תוך הקפדה של האגף מהיום הראשון על עמידה של הזכיין במחויבויות שלו מתחילת הדרך". בסיום הדיון הכריזה הוועדה על חברה ב' כזוכה במכרז.

משנת 2011 עד פברואר 2025 סיפקה חברה ב' למשרד התחבורה שירותי ייעוץ רפואי בנוגע לבדיקת זכאות לתגי חניה באמצעות כמה התקשרויות. בביקורת עלה כי 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. כמו כן, הוכרזה חברה ב' כזוכה במכרז 53.20 לאחר שהצעתה הייתה היחידה שעמדה בתנאי הסף הנדרשים, אף שאגף הרישוי דיווח כי לא היה מרוצה מרמת השירות שהחברה סיפקה.

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. הכול, כדי להימנע מלהתקשר עם ספקים בפטור ממכרז וכדי לאפשר לעצמו מרחב תמרון לצורך בחירת ספקים איכותיים. כמו כן, עליו להקפיד על קיומן של התקשרויות והזמנות רכש מוסדרות עם ספקים.

התקשרויות משרדי ממשלה אחרים עם חברה ב'

הבדיקה החקירתית 2023 העלתה כי בד בבד עם אספקת שירותיה למשרד התחבורה סיפקה חברה ב' שירותים לכמה משרדי ממשלה. שילוב של התקשרויות אלו העלה חשש לניגוד עניינים בנוגע להתקשרות במסגרת מכרז 53.20; לדוגמה, חברה ב' סיפקה למשרד הבריאות שירותים למיצוי זכויות, בין היתר לצורך הגשת בקשות לתג חניה¹⁶⁹, ולביטוח הלאומי סייעה בהגשה לוועדות רפואיות (הכרה בנכות)¹⁷⁰; וכל זאת בד בבד עם מתן שירותים למשרד התחבורה לבדיקת עמידה בקריטריונים לקבלת תג. כך, עלול היה להיווצר מצב שבו חברה ב' עלולה הייתה לקבל תשלום הן ממשרד הבריאות או מהביטוח הלאומי עבור בקשה של אזרח מסוים למיצוי זכויות או סיוע בהגשת בקשה לוועדות רפואיות בנוגע להכרה בנכות, והן ממשרד התחבורה עבור אותו אזרח בגין בדיקת זכאות לתג חניה. בדוח צוין כי חברה ב' לא הודיעה למשרד התחבורה על התקשרויותיה האחרות כדי להסיר את החשש לניגוד עניינים, למרות חובתה לעשות כן לפי סעיף 5.2 לחוזה ההתקשרות שעליו חתמה עם משרד התחבורה, הקובע כי "בכל מקרה שיווצר חשש כלשהו לניגוד עניינים בין הספק לבין המזמין יודיע הספק על כך למזמין, ללא כל שיהוי ויפעל באופן מידי להסרת ניגוד העניינים".

הבדיקה החקירתית 2023 שיזם משרד התחבורה בנוגע לתהליך הנפקת תגי חניה העלתה חשש לניגוד עניינים שחברה ב' הייתה מצויה בו, עקב אספקה מקבילה של שירותים לגופים ממשלתיים אחרים כגון משרד הבריאות ובט"ל. בביקורת עלה כי אף על פי שהחשד לניגוד עניינים עלה כבר במרץ 2023, לא ערכו משרד התחבורה והחשב"ל שימוע לחברה ב' בנושא מיד עם גילוי. השימוע התקיים רק לאחר כשנה וחצי (בדצמבר 2024) ולאחריו הוחלט לסיים את ההתקשרות עם חברה ב'. ומשכך, המשרד לא מימש אופציות להארכת ההתקשרות. בביקורת עלה כי באגף החשב"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.

חברה ב' כתבה בתשובתה ממאי 2026 (להלן - תשובת חברה ב') כי השירותים שנתנה למשרד הבריאות ולביטוח לאומי ניתנו מכוח מכרזים מצומצמים בהיקפם במגוון רחב מאוד של תחומי זכויות, אשר לא נגעו לקידום או לייזום של בקשות לתגי חניה או לבחינת הזכאות להם, ועל כן לא היה חשש לניגוד עניינים שהיה עליה לדווח עליו.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי סוגיית ניגוד העניינים של חברה ב' היא סוגיה רוחבית, נוכח מעורבותה העמוקה של החברה בשירותים רפואיים הניתנים לגופי מדינה שונים, וכי סוגיה זו נבחנת.

פוטנציאל לניגודי עניינים של ספקים עלול להשפיע באופן רוחבי על מתן שירותים לציבור. על אגף החשב"ל ועל משרד התחבורה להפיק לקחים מההתקשרויות המקבילות של חברה ב' עם כמה גופים ממשלתיים ומהפוטנציאל לניגוד עניינים שעלה בהקשר זה. כמו כן, על משרד התחבורה לאכוף את תנאי חוזה ההתקשרות עם ספקים שעימם הוא מתקשר ועל החשב"ל לבצע בקרה על כך.

המכרז נערך בשנת 2017, ובדצמבר 2022 פורסמה הודעה לגבי המשך התקשרות בפטור עם החברה.
חברה ב' סיפקה את השירותים משנת 2013. בינואר 2023 עדיין סיפקה את השירותים לביטוח הלאומי.

169

170

סיום ההתקשרות עם חברה ב'

על רקע הממצאים החמורים שעלו בבדיקה החקירתית 2023 החלה ביולי 2023 חקירה משטרתית סמויה. המשטרה הנחתה את משרד התחבורה שלא לנקוט בפעולות שעלולות לשבש את החקירה. עם הפיכת החקירה המשטרתית לגלויה (בדצמבר 2024) החל משרד התחבורה בהליכי שימוע לחברה ב' במטרה להביא לסיום ההתקשרות עימה. ממצאי החקירה הצביעו על חשדות לביצוע עבירות פליליות בתהליך הטיפול בבקשות לתגי חניה. בין היתר, עלה חשד למעורבות גורמים שונים בתהליך הנפקה בלתי תקין של תגי חניה, לרבות ניצול לרעה של סמכויות רופאים ומשתפי פעולה, והסתמכות על מסמכים רפואיים כוזבים שהועלו במערכת¹⁷¹. נכון למאי 2026, חקירת המשטרה טרם הסתיימה, הליך השימוע טרם הושלם, ומתנהל שיח באשר לכוונת משרד התחבורה להשית על החברה פיצויים מוסכמים.

כאמור, ב-20.2.25, במהלך הליכי השימוע, הסתיים החוזה עם החברה וההתקשרות לא הוארכה עוד. החברה התחייבה להמשיך לדון בבקשות שהוגשו עד סוף 2024, אולם קצב הטיפול בבקשות הואט מאוד. בפועל, בקשות חדשות לתגי חניה שהוגשו למשרד התחבורה מ-1.1.25 לא הועברו לחברה ב' ולא נבדקו עד 27.5.25. יצוין כי אגף הרישוי המשיך להנפיק תגים עבור אוכלוסיות שנבדקו בגופים המאשרים זכאות לתג על פי סעיף 1 לחוק.

בסיכום ישיבת ועדת הכלכלה שהתקיימה בנושא ב-11.2.2026, עקב עצירת הנפקת תגי חניה בינואר 2025, צוין בין יתר ההחלטות כי הוועדה קוראת למשרד התחבורה לפעול לקיצור זמן הטיפול בבקשות לקבלת תג חניה. כמו כן, משרד התחבורה התבקש לסיים את גיבוש הקריטריונים לזכאות לתג חניה, לפרסום לציבור בתוך 30 ימים ולזרז את קידום החקיקה הנדרשת¹⁷². כאמור, לעיל בפרק "הקריטריונים לאישור תג חניה", משרד התחבורה עדיין לא הגדיר קריטריונים ברורים לזכאות לתג חניה.

ביום 25.3.25 אישרה ועדת הפטור של החשכ"ל את החלטת ועדת הפטור של משרד התחבורה לצאת לתיחור בין חמישה ספקים אפשריים לטובת בדיקות זכאות רפואית לתגי חניה שלא באמצעות מכרז. בהחלטה צוין כי בעקבות הפסקת ההתקשרות עם חברה ב' נותרו אלפי בקשות ללא מענה, ועל אחת כמה וכמה על רקע מלחמת חרבות ברזל והעלייה במספר הנדרשים לתגי חניה. עוד צוין כי המשרד נערך לפרסום מכרז חדש אשר יכלול תנאים נוספים וטובים מהותיים לעומת המכרז הקודם, וייקבעו בו דרישות בדיקות פיזיות והסדרת ממשק טכנולוגי מול קופות החולים. משרד התחבורה ביקש שתי תקופות אופציה של חצי שנה כל אחת עבור ההתקשרות בפטור עם הזוכה בתהליך התיחור, אולם הוועדה לא אישרה זאת. ועדת הפטור של החשכ"ל אישרה את ההתקשרות לשנה, ודרשה ממשרד התחבורה לעדכן מדי שלושה חודשים את אגף החשכ"ל בדבר ההתקדמות בהליך המכרז החדש. בתום תהליך התיחור, בסוף מאי 2025 התקשר משרד התחבורה עם חברה ג' לפרק זמן של עד שנה. בתשובתה ממאי 2026 מסרה חברה ג' (להלן - תשובת חברה ג') כי בחודשים הראשונים של ההתקשרות מדובר היה בתקופת הקמה והטמעה, ורק לקראת אוגוסט 2025 הפעילות התגבשה בפועל.

ב-8.9.25 ניתן פסק דין של בית המשפט העליון¹⁷³ שדחה עתירה שהוגשה חמישה חודשים קודם לכן על ידי 200 מבקשי תגי חניה נגד משרד התחבורה, תוך שדרש לנמק מדוע הופסקה בדיקת הבקשות לתגי חניה שהוגשו למשרד התחבורה. בהתייחס לתגובה המקדמית של משרד התחבורה מיוני 2025 טענו העותרים כי "ישנם לפחות 40,000 נכים הממתיינים לקבלת תווי [חניה] אשר ישמשו אותם לצרכיהם המידיים" ו"קצב הטיפול בפועל הוא איטי ביותר ואין התקדמות ממשית בהנפקת התוויים". בפסק הדין צוין כי משרד התחבורה נקט כמה צעדים שמטרתם למנוע פגיעה בציבור האנשים עם מוגבלות, והחלטה להפסיק זמנית את הנפקת תגי החניה נבעה משיקולים ענייניים. עוד צוין בפסק הדין וכי המשרד התחייב לקדם במהלך השנה שבה תפעל החברה מכרז

171 על פי הודעת דוברות המשטרה, 9.12.24. www.gov.il/he/pages/police_09-12-24_tag

172 ועדת הכלכלה בכנסת, 'הצעה לדיון מהיר בנושא: 'הערכה כי מחצית מתגי הנכה שניתנו מאז שנת 2020 הינם מזויפים', 11.2.26.

173 בג"ץ 15906-04-25, אורלי צפירי נ' מדינת ישראל - שרת התחבורה ואח' (פורסם במאגר ממוחשב, 8.9.25).

פומבי להתקשרות עם ספק חיצוני קבוע, כי הספק יבחן מטעמו בקשות לתגי חניה, תוך יישום מסקנות צוות ההיגוי המקצועי שהוקם, וכי ועדת הפטור תקבל אחת לשלושה חודשים עדכון בדבר התקדמות הליך המכרז.

נכון לאוגוסט 2025, מספר הבקשות שהצטברו ועדיין ממתנות למענה עומד על עשרות אלפים. כמו כן, לנציבות תלונות הציבור במשרד מבקר המדינה הגיעו במהלך 2025 - כארבע מאות תלונות מאנשים עם מוגבלות שממתנים חודשים רבים לבחינת בקשתם.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי בהתאם לתנאי ההתקשרות עם חברה ב' עמדו לזכות המשרד אפשרויות הארכה נוספות, וכי מאחר שהתבצעה חקירה סמויה בנושא הורתה לו המשטרה להימנע מביצוע פעולות פומביות הקשורות לפרסום מכרז חדש, כדי שלא לשבש את החקירה. המשרד הוסיף כי הבדיקות הרפואיות הופסקו לצורך החלפת ספק ועדכון תנאי ההתקשרות, וכי בתקופת הביניים עד לכניסתו לתפקיד של ספק חדש הוא אישר ליותר מ-60,000 בעלי תג הארכות מינהלתיות לתקופה של שישה חודשים.

עמותת איל"ן כתבה בתשובתה כי הפסקת הנפקתם של תגי החניה פגעה קשות באוכלוסייה שהעמותה מייצגת, אינה עומדת במבחני המידתיות ופוגעת בזכאים ובזכות היסוד לניידות. עמותת הצעד הבא כתבה בתשובתה כי תוקף התג לא הוארך עבור חלק מהאוכלוסייה שהעמותה מייצגת.

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 לעצור את הנפקתם של תגים חדשים. משמעות עצירת הטיפול בבקשות לתגי חניה היא פגיעה בפועל באנשים עם מוגבלות - צעד חריג שיש לנקוט רק באירועי קיצון ובמשורה. לאחר הפסקת הטיפול של חברה ב' בבקשות חדשות לתגי חניה בסוף 2024 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.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי עבודת הצוות הבין-משרדי 2025 נמצאת בשלבי סיום וההתקשרות עם חברה ג' בשלב זה נועדה גם לגשר על תקופת הביניים שעד להטמעת שיטת העבודה החדשה ולפיכך נכון למאי 2026 לא פורסם מכרז חדש, לנוכח השינויים הצפויים. עוד ציין המשרד כי הוא הפיק לקחים מההתקשרות עם חברה ב', וכי הוא פועל להתקשרות חדשה בתנאים מקצועיים ותפעוליים שונים על בסיס מודל הפעלה חדש. משרד התחבורה מסר למשרד מבקר המדינה כי נכון לסוף מאי 2026 משך הטיפול הממוצע בבקשה הוא שבועיים-שלושה, וכי המשרד טיפל בכל הבקשות שהצטברו בעקבות הפסקת ההנפקה (למעט מספר מועט של בקשות).

יצוין כי על פי החלטת הממשלה 3584 (4.12.25) היה על הצוות הבין-משרדי 2025 לגבש בתוך 90 ימים נוהל חדש להנפקת תגי חניה על ידי רשות הרישוי, כלומר עד 4.3.26.

משרד התחבורה והחשכ"ל כתבו בתשובותיהם כי במסגרת עבודת הצוות הבין-משרדי 2025 גובש מתווה ולפיו ככלל משרד התחבורה יפעיל מערך לבדיקות רפואיות שיבדוק גם אוכלוסיות שהמוסד לביטוח לאומי אינו מטפל בהן ישירות (תושבי חוץ או מי שאינם זכאים לקצבה מטעמי הכנסה, עבורם לא ניתן להסתמך על בדיקה רפואית של הביטוח הלאומי או של גוף ממשלתי מוסמך אחר). לצורך ביצוע הבדיקות המערך יוכל להסתייע בחברה הפועלת מטעם הביטוח הלאומי, כדי להבטיח שהבחינה תיעשה לפי מתודולוגיה אחידה, סדורה ומבוקרת יותר.

על הצוות הבין-משרדי 2025 להשלים בהקדם את הנוהל להנפקת תגי חניה על ידי רשות הרישוי כמתחייב מהחלטת הממשלה 3584. על משרד התחבורה לממש את התחייבותו לפני בית המשפט העליון, באופן שיאפשר שמירה על הרציפות של שירות לציבור האנשים עם מוגבלות.

דרישות לתנאי סף לרופאים ומספר הרופאים

על פי ההתקשרות עם חברה ב' בשנת 2022 (מכרז 53.20), החברה נדרשה להעסיק שמונה רופאים (2 פנימאים, 2 אורטופדים, אונקולוג אחד, רופא תעסוקתי אחד והיתר לבחירת החברה). בבדיקת הביקורת הפנימית של משרד התחבורה נמצא כי בפועל רק ארבעה רופאים (רופא חמישי בדק בקשות מעטות בלבד) בחנו את הבקשות בתקופת ההתקשרות. כל חמשת הרופאים היו רופאי משפחה. יצוין כי במעמד הדיון בהצעה היחידה של חברה ב' במכרז 53.20 נפסלו שתי ההצעות האחרות בשל אי-עמידתן בתנאי הסף שנדרשו ממנהל הפרויקט ומהרופאים.

בבדיקה החשבונית 2025 נמצא בנוגע לסוגיית מומחיות הרופאים של חברה ב' כי חרף הפערים הברורים בין דרישות מכרז 53.20 לבין הביצוע בפועל, לא הפעיל משרד התחבורה כל מנגנון בקרה יעיל על עמידת חברה ב' בתנאים ההסכמיים - לא נערכה בדיקה תקופתית לבחינת ההתמחויות של הרופאים; לא נבחנה עמידת החברה בדרישות המכרז; לא הופעלו סנקציות בגין אי-קיום הוראות ההתקשרות.

חברה ב' כתבה בתשובתה כי היא עמדה בדרישות המכרז בנוגע להעסקת רופאים מומחים ובכלל זה רופאי משפחה, רופאים אונקולוגיים, אורתופדים ורופאים תעסוקתיים. כמו כן כתבה כי המערכת הרפואית לא איפשרה לנתב את הבקשות בהתאם לסוג ההתמחות של הרופא הבודק.

בהתקשרות עם הספק הנוכחי - חברה ג' נדרשה עם החתימה על החוזה עם משרד התחבורה להעמיד את אנשי הצוות האלה: (א) 4 רופאים בשלב המייד; (ב) 5 מזכירים רפואיים לפחות האחראים למיון הבקשות לפי תחומי הנכות והפנייתן לרופאים המתאימים; (ג) 10 רופאי משפחה לפחות ו-2 רופאים בכל אחד מהתחומים האלה: אורתופדיה, שיקום, תעסוקה, רפואה פנימית, אונקולוגיה, קרדיולוגיה ונירולוגיה. המשרד יכול לדרוש העמדת רופאים נוספים מדיסציפלינות אחרות; (ד) מנהל מקצועי בעל סמכות ויכולת לתת מענה ופתרונות לאורך כל התקופה אד הוק. כחלק מתפקידו הוא יבצע בקרות על הרופאים ועל המזכיר הרפואי. משרד התחבורה מסר לצוות הביקורת ביולי 2025 כי עד כה עסקו בנושא 18 רופאים, והם טיפלו בכ-1,000 פניות ביום בממוצע.

מדוח ביקורת שערכה חשבות משרד התחבורה בשנת 2025 על עבודת רופאי חברה ג' עלה כי אף שהרופאים של החברה נדרשו על פי ההתקשרות להיות בעלי ותק מסוים, לא כל הרופאים עמדו בדרישה זו, ובחלק מתחומי ההתמחות היה חוסר ברופאים. זאת ועוד, הספק מסר כי הרופאים מתקשים לחשב את אחוזי הנכות לפי תקנות הביטוח הלאומי (לבחינת סף נכות של 60% נכות), ובכך הם אינם פועלים לפי נוהלי העבודה ותנאי התהליך שקבע משרד התחבורה, אשר דורשים בחינה דו-שלבית של 60% נכות לפי ספר הביטוח הלאומי¹⁷⁴ והתייחסות לסוגיית הניידות.

חברה ג' כתבה בתשובתה כי הממצאים אינם משקפים את אופן פעילותה נכון למאי 2026.

אף על פי שחברה ב' נדרשה לפי החוזה משנת 2022 (לפי מכרז 53.20) להעסיק שמונה רופאים בתחומי התמחות מוגדרים, על פי דוחות ביקורת פנימית והבדיקה החשבונית 2025 בפועל היא העסיקה חמישה רופאים שאינם מתחומי ההתמחות שנקבעו במכרז. לצד האמור, נמצא כי בתיחור האחרון שביצע משרד התחבורה בפטור ממכרז באפריל 2025 עבור מתן שירותי ייעוץ רפואי לתגי חניה, הוכנסו שיפורים בנוגע לתחומי ההתמחות של הרופאים המטפלים בבקשות לתגי חניה. היקף הדיסציפלינות הנדרשות התרחב מארבע דיסציפלינות בהתקשרות עם חברה ב' לשבע דיסציפלינות עם חברה ג', וגם מספר הרופאים גדל מ-8 רופאים נדרשים ל-24 רופאים מתחומי התמחות מוגדרים ונוספו 5 מזכירים רפואיים ומנהל מקצועי. עם זאת, גם לאחר שחברה ג' החלה לעסוק בנושא, הועלה בדוח ביקורת שערכה חשבות משרד התחבורה בשנת 2025 כי לא כל הרופאים שהעסיקה עמדו בוותק שנקבע בהליך התיחור, והיה חוסר ברופאים בחלק מתחומי ההתמחות.

¹⁷⁴ תקנות הביטוח הלאומי (קביעת דרגת נכות לנפגעי עבודה) תשט"ז 1956, אוחר מאתר: https://www.btl.gov.il/Laws/02_0001_150700.pdf, אוחר ב-17.12.20.

משרד מבקר המדינה בחן את תנאי ההתקשרות של כמה עיריות עם רופאים הבוחנים זכאות להקצאת חניה אישית לבעלי תג חניה וכן את תחומי ההתמחות של אותם רופאים. בעיריית חיפה למשל מועסקת רופאה שהיא מנהלת חדר מיון, אשר עברה קורס ייעודי שכותרתו "הערכת נכות רפואית" המיועד לרופאים ולעורכי דין העוסקים בין היתר בתחומים של הביטוח הלאומי וייצוג בוועדות רפואיות. קורס מסוג זה מתקיים בטכניון ובאוניברסיטת תל אביב¹⁷⁵. עיריית תל אביב-יפו מעסיקה לשם כך רופא אורתופד ועיריית ירושלים מעסיקה רופאה תעסוקתית.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה להפיק לקחים מההתקשרות בפטור ממכרז עם חברה ג' משנת 2025 ולהטמיע אותם במכרז הבא. עוד מומלץ כי משרד התחבורה ילמד מניסיונם של בט"ל, של אגף השיקום, של משרד הרווחה ושל הרשויות המקומיות בעניין העסקת רופאים לצורך קביעת נכות רפואית, לדוגמה בנוגע להכשרות רלוונטיות לרופאים שהוא מעסיק.

משרד הרווחה כתב בתשובתו כי אם משרד התחבורה יבקש ללמוד מניסיונו בכל הנוגע להכשרות רופאי אמון ולאופן העסקתם, הוא יסייע לו בכך.

תגמול כספי על בחינת הבקשה, מספר הבקשות שטופלו וזמני הטיפול

בהתקשרות משנת 2016 עם חברה ב' היה התשלום עבור טיפול בפנייה בודדת 9.91 ש"ח לא כולל מע"ם. בהתקשרות משנת 2022 עם אותה החברה היה התשלום עבור טיפול בפנייה בודדת 12.05 ש"ח לא כולל מע"ם. בהתקשרות משנת 2025 עם חברה ג' התשלום עבור טיפול בפנייה בודדת עומד על 49 ש"ח לא כולל מע"ם. תעריפים אלה נקבעים מתוקף המכרז וקובעים את התשלום לחברה, אולם התשלום לרופא שמועסק על ידי החברה עשוי להיות נמוך יותר.

משרד מבקר המדינה בחן את אופן התשלום לרופאים הקובעים זכאות לנכות בגופים המאשרים. הביטוח הלאומי משלם לרופאים לפי שעות ההשתתפות בוועדות הרפואיות ולא לפי מספר התביעות הנבדקות. באגף השיקום הרופאים הם עובדי משרד הביטחון והם מקבלים שכר לפי הסכם קיבוצי. בדיקת תנאי ההתקשרות של כמה עיריות עם רופאים המאשרים זכאות להקצאת חניה אישית העלתה כי העיריות משלמות 200 - 300 ש"ח עבור בקשה אחת; דהיינו, פי 16 לפחות מהתשלום של משרד התחבורה לחברה ב' ופי ארבע לפחות מהתשלום לחברה ג'. יצוין כי בדומה לרופאי אגף הרישוי, הרופאים המועסקים על ידי העיריות שנבדקו בוחנים את הבקשות על פי מסמכים בלבד והם אינם בודקים פיזית את המבקשים.

הביקורת הפנימית של משרד התחבורה בחנה בשנת 2022 את מספר ההחלטות שהתקבלו על ידי רופאי אגף הרישוי בשנים 2017 - 2021. הלוח שלהלן מציג נתונים יומיים על שני רופאים שעבדו בשנים אלה מתוך ארבעת הרופאים שבדקו את הבקשות. שני הרופאים הנותרים בדקו יחסית מעט בקשות:

לוח 14: ממוצע החלטות יומי של שני רופאי חברה ב' שבדקו את מרבית הבקשות*, 2021 - 2017

השנה	רופא 1	רופא 2
2017	97	66
2018	151	77
2019	176	153
2020	118	212
2021	247	277

על פי נתוני הביקורת הפנימית של משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה. * בהנחה שבשנה יש 261 ימי עבודה (ללא חגים ומועדים).

מהלוח עולה כי בשנים 2017 - 2018 כל אחד משני הרופאים מטעם חברה ב' שטיפלו במרבית הבקשות לתגי חניה טיפל בעשרות בקשות ביום, ומאז מספר זה הלך ועלה. בשנים 2020 - 2021 כל רופא טיפל במאות בקשות ביום.

כאמור, משנת 2021 חל גידול חד במספר הבקשות לתגי חניה שהוגשו לאגף הרישוי. משרד התחבורה מצא כי בשנים 2022 - 2024 אושרו תגי החניה בלוחות זמנים שאינם מאפשרים מתן החלטה על בסיס בחינת המסמכים כנדרש, והרופאים גם נמנעו ממתן נימוקים רפואיים להחלטותיהם; למשל, נמצאו 110 מקרים שבהם הרופאים קיבלו יותר מ-480 החלטות ביממה אחת, נתון שמשקף כדקה וחצי להחלטה בממוצע, בהנחה שהרופא עבד 12 שעות עבודה באותו יום. נמצאו גם מקרים שבהם רופאים קיבלו ארבע החלטות ויותר בדקה, ומקרים אחרים שבהם בקשות נבדקו במשך 13 ו-16 שעות ברצף, ולאחר הפסקה של שעה עד שעתיים נמשכה הבדיקה ברצף במשך יותר מ-15 שעות.

בשנים אלה התקבלו בנציבות תלונות הציבור במשרד מבקר המדינה ובמשרד התחבורה תלונות של פונים שבקשתם נדחתה, ומהן עלה שהבדיקה הרפואית אינה מעמיקה מספיק, מכיוון שהחלטה לדחיית הבקשה התקבלה בתוך דקות ספורות בלבד מרגע הגשת הבקשה. בעקבות זאת, הטמיע אגף הרישוי שיהיו טכני שאינו מאפשר לרופאים לטפל בבקשה ב-24 השעות הראשונות להגשתה, ובכך האריך באופן מלאכותי את זמן הטיפול בבקשות אך לא טיפל בשורש הבעיה.

חברה ב' כתבה בתשובתה למשרד מבקר המדינה ממאי 2026 כי הגישה למערכת הרפואית ניתנה לרופאי החברה בלבד, וכי לנציגי הניהול והתפעול מטעם החברה לא ניתנה גישה למערכת זו, שבה התקבלו ההחלטות ונרשמו הנתונים, אלא הם קיבלו ממשרד התחבורה אחת לחודש דוחות שעל בסיסם היא הייתה אמורה להפיק חשבונות לתשלום, וללא מידע נוסף. על כן, ציינה החברה, לא היה די בכלים שהעמיד לרשותה משרד התחבורה כדי להקנות לה יכולת ניטור בזמן אמת ואף לא יכולת להפיק דוחות או לבצע בקורות מערכתיות בסיסיות.

בתשובתו מסר משרד התחבורה כי סוגיות הנוגעות להיקף הבקשות המטופלות ולזמני הטיפול הועלו במסגרת ביקורת פנימית שהוא יזם כבר בסוף שנת 2022. עוד מסר כי חלק מן הממצאים הועברו לטיפול גורמי האכיפה, וכי מאותו שלב, עם תחילתה של חקירה משטרתית סמויה, הוטלה מגבלה ממשית על יכולתו לפעול באופן גלוי מול הספק.

תופעה זו חזרה על עצמה גם בהתקשרות עם חברה ג'. חשבות משרד התחבורה בדקה מדגם של בקשות ומצאה כי רופאים חיוו דעה (אישור או דחיה או השלמת מסמכים) על מאות בקשות ביום, דבר שאינו עולה בקנה אחד עם הערכות הזמן והתחשיב שבוצע לצורך התהליך התחרותי שבו הוערך שביום עבודה של שמונה שעות יבוצעו 4 - 5 בדיקות בשעה (הערכה לביצוע של 32 - 40 בדיקות ביום לרופא). עוד נמצא כי גם אם מדובר בעשר שעות עבודה ביום ובכשש בדיקות בשעה, מספר הבקשות הנבדקות אינו אמור להיות יותר מ-60 ובוודאי לא אמור להגיע למאות.

בבדיקה החשבונאית 2025 צוין כי הצעת המחיר שהגישה חברה ב' למכרז משנת 2022 הייתה נמוכה באופן חריג בהשוואה למקובל ולסביר בענף - 12.05 ש"ח לבדיקה לצורך קבלת תג חניה. עוד צוין כי תמחור כה נמוך מעורר סימני שאלה מהותיים בנוגע ליכולתו של הספק לעמוד בדרישות ההתקשרות, להעסיק את כוח האדם המקצועי הנדרש ולספק שירות איכותי על פי הסטנדרטים שנקבעו. בבדיקה גם הודגש כי ממשרד התחבורה, כרשות המתקשרת, היה מצופה לבחון את סבירות התמחור שהוגש, לרבות אופן חישוב העלויות, ואת הנחות העבודה ששימשו את הספק (כגון משך הזמן הממוצע לכל בדיקה) וכן אם קיים מתאם ריאלי בין המחיר לבין היקף המשאבים הנדרשים לצורך קיום ההתחייבויות החוזיות. עוד צוין כי היעדר בחינה כאמור יוצר סיכון ממשי שההתקשרות תמומש תוך פשרות על איכות השירות, אי-עמידה בתנאי המכרז וההסכם והסתמכות על מנגנונים חסרים או בלתי סבירים מבחינת משאבים וכוח אדם.

בביקורת עלה כי משנת 2017 ואילך, וביתר שאת משנת 2021, מספר הבקשות שכל רופא מטעם חברה ב' טיפל בהן הלך וגדל במידה לא סבירה. כבר בשנים אלה, וכן לאחריהן, העידו הנתונים על משך טיפול קצר מאוד ולא סביר בכל בקשה. הדבר הודגש בממצאים של משרד התחבורה

עצמו על מקרים שבהם רופאים קיבלו 480 החלטות ביממה אחת, נתון לפיו הזמן הממוצע לקבלת החלטה נמשך כדקה וחצי, בהנחה שהרופא עבד 12 שעות באותו יום¹⁷⁶. 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 בקורות סדירות. יתרה מזו, גם במסגרת מכרז 53.20 בשנת 2022 לא טופל הנושא ולא שולבו במסמכי המכרז הנחיות וסנקציות מתאימות, וחברה ב' זכתה שוב במכרז זה. במסגרת ההתקשרות שבאה בעקבות מכרז 53.20, זמן הטיפול בבקשות התקצר עוד יותר. לא זו אף זו, גם בהתקשרות עם חברה ג' שהחלה בשנת 2025 נשנתה תופעה זו ונמצא כי רופאים טיפלו במאות בקשות ביום.

עוד הועלה שהתמחור לחברה ב' עבור בדיקת זכאות לתגי חניה היה נמוך באופן לא סביר יחסית למקובל, למשל ביחס לרופאי הביטוח הלאומי ורופאי אגף השיקום, ובפרט ביחס לרופאים המייצגים לרשויות המקומיות. אגף הרישוי שילם עבור השירות על פי ההסכם משנת 2022 עם חברה ב' 12.05 ש"ח לטיפול בבקשה אחת (לא כולל מע"ס) ועל פי ההסכם משנת 2025 עם חברה ג' - 49 ש"ח (לא כולל מע"ס). לשם השוואה, העיריות שבדק משרד מבקר המדינה משלמות 200 - 300 ש"ח על עבודה דומה במהותה. תמחור נמוך מעורר חשש לפגיעה באיכות השירות הרפואי הנדרש לאגף הרישוי לצורך בחינת זכאות לתג חניה. נוסף על כך, תמחור נמוך עלול להרתיע רופאים מנוסים מלקחת חלק בבדיקת הבקשות, וליצור תמריץ כלכלי להעדפת כמות על פני איכות, דבר העלול לפגוע במידת ההעמקה, בזיהרות וביסודיות של ההערכה הרפואית, ולהוביל לשחיקה בתנאי ההעסקה ובמוטיבציה.

הנתונים הלא סבירים על מספר הבקשות שטופלו בידי רופאי אגף הרישוי שטיפלו במרבית הבקשות, 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.

משרד התחבורה ואגף החשכ"ל גם לא בחנו את הבעייתיות של סוגיית התמחור הנמוך שעלתה מהנתונים. כאמור, חברה ב' 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. אף שתלונות שהוגשו בנוגע למשך זמן טיפול קצר ביותר היו אמורות לעורר חשד על פגיעה באיכות הטיפול, נעשה מהלך טכני (השהייה במערכת הרפואית שהאריכה לכאורה את זמן הטיפול) והנושא לא טופל מהיסוד.

משרד התחבורה מסר בתשובתו כי אחד הלקחים המרכזיים שהוא הפיק ויישם בעקבות ההתקשרות עם חברה ב' הוא שינוי מהותי בתמחור של הבדיקות, וכי במסגרת ההתקשרות עם חברה ג' הוא העלה את עלותה של בדיקת בקשה באופן המשקף תמחור ריאלי יותר, שמאפשר העסקת היקף מתאים של רופאים ושירות מקצועי ומעמיק יותר.

על משרד התחבורה לבדוק את איכות השירות הניתן במסגרת ההתקשרות עם חברה ג', תוך בחינת זמני הטיפול בבקשות ומספר הבקשות המטופלות בידי כל רופא בפרק זמן נתון, ולבדוק אם התעריף שנקבע בהתקשרות הוא זה שיוצר תמריצים שליליים, כפי שהיה בעבר. בהתאם לכך, יש להפיק לקחים לקראת עריכת המכרז הבא כדי להשיא את איכות השירות. על אגף החשכ"ל, באמצעות החשבים במשרדי הממשלה, לוודא את תקינותן של ההתקשרויות בכלל ואת סבירות ההצעות המוגשות בהליכים התחרותיים בפרט.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי כיום הדוחות ולוחות המחוונים הם תפעוליים בלבד, אינם מאפשרים מתן התראות בזמן אמת ואף אינם מאפשרים חסימה או הפסקה אוטומטית של העבודה במערכת בעת זיהוי חריגות, ולנוכח זאת אופיינו ופותרו דוחות ולוחות מחוונים לצורך מעקב ובקרה בעניין זמני טיפול חריגים. המשרד ציין כי נכון להיום לא מתבצעת השהייה או חסימה של טיפול בבקשות אם זמני הטיפול בהן חריגים, וכי במערכת העתידית יתווספו מנגנונים להתראות וחסימות בזמן אמת בזיהוי חריגות ובהתאם לדרישות אגף הרישוי.

176 חישוב זה מתבסס על הנחה שהרופא עובד 24 שעות ברציפות.

בתשובתה מסרה חברה ג' כי מאז כניסתה לפעילות, העבודה מתבצעת בשיתוף פעולה הדוק עם משרד התחבורה, תוך יישום שינויים ותיקונים מהותיים בתהליכי העבודה.

נימוקים ושיקול דעת בהחלטות של רופאי אגף הרישוי

רופאי אגף הרישוי בוחנים מהבחינה הרפואית את הבקשה לתג חניה ללא נוכחות המבקש וללא בדיקה קלינית או תפקודית, אלא על סמך מסמכים רפואיים בלבד שנמסרים על ידי המבקש או מייצגו¹⁷⁷. במסגרת הבקשה לתג נדרש המגיש לצרף את המסמכים האלה: סיכום רפואי עדכני חתום דיגיטלית מקופת חולים; חוות דעת ממומחים רלוונטיים, לפי סוג הנכות (כמו אורתופד, נוירולוג, פסיכיאטר ואונקולוג); בדיקות עזר לפי הצורך (כמו MRI, CT, EMG).

על פי ההתקשרויות שנחתמו עם חברה ב'¹⁷⁸, בסיום בדיקת הבקשה לתג צריכה להינתן החלטה של רופא - "מאושר" או "נדחה" לצד נימוקי ההחלטה. משנת 2022 הרופא אף נדרש למלא את המענה הקבוע תוך ציון מפורש של עילת הדחיה ושל לפחות אחד מהמסמכים שעליהם ביסס את החלטתו. במערכת הרפואית קיימת רובריקה שבה יש לציין את התחום הרפואי הרלוונטי למוגבלות, קרי הסיווג הרפואי של המגבלה, וכן מקום להזנת מלל חופשי בנוגע למצבו הרפואי של הפונה ושדה של הערות, אשר לא היו שדות חובה¹⁷⁹. לא הוגדר במערכת שדה ייעודי להנמקות במקרים שבהם הבקשה אושרה. כאמור לעיל, בפרק "הקריטריונים לאישור תג חניה לאדם עם מוגבלות", הסיווג כלל ערכים כגון אורטופדיה, אונקולוגיה ונוירולוגיה. במשך השנים כלל לא סווגו חלק גדול מהבקשות על פי קטגוריה רפואית או שסווגו בקטגוריית "אחר". בתנאי המכרז עם חברה ב' נקבע באופן מפורש כי מתן מענה על בקשה לתג חניה בלי לציין את ההנמקות להחלטה ומהי חוות הדעת המקצועית שעליה התבססה ההחלטה תגרור קנס. במקרים שבהם אושרה הבקשה הרופא מסמן גם סוג התג ואת תוקף התג המאושר (שנה, שנתיים, שלוש שנים או לצמיתות).

במשך השנים טיפלה נציבות תלונות הציבור במשרד מבקר המדינה במגוון תלונות על אגף הרישוי ומהן עלה כי בקשות לתגי חניה נדחו אף על פי שחוות הדעת הרפואית במסמכים שהוגשו על ידי הפונים הייתה חד-משמעית בנוגע למגבלת הניידות שממנה סבלו. ככלל, הנציבות אינה מתערבת בהחלטת הרופא המוסמך של רשות הרישוי. עם זאת, במקרים שבהם עלה כי חלה בוודאות טעות בהחלטה של אגף הרישוי, פנתה הנציבות למשרד התחבורה וביקשה לשקול בשנית את ההחלטה. בעקבות התלונות ביקשה הנציבות ממשרד התחבורה לתת את דעתו על הנושא ולהנחות את הגורמים המקצועיים, ובייחוד את רופאי אגף הרישוי, לבחון את כל המסמכים הרפואיים ולהתייחס בנימוקיהם לכל הבעיות הרפואיות הרלוונטיות המשתקפות ממסמכים אלו¹⁸⁰.

כך, בשנת 2020 טיפלה נציבות תלונות הציבור במשרד מבקר המדינה ב-202 תלונות על היחידה לטיפול במוגבלי ניידות ובשנת 2021 ב-325 תלונות. התלונות בשנת 2021 כללו בין היתר נושאים כמו דחיית בקשות לקבלת תג חניה, אי-נימוק ההחלטה על דחיה כאמור או נימוק חלקי או שגוי. למשל, קשיש סיעודי הסובל מקיהיון (דמנציה) ומרותק לכיסא גלגלים שמשרד התחבורה דחה את בקשתו לקבלת תג כיסא גלגלים. בעקבות התערבות הנציבות אושר לו תג כיסא גלגלים¹⁸¹. לצמיתות. בתלונה אחרת הלינה המתלוננת על שמשרד התחבורה אישר לה תג חניה לשנה בלבד.

177 עוד בשנים 2010 ו-2012 צוין במסמכים שהכין מרכז המחקר והמידע של הכנסת על כך שהליך רפואי משמעותי כזה מבוצע ללא התרשמות ישירה מהתפקוד של האדם עם מוגבלות וללא שימוש בכלי אבחנה רב-מערכתיים לצורך בחינת המוגבלות.

מרכז המחקר ומידע של הכנסת, **קביעת זכאות לתג חניה לנכה**, מוגש לוועדה המיוחדת לפניות ציבור, 2012; **פניות ציבור בדבר התנהלות אגף הרישוי בנושא תגי חניה לנכים**, מוגש לוועדה המיוחדת לפניות ציבור, 2010.

178 מכרז 31/14, סעיף 7.5; מכרז 53/20, סעיף 2.5 - הרופא המוסמך יסמן את האופציה המומלצת על ידו, תוך ציון נימוקים רפואיים להחלטה.

179 חברה ב' כתבה בתשובתה כי שדות אלה לא היו שדות חובה אלא אופציונליים בלבד.

180 נציב תלונות הציבור, **דוח שנתי 44 לשנת 2017**, 2018; **דוח שנתי 45 לשנת 2018**, 2019.

181 כאמור עד תחילת 2025 המשיך משרד התחבורה להנפיק תג חניה לכיסא גלגלים, אך במהלך שנה זו החל המשרד לאשר תג כיסא גלגלים רק למי שממציא אישור מביטוח לאומי או מאגף השיקום שהוא מרותק לכיסא גלגלים.

זאת, אף שהיא המציאה אישורים שלפיהם הביטוח הלאומי הכיר בה בנכות כללית בשיעור של 100% לצמיתות וכמוגבלת בניידות בשיעור של 80%, ומשרד הבריאות הכיר בה כזקוקה לכיסא גלגלים לצורך התניידותה. גם במקרה זה, בעקבות התערבות הנציבות, החליט אגף הרישוי לאשר לה תג חניה לצמיתות. מתחילת 2025 עד אוגוסט 2025 טיפלה נציבות תלונות הציבור ב-350 תלונות לפחות בנושא התג. יש לציין כי כיום הנציבות מנחה את הפונים שסבורים כי נפלה שגיאה בהחלטת אגף הרישוי, להגיש בקשת השגה על פי הנוהל מ-2025, הקובע כי בקשה זו תיבחן על ידי רופא אחר.

גם במשרד התחבורה ובנציבות שוויון זכויות התקבלו לאורך השנים טענות על התרשלות הרופאים בקריאת המסמכים הרפואיים שהוצגו להם, להלן הפרטים:

1. בשנת 2020 כתב אגף בכיר ביקורת פנימית במשרד התחבורה למנכ"ל משרד התחבורה כי כ-30% מהתלונות שטופלו במשרד התחבורה בשנת 2019 עסקו בטיפול בבקשות לתגי חניה. הוא ציין במכתב כי נושאים שפתרונם אינו כרוך בפעולות בין-משרדיות או ארוכות טווח, שהטיפול בהם נתון בידי המשרד, כגון צמצום מקרים של קבלת החלטות שאינן תואמות את המידע העולה מהמסמכים רפואיים ששלח מבקש התג ושיפור המענה לפונים בטופס מקוון "פניה בנושא תג חניה לנכה" (בעניין מצב הטיפול בבקשתם או נסיבות דחייתה) - טרם טופלו.

2. בשנת 2021 כתב האגף למנכ"ל כי תלונות רבות התקבלו מאזרחים שפנו כמה פעמים בבקשה לקבל תג חניה, ונענו בתשובות סותרות לגבי חומרת מצבם הרפואי וזכאותם לתג חניה, וזאת אף על פי שבכל הפעמים שלחו מסמכים רפואיים זהים.

3. נציבות שוויון זכויות מטפלת אף היא מפעם לפעם בתלונות של אנשים עם מוגבלות בנושא תגי חניה, אולם רוב התלונות הללו מסווגות על ידה כבקשות למידע, ולפיכך הפונים מקבלים הכוונה למידע בלבד, ללא בירור התלונה עצמה, ועל כן לא ניתן לדעת אם התלונות נמצאו מוצדקות. עם זאת, ניתן ללמוד מתלונות מסוג זה כי התשובות שפונים מקבלים על בקשותיהם אינן מאפשרות להבין מה נדרש מהם לעשות. להלן כמה דוגמאות מהשנים 2023 - 2024:

א. "הבן שלי מאובחן על הרצף האוטיסטי עם 100% נכות. באתר משרד התחבורה הגשתי בקשה לתו [חניה] לרכב. לתמוך בבקשתי צירפתי להם את המכתב מהביטוח הלאומי שמעיד על קביעת הנכות לילד ברמה של 100%. קיבלתי ממשרד התחבורה הודעה שבקשתי נקלטה ומבקשים להשלים מסמכים רפואיים. לא ברור לי מה עלי להמציא בפניהם? הבריאות של הילד שלי תקינה והזכאות לתו [חניה] היא לשם חניה מהירה במקומות מיועדים לכך ולא להעסיקו בנסיעה מיותרת ברכב בחיפוש אחר חניה. אוטיזם הוא לא לקות חולפת, כך שלא ברור לי על מה צריכים להעיד מסמכים רפואיים שאגף הרישוי במשרד התחבורה ביקש שאמציא להם?"

ב. "היה לי תג [חניה] במשך 3 שנים בשל נכות רפואית לצמיתות מהביטוח הלאומי בשיעור 80%. הגשתי בקשה לחידוש התג ואני נדחית ללא כל סיבה הגיונית ומוצדקת. התשובה שאני מקבלת שוב ושוב מורכבת משני משפטים שנדמה כאילו נשלחים ע"י רובוט אוטומטי. צירפתי לבקשותיי החוזרות עוד ועוד מסמכים רפואיים שמעידים על כך שלא זו בלבד שמצבי הרפואי לא הוטב, אלא אף החמיר. גם הרופאים המומחים כותבים שוב ושוב שאינם מבינים מדוע לא מאושר לי התג לאחר שבמשך שלוש שנים כן אושר. לא נראה שמישהו באמת קורא את המכתבים והמסמכים. הגשתי גם ערעור מעורך דין שגם עליו ענו עם אותם שני משפטים חוזרים. הכול תמוה, מוזר, מקומם ואני נמצאת בתחושה שנעשה לי עוול גדול."

ג. "אני עם שבר בקרסול, מגובסת על כיסא גלגלים לפני ניתוח... בעקבות נפילה ברחוב. פניתי למשרד הרישוי לקבלת תו [חניה] זמני שיקל עלי להגיע עם הרכב לחניות מוגבלות של אנשים עם מוגבלות אך דחו את פנייתי בטענה אטומה שלא מצאו שהנסיעה בדרכים מחמירה את מצבי."

אגף בכיר ביקורת פנימית במשרד התחבורה העיר בשנת 2018, בדוח הביקורת "מערכת תגי חניה לנכים, יישום והפעלה", כי קיים מרחב פרשנות אישית של הרופא בעת בדיקת הבקשות, והשלמת החקיקה לקביעת קריטריונים לתגי חניה עשויה לצמצם אותו ולאפשר מתן הנמקות ראויות, מבוססות וברורות. בדוח הביקורת הפנימית צוין כי לא נקבעו אמות מידה ברורות ומוסכמות שינחו את רופאי חברה ב' בהחלטתם לאשר בקשה לתג חניה או לדחייתה, ולפיכך בקשה שתידחה על ידי רופא אחד עשויה לקבל אישור מרופא אחר. נוסף על כך, בדוח סיכום ההתקשרות של משרד התחבורה עם חברה ב' מאוקטובר 2018 צוין נציג אגף הרכש, נכסים ולוגיסטיקה של משרד התחבורה כי החלטות הרופאים לעיתים אינן משקפות את המצב האמיתי של מבקש התג, וכי כנראה הם אינם מעיינים במסמכים הרפואיים המצורפים לבקשה לקבלת תג. בדוא"ל מאגף בכיר ביקורת פנימית במשרד התחבורה שהופנה ליועמ"שית משרד התחבורה בשנת 2023 צוין כי הדרישה לציון המסמך שעליו מתבססת החלטה לדחיית בקשה לתג חניה, בתנאי המכרז, נועדה לצמצם מקרים כגון אלה שתוארו בדוח סיכום ההתקשרות, אך זו אינה מיושמת ואינה נאכפת. עוד צוין כי אגף בכיר ביקורת פנימית פנה כמה פעמים לאגף הרישוי בעניין זה, ובספטמבר 2022 נמסר לו כי הנושא ייבחן מול הלשכה המשפטית, אולם בהמשך לא הועבר אליה כל עדכון נוסף בנושא.

גם הבדיקה החשבונאית 2025 העלתה ממצאים בנוגע לליקויים בהנמקות שנתנו רופאי חברה ב'. מדגימות שנבדקו עלה כי מרבית החלטות הרופאים לא נומקו כנדרש. מתוך דגימה של 60 החלטות של רופאים נמצא כי ב-40 מתוך 41 החלטות לאשר את הבקשה (98%) לא ניתן נימוק מילולי או פירוט התחום הרפואי; ב-9 מתוך 16 החלטות לדחות הבקשה (56%) לא ניתן נימוק מילולי ובחלקן גם לא צוין התחום הרפואי; ב-3 החלטות שבהן נדרשה השלמת מסמכים ניתנו נימוקים מילוליים. עוד נמצא כי הנימוקים המילוליים עצמם לא עמדו בדרישת המכרז, משום שהם לא כללו ציון מפורש של אחד מהמסמכים שעליהם הרופא ביסס את החלטתו לדחות את הבקשות.

כאמור לעיל, בפרק "הגשת ערעור או בקשה חוזרת", נמצאו מקרים רבים שבהם אושרו תגים לאחר דחייתן של בקשות חוזרות רבות, בחלק מהמקרים אף על סמך אותם מסמכים. גם תופעה זו מצביעה על ליקויים בשיקול הדעת או בזמן המושקע בעיון המסמכים לפני קבלת החלטה של רופאי אגף הרישוי.

בביקורת הנוכחית עלה כי גם בהתקשרות עם חברה ג' שהחלה ביוני 2025 נמצאו ליקויים בנוגע להנמקת ההחלטות¹⁸², וזאת אף על פי שהיא נדרשה על פי תנאי ההתקשרות לציון בכל אחת מהחלטותיה את עילת דחיית הבקשה או אישורה ואת הקטגוריה הרלוונטית בספר הביטוח הלאומי¹⁸³ ותוך ציון מפורש של הנימוקים להחלטה ושל לפחות אחד מהמסמכים שעליהם ביסס הרופא את החלטתו. בין היתר, עלה כי הרופאים מילאו חלק משדות ההנמקה להחלטה בטקסטים לא ברורים ולעיתים לא קריאים¹⁸⁴; כ-2,370 בקשות נדחו ולא סומנו להשלמת מסמכים אף שבנימוקי הדחיה צוין כי חסרים מסמכים¹⁸⁵; הרופאים שיתפו ביניהם נוסחים כלליים לשדות טקסט חופשי בשדות נימוקי ההחלטה, כך שנוסחים אלה לא תמיד התאימו למקרה הפרטני.

חברה ב' כתבה בתשובתה כי היעדר קריטריונים ברורים, אחידים ומחייבים לבחינת הזכאות לתגי החניה ההכרעה בעניינן של בבקשות התבססה במידה רבה על שיקול דעתו המקצועי של הרופא הבודק, ולכן לא ניתן היה להבטיח קוהורנטיות ועקביות בקבלת החלטות ולא ניתן היה לבחון את סבירותן באופן אובייקטיבי. זאת, נוסף על הקושי שנבע מכך שלמנהלי החברה לא הייתה גישה למערכת שבה עבדו הרופאים.

הביקורת העלתה כי אף שבהתקשרויות בין משרד התחבורה לחברה ב' נקבעה הדרישה שהרופאים ינמקו את החלטתם בעניין הבקשות, ואף נקבעה הדרישה שאם הם החליטו לדחות

182 הממצאים עלו במסגרת הבקרה המדגמית שביצעה החשבות של משרד התחבורה על הנימוקים שניתנו בבקשות לתגי חניה במהלך יוני-ספטמבר 2025.

183 תקנות הביטוח הלאומי (קביעת דרגת נכות לנפגעי עבודה), התשט"ז-1956.

184 בביקורת שביצעה החשבות נמצא גם כי במקרה של בקשה פיזית לתג שהגיעה בדואר, במשרדי הרישוי הדפסו למבקשים את ההחלטה עם המלל התקול והלא קריא, ללא תיקונו.

185 מקרים אלה שונו בהמשך והוסבו באופן טכני להשלמת מסמכים.

את הבקשה הם יצינו 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. יתרה מכך, כפי שכבר צוין, חלק גדול מהבקשות לא סווגו על פי קטגוריות רפואיות או סווגו בקטגוריית "אחר". לאורך השנים התקבלו עדויות ותלונות רבות בהקשר של היעדר נימוקים, אי-ציון אילו מסמכים נדרשים להשלמה וטעויות בשיקול דעת הרופאים. 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. הדבר עלול לגרום לכך שיהיו פגמים מהותיים בהחלטה, בין השאר משום שאין דרך לוודא שאומנם הייתה התייחסות מתאימה לכל העובדות והמסמכים הרפואיים הרלוונטיים.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה להטמיע במערכת הרפואית את המתכונת המתאימה להנמקות ואת המידע שהן אמורות לכלול, כך שהרופאים יהיו מחויבים למלא את ההנמקות באופן הנדרש. על משרד התחבורה לבצע בקרה הדוקה על הספק שנותן את שירותי הייעוץ הרפואי, ולוודא כי ההחלטות שניתנות לציבור הפונים מנומקות היטב מהבחינה הרפואית וכוללות את כל הנדרש על פי תנאי ההתקשרות.

בתשובתו מסר משרד התחבורה כי המערכת הרפואית שודרגה באופן שכיום היא מחייבת הנמקה מובנית של ההחלטה, תוך פירוט של המסמך שעליו הסתמך הרופא, סוג המחלה, חומרתה, המגבלה בניידות ושיעורי הנכות. עוד מסר כי מדובר בשינוי מהותי שנועד להגביר את השקיפות, האחידות ויכולת הבקרה על תהליך קבלת ההחלטות, וכי החל מיוני 2025 במכתבים הנשלחים לאזרחים מפורטות סיבת הדחייה או הדרישה להשלמת מסמכים, לרבות התייחסות למסמכים שעליהם הסתמך הרופא, לסוג המחלה ולבחירת העמידה בתנאי החוק. המשרד הוסיף כי חטיבת השירות עושה בקרה על הנוסח והמבנה של תשובות הרופאים.

בקורות משרד התחבורה

בקורות על תהליך הנפקת התגים והבחינה הרפואית

באגף הרישוי אין נוהל המסדיר את הבקורות על תהליך הנפקת תג חניה, ובכלל זה בקרה מקצועית על הבחינה הרפואית של הבקשות. בפועל, מחלקת עדכון ובקרה באגף הרישוי מבצעת מדי פעם בקורות ידניות אקראיות על בקשות. בביקורת נמצא כי הבקורות הללו מעלות ממצאים רבים, ברובם טכניים, אך גם ממצאים שמצביעים על ליקויים מהותיים אפשריים בעבודת רופאי אגף הרישוי.

למרות זאת, בשנת 2018, כאשר מנהל אגף הרישוי נדרש להתייחס למידת שביעות הרצון מחברה ב', לצורך אישור התקשרות עימה בפטור ממכרז, הוא ציין בנוגע לטעויות של רופאים לגבי הסיווג הרפואי של הבקשות¹⁸⁶ כי הטעויות "אירעו לא אחת, מרביתן בחזקת טעות סופר, ואחדות מהן אפילו נוגעות לעתים לחוסר תשומת לב של הרופאים ללשון הבקשה עד תום". הוא הוסיף כי "היקף הטעויות הללו עמד על עשרות בודדות (בהגזמה)". בשנת 2021 התייחס שוב מנהל אגף הרישוי לנושא, במסגרת תכתובת פנימית במשרד התחבורה, וציין כי "אם אדם מחליט 'לרמות' את המערכת והוא מקבל תג [חניה] שלא בצדק, אין לנו שום דרך לדעת זאת". כאמור, בפועל הוגשו לגופים השונים תלונות רבות הקשורות לשיקול דעת והנמקה מצד הרופאים, והבעייתיות שעלתה מהן נדונה לא פעם, אך לבסוף הנושא לא טופל. יתרה מכך, מאחר שהבקרה על הבקשות לא נעשתה באופן סדור, לא ניתן היה לדעת את היקפן.

בשנת 2022 נקבע מנגנון שעל פיו יתקיים מפגש בין אגף הרישוי וחברה ב' אחת לשישה חודשים, וזאת לפי ההתקשרות על פי מכרז 53.20. במפגשים אלה נדרשה נוכחות של כל הרופאים ומנהל הפרויקט המועסקים מטעם החברה. החברה נדרשה להציג במפגשים אלה את נתוני הביצוע ואת הלקחים שנלמדו, הנוגעים לתקופה הנדונה. אולם אגף בכיר ביקורת פנימית במשרד התחבורה

¹⁸⁶ לדוגמה, מענה רפואי "רגליו בריאות מספיק" בבקשה שסיווגה הרפואי התאים למחלת לב.

מצא בשנת 2023 כי אגף הרישוי כלל לא קיים מפגשים עם חברה ב'. אילו אגף הרישוי היה מקפיד על קיום המפגשים, הוא יכול היה להעלות במסגרתם תלונות שהופנו לגבי החברה ונושאים שהועלו במסגרת הבקורות החלקיות של אגף הרישוי.

בשנת 2022 כתב סמנכ"ל בכיר תנועה במשרד התחבורה למנכ"לית המשרד כי הרופאים הפועלים מטעם חברה ב' לא קיבלו הסמכה פורמלית מרשות הרישוי, ופעילותם נעשית במסגרת התקשרות חוזית מול החברה. הוא הוסיף כי קיים קושי משפטי בקיום בדיקת הזכאות לתג באופן זה, שכן על פניו מדובר בהפרטת שיקול הדעת השלטוני. הסמנכ"ל ציין כי המינהל מצוי בתהליכים לקליטת רופא אגף שייתן מענה רפואי ויפקח על עבודת חברה ב'.

בביקורת משרד מבקר המדינה נמצא כי אגף הרישוי אכן פרסם בינואר 2023, באמצעות נציבות שירות המדינה, מכרז לרופא בדרגה 7 - 9 בדירוג רופאים שחלק מתחומי אחריותו היו אמורים להיות "מתן אישור ובקרה על הליך הוצאת תג חניה וקביעת קריטריונים אחידים בתהליך". מנהל אגף הון אנושי במשרד התחבורה כתב לצוות הביקורת הפנימית של משרד התחבורה במאי 2023 כי המכרז פורסם פעמיים ולא עלו בו מועמדות, כנראה בגלל רמת המשרה שהוגדרה בו. מנהל האגף ציין כי הוא שוקל לפנות לנציבות שירות המדינה כדי לבחון את שדרוג רמת המשרה כדי שתהיה אטרקטיבית מבחינת השכר.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי בשנת 2023 הוא פרסם שלושה מכרזים לקליטת רופא משרדי לצורך טיוב מערך הבקרה, אך ניסיונות אלה נכשלו מאחר שלא הוגשו הצעות (למעט הצעה אחת שהוגשה במכרז האחרון והוסרה בהמשך), זאת גם לאחר ששודרגה המשרה ונעשו פעולות אקטיביות מול ההסתדרות הרפואית כדי להגביר את האטרקטיביות של המשרה ולעודד מציעים פוטנציאליים. המשרד הוסיף כי גם שני סבבי ניסיונות שבוצעו בהמשך לגיוס רופאים לצורכי בקרה על חברה ג' שבוצעו, הסתיימו בהגשת הצעה בודדת שלא עמדה בתנאי הסף.

בבדיקה החקירתית 2023 צוין כי ההחלטה לאשר זכאות לתג חניה על ידי רופאי אגף הרישוי מתבססת בעיקרה על שיקול הדעת המקצועי של רופאים המועסקים על ידי חברה חיצונית. עוד צוין כי העברת האחריות שהוקנתה בחוק למשרד התחבורה לידי חברה חיצונית באופן בלעדי, בלי שרופא מטעם משרד התחבורה יבדוק את ההחלטות, הותירה את המשרד ללא בקורות מקצועיות על תהליך אישור תג חניה, ומשמעותה הכספית של אחריות זו מוערכת במאות מיליוני שקלים.

בינואר 2024 ציין אגף בכיר ביקורת פנימית במשרד התחבורה בסקר סיכונים 2023 כי לא קיים גורם אחר באגף הרישוי המפקח על עבודת הרופאים, וכי אגף הרישוי אינו מבצע בקורות, ולו מדגמיות, על עבודת הרופאים המועסקים על ידי חברה ב' ועל החלטותיהם. עוד צוין כי היעדר פיקוח מונע את אלמנט ההרתעה ומאפשר התרשלות בביצוע העבודה בידיעה שהרשלנות לא תאוותר ולא תיאכף. בספטמבר 2024 הציג האגף את תוצאות בחינת תיקון הליקויים שנמצאו בדוח הביקורת הפנימית משנת 2018. הוצג כי כ-82% מהליקויים שנמצאו בדוח האמור טרם תוקנו. צוין כי הליקויים העיקריים שטרם תוקנו הם בין היתר היעדר פיקוח ובקרה על הרופאים בודקי הבקשות לתגי חניה, המועסקים על ידי הספק, והיעדר בקורות על הטיפול בבקשות המתקבלות באופן שאינו מקוון ומוזנות באופן ידני על ידי המשרד.

נוסף על כך, בדצמבר 2024, במסגרת דיוני ועדה לקביעת קריטריונים לזכאות לתגי חניה, ציין ראש מינהל התנועה של משרד התחבורה כי לא קיימת בקרה של המשרד על תהליך בדיקת המסמכים הרפואיים על ידי הרופאים ועל תהליך הנפקת התגים במשרד התחבורה. באותו חודש הוצגו לשרת התחבורה תוצרי הוועדה, וצוין כי בקרה מובנית בתוך התהליך מתוכננת במסגרת פיתוח מערכת רפואית חדשה.

במסגרת בקרה על תהליכי העבודה של רופאי חברה ג' שעימה התקשר משרד התחבורה בסוף מאי 2025, בחנה חשבות משרד התחבורה את עמידתם של הרופאים בתנאי התהליך ובנוהלי העבודה הקבועים במערכת הרפואית של משרד התחבורה בנוגע לאישור בקשה לקבל תג חניה, לדחייתה של בקשה ולהשלמת מסמכים. הבקרה העלתה ממצאים רבים אולם היא בוצעה על תקופה ממוקדת מ-29.5.25 עד 29.7.25, והיא אינה מוגדרת כבקרה שוטפת.

הביקורת של משרד מבקר המדינה העלתה כי 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 החלטות הרפואיות. אף שבקרות אלה מעלות ממצאים רבים שחלקם מהותיים, וגם לאחר שהוגשו תלונות רבות על טעויות של רופאי חברה ב' משנת 2018, ואולי אף מוקדם יותר, ואף שנמתחה ביקורת בעניין על ידי אגף בכיר ביקורת פנימית של משרד התחבורה בשנת 2018, לא טיפל המשרד בנושא. גם כשכבר נקבע מנגנון במסגרת ההתקשרות עם חברה ב' בשנת 2022 שעל פיו רופאים ומנהל הפרויקט מחברה ב' ייפגשו מדי חודש עם אגף הרישוי, הוא לא יושם, ואגף הרישוי לא ניצל את המנגנון כדי לטייב את עבודת רופאי החברה. 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 ובחלק אחר המועמדים לא עמדו בתנאי הסף. יצוין כי במסגרת פיתוח מערכת רפואית חדשה מתכנן משרד התחבורה לשלב בקרה מובנית על התהליך.

בדיון שהתקיים במשרד התחבורה באוקטובר 2025 הוחלט כי משרד התחבורה יבצע בקרות בנושאים האלה: (א) אגף הרישוי יבחן את עמידת הרופאים בתנאי התהליך לפני אישור על תחילת עבודתם, ויינקטו אמצעים חוזיים מתאימים במקרה שהספק אינו עומד בתנאי המכרז; (ב) החשבות תבצע בקרה חודשית באמצעות משרד רו"ח חיצוני על החלטות הרופאים (הבקרה תבוצע באופן רנדומלי - כל החלטה 15 תיבדק); (ג) אגף הרישוי יתאם ישיבות חודשיות עם חברה ג' לצורך בדיקת החלטות סותרות של הרופאים שעלו בבקרה החודשית (לדוגמה, אישור תג עבור מבקש שנקבע לו אחוז נכות רפואית נמוך מ-60%).

על משרד התחבורה לוודא שיתקיימו בקרות 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 החלטות הרפואיות של רופאי אגף הרישוי. כמו כן, על משרד התחבורה להתאים את מערכת המידע שבה מנוהלות הבקשות לתג באופן שיוטמע בה מנגנון בקרה ממוחשב.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי הוא מקבל את הצורך בבקרות מובנות ושוטפות על תהליכי קבלת החלטות של הרופאים באגף הרישוי, וכי בהליך הנוכחי החשבות בשיתוף עם הלשכה המשפטית לא אישרו את היציאה לדרך לפני שהובטח נתיב המאפשר בקרה על החלטות הרופאים. המשרד הוסיף כי החשבות ויועצים מטעמה פעלו בשיתוף עם אגף מערכות מידע ואגף הרישוי לאפיון דוחות הבקרה, קיימו בקרה בפועל עד להטמעתם והנחו גם את החברה הזוכה כיצד להכין דוחות אלה. עוד כתב משרד התחבורה כי החל ממרץ 2026 המערכת מאפשרת לגורם שהוסמך על ידי אגף הרישוי לבצע בקרה על עבודת הרופאים בהתאם לנהלים, ואם החלטת הרופאים אינה תקינה מהבחינה המינהלתית - תוחזר הבקשה לרופא לבדיקה חוזרת בצירוף פירוט של הסיבה להחזרה. על הרופא לעדכן את החלטתו בהתאם לממצאים. המערכת מבצעת רישום ומעקב בעניין הבדיקה לרבות דוחות. כמו כן המשרד ציין כי חשבות המשרד ואגף הרישוי אפיינו בקרות חיצוניות. המשרד הוסיף כי המערכת הנוכחית אינה מנתחת אם נימוקי החלטת הרופא עומדים בדרישות האגף, וכי כדי להבטיח שנימוקים עומדים בדרישות מבוצעות בקרות באופן ידני.

אגף החשכ"ל כתב בתשובתו מ-17.5.26 כי במסגרת עבודת הצוות הבין-משרדי 2025 נבחנים כלים לשיפור הבקרה על הליך הנפקת התגים ועל השימוש בהם, המאפשרים, בין היתר, לשפר את ממשקי המידע בין הגופים, לצמצם הסתמכות על מסמכים שלא אומתו, להגביר את יכולת ההצלבה בין מקורות מידע, ולבחון דרכים למניעת שימוש לרעה בתג. החשכ"ל הוסיף כי כלים מסוג זה נבחנים בכפוף להיבטים המשפטיים הנדרשים, לרבות היבטים הנוגעים להגנת הפרטיות, לסודיות רפואית, לאבטחת מידע, לנגישות השירות לציבור הזכאים ולצורך בהסמכה מתאימה לפי דין.

בקריות חשבונאיות

בקריות חשבונאיות הן מנגנונים ונהלים שמטרתם להבטיח כי התשלומים בהתקשרות עבור שירות מבוצעים רק לפי תנאי ההתקשרות, כנגד שירות שסופק בפועל. חשיבותן עבור התהליך היא בצמצום סיכונים של חיוב יתר, תשלומים כפולים, תשלום עבור שירותים שלא ניתנו וחריגה מתעריפים ומנגנוני התחשבות שנקבעו מראש. בקריות חשבונאיות מחזקות שקיפות ואמינות, הן מאפשרות איתור חריגים בזמן אמת ותיקונם, והן תומכות בניהול תקין ובשמירה על כספי ציבור.

במסגרת הבדיקה החשבונאית 2025 נבדק תהליך אישור החשבונות שהוגשו על ידי חברה ב' בשנים 2021 - 2024. תוצרי הבדיקה הוגשו למשרד התחבורה במאי 2025, ומהם עלה כי משרד התחבורה לא קיים בקריות בסיסיות על קבלת השירותים ועל החשבונות שהוגשו על ידי חברה ב'. להלן עיקרי הממצאים:

1. משרד התחבורה הפיק עבור החברה את הדוחות ששימשו בסיס לדרישות התשלום שלה. בבדיקה החשבונאית 2025 צוין כי אומנם הגישה של החברה למערכת הרפואית הוגבלה כדי להגן על מידע רפואי רגיש ועל הצורך לשמור על פרטיות הנתונים, אולם היה בכך ויתור בפועל על מנגנון הפיקוח היחיד שעמד לרשות המשרד: "כאשר המשרד הוא הן הגורם המדווח והן הגורם המאשר, הוא מוותר על האפשרות לבקר את הנתונים ומונע כל בקרה אפקטיבית על פעילות הספק ועל דיווחיו הכספיים".

2. בשנת 2021 החלה חברה ב' להגיש דרישת תשלום כפולה בגין כל בקשה חוזרת (אף שחלקן הוגשו מלכתחילה בשל תהליך לא מוסדר של ערעור על הבקשה המקורית). עקב כך, בשנים 2021 - 2024 חויב המשרד ביתר בכ-2.7 מיליון ש"ח בגין חיוב כפול בשל הבקשות החוזרות¹⁸⁷. בבדיקה החשבונאית 2025 צוין כי "בדיקה ממוחשבת פשוטה של הנתונים הייתה יכולה לגלות שינוי מהותי זה בצורת הגשת החשבונות. כמו כן, כל בדיקת סבירות בסיסית ביחס לנתוני החשבונות, הייתה מגלה את החריגה בהיקף הערעורים ואת הגידול המשמעותי בדרישות התשלום".

חברה ב' כתבה בתשובתה כי לגישתה היא זכאית לתשלום עבור כל בקשה, בין שאושרה ובין שנדחתה (לרבות בקשות חוזרות), אך אינה זכאית לתשלום עבור בקשות שבמסגרתן נדרש רופא לספק מידע נוסף לצורך הכרעה בבקשה. החברה הוסיפה כי היא הפיקה חשבונות מס על בסיס נתוני הפעילות שהעביר אליה משרד התחבורה, שכללו נתונים על בקשות שאושרו, על בקשות שנדחו, על בקשות להשלמת מסמכים, וכן על מספר הבקשות החוזרות. החברה טענה בתשובתה כי היא פעלה בהתאם להנחיות שניתנו לה בלי שידעה כי הבקשות החוזרות כבר נכללות בנתונים המפולחים לפי סוג ההחלטה הרפואית.

אגף החשכ"ל כתב בתשובתו כי חשב המשרד ומבקרת הכספים שלו פעלו לתיקון הליקוי מיד עם גילוי החריגה - הם שיפרו את הבקורות החשבונאיות, דחו את דרישות התשלום והוציאו לחברה בשיתוף עם הלשכה המשפטית של המשרד דרישה להשבת כספים ששולמו ביתר, תוך עיכוב חשבונות של החברה¹⁸⁸.

בבדיקה החשבונאית 2025 עלה כי במסגרת ההתקשרות עם חברה ב' לא ביצע משרד התחבורה בקריות חשבונאיות יעילות על דרישות התשלום שהגישה החברה, ובכך לא הבטיח כי התשלומים בגין בחינת בקשות לזכאות לתג חניה אכן מבוצעים על פי תנאי ההתקשרות. נמצא כי בשל כך, בשנים 2021 - 2024 חויב משרד התחבורה ביתר בכ-2.7 מיליון ש"ח.

לצורך קיום בקרה חשבונאית יעילה, על משרד התחבורה להבטיח הפרדה בין יכולת ביצוע הבקרה העצמית של ספק השירות לבין ביצוע הבקרה של המשרד על הספק תוך איזון של הצורך

¹⁸⁷ במסגרת תהליך ההתחשבות בין הספק לבין משרד התחבורה הספק מגיש חשבונות על פי מספר הבקשות שבדק.

¹⁸⁸ בגין בדיקות תגי חניה ובגין שירותים נוספים שהחברה מספקת למשרד מכוח מכרזים אחרים.

להגן על מידע רפואי רגיש של הפונים אליו. על משרד התחבורה לבצע את כל הבקורות החשבונאיות הנדרשות כדי לוודא כי התשלומים שהספק גובה מהמשרד תואמים את השירות שהספק נתן למשרד, ובכך למנוע חיוב יתר.

פיצויים מוסכמים על הפרת אמות המידה לשירות

פיצויים מוסכמים משולמים על ידי ספק השירותים בגין אי-אספקה של השירותים על פי התנאים המפורטים במסמכי המכרז, שעל פיהם נעשית ההתקשרות עם הספק. כך, בהתקשרות שנחתמה בשנת 2014 עם חברה ב' נקבע כי אי-יישום הנחיות אגף הרישוי לפי הקריטריונים שנקבעו על ידו, לרבות ציון הנימוקים לדחיית בקשות, יגרור פיצוי מוסכם בסך 3,000 ש"ח בגין כל מקרה. בהתקשרות שנחתמה בשנת 2022 עם חברה ב' נקבע כי הספק ישלם למשרד 500 ש"ח במקרה של "מתן מענה לבקשה לתג חניה מבלי לציין את ההנמקות להחלטה תוך ציון חוות הדעת המקצועית עליה התבססה ההמלצה". עוד נקבע כי אם החליט הרופא לדחות בקשה לתג חניה, הוא יציין באופן מפורש את עילת הדחיה וכן לפחות אחד מהמסמכים שעליהם ביסס את החלטתו; בגין כל מקרה של אי-עמידה ברמת השירות האמורה במכרז¹⁸⁹ ישלם הספק למשרד 50 ש"ח. אגף הרישוי מסר למשרד מבקר המדינה באוגוסט 2025 כי עד סיום כל ההתקשרויות עם חברה ב' לא הופעל כלפיה פיצוי מוסכם.

כאמור, בשנת 2021 נקבע בדיון בוועדת המכרזים של משרד התחבורה, שבו אושרה זכייתה של חברה ב' במכרז, כי אגף הרישוי יקפיד מהיום הראשון של ההתקשרות על עמידתה של חברה ב' במחויבויותיה. למרות זאת, הביקורת הפנימית של משרד התחבורה משנת 2023 העלתה כי האגף לא הפעיל כלפי החברה את מנגנון הפיצויים המוסכמים שנקבע במכרז 53.20, במטרה להבטיח את עמידתה ברמת השירות הנדרשת. לדוגמה, כאשר רופאי חברה ב' לא ציינו איזה מסמך שימש בסיס להחלטתם לדחיית בקשה לתג חניה, וגם כאשר נמצא שהחברה אינה מעסיקה את מספר הרופאים הנדרש, בוצע לחברה רק שימוע בו נדרשה להוסיף רופאים.

מהתייחסות היועמ"שית של משרד התחבורה לביקורת הפנימית ביוני 2023 עולה כי בסביבות אוגוסט-ספטמבר 2022 עמד אגף הרישוי לפנות בכתב לחברה ב' בשל הפרות תנאי ההתקשרות, אולם בסמוך לכך החלה חקירה פלילית בסוגיה של מתן תגי חניה שלא כדין. היועמ"שית ציינה כי הן אגף הרישוי והן הלשכה המשפטית נתקלו בבעיות רבות בהתנהלות השוטפת של חברה ב', אל מול הוראות החוזה, ובעיות אלו נמשכו לצד התמשכות החקירה. כשנה לאחר תחילת החקירה המשטרתית, בשיח משותף בין אגף הרישוי והלשכה המשפטית, ולאחר שנבדק כי אין מניעה לכך בהיבטי החקירה, סוכם לפנות לחברה ב' במטרה להביאה לעמידה בהוראות החוזה ולשפר את ממשקי העבודה וההתנהלות בצד המינהלי והמערכת. היועמ"שית ציינה כי הקשיים מול חברה ב' אינם רק בעניינים שלגביהם נקבע פיצוי מוסכם, והמשרד אמור לעמוד על ההוראות בכללותן.

אגף בכיר ביקורת פנימית במשרד התחבורה העיר שוב בינואר 2024 כי המנגנונים להטלת קנסות על חברה ב' אינם מיושמים, וההרתעה שהם היו אמורים לייצר אינה קיימת. בבדיקה החשבונאית 2025 צוין כי נמצאו יותר מ-360,000 מקרים של חריגה מזמני ההחלטה הקבועים במכרז 53.20, המזכים את משרד התחבורה בפיצויים מוסכמים בסך של כ-18 מיליון ש"ח. עוד צוין כי מדגימות שנעשו במסגרת הביקורת הפנימית עולה כי מאחר שמרבית החלטות הרופאים לא נומקו כנדרש, המשרד זכאי לפיצויים מוסכמים של מיליוני שקלים רבים¹⁹⁰. עוד צוין בביקורת החשבונאית כי הפיצויים המוסכמים שהמשרד זכאי להם לא נגבו מחברה ב', והמשרד אף לא העיר לה שהיא אינה מספקת את השירות כנדרש.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי בתקופה שבה התנהלה חקירה משטרתית סמויה הייתה מגבלה ממשית על יכולתו לנקוט צעדי אכיפה גלויים מול חברה ב'. עם הפיכת החקירה לגלויה פעל המשרד לסיום ההתקשרות והחל בבחינת מכלול ההיבטים הכספיים הנוגעים להתקשרות, ובכלל זה בחן סוגיות של פיצויים מוסכמים. המשרד פועל למימוש זכויותיו בהתאם להוראות המכרז, ודרישותיו

¹⁸⁹ הגדרת השירותים מופיעה בסעיף 3 במסמכי המכרז.

¹⁹⁰ בהנחה ששיעור הנימוקים בדגימה זהה לשיעורם בכלל אוכלוסיית המדגם.

לפיצויים מוסכמים, להשבת כספים ולמיצוי זכויותיו נדונות כעת מול החברה בהובלת חשבות המשרד והלשכה המשפטית ובליווי הפרקליטות. החשכ"ל כתב בתשובתו מ-11.5.26 כי במסגרת דרישת המשרד מחברה ב' להשיב לו כספים ששולמו ביתר הוא דרש ממנה פיצויים מוסכמים בגין התקופה שמתחילת המכרז.

חברה ב' השיבה כי היא סבורה שבמכלול העובדות והנסיבות הרלוונטיות לא התקיימו התנאים המצדיקים השתתפות פיצויים מוסכמים על החברה בהתאם להוראות הסכם ההתקשרות, וכי העניין מצוי בבירור מול משרד התחבורה במסגרת שיח בין הצדדים.

בדוח הבקורות של חשבות משרד התחבורה על ההתקשרות עם חברה ג' עלו הפרות רבות של תנאי ההתקשרות. בדיון של ועדת פשרות משרדית של משרד התחבורה בנושא חברה ג' ב-10.25.21¹⁹¹ סוכם כי במקרים של הפרות או חריגות יתחיל אגף הרישוי לגבות פיצויים מוסכמים לפי ההסכם מול הספק. כמו כן, הוחלט כי יש לבחון את מודול ההתחשבות הקיים במערכת הרפואית, ולוודא שהוא משקף באופן מדויק את היקף השירותים שבוצעו בפועל, ולשם כך יינתנו לחשבות ולרו"ח מטעמה הרשאות במערכת הרפואית.

במכרזים של משרד התחבורה למתן שירות ייעוץ רפואי לאגף הרישוי צוין כי ניתן לגבות מהספק פיצויים מוסכמים אם הספק מפר את הוראות המכרז. למשל, מתן מענה על בקשה לתג בלי לציין את ההנמקות להחלטה ומהו המסמך הרפואי שעליו התבססה ההחלטה. 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 במחויבויותיה, משרד התחבורה לא הטיל בפועל קנסות על חברה ב' עד סיום כל ההתקשרויות עימה. למרות התרעות של אגף בכיר ביקורת פנימית במשרד התחבורה, ועל אף עמדת היועמ"שית של המשרד מיוני 2023 כי אין מניעה לפנות לחברה ב' ולדרוש שתעמוד בהוראות החוזה עימה, לא פעל משרד התחבורה בנושא זה עד דצמבר 2024. במהלך המחצית השנייה של 2022 ועד סוף 2024 התנהלה אומנם חקירה משטרתית סמויה נגד חברה ב', שבמהלכה משרד התחבורה היה מנוע מלפעול מול החברה, אולם גם בכל השנים שלפני החקירה לא עמד משרד התחבורה על כך שהספק יעמוד בהתחייבויותיו, ובכלל זה לא הטיל עליו קנסות. המשרד החל לפעול לגביית פיצויים מוסכמים מחברה ב' רק לאחר קבלת ממצאי הבדיקה החשבונאית 2025, קרי לאחר סיום ההתקשרות עם החברה.

על משרד התחבורה למצות את יישום הליך הבירור 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.

הונאות שהתגלו בתהליך ההנפקה - טיפול והפקת לקחים

אירועי הונאות¹⁹² עלולים להסב לכל ארגון נזקים כלכליים ותדמיתיים כבדים. השפעתם של אירועי הונאות על משרדים ממשלתיים המחזיקים בסמכויות מינהליות ושיפוטיות ונדרשים לעשות את מלאכתם למען הציבור, ביושר וניקיון כפיים, רבה יותר מאשר השפעתם על מגזרים האחרים. הונאות במשרד ממשלתי עלולות בין היתר לפגוע באמון הציבור במערכת השלטונית, להביא למעורבות של גורמי פשיעה בתהליכי עבודתו השוטפים ולפגוע באזרחים שהשירות שהם זכאים לו מתעכב או כלל לא ניתן נוכח העדפה לא מוצדקת של אזרחים אחרים על פניהם.

¹⁹¹ בדיון השתתפו נציגים מחשבות משרד התחבורה, מהמחלקה המשפטית, מאגף הרישוי ומאגף טכנולוגיות דיגיטליות ומידע.

¹⁹² מעילות והונאות הן מעשים בלתי חוקיים של תרמית, הסתרה או יצירת מצג שווא במטרה להטעות, להונות או לכזב, תוך פגיעה בזכויותיו החוקיות של אחר, כדי לזכות ברווח בלתי הוגן - כסף, רכוש, טובות הנאה, שירותים וכדומה. הונאה כוללת מצג שווא ביודעין או העלמה ביודעין של עובדה מהותית במטרה להשפיע על אחר לפעול או להימנע מלפעול באופן מסוים (מעילה היא סוג של הונאה המתייחסת לגניבת כספים או נכסים תוך הסתרת ביצוע הפעולה באמצעות רישומים כוזבים או טכניקות אחרות). בבסיס ההונאות עומד צורך רב (לרוב כלכלי) של יוזם ההונאה, הזדמנות לביצועה (לרוב בעקבות היעדר פיקוח או בקרה נאותים) ורציונליזציה שבאמצעותה עולה בידי מבצע ההונאה להצדיק את מעשיו בפני עצמו.

כבר בשנת 2008, השנה שבה האחריות לבחינה הרפואית של מבקשי התגים הועברה ממשרד הבריאות למשרד התחבורה, התקיימו דיונים בוועדת הכלכלה ובוועדה לענייני ביקורת המדינה של הכנסת¹⁹³ בנושא זיוף תגי חניה. בדיונים הוצג כי בישראל היו באותה עת כ-180,000 תגי חניה מכל הסוגים, כ-50% מהם מזויפים. נציג משרד התחבורה ציין בדיון כי הוא נערך לשינוי חקיקה שבאמצעותו הוא מתכוון להתמודד בין היתר עם תופעת הזיופים. חקיקה זו לא יצאה לפועל. בשנת 2012, בדיון של ועדת הכלכלה של הכנסת, שוב צוין כי קיימים זיופים של תגי חניה. גם בנוהל 2.2015 צוין כי "בשנים האחרונות הלכו ורבו המקרים בהם זויפו תגי החניה... ונעשה בהם שימוש לרעה".

מאז שהתווספה האפשרות להגיש בקשות לתג חניה באופן דיגיטלי, ובפרט בעקבות השינויים בממשק של הטופס הדיגיטלי בשנת 2021, חל גידול חד במספר הבקשות שהוגשו, במספר הבקשות החוזרות על ידי אותו אדם, ובסופו של דבר גם במספר התגים שניתנו. על פי הערכת משרד התחבורה מיוני 2025, "חלק בלתי מבוטל מתגי החניה שהונפקו בשנים האחרונות ניתן לאנשים שאינם עומדים בתנאי הזכאות הקבועים בחוק חניה לנכים".

במהלך 2022 יזם משרד התחבורה את הבדיקה החקירתית 2023, באמצעות חברת ביקורת חיצונית, בשל ליקויים שהתגלו בנוגע לאופן הטיפול בבקשות ולהחלטות שניתנו בהן. הבדיקה העלתה ממצאים רבים המצביעים על התנהלות לקויה של רופאי חברה ב' בתהליך הבחינה הרפואית של בקשות לזכאות לתג.

סקר סיכונים 2023 נועד לאתר סיכונים פוטנציאליים למעילות והונאות במינהל תנועה העלולים לפגוע בפעילות המשרד ולהסב נזק כלכלי למדינה, בין היתר באגף הרישוי בתחום של תגי חניה.¹⁹⁴ בסקר נמצאו ארבעה סיכונים עיקריים בנוגע לתגי החניה והוערכה רמת הסיכון השיריית בכל אחד מהם.¹⁹⁵ יש 25 רמות סיכון - סיכון גבוה מרמה 12 נחשב רמת סיכון גבוהה. להלן פירוט הסיכונים שדורגו ברמה גבוהה:

1. התרשלות הרופאים מטעם הזכייין נותן שירותי ייעוץ רפואי לאגף הרישוי בבדיקת המידע הרפואי שהוגש להם, במטרה להגדיל את שכרם הנקבע לפי מספר הבקשות הנבדקות על ידם, ובאישור או דחיה של בקשה לתג חניה ללא התייחסות לפרטים האמורים במסמכים שצורפו לבקשה - רמת סיכון 13.5.

2. אישור תג חניה על ידי רופאי אגף הרישוי למי שאינם זכאים להם, בהסתמך על מסמכים מזויפים שהעביר מבקש התג (לדוגמה, מסמכים ואישורים בעלי חתימות מזויפות של רופאים ושל גופים כמו לשכות הבריאות) - רמת סיכון 13.5.

חשד להנפקת תגים במרמה בשנים 2021 - 2022 על ידי פקידי אגף הרישוי

נוסף על הסיכונים ברמת סיכון גבוהה שהועלו בסקר סיכונים 2023, מיפתח הביקורת של משרד מבקר המדינה גם סיכון שדורג ברמת סיכון בינונית (9) - האפשרות שפקיד רישוי בסניף של אגף הרישוי¹⁹⁶ יאשר תג חניה שלא כדין בגלל ניגוד עניינים, קבלת טובות הנאה או לחצים ואיומים המופעלים עליו. סיכון זה נובע מכך שהמערכת מאפשרת לפקיד רישוי להזין החלטה על אישור תג חניה.

¹⁹³ ועדת הכלכלה בכנסת, "זיוף תגי חניה של נכים", 26.2.08; הוועדה לענייני ביקורת המדינה, "זיוף תגי חניה של נכים", 9.6.08.

¹⁹⁴ משרד התחבורה, אגף בכיר ביקורת פנימית, "סקר סיכונים מעילות והונאות במינהל תנועה", ינואר 2024.

¹⁹⁵ סיכון שירי מחושב כפונקציה של רמת ההשפעה וההסתברות, בהתחשב בתגובות הקיימות (לפי יישום בפועל) (אגף החשכ"ל, "ניהול סיכונים תפעוליים", 2015). אוחזר מאתר:

www.gov.il/BlobFolder/generalpage/audit_methodologies/he/risk-audit-management_files_audit_methodologies.pdf, אוחזר ב-15.12.25.

¹⁹⁶ לאגף הרישוי ארבעה משרדים מחוזיים המפעילים 28 סניפים מקומיים ברחבי הארץ. בסניפים אלה ניתן לבצע פעולות הנוגעות לרישוי רכב ורישוי נהיגה באופן פרונטלי באמצעות פקידי הרישוי.

על פי נוהלי אגף הרישוי (נוהל 2.2015 ונוהל 2025), בקשות לקבלת תג חניה אמורות להיות מוגשות ליחידה למוגבלי ניידות. בכל הנוגע לטיפול בתגי חניה פקידים בסניפי אגף הרישוי רשאים לבצע פעולות כמו הנפקת תג חניה פיזי נוסף (לאחר שפעולה זו אושרה) או עדכונים ברכבים המקושרים לתגים קיימים.

במפלג הונאה מחוז חוף של אגף לחקירות ומודיעין במשטרת ישראל התקבלה ב-3.8.22 תלונה של משרד התחבורה על כך שהוגשו לפקידת משרד הרישוי בסניף בצפון הארץ מאות אישורים מזויפים לכאורה של משרד הבריאות, ובגינם ניתנו במרמה בסניף, לאנשים המופיעים באישורים המזויפים, פטורים מתשלום אגרת רישוי שנתי וכן תגי חניה לצמיתות. חקירת המשטרה מול משרד הבריאות העלתה ביסוס לכאורה כי אכן האישורים הרפואיים שהוגשו לאותו סניף של משרד הרישוי היו מזויפים, ולא נמצאו במערכות משרד הבריאות מסמכים כלשהם הנוגעים לוועדות רפואיות הקשורות לאנשים ששמשם הופיע על האישורים. כמו כן, חקרה המשטרה מעורבים נוספים בפרשה שהיה להם קשר, במישרין או בעקיפין, לתהליך הנפקת תגי החניה, וגם הם מחזיקים בתגים שהושגו במרמה. באפריל 2026 מסרה המשטרה כי תיק החקירה הועבר לעיון פרקליטות המדינה לשם קבלת ההחלטה אם להעמיד לדין את המעורבים בכך.

מהרשימה שהעבירה המשטרה למשרד התחבורה עולה כי תגי החניה הונפקו בשנים 2021 - 2022. האנשים שעבורם הונפקו תגים במרמה היו לא רק מצפון הארץ, אלא מעשרות יישובים המפוזרים ברחבי הארץ. סך ההנחה בגין האגרה המופחתת שקיבלו עמד על כמאות אלפי ש"ח. סכומי ההנחה נעו בין מאות שקלים לאלפי ש"ח, ואף היו כאלה שאחרי שקיבלו את התג לא ביקשו החזר בגין האגרה ששילמו.

על פי נוהלי אגף הרישוי, בקשות לאישור זכאות לתג חניה אמורות להיות מטופלות ביחידה למוגבלי ניידות באגף הרישוי ולא בסניפי משרד הרישוי. מהאמור עולה כי לפקיד 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 ובגין חלקם ניתנו החזרי אגרה. נכון לאפריל 2026, תיק החקירה הועבר לעיון פרקליטות המדינה לשם קבלת החלטה אם להעמיד לדין את המעורבים בכך. סקר לאיתור סיכונים פוטנציאליים למעילות והונאות במינהל תנועה שהגיש אגף בכיר ביקורת פנימית במשרד התחבורה בינואר 2024 עדיין סיווג פרצה זו כגורם שעלול להביא לאישור תגי חניה שלא כדין, ועל פי הסקר בעת הזאת אף לא היו קיימות בקרות לצמצום הסיכון.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי הוא פעל לביטול תגים שהונפקו במרמה, שלח דרישות לתשלום אגרת רכב מלאה למי שנהנו מהנחות שלא כדין, ופעל לביטול הרשאות לפקידים לביצוע פעולות במערכת. המשרד ציין עוד כי הוא מקדם שיפור נוסף של מנגנוני ההרשאה והבקרה במערכות.

על אגף הרישוי ועל אגף מערכות מידע במשרד התחבורה למפות את כלל הסיכונים הנוגעים להרשאות במערכות המידע הקשורות לתהליך הנפקת תג חניה ולפעול לצמצום. בתוך כך, יש לוודא שההרשאות למערכות ניתנות לפי הפעולות הנדרשות מהמשתמשים על פי הנהלים.

חקירת חשד להונאה באישור והנפקה של אלפי תגי חניה מאז 2021 - תוך שימוש במסמכים רפואיים מזויפים

במהלך 2022 יזם משרד התחבורה את הבדיקה החקירתית 2023, באמצעות חברת ביקורת חיצונית, בשל ליקויים שהתגלו בנוגע לאופן הטיפול בבקשות ולהחלטות שניתנו בהן. בבדיקה נמצא כי חברות המגישות בקשות לתג חניה עבור אנשים אחרים משתמשות באותן כתובות דוא"ל כדי להגיש מספר רב של בקשות. בשנים 2021 - 2022 הוגשו ממספר מועט של כתובות דוא"ל אלפי בקשות לתג חניה. נוכח ממצאי בדיקתו צוות הבדיקה העלה חשש כי מדובר בבקשות שמוגשות באמצעים לא כשרים. בביקורת החיצונית הומלץ לבחון לעומק בקשות שמוגשות במרוכז מחברות ולדרוש לקבל את זהות מגיש הבקשה; לבחון באופן רטרואקטיבי את כל תגי החניה

הקיימים שהוגשו על ידי החברות החשודות ובמידת הצורך לבטלם; לבחון מדי תקופה את סבירות האישור של הבקשות על ידי הרופאים השונים.

במקביל לכך, ובעקבות האירוע של חשד לזיוף מסמכים רפואיים בשנים 2021 - 2022 כאמור, הגיש ביולי 2023 משרד התחבורה תלונה במשטרת ישראל. עם פתיחת החקירה המשטרתית על ידי היחידה הארצית לחקירות הונאה (יאח"ה) בלהב 433, שהתנהלה בתחילת הדרך כחקירה סמויה, נדרשה כאמור הנהלת משרד התחבורה, בהנחיית חוקרי המשטרה, להימנע מכל שינוי בתהליכי העבודה הקיימים הנוגעים לבקשות לתג, כדי למנוע שיבוש בהליכי החקירה.

החקירה, שמנוהלת בתיאום ובשיתוף פעולה עם משרד התחבורה, בוחנת חשדות לסחר סדרתי ושיטתי באלפי תגי חניה שהונפקו במרמה ונמכרו לכל דורש, תוך פגיעה בזכויות ציבור האנשים עם מוגבלות ופגיעה מצטברת בקופת המדינה בהיקף של מאות מיליוני שקלים, בתמורה לתשלום ממי שאינו זכאי לתג. על פי הודעת דוברות המשטרה במהלך החקירה הסמויה עלה חשד כי מאז 2021, שבה הוחל במתן אפשרות להגיש בקשות מקוונות לזכאות לתג חניה בהסתמך על הגשת מסמכים רפואיים בלבד, פעלו החשודים לייצור מנגנון מרמה שיטתי שאיפשר להנפיק תג חניה לכל דורש תמורת תשלום. חברי הרשת ניצלו את המנגנון שנועד להקל על ציבור המבקשים ולהגיש בקשה לתג חניה לנכה באופן מקוון, והציפו את האתר של החברה העסקית שסיפקה את השירות מטעם משרד התחבורה באלפי בקשות כוזבות ומזויפות, ומכרו אישורים שניתנו שלא כדין, תוך שימוש במסמכים רפואיים מזויפים. מהחקירה עלה חשד כי בשל מעשיהם של החשודים קיבלו אלפי אזרחים, שאינם זכאים לתג חניה, היתרים שלא כדין, דבר שהוביל להנפקה סדרתית של תגי חניה במרמה לכל דורש תמורת תשלום. בדצמבר 2024 החקירה הפכה גלויה, ותוכן כי מאות מעורבים בחשדות שעלו במהלך החקירה הסמויה ייחקרו, ובהם ראשי הכנופיה, מתווכים ("מאכערים"), רופאים ורוכשי התגים שלא כדין¹⁹⁷. במועד סיום הביקורת טרם הסתיימה חקירת המשטרה.

כאמור, לאחר שהחקירה המשטרתית הפכה גלויה ערך משרד התחבורה שימוע לחברה ב' שסיפקה את שירותי הייעוץ הרפואי לאגף הרישוי, ובעקבות זאת בפברואר 2025, עם תום תקופת ההתקשרות עם החברה, לא חידש המשרד את ההתקשרות עימה. כאמור, בעקבות הפרשה עזר משרד התחבורה את הנפקתם של תגים חדשים למשך כחצי שנה בתחילת 2025, ועד ספטמבר 2025 הצטברו כ-40,000 בקשות להנפקת תגים חדשים.

ביולי 2023 החלה חקירה משטרתית סמויה בעקבות חשדות שהעלה משרד התחבורה בנוגע לאי-סדרים בתהליך הנפקת תגי חניה. החקירה חשפה התארגנות עבריינית שעסקה משנת 2021 בסחר סדרתי ושיטתי באלפי תגי חניה שהונפקו במרמה תוך שימוש במסמכים רפואיים מזויפים. בדצמבר 2024 החקירה הפכה גלויה, ובמסגרתה היו אמורים להיחקר מאות חשודים. עם הפיכת החקירה לגלויה נעצרה הנפקת תגי חניה חדשים מינואר עד סוף מאי 2025.

משרד התחבורה מסר במאי 2025 כי הוא ביטל יותר מ-100 תגי חניה שחקירת המשטרה העלתה ראיות המעידות שהם שהונפקו במרמה, ובעליהם נדרשו לשלם את אגרת הרישוי המלאה בגין מספר שנות קבלת ההנחה במרמה. משרד התחבורה והחשכ"ל הסבירו כי בגלל הקושי לנהל שימועים פרטניים של מספר רב של בעלי תגים, לאחר שצוות בן-משרדי 2025 יגבש קריטריונים חדשים, משרד התחבורה יבצע בחינה מדורגת של כל מלאי התגים הקיים בהתאם לקריטריונים החדשים, ובמסגרת זו יבוטלו גם תגים שהתקבלו במרמה.

המשטרה כתבה בתשובתה כי החקירה ביאח"ה בפרשייה האמורה עדיין מתנהלת, ובמסגרתה נחקרו עד כה עשרות חשודים, כל אחד על פי מידת מעורבותו בפרשייה. החקירה נמצאת בשלביה הסופיים, ובסיומה יועבר התיק לגורמי התביעה, כדי שיעיינו בו ויקבלו החלטה בעניינו. המשטרה הוסיפה כי כבר במהלך החקירה הסמויה יזמה היחידה פנייה למשרד התחבורה וסיכמה עימו שמייד לאחר תחילת החקירה הגלויה הוא יוכל להתחיל במימוש אחריותו בתחום המינהלי, וכך אכן נעשה.

על פי הודעת המשטרה, 9.12.24 tag 9.12.24 www.gov.il/he/pages/police_09-12-24_tag (אוחזר ביום 19.8.25).

מהביקורת עולה כי משנת 2008, ובמהלך השנים שלאחר מכן, היו אינדיקציות רבות להתממשות הסיכון של מעילות והונאות בתהליך של אישור זכאות לתג חניה. הגידול החד במספר תגי החניה שאושרו מדי שנה מאז 2008, וביתר שאת משנת 2021, מחייב לכשעצמו בדיקה מעמיקה של תקינות התהליכים. רק בשנת 2022 החל משרד התחבורה ליזום בדיקות בנושא, ובעקבות אי-הסדרים שהועלו הוא פנה פעמיים למטרה. שתי פרשיות ההונאה שנחקרו על ידי המשטרה בשנים 2022 - 2024 לימדו על חשד להיקף נרחב מאוד של הונאות בהקשר של הנפקת תגי חניה. הממצאים ממחישים את התובנה שהתועלות מהחזקת תג חניה מהותיות עד כדי כך שאנשים מוכנים להסתכן בפלילים כדי להשיג אותו.

על אף סקר סיכונים 2023 שהעלה שני סיכונים ברמת סיכון גבוהה למינהל תנועה במשרד התחבורה הנוגעים לסיכונים להתרשלות רופאי אגף הרישוי ולמתן החלטות על סמך מסמכים רפואיים מזויפים, אגף הרישוי אינו מבצע בקרות כלשהן לצמצום הסיכונים הללו, למעט באמצעות תלונות שמתקבלות.

על משרד התחבורה לצמצם סיכוני מעילות והונאות של אגף הרישוי, ובפרט הסיכונים הקשורים לתהליך הנפקת תגי חניה, בין היתר באמצעות אימוץ אמצעים לחיזוק סביבת הבקרה המפורטים בסקר סיכונים 2023. בנוסף על המשרד לסיים לבדוק את כלל התגים שחשודים בעקבות החקירות ככאלה שהושגו במרמה ולפעול בהתאם לממצאי בדיקתו.

עבודת מטה במשרד התחבורה לקידום מדיניות בנוגע לתגי חניה

בחוק חניה לנכים נקבע ששר התחבורה ממונה על החוק, והוא רשאי להתקין תקנות ליישומן¹⁹⁸. לעבודת מטה יעילה ושיטתית בכל משרד ממשלתי תפקיד מרכזי בהסדרת הנושאים שבטיפולו ובהבטחת שירות מיטבי לאזרחים. משרד התחבורה ניסה להתמודד לאורך השנים עם הסוגיות הרבות שעלו בהקשר של טיפול בתגי חניה, באמצעות ניסיונות לתיקוני חקיקה והקמת צוותי עבודה שונים. בנוסף לאמור לעיל, נכתבו כמה דוחות ביקורת פנימית בנושא. בד בבד, נערכו דיונים בכנסת שגם בהם הועלו מגוון סוגיות שדרשו פתרון.

הקמת צוותי עבודה וניסיונות להסדרה בחקיקה

משרד התחבורה הוביל במהלך השנים כמה צוותים בין-משרדיים בהשתתפות נציגי משרדי ממשלה וגופים ציבוריים שונים. הצוותים הוקמו בין היתר כדי ליצור תהליך מוסדר שיאזן בין צורכי הנגישות לבין מגבלות המערכת, ולגבש מענה על סוגיית הקריטריונים לזכאות לתג חניה. בשנת 2025 הוביל החשכ"ל צוות בין-משרדי נוסף כדי לבחון את הסדרי המדיניות ויישומם בתחום תגי החניה. התרשים שלהלן סוקר את הצוותים שהוקמו בשנים 2006 - 2025:

תרשים 23 : צוותי עבודה בין-משרדיים, 2006 - 2025

2006 - צוות עבודה בין-משרדי - משרד התחבורה, משרד הבריאות, ביטוח לאומי, משטרת ישראל ונציבות שוויון זכויות

2008 - תזכיר ראשון לתיקון החוק - התזכיר כלל בין היתר קריטריונים רפואיים מפורטים, קביעת מנגנון של ועדת זכאות שתורכב מרופאים במשרד התחבורה, כללים לקביעת תוקף לתגים והתייחסות לסמכויות הפקחים ברשויות המקומיות לטובת אכיפה.

התזכיר גובש בהיוועצות עם מגוון ארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות וגורמים בשלטון המקומי

2009 - צוות עבודה בין-משרדי - ביטוח לאומי, משרד התחבורה ומשרד הבריאות

2009 - 2011 - גיבוש והפצת תזכיר שני לתיקון החוק (נוסח מתקדם הוכן ב-2011) - התזכיר כולל התייחסות לחניה במקומות אסורים, כללים לקביעת תוקף תגים, התייחסות פרטנית לאוכלוסיית חוסים במוסד סיעודי, שיוך רכב אחד במקום שניים, אפשרות להטיל אגרה בגין בקשות לתג והיבטים באכיפה

2009 - צוות עבודה בין-משרדי לצורך קביעת קריטריונים אחידים להנפקת תגים - משרד התחבורה, רופאים ממרב"ד, רופאים מחברה א', משרד הבריאות ומשרד הביטחון

2010 - רופאי חברה א' הציגו דוח ביניים ובו רשימת קריטריונים להנפקת תג חניה, שתשמש ועדה רפואית למתן תגים במשרד התחבורה וכן את דרכי עבודתה

2022 - צוות עבודה בין-משרדי - משרד התחבורה, ביטוח לאומי, משרד הבריאות ומשרד האוצר

2023 - קביעת תחומים רפואיים בהם קיימת מגבלת ניידות וגיבוש רשימת מסמכים רפואיים שהמבקש יידרש להמציא בכל תחום. כמו כן הובאו המלצות נוספות

2024 - צוות עבודה בין-משרדי - משרד התחבורה, ביטוח לאומי ומשרד הבריאות

2025 - פרסום נוהל חדש לציבור ובו רשימת מסמכים שנדרש להציגם בעת בקשה לתגי חניה לפי סוג המוגבלות

2025 - צוות עבודה בין-משרדי - חשכ"ל, משרד התחבורה וביטוח לאומי (הצוות הבין-משרדי 2025)

2025 - במסגרת "התוכנית הכלכלית ל-2026 - שינויים מבניים", התקבלה ב-4.12.25 החלטת ממשלה 3584 בה הוחלט כי צוות בין-משרדי יגבש נוהל חדש להנפקת תגי חניה. נכון למאי 2026 הצוות עדיין לא סיים לגבש את המלצותיו

על פי מידע ממשרד התחבורה, מאגף החשכ"ל ומנציבות שוויון זכויות, בעיבוד משרד מבקר המדינה.

2006 - 2011 - גיבוש תזכירים לתיקון החוק והקמת ועדה לקביעת קריטריונים

במהלך 2008 הופץ תזכיר לתיקון חוק חניה לנכים, בעקבות עבודת צוות בין-משרדי בראשות ראש מינהל תנועה במשרד התחבורה, ולאחר שיתוף של ארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות ושל נציבות שוויון זכויות (להלן - תזכיר חוק 2008). התזכיר התייחס למגוון נושאים, כפי שמובאים בתרשים לעיל, ובין היתר הגדיר תבחינים רפואיים מפורטים מאוד לקביעת זכאות לתג, לדוגמה מחלות לב מסוג תעוקת לב עם 70% נכות, שחפת ריאות של ריאה שלמה עם 60% נכות וקטיעת הגף התחתון בפרק הירך עם 80% נכות. בעקבות הפצת התזכיר התגלעו כמה מחלוקות מהותיות, בין היתר בנוגע למטרת התג ולמי צריך ליעד אותו ובנוגע לשאלה אם צריך לראות בחוק חניה

לנכים חלק ממערך דיני השוויון לקידום שילוב אנשים עם מוגבלות בעלי כושר תפקוד בחברה או לכל מי שיש לו בעיית ניידות. המחלוקת הייתה בין ארגונים המייצגים את האנשים עצמם עם מוגבלות, וגם בנציבות שוויון זכויות עצמה לפי השקפת עולמו של ראש הנציבות שהתחלף במהלך העבודה על התזכיר. כמו כן, היו מחלוקות גם בשאלות אם צריך להיות תג אחד או שני תגים שלכל אחד מהם צמודות זכויות שונות; אם התג צריך להיות אישי ולא מוגבל לרכב מסוים, או כמו במצב הקיים - לרכב נקוב; אם מוגבלות קוגניטיבית והתנהגותית, כגון פיגור שכלי או אוטיזם, מצדיקים מתן תגי חניה; אם יש לתת עדיפות לנכי צה"ל לעומת אחרים.

במהלך 2009 הפיץ צוות עבודה בין-משרדי נוסף תזכיר חלופי שתואר כ"מצומצם יותר" לעומת תזכיר חוק 2008, והסתפק ב"טיפול בבעיות הפחות קשורות בהשקפת עולם ופחות שנויות במחלוקת". גם תזכיר זה היה כרוך בעבודת מטה רבה והוכנו לו נוסחים שונים.

משרד התחבורה קידם את העבודה על נוסח תזכיר החוק עד יולי 2011, אז הוכן הנוסח המתקדם ביותר לתיקון החוק (כפי שמוצג בתרשים 23). גם בנוסח זה נותרו שאלות לגבי הישימות של הצעדים המוצעים. לשכת היועצת המשפטית ציינה במכתב פנימי כי צמצום מסוים של זכויות האנשים עצמם עם מוגבלות (ביטול שני כלי רכב לאדם עם מוגבלות יחיד, ביטול זכאות של אנשים עם מוגבלות במוסד סיעודי וסוגיות של אכיפה) מעורר חשש מפני תגובות חריפות. בסופו של דבר, ולמרות העבודה היסודית שבוצעה על שני תזכירי החוק, מ-2008 ומ-2009, צוין במסמך האמור כי ההנחיה הפנימית במשרד התחבורה היא כי אין היתכנות לקדם חוק כזה.

בתזכיר החוק משנת 2009 צוין כי משרד התחבורה אינו מחזיק בידע ובכלים שיאפשרו לו לבחון סוגיות הנוגעות לעמימות אמות המידה הרפואיות הקובעות זכאות לתג חניה, ועל כן הוחלט להקים ועדה ציבורית שתמליץ על המדיניות הראויה בסוגיה זו. משכך, תזכיר החוק לא כלל שינויי הסדרה לעניין זה. בנובמבר 2009 מינה מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה ועדה לקביעת קריטריונים אחידים להנפקת תג חניה (להלן - ועדה לקביעת קריטריונים 2009), וזאת נוכח חוסר האחידות שלהם בין הגופים השונים המוסמכים לאשר זכאות לתג חניה. לראשות הוועדה מונה מנהל המכון הרפואי לבטיחות בדרכים שבמשרד הבריאות (להלן - המרב"ד)¹⁹⁹. הרכב הוועדה כלל רופא נוסף מהמרב"ד, רופאים מחברה א', נציגים ממשרדי הבריאות והתחבורה ורופא ממשרד הביטחון, אך לא כלל נציגי ציבור.

בהמשך להקמת הוועדה לקביעת קריטריונים 2009 שלחה בנובמבר 2010 חברה א' למינהל תנועה מסמך שכותרתו "דוח ביניים דרכי העבודה של הוועדה למתן תגי נכים". בדוח הביניים נכתב כי התג יונפק עבור מי שסובל ממחלה או מכמה מחלות שבגינן הוא מתקשה מאוד בתנועה או בהליכה, או שהוא אינו מסוגל ללכת בכוחות עצמו או להתנועע ותנועותיו מסכנות את בריאותו או שהוא מרותק לביתו. הבקשה צריכה להיות מלווה בניירת רפואית עדכנית ומפורטת מרופא שתחום מומחיותו הוא התחום הרפואי הנוגע לבעייתו של המבקש. רשימת הקריטריונים כללה למשל מחלות ילדים - פגיעות מוחיות מולדות או נרכשות עם הפרעה מוטורית והתפתחותית; מחלות אורתופדיות - תאונות דרכים עם פגיעות קשות, ניתוחים אורתופדיים מורכבים, עיוותים נרכשים ומולדים; מחלות סרטן מסוימות. כמו כן, נקבעו קריטריונים למתן תג לצמיתות. נוסף על כך, נכתב בדוח הביניים כי הבקשות יטופלו בוועדה רפואית לקביעת זכאות, שלצדה יעמדו יועצים רפואיים בכל המקצועות ותת-המקצועות של הרפואה, וניתן יהיה לערער על ההחלטה.

לצד המאמצים שלא נשאו פרי לקדם את אישורם של תזכירי חוק שנועדו להתמודד עם הסוגיות המהותיות, נעשו בשנים 2000 - 2018 כמה תיקוני חקיקה בחוק חניה לנכים, שהסדירו בעיקר נושאים נקודתיים, כמו שינויים מסוימים בקריטריונים, פטור מתשלום חניה במקום ציבורי, אפשרויות חניה במקומות אסורים, הקצאת חניות ואכיפה (ראו פירוט התיקונים בנספח 3).

¹⁹⁹ המכון הרפואי לבטיחות בדרכים (מרב"ד) הוא "הרופא המוסמך" לביצוע בדיקות בריאותיות לנהגים ומספק חוות דעת והמלצות מקצועיות בנוגע לכשירות הבריאותית לנהיגה. אוחזר מאתר: www.gov.il/he/service/medical-fitness-tests-for-driving, אוחזר ב-3.3.25. המרב"ד גם אמון על התאמת רכב ואביזרי נהיגה לאנשים עם מוגבלות ומיועד לאנשים עם מוגבלות בניידות המופנים אליו ממחלקת ניידות בביטוח הלאומי. אוחזר מאתר: www.gov.il/he/service/vehicle-adaptation-and-driving-accessories-committee, אוחזר ב-3.3.25.

בביקורת עלה כי בשנים 2006 - 2011 נעשתה עבודת מטה נרחבת בהובלת משרד התחבורה, שבמהלכה היו ניסיונות לספק פתרונות למגוון אתגרים שעלו כבר אז בתהליך הנפקת התגים, וכן בתחום מימוש הזכויות הנלוות לתג חניה ובתחום האכיפה. במסגרת זו, 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. ועדה ציבורית לא הוקמה, אולם במסגרת תוצרי ועדה לקביעת קריטריונים 2009 גובשו תבחינים רפואיים מפורטים לזכאות לתג. נושאים נוספים שנדונו במסגרת עבודת המטה ושהוצעו עבורם מענים בשנים אלה היו בין היתר כללים לקביעת תוקף של התגים, קביעת מנגנון של ועדת זכאות במשרד התחבורה, סמכויות פקחים ברשויות המקומיות, אכיפת עבירות של שימוש לרעה בתג ושיוך התג לרכב אחד בלבד. כל המאמצים הללו לא נשאו פרי, חלקם בשל מחלוקות שהתגלעו סביב קביעת האוכלוסיות הזכאיות לתג, ובשל חששות ששינויים בהסדרים הקיימים וצמצום זכויות מסוימות יביאו לתגובות ציבוריות חריפות, וחלקם מכיוון שמשרד התחבורה לא פעל לקידום.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה לקיים מהלכי המשך לעבודת המטה שקיים בשנים קודמות ולבחון פתרונות בעניינם של כלל הנושאים שהועלו בה וטרם ניתן עליהם מענה. כמו כן יש לשקול לשתף בכל תהליך קבלת החלטות שהוא מקיים לצורך קביעת מדיניות - ובכלל זאת במסגרת הצוות הבין-משרדי 2025 - את נציבות שוויון זכויות, וכן לקיים תהליך של היוועצות בארגונים המייצגים אנשים עם מוגבלות או לקיים תהליך של שיתוף ציבור לפני גיבוש סופי של המדיניות בנושא, כדי לסיים בהקדם את גיבושם של פתרונות מתאימים בהסכמה רחבה לטובת ציבור האנשים שזקוקים לתג חניה בשל מוגבלותם.

2022 - 2025 - הקמת צוותי עבודה

בהמשך לבקשה של מנהל אגף הרישוי ממנכ"ל משרד התחבורה, בשנת 2022, שבה העלה את הצורך לבחון את תהליכי העבודה ולקבוע את הקריטריונים לזכאות לתג חניה, הוקם צוות עבודה בנושא (צוות 2022 שהוזכר לעיל). נקבע כי מטרת הצוות היא "להבטיח שתגי החניה יינתנו לזכאים בלבד, ליצור הליך שנשען על תבחינים ענייניים, אחידים ושוויוניים". הצוות הורכב מנציגי משרד התחבורה, הביטוח הלאומי ומשרדי הבריאות והאוצר. הצוות עסק בגיבוש קריטריונים בין היתר לזכאות לתג חניה, לבחינת התנאים לקבלתו לצמיתות, לקביעת אמות מידה לתקופת תג שאינו לצמיתות ולקביעת מסמכים שיש לצרף לבקשה לקבלת תג. תוצרי הצוות הוצגו במשרד התחבורה ביוני 2023. חלק מהמלצות הצוות, בייחוד בנוגע לתחומים הרפואיים בגינם יש להגיש מסמכים רפואיים לבקשות לתג, קיבל ביטוי בנוהל 2025 שפרסם המשרד. המלצות אחרות הנוגעות לבחינת זכאות לתג על פי יכולת ללכת מרחק מסוים לא יושמו.

באוקטובר 2024 מינה מנכ"ל משרד התחבורה צוות עבודה נוסף לקביעת מדיניות בנושא תגי חניה לאנשים עם מוגבלות (צוות 2024 שהוזכר לעיל). בראש הצוות עמד ראש מינהל תנועה במשרד התחבורה. בין חברי הצוות היו נציגים נוספים ממשרד התחבורה, מהביטוח הלאומי וממשרדי הבריאות והאוצר. נקבע כי הצוות יעסוק בין היתר בנושאים האלה: גיבוש קריטריונים אחידים לזכאים לתג חניה, כולל בחינת התנאים לקבלת תג לצמיתות וקביעת תקופת תוקף תג שאינו לצמיתות; קביעת המסמכים שיש לצרף לבקשה לקבלת תג; בחינת הליך השגה אחרי החלטת הרופא המוסמך והתנאים להגשת בקשות חוזרות; הטמעת בדיקת הזכאות לתג בתהליכי קביעת נכות על פי דין על ידי הגורמים המוסמכים לכך (כדוגמת הביטוח הלאומי); בחינת אפשרות לקביעת סוגים שונים של תגי חניה; קביעת זכויות שונות נלוות לכל סוג תג. בדצמבר 2024 הוגשו מסקנות הצוות לשרת התחבורה. חלק ממסקנות הצוות, כמו הליך ההשגה אחרי החלטת הרופא המוסמך והתנאים להגשת בקשות חוזרות הוטמעו בנוהל 2025.

הלוח שלהלן מציג את ההחלטות שהתקבלו בכל אחד מהצוותים, בחלוקה לפי נושאים:

לוח 15: החלטות של צוות 2022 ושל צוות 2024, לפי נושאים

צוות 2024	צוות 2022	
הגדרת תחומים רפואיים שבהם יש מגבלת ניידות ובציוד מסמכים ובדיקות רפואיות נדרשות ²⁰⁰	רשימה של בדיקות ומסמכים רפואיים בכל אחד מהתחומים הרפואיים שבהם קיימת מגבלת ניידות	מסמכים רפואיים הנדרשים לצורך בקשה לזכאות לתג
הומלץ על הסרת מגבלת 60% נכות מתנאי הזכאות והשארת תנאי של מוגבלות בניידות בלבד*. מגיש בקשה שאינו עומד בתנאי הסף לפי החוק הנוכחי (בעל 60% נכות ומוגבל בניידות) יידרש לעבור בדיקה פרונטלית תפקודית על ידי רופא. ביטול מתן תג לצמיתות עבור אנשים בגיל 75 ומעלה	בחינה השוואתית של קריטריונים לזכאות לתג חניה במדינות שונות בעולם, בתחומי הרפואה השונים ²⁰¹ . על בסיס ההשוואה המליצה הוועדה לאמץ את הקריטריון שלפיו בטוח הליכה של 250 מטרים נדרשת מנוחה כקריטריון המזכה בתג חניה	קריטריונים לזכאות לתג
יוגדרו שלושה סוגי תגים*: תג רגיל - עבור אדם עם מוגבלות עם רישיון ויכולת נהיגה. לתג ישוּיך רכב אחד. תג מלווה - למשל, עבור הורים לילד עם מוגבלות. תג מלווה קשיש - עבור ילדים להורה סיעודי		סוגי תגים
	הצעה להקים ועדה מיוחדת שתדון בערעורים על החלטות הרופאים או במקרים חריגים שאינם עומדים בקריטריונים ²⁰² *	ערעור על החלטה רפואית
הומלץ על פיתוח מערכת רפואית חדשה כולל בקרה שוטפת מובנית בתוך התהליך, הרחבת הממשק מול הביטוח הלאומי לצורך הצלבת מידע וכן בקרות בעת בחינת זכאות. המשרד נערך לבחינה מחודשת של 200,000 תגים שניתנו על ידו בשנים 2021 - 2024	נקבע כי יש לפעול למינוי רופא אגף ברשות הרישוי שיוכל לבצע בקרה שוטפת על החלטות הרפואיות של רופאי אגף הרישוי המועסקים במיקור חוץ	בקרות
הומלץ על הנחה קבועה באגרת הרישוי בגובה של 2,000 ש"ח לשנה במקום אגרה מופחתת בגובה של כמה עשרות שקלים בודדים*	הוצע לקבוע מנגנון הנחה באגרת רישוי - מתן החזר אגרת רישוי בסכום קבוע ללא תלות בקבוצת אגרה, או באמצעות מתן חלופה של "נקודת זכות" לזכאים*	הטבות כלכליות
פיתוח תג חניה טכנולוגי	הוצע לעבור לחלופה דיגיטלית לתג, כלומר הפעלה וסיום של חניה ביישומון ייעודי	פתרון טכנולוגי לתג
הרחבה של סמכויות האכיפה לצורך אכיפה יעילה יותר ומתן סמכות רחבה לפקחי הרשויות המקומיות	הוצע להגביר את האכיפה בנוגע לשימוש לרעה בתג*	אכיפה

המקור: סיכום דיון של צוות 2022 מיוני 2023, מכתב של צוות 2024 לשרת התחבורה בדצמבר 2024. * בצוותים צוין כי הדבר תלוי בחקיקה או בתיקון חקיקה.

200 התחומים נקבעו על ידי שלושה רופאים מביטוח לאומי ומשרד הבריאות, שהיו חברי הצוות.
 201 כגון, בעיות אורתופדיות, נוירולוגיות או נשימתיות, בעיות לב, בעיות פרקים, עיוורון, קוגניטיביות ושימוש באביזרי עזר.
 202 הוצע כי הוועדה תהיה רשאית לקבל החלטה לאחר הגשת המסמכים הרפואיים, ובמקרים מסוימים תזמן את האזרח לבדיקה פיזית כדי להכריע אם הוא זכאי לתג.

במרץ 2025, לאחר קבלת תוצאות דוח הביקורת שהכין רואה חשבון מטעם חטיבת הביקורת באגף החשכ"ל במשרד האוצר (בדיקה חשבונית 2025), החליטו אגף החשכ"ל ומשרד התחבורה להקים צוות עבודה בהובלת החשכ"ל לבחינת מתווה הבדיקות. באוגוסט 2025 מינו החשב הכללי, מנכ"ל משרד התחבורה, מנכ"ל הביטוח הלאומי והממונה על התקציבים במשרד האוצר "צוות עבודה מיוחד לעניין תגי חניה" (הצוות הבין-משרדי 2025)²⁰³. מטרתו של הצוות היא, בין היתר, לבחון את הסדרי המדיניות בתחום מתן תגי חניה ואת אופן יישומה, לגבש המלצות לפעולה מתואמת בין המשרדים הרלוונטיים, לייעל את אופן הקצאת תגי החניה, לשפר את הבקרה על הליך קביעת הזכאות, לצמצם כפילויות ובירוקרטיה ולהגביר את הנגישות של המרחב הציבורי עבור אנשים עם מוגבלות הזקוקים לכך. הצוות הוקם בראשות סגנית בכירה לחשכ"ל - מנהלת חטיבת הביקורת, והשתתפו בו נציגים מהביטוח הלאומי, ממשרד התחבורה ומאגף התקציבים של משרד האוצר. הצוות הונחה לפעול למיפוי פערים, לבחינת חלופות ולגיבוש המלצות למענה רוחבי ומתואם בין המשרדים הרלוונטיים, "עקב כשלים חמורים שהתגלו בהליך הקיים". בכתב המינוי של הצוות צוין גם כי "ככל שחלק ממסקנות הצוות יידרשו תיקוני חקיקה כאלה ואחרים, יש לקדם במהירות על מנת שניתן יהיה לשלבם במסגרת התכנית הכלכלית לשנת 2026".

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי נוהל 2025 נועד לשמש כמענה ביניים, עד שהצוות הבין-משרדי 2025 ישלים ויעדכן את עבודת ההסדרה, וזאת מתוך ידיעה כי בד בבד מתקיים תהליך בין-משרדי שמטרתו לקדם פתרונות מערכתיים רחבים וארוכי טווח.

בתשובתו מ-17.5.26 מסר החשכ"ל כי גובשו כמה עקרונות מרכזיים לשינוי המדיניות הקיימת, אשר עודם טעונים השלמה, תיקוף ואישור סופי: (א) עיגון ההכרעה הרפואית אצל גורמים בעלי מומחיות מתאימה; (ב) פיתוח מנגנון משלים לטיפול במקרים חריגים; (ג) המשך הטלת האחריות להנפקת התג על משרד התחבורה; (ד) בחינה מדורגת של מלאי התגים הקיים; (ה) שימוש בתג שלא בהתאם לתכלית החוק; (ו) שיפור הבקרה, הממשקים והאכיפה; (ז) שמירת שקיפות הקריטריונים ופרסומם לציבור.

נמצא כי בין 2022 - 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 נייחות, 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, והעמימות בנושא נמשכת הן בקרב מקבלי החלטות והן בקרב הציבור הזקוק לתג חניה.

עולה כי אף שבמשך השנים נעשו תיקונים נקודתיים בחוק חניה לנכים, לא קודמה בסופו של דבר הסדרה מערכתית מקיפה כמענה על הסוגיות והבעיות הרבות שהתעוררו מאז שהועברה האחריות לנושא הבדיקות הרפואיות למשרד התחבורה בשנת 2008.

אגף השיקום כתב בתשובתו כי הוא רואה חשיבות בהקמת הצוות הבין-משרדי 2025 לבחינת הסדרי המדיניות והיישום. עוד ציין כי נוכח העובדה שנציג אגף השיקום לא השתתף בדיוני וועדה זו, הוא מבקש לקבל את המלצות ומסקנות הצוות, כדי לבחון את ההשפעות האפשריות על מתן תגי חניה לנכי צה"ל ועל פעילות אגף השיקום.

על משרד התחבורה, האחראי ליישום חוק חניה לנכים, ועל החשכ"ל, המרכז את הצוות הבין-משרדי 2025 המגבש נוהל בנושא, לפעול כדי להשלים בהקדם את תהליך הגיבוש של הסדרה

מקיפה וברורה של התחום ואת יישומה, אם באמצעות תיקוני חקיקה, אם בהפעלת סמכויות שרת התחבורה 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.

אחריות על קביעת הזכאות לתג חניה לאדם עם מוגבלות ושיתוף פעולה בין הגופים

במשך השנים התנהל שיח מתמשך סביב סוגיית הגוף שנכון להטיל עליו את קביעת אחוזי הנכות וסוגי המגבלות שמהם נגזרת הזכאות על פי החוק. בין היתר, דובר על משרד הבריאות, על המוסד לביטוח הלאומי ועל משרד התחבורה. כמו כן, התנהל שיח על מידת שיתוף הפעולה בין הגופים. צוותי העבודה שהוקמו לאורך השנים דנו גם בסוגיות אלה.

משרד הבריאות

מאז חקיקת חוק חניה לנכים היו אלה לשכות הבריאות המחוזיות של משרד הבריאות שקבעו את הזכאות לתג עבור רוב מבקשי תג חניה, ומשרד התחבורה הנפיק את התג הפיזי. משנת 2000 יושם תיקון בחוק (נוסף סעיף 1א) שאיפשר לאוכלוסיות שיריות שאינן נכנסות בגדר הקריטריונים שבסעיף 1 לחוק, להגיש למשרד התחבורה בקשות לתג, אולם בפועל לשכות הבריאות המחוזיות הכפופות למשרד הבריאות נתנו את המענה. בשנים 2004 - 2007 פנה משרד הבריאות למשרד התחבורה וציין שלשכות הבריאות נותנות את השירות בנושא תגי חניה, אף שהנושא אינו באחריות משרד הבריאות. תחילה התריע משרד הבריאות כי בשל גידול בהיקף הפניות, צמצומי כוח אדם ומצוקה תקציבית, לשכות הבריאות המחוזיות אינן יכולות להמשיך לתת את השירות ללא הקמת ועדות מקצועיות לשם כך. בשנת 2007 הודיע משרד הבריאות למשרד התחבורה כי בשל קיצוצי כוח אדם לא יעסקו עוד לשכות הבריאות המחוזיות בהנפקת אישורים לתגי חניה²⁰⁴, ועד למציאת הסדר קבע יש לפתור באופן זמני את הבעיה באמצעות הקצאת כוח האדם המבוקש.

בדיון שהתקיים בשנת 2006, בראשות מנכ"ל משרד התחבורה ומנכ"ל משרד הבריאות, הועלתה בין היתר הבעיה לקבוע אמות מידה לקריטריון "תנועתו בדרכים מסכנת את מצב בריאותו". בדיון זה סוכם כי הוועדות הרפואיות יופרטו, הפיקוח המקצועי יהיה באחריות משרד הבריאות, המכרז ייכתב על ידי משרד התחבורה, בשיתוף משרד הבריאות, ובהמשך ייחתם הסכם משולש (בריאות, אוצר ותחבורה) בנושא הפיקוח על הוועדות הרפואיות. מנכ"ל משרד הבריאות הבהיר כי אין למשרד הבריאות מנגנון פיקוח על הוועדות הרפואיות, והציע שהפיקוח יבוצע על ידי צוות אחיות שיתוקצב בהתאם. הוחלט להקים צוות שבין היתר יכין מפרט למכרז, בתיאום עם משרדי הבריאות והתחבורה. יצוין כי המהלך שהוצע לא יצא לפועל והטיפול בבקשות לטיפול בתגי חניה עבר כאמור לידי משרד התחבורה בשנת 2008, שהשתמש לצורך בחינת הבקשות בשירותי מיקור חוץ בלי שהוקמו לשם כך ועדות רפואיות.

משנת 2008 הועלו במהלך השנים יוזמות להפעלת ועדות רפואיות במשרד התחבורה. לדוגמה, במסגרת תזכיר חוק 2008 הוצע להקים מנגנון של ועדת זכאות, ושר התחבורה, בהתייעצות עם שר הבריאות, יהיה רשאי לקבוע הוראות הנוגעות לסדרי עבודתה של ועדת הזכאות וכן תנאים להגשת הבקשות ואופן הגשתן. בשנת 2010 הציעו רופאי חברה אי למינהל תנועה במשרד התחבורה להקים מנגנון של ועדה רפואית שתטפל בבקשות ותחליט בהן - אישור, דחיה והנחיה להשלמת מסמכים.

²⁰⁴ בפנייתם ביקשו הרופאים המחוזיים שמשרד התחבורה יעסיק בכל לשכת בריאות מחוזית רופא בחצי משרה ומזכירה במשרה מלאה, וזאת עד שמשרד התחבורה ישלים את היערכותו בנושא.

שתי היוזמות - זו של משרד הבריאות וזו של חברה א' - לא יצאו לפועל ובפועל כל אחד מהרופאים של אגף הרישוי טיפל בבקשות שהופנו אליו והבקשות לא נבחנו במסגרת ועדה רפואית.

בשנים שלאחר מכן ניסה משרד התחבורה להחזיר למשרד הבריאות את האחריות לתהליך הטיפול בבקשות לזכאות לתג חניה. במענה על פנייתו של מנכ"ל משרד התחבורה ביולי 2012 להעביר את הטיפול בבקשות לתג חניה לידי מרב"ד, השיב מנכ"ל משרד הבריאות כי לתפיסתו של משרד הבריאות הטיפול בנושא הבדיקות הרפואיות לזכאות לתג חניה אינו חלק מליבת פעילותו המרוכזת בתפקודו כמאסדר (רגולטור). המנכ"ל הדגיש כי משרד הבריאות בוחן נסיגה מתפקידו כ"מיקור חוץ" של פעילות המצויה באחריות אסדרתית של משרדים אחרים, וכי חובתו להתרכז בתפקידי מערכת הבריאות ואישורי תגי חניה אינו עומד בהגדרה זו. מאז 2012 ועד מועד סיום הביקורת לא השתנתה תפיסת משרד הבריאות בנושא.

בכל הנוגע לטיפול בבקשות לתגי חניה לפי סעיף 1א לחוק עלה בביקורת כי עד 2008 היה הנושא באחריות משרד הבריאות, והטיפול נעשה באמצעות הפעלת ועדות רפואיות ופיקוח עליהן. בשנת 2008, בעת שהאחריות לנושא הועברה למשרד התחבורה, הייתה התפיסה שהנושא ימשיך להיות מטופל בוועדות רפואיות באחריות משרד התחבורה. אף שמשרד הבריאות הציע למשרד התחבורה שיתופי פעולה סביב הקמת הוועדות הרפואיות והפיקוח עליהן, כבר במהלך השנים 2006 ו-2008, לא הוצא הדבר לפועל. עוד עלה כי גם את המנגנון של ועדה רפואית שתקבל את ההחלטות לגבי הבקשות לתג כפי שהציעו רופאי חברה א' בשנת 2010 משרד התחבורה לא קידם.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרדי התחבורה והבריאות לשקול לקדם, בשיתוף פעולה ביניהם ובשיתוף הביטוח הלאומי, הקמת ועדה רפואית שתקבע את הזכאות לתג חניה, כולל קביעת מנגנוני פעילות ומנגנון פיקוח עליה, בדומה להצעות שכבר הועלו בעבר. באופן זה, ייתרם משרד התחבורה מהידע הרפואי והניסיון הרב של משרד הבריאות ושל הביטוח הלאומי בנושא.

משרד הבריאות כתב בתשובתו כי גורמי המקצוע במשרד הבריאות נכונים להעמיד לרשות משרד התחבורה כל סיוע מקצועי שנדרש בגיבוש מדיניות הנוגעת לגדרי הזכאות.

ה בי טוח ה לאומי

במשך 20 השנים האחרונות ניהל משרד התחבורה דיונים בעצימות משתנה מול הביטוח הלאומי בנוגע לרצונו להעביר לביטוח הלאומי את האחריות לקביעת זכאות לתג חניה לפי סעיף 1א לחוק. הביטוח הלאומי לא הסכים לכך מסיבותיו הוא, אולם הציע שיתופי פעולה בין שני הגופים באמצעות הוועדות הרפואיות שהוא מנהל, ועדת ניידות והעברת מידע בין הגופים.

קביעת זכאות לפי סעיף 1 לחוק באמצעות ועדות רפואיות של הביטוח הלאומי

ביולי 2005, בעקבות דיונים קודמים, העביר מנכ"ל בט"ל למנכ"ל משרד התחבורה הסכמה עקרונית להוסיף לוועדות הרפואיות שבאחריות הביטוח הלאומי "נדבך נוסף, שבו תיבדק הזכאות לתג חניה ולפטור מאגרת רישוי". הסכמה זו לוותה בכמה תנאים ובהם: (א) הוועדות הרפואיות יבדקו רק אוכלוסייה המגיעה אליהן בהקשר של תביעות מכוח החוקים שעליהם מופקד בט"ל. לכן, לא ייבדקו אוכלוסיות אחרות (למשל, הרוב המוחלט של אוכלוסיית האזרחים הוותיקים וכן אנשים עובדים שאינם נפגעי עבודה שיש להם מוגבלות רפואית שאינה מזכה אותם בקצבה מבט"ל); (ב) הביטוח הלאומי לא יקיים עררים בנושא; (ג) הביטוח הלאומי יקבל תוספת תקציבית שנתית בגובה 2 מיליון ש"ח; (ד) הממשלה והכנסת יאשרו תיקון לחוק הביטוח הלאומי שישקף את האמור לעיל. במסגרת זו הציע הביטוח הלאומי קריטריונים שהוא גיבש לבחינת זכאות לתג ולפטור מאגרת רישוי עבור האוכלוסייה המטופלת במסגרת הוועדות הרפואיות שהוא מפעיל, וזאת על פי קבוצות גיל ועל בסיס מוגבלות ביכולת ללכת מרחק שאינו עולה על 150 מטר.

בדוח מבקר המדינה משנת 2012 עלה כי קיימים ליקויים בטיפול של בט"ל ומשרד התחבורה בצמצום הנטל הבירוקרטי בשירות המדינה בנוגע לתהליכים לקבלת תג חניה, לדוגמה חלק

מהוועדות הרפואיות שבאחריות הביטוח הלאומי אינן בודקות את זכאותם של הפונים אליהן לתג חניה ולפטור מאגרת רישוי, והם נאלצים להגיש למשרד התחבורה את הבקשה לקבלת תג ולפטור מאגרת רישוי. בהמשך לכך, קידם בט"ל את הנושא מול משרד התחבורה בהדרגה. בשנת 2011 ביצע בט"ל בדיקה שמטרתה לקבוע את סוגי הליקויים המאובחנים במסגרת הוועדות הרפואיות שהוא מפעיל אשר מזכים בתג. מהשנים 2019 ו-2020, על פי סיכומים בין הגופים, אזרחים שהוכרו כזכאים לקצבאות מסוימות בוועדות הרפואיות מטעם הביטוח הלאומי ושהוכרה להם נכות מעל רמת סף מסוימת, הוכרו באופן אוטומטי כזכאים גם לתג חניה מטעם רשות הרישוי, לפי סעיף 1 לחוק (ראו לעיל בפרק "אישור זכאות לתג חניה על ידי הגופים השונים"). בד בבד עם הדיגיטציה בתהליך הזכאות לתג חניה באגף הרישוי בתחילת 2022 החל הביטוח הלאומי להעביר לזכאים לתג מטעמו מסרון זכאות אוטומטי²⁰⁵.

בתחילת 2024 ביצע בט"ל בחינה פנימית כדי להרחיב את מעגל האוכלוסיות שיהיו זכאיות לתג חניה באופן אוטומטי, כך שייכללו במסגרת זו אוכלוסיות נוספות אשר נבדקות בוועדות הרפואיות שלו, ויש סיכוי גבוה שהן זכאיות לתג חניה²⁰⁶. בסך הכול דובר על כ-185,500 אנשים עם מוגבלות שעברו ועדות רפואיות בבט"ל, והם מתאימים לדעת בט"ל לקריטריונים המזכים בתג חניה²⁰⁷.

הביקורת העלתה כי כבר לפני 20 שנים הציע בט"ל למשרד התחבורה להוסיף נדבך (בכפוף לתנאים מסוימים) 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, לא קידם משרד התחבורה מהלך זה. משמעות הדבר היא שיש אנשים עם מוגבלות שמקבלים הכרה בנכות מהביטוח הלאומי, שעשויה לאפשר להם זכאות אוטומטית לתג ממשרד התחבורה, אולם הם נדרשים להעביר בקשה נפרדת למשרד התחבורה לבחינת זכאות, ובכך מוטל עליהם נטל בירוקרטי מיותר, כפי שהתריע משרד מבקר המדינה כבר בשנת 2012. בנוסף לכך התהליך הנוכחי מגדיל את העומס גם על משרד התחבורה.

הביטוח הלאומי כתב בתשובתו: "הביטוח הלאומי מקיים שיח משותף עם משרד התחבורה במסגרתו יוחלט ע"י משרד התחבורה אלו אוכלוסיות שמוכרות כזכאיות לקצבאות מבט"ל יהיו זכאיות לתג חניה באופן אוטומטי. עם זאת, חשוב להדגיש כי החלטות הוועדות הרפואיות בביטוח הלאומי נעשות ללא נוכחות ועל סמך מסמכים רפואיים, רק במקרים מובהקים ובמידת האפשר. בכל המקרים האחרים נדרשת נוכחות ולעיתים טיפול בביטוח הלאומי אורך זמן - ובזמן הזה, לא יהיה מענה לבקשה לתג חניה".

משרד התחבורה מסר בתשובתו כי במסגרת המתווה החדש המתגבש על ידי הצוות הבין-משרדי 2025 יחול שינוי יסודי ומערכתי שיאפשר הסתמכות על הבדיקות הרפואיות הנערכות על ידי הגורמים המוסמכים לכך כדין.

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.

²⁰⁵ מרכז המחקר בכנסת, "נתונים על תגי נכה ומספר כלי הרכב הרשומים עם תגי חניה", 25.2.22, עמ' 3.

²⁰⁶ אלה האוכלוסיות שביטוח לאומי זיהה בהקשר זה: מקבלי קצבת שר"ם בשיעור 112%, מקבלי קצבת סיעוד ברמות 4 - 6, מקבלי קצבת נכות מעבודה ואזרחים שנפגעו מפעולות איבה (אוכלוסייה זו הוצגה כאוכלוסייה שיש לגביה עדיין סימן שאלה אם להעבירה באופן אוטומטי). כמו כן, הציע בט"ל להרחיב את האוכלוסיות הזכאיות באופן אוטומטי לתג כיסא גלגלים מתוקף החלטת הוועדות הרפואיות, ולכלול בהן ילדים ומבוגרים הזקוקים לכיסא גלגלים ומשתמשים בו.

²⁰⁷ סביר להניח כי חלק מאוכלוסייה זו כבר מחזיק בתג חניה עקב פנייה ישירה לאגף הרישוי.

קביעת זכאות לפי סעיף 1א לחוק

מאז שמשרד התחבורה קיבל לידי את האחריות לבחינת תגי חניה על פי סעיף 1א לחוק בשנת 2008, הוא חזר וטען כי נוכח העובדה שמדובר בהחלטות רפואיות, אין בידי כלים להחליט על דרגות חומרה של מוגבלויות רפואיות ולקבוע את הזכאות לתג חניה. הוא ציין בהודמנויות שונות כי יש להעביר אחריות זו לביטוח הלאומי שהוא הגוף האמון על קביעת נכות במדינה, תוך השארת האחריות על הנפקת התגים בידי משרד התחבורה²⁰⁸.

בדיונים של צוות 2022 מינואר ומרץ 2023 ציין יועץ רפואי של הביטוח הלאומי כי משרד הרישוי צריך להיות הגורם הארצי אשר יחליט בדבר הזכאות לאחר קבלת ממצאי הרופא וינפיק את התג. בתחילת ספטמבר 2024 התייחס מ"מ מנכ"ל הביטוח הלאומי, בדיון שהתקיים עם ראש מינהל תנועה במשרד התחבורה, לאתגרים של הביטוח הלאומי בנוגע לקבלת אחריות לקביעת זכאות לתג: (א) יש הבחנה בין קביעת נכות לקביעת זכאות לתג - לא כל מי שנקבעה לו נכות זכאי לתג; (ב) קביעת הנכות בבט"ל תלויה בהכנסות המבוטח; (ג) בט"ל אינו יכול להנחות רופאים שעוסקים בקביעת נכות בוועדות הרפואיות שלו בנוגע לקבלת החלטה על זכאות לתג חניה, שכן משרד הבריאות הוא שמנחה את הרופאים בכל הנוגע לקביעת נכות; (ד) יש עומס בוועדות הרפואיות ומחסור חמור ברופאים ולא ניתן להוסיף אוכלוסייה נוספת. לפיכך, על משרד התחבורה להסמיך רופאים או אחיות שיבצעו בקרה על זכאויות לתגי חניה והנפקתם.

בסוף ספטמבר 2024 כתב סמנכ"ל תנועה של משרד התחבורה למ"מ מנכ"ל בט"ל כי "יש להטמיע את בדיקת הזכאות לתג חניה בקביעת נכות על פי דין על ידי הגורמים המוסמכים לכך, ובראשם הביטוח הלאומי, זאת בשים לב לכך שלפי החוק בדיקה על ידי רופא מטעם משרד התחבורה היא חלופה שיוורית רק במצב שבו אין רופא המוסמך לקבוע נכות על פי דין". כמו כן, הוא הודיע כי על פי החלטת מנכ"ל משרד התחבורה, מאמצע נובמבר 2024 לא יבחן עוד אגף הרישוי בקשות לזכאות לתג חניה שיוגשו על ידי אוכלוסיות מסוימות, וזכאותם הרפואית תיבדק על ידי הביטוח הלאומי²⁰⁹. באוקטובר 2024 מסר מ"מ מקום מנכ"ל בט"ל כי קיבל בהפתעה גמורה את הפנייה להעביר לטיפול בט"ל סוגיה זו. הוא הבהיר כי האחריות להנפקת תגי חניה "הייתה ונותרה בידי שר התחבורה", וחברי הוועדות הרפואיות לפי חוק הביטוח הלאומי יוסיפו לקבוע את שיעורי הנכות למי שמבקשים גמלאות מהמוסד, ולהם בלבד, כפי שעשו עד כה. הוא הוסיף כי ה"תרגום" של קביעתם הרפואית לתג חניה ימשיך להיעשות על ידי משרד התחבורה.

בעקבות דיון בהשתתפות משרד התחבורה ואגף החשכ"ל הוקם הצוות הבין-משרדי 2025. בדיוני הצוות הוצגו האוכלוסיות שעבורן מתבצעת בחינת זכאות לתגי חניה במשרד התחבורה, והוצע שהביטוח הלאומי יהיה הגורם הבוחן אותן. בדיון של הצוות ביולי 2025 ציינו הרופא הראשי של הביטוח הלאומי וסגנית מנהל אגף גמלאות נכות בביטוח הלאומי בנוגע להצעה להוסיף בדיקת ניידות לוועדות הרפואיות של הביטוח הלאומי כי קביעת המוגבלות בניידות אינה דבר של מה בכך, ולא ניתן לצפות שהוועדה של בט"ל תקבע כבדרך אגב גם אותה. כמו כן, הם הבהירו כי כדי לקבוע מוגבלות בניידות יש לגבש קריטריונים ברורים למוגבלות בניידות והאופן שבו יש לבחון אותה - קריטריונים רפואיים ובדיקה תפקודית של יכולת ההתניידות וההליכה של הנבדק. נוסף על כך, הם הדגישו כי לא הגיוני לדרוש מרופא עם מומחיות מסוימת לבדוק ניידות שדורשת מומחיות מסוג אחר. הם ציינו כי מעבר לכך שאין יכולת להעמיס על הוועדה של הביטוח הלאומי עבודה נוספת, החלטת הוועדה תגרור במקרים רבים להגשת ערעורים, דבר שדורש מערך בפני עצמו.

במסגרת דיוני הצוות הועלו שתי גישות שיש להחליט איזו מהן לנקוט: (א) גישה רפואית המכירה בשונות בין אנשים, ועל כן יש לבדוק כל מקרה ומקרה באופן אינדיווידואלי, בלי ליצור קבוצות

²⁰⁸ מרכז המחקר והמידע של הכנסת, "קביעת זכאות לתג חניה לנכה", 2012; הכנסת ה-20 מושב שני, ישיבת הוועדה לפניות הציבור, "סדר יום - פניות ציבור לגבי הליך קבלת תווי חניה לנכים", פרוטוקול מס' 48, 7.3.16; הכנסת ה-24 מושב שני, סדר היום - חניית נכים - פיקוח ואכיפה, פרוטוקול מס' 1, מיישיבת ועדת העבודה והרווחה, משנה לעניין נגישות עירונית, 22.2.22.

²⁰⁹ נוסף על כך, לפי המכתב יטופלו במשרד הביטחון חיילים (בסדיר ובמילואים) שנפגעו במהלך שירותם הצבאי.

בעלות מאפיינים דומים; (ב) גישה תפעולית שבה יוצרים הכללה מכיוון שאין יכולת לבדוק כל מקרה לגופו, ומאשרים זכאות למי שיש סבירות גבוהה שהוא זכאי.

נכון למאי 2026, הצוות הבין-משרדי 2025 לא גיבש עדיין את טיוטת המלצותיו, עם זאת בדצמבר 2025 הוצגה על ידי משרד האוצר "התוכנית הכלכלית לשנת 2026 - שינויים מבניים"²¹⁰ ובמסגרתה התקבלה החלטת ממשלה 3584. בתוכנית הוצע להחיל, בהמשך לעבודת הצוות הבין-משרדי 2025, נוהל שיגובש במסגרת עבודת הצוות, ולפיו אישור תגי חניה יתבסס על בדיקות רפואיות שנערכות במשרדי הממשלה המוסמכים לאשר נכות לפי דין (סעיף 1 לחוק). צוין כי מדובר בעיקר בבדיקות של המוסד לביטוח לאומי, ושל משרדי הביטוח והרווחה. עוד צוין כי במסגרת הנוהל יינתן מענה, לפי סעיף 1 לחוק, לאוכלוסיות שלא ניתן לקבוע להן נכות לפי דין, ואין בהחלטה האמורה כדי לחייב את בט"ל לערוך סוגים נוספים של בדיקות; כל זאת, בניגוד לפרקטיקה הנוכחית שבה משרד התחבורה בוחן בקשות שהוגשו לו גם מפונים שפנייתם לביטוח הלאומי נבדקה והם לא נמצאו זכאים לקצבאות, וגם מפונים שלא פנו כלל לביטוח הלאומי מכיוון שהם אינם עומדים בתנאי הסף, למשל בשל גובה הכנסותיהם. נוסף על כך, צוין בתוכנית כי הצוות הבין-משרדי 2025 יבחן בין היתר אילו בדיקות קיימות יכולות לשמש בסיס לקביעת זכאות לתג. הוצע להטיל על משרד התחבורה לעגן זאת בנוהל האמור. יצוין כי השינוי המוצע בתוכנית לא כלל תוספת תקציב²¹¹.

בסוף נובמבר 2025 פרסם בט"ל בתגובה כי משרד האוצר מעוניין להעביר החלטה שלפיה הטיפול בהנפקת תגי חניה יעבור בפועל ממשרד התחבורה לביטוח הלאומי. הוא ציין כי התקיימו כמה ישיבות בנושא, תוך שבט"ל מתריע כי כבר כיום, ובייחוד מאז אירועי שבעה באוקטובר, מוטל על הוועדות הרפואיות בבט"ל עומס כבד, והמשמעות של החלטה זו היא פגיעה מהותית בזכויות אזרחי ישראל, עיכוב של ממש בזמני הטיפול ובהעברת הזכויות לזכאים. בט"ל הוסיף כי משרד האוצר מסרב להכיר במשמעויות עבור האזרחים, אך נציגי האוצר אמרו כי ההצעה תקודם למרות הפגיעה המסתמנת. זאת ועוד, פרויקטים שמשרדי הממשלה השונים אינם מצליחים להתמודד איתם מועברים על ידי משרד האוצר כלאחר יד לבט"ל. הטיפול בתג חניה אינו יכול לעבור לבט"ל ממשרד התחבורה שאחראי לנושא, שכן משמעות הדבר תהיה פגיעה אנושה בעבודת הוועדות הרפואיות שכבר כיום חוצות רף של 600,000 ועדות בשנה²¹². בדצמבר 2025 ביצע בט"ל ניתוח ראשוני של הצעה שעלתה בצוות הבין-משרדי 2025²¹³. לפי ניתוח זה, בעקבות יישום ההצעה תישלל זכאות לתג לבעלי תגי חניה רבים. גם במסגרת הצעת המחליטים הוצגה עמדתו של היועץ המשפטי של הביטוח הלאומי: "המוסד מתנגד לכל החלטה שיש בה כדי להעביר אליו את המטלה הזו. לטעמנו העברת המטלה מחייבת גם תיקוני חקיקה מפורטים, ואינה אפשרית בתשתית החוקית הקיימת".

עמותת איל"ן כתבה בתשובתה: "יש פער בין הקריטריונים של הביטוח הלאומי לקבלת קצבה לקריטריונים להוצאת [תג] (...) לדוגמא, אנשים בעלי הכנסה גבוהה, נפגעי אמצע החיים שפגיעתם קרתה בפתאומיות, גמלאים שהפגיעה בניידות התפתחה לאחר פרישה, אנשים שאינם מעוניינים לפנות לביטוח הלאומי ולעבור ועדה רפואית) בנוסף, יש אנשים שאינם פונים לביטוח הלאומי... המהלך המוצע יחריג אוכלוסיות שנפגעו ממוגבלות בניידות אך אינן עומדות בתנאי הסף של הביטוח הלאומי. החשש שאנשים יפלו בין הכיסאות. אנו חווים זאת מפניות רבות המגיעות אלינו למרכז מיצוי זכויות של איל"ן, כעת כשתהליך הנפקת התווים מוקפא במשרד התחבורה ומפנים את מקבלי השירות שלנו לביטוח הלאומי."

210 משרד האוצר, "התוכנית הכלכלית לשנת 2026 - שינויים מבניים", דצמבר 2025. טיוטה למסמך זה פורסמה עוד בנובמבר 2025.

211 צוין כי עמדת היועץ המשפטי של משרד האוצר תצורף במסגרת חוות דעת לממשלה לתוכנית הכלכלית לשנת 2025 (צ"ל 2026).

212 המוסד לביטוח לאומי, "משרד האוצר מבקש להעמיס על פעילות הוועדות הרפואיות ובכך לפגוע בשירות לאזרחים ובנפגעי פעולות איבה", 30.11.25, אוחר ב-6.1.26, אוחר מאתר: www.btl.gov.il/About/news/Pages/HADASATAVNACHA.aspx

213 בינואר 2026 יו"ר הצוות הבין-משרדי מסרה למשרד מבקר המדינה כי ההצעה הסופית עדיין לא גובשה ולכן לא הועברה לצוות הביקורת.

פורום צמיד כתב בתשובתו לגבי הוועדות של הביטוח הלאומי: "113 יום המתנה בממוצע בוועדת נכות מעבודה. מחסור רופאים. שונות חריפה בין סניפים. הביטוח הלאומי כבר מבצע מעל 600,000 ועדות בשנה; הוועדות הרפואיות של משרד הבריאות הן צוואר בקבוק קיים²¹⁴. להעביר לשם עוד כ-70,000 בקשות בשנה ללא תוספת תקציב משמעותה מוביל לקריסה של מערך הוועדות הרפואיות ופגיעה לא רק בתגי חניה, אלא גם בזכאות לקצבת ניידות, נכות כללית, שירותים מיוחדים, וקצבת ילד נכה". לפי עמדת הפרורום, יש להתנות כל העברת סמכות ממשרד התחבורה לביטוח הלאומי בתוספת תקציב ייעודית; בהסדרה בחקיקה ראשית (בניגוד לנוהל פנימי); במנגנון השגה עצמאי; ובלוחות זמנים מחייבים לקבלת ההחלטה, שאי-עמידה בהם תקנה לאנשים עם מוגבלות זכאות אוטומטית לתג.

עולה כי אף שמשדר 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, כולל הודעה לביטוח הלאומי על ביצוע צעדים חד-צדדיים בשנת 2024 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 "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.

החשכ"ל כתב בתשובתו כי עבור תושבי חוץ או מי שאינם זכאים לקצבה מטעמי הכנסה - מקרים שבהם לא ניתן להסתמך על בדיקה רפואית של הביטוח הלאומי או של גוף ממשלתי מוסמך אחר - יפעיל משרד התחבורה מערך בדיקות רפואיות פרטני, מקצועי ומבוקר, זאת באמצעות הגורם המבצע את הבדיקות עבור הביטוח הלאומי. החשכ"ל הוסיף כי מנגנון זה נועד לתת מענה למקרים חריגים בלבד, שבהם אי אפשר לבסס את הזכאות על קביעה רפואית קיימת של גורם מוסמך לפי דין. זאת בלי לפגוע בעיקרון המרכזי שלפיו ההכרעה הרפואית תתבסס, ככל הניתן, על בדיקות של הגופים הממשלתיים המוסמכים בעלי המומחיות הרפואית המתאימה.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי הוא מסכים כי האוכלוסיות השוריות מחייבות פתרון ייעודי וכי בהתאם לכך, במסגרת עבודת הצוות הבין-משרדי 2025 גובש מתווה ולפיו ככלל גם ביחס לאוכלוסיות שאינן מטופלות ישירות על ידי המוסד לביטוח לאומי, ניתן יהיה להסתייע בחברה הפועלת מטעם הביטוח הלאומי לצורך ביצוע הבדיקות הרפואיות, כדי להבטיח שהבדיקות יתבצעו לפי מתודולוגיה אחידה, סדורה ומבוקרת יותר, במקום להסתמך במידה כה רבה, כפי שהיה נהוג בעבר, על רופאי רשות הרישוי.

הביטוח הלאומי כתב בתשובתו: "הכללים לזכאות לתג חניה לרוב האנשים עם מוגבלות ייגזרו מהחלטות ועדות הביטוח הלאומי. יחד עם זאת, לאוכלוסייה שאינה מגיעה לביטוח הלאומי הוצע למשרד התחבורה לרכוש שירותים מספק הנותן את השירות גם לביטוח הלאומי. בכל החלטה שתקבל חשוב לבחון את המשאבים העומדים בפני הארגון ואת יכולותיו. כמו כן, כל החלטה צריכה להיות מעוגנת בחקיקה." הביטוח הלאומי הוסיף: "האחריות הבלעדית לקביעת הזכאות לתג חניה, להבחנה בין סוגי התגים (תג רגיל ותג כיסא גלגלים) ולקבלת ההחלטות בעניין תנאי הזכאות הינה של משרד התחבורה. תפקידו של הביטוח הלאומי מתמקד בהעברת נתוני זכאות קיימים (מכוח חוקי הביטוח הלאומי) על בסיס הקריטריונים שהגדיר משרד התחבורה. הביטוח הלאומי לא יקיים ועדות ערר לנושא התגים, לא יבחן מבוטחים שאינם זכאים לבדיקה מכוח חוקי הביטוח הלאומי ולא יוכל לקבוע מי זכאי לתג עם כיסא גלגלים. עם זאת, הביטוח הלאומי נרתם לסיוע, חשיבה וביצוע פיתוחים מחשוביים בכל עת שהוא מתבקש לכך, ע"י משרד התחבורה".

משרד מבקר המדינה ממליץ 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 הנזקקים לתג.

מערכות מידע, שירות לציבור ודיגיטציה

אגף טכנולוגיות דיגיטליות ומידע במשרד התחבורה (להלן - אגף מערכות מידע) משמש זרוע מטה המתאמת תהליכים שונים כמו אפיון, הקמה והפעלה של מערך המידע התומך בתהליך הטכני הכולל של תג חניה (להלן - מחזור חיי התג) - בחינת הבקשות לתג או לחידושו, עדכון כלי רכב המשויכים לתג, ניהול מאגרי מידע (למשל, מאגר כלי רכב עם תג חניה); הרשאות גישה לגופים אחרים (למשל, רשות האוכלוסין), אבטחת המידע במערכות, רציפות תפקודית בתהליכים הרלוונטיים והיערכות למעבר לשירותי ענן. התהליכים שאגף מערכות מידע אחראי להם נעשים בממשק עם מינהל התנועה ואגף הרישוי וגם בסיוע חטיבת השירות במשרד התחבורה.

מערכות המידע המרכזיות במחזור חיי התג במשרד התחבורה הן: המערכת הרפואית - המערכת קולטת את הבקשות לתג שמוגשות דרך הממשק הדיגיטלי במרשתת, ובה מתנהל תהליך הבחינה הרפואית של הבקשה וקבלת החלטה על הזכאות לתג; מערכת נכים - המערכת קולטת את החלטה לזכאות לתג ומייצרת מאגר נתונים של בעלי תג והרכבים המשויכים לכל תג.

בסקר סיכונים 2023 מופה סיכון הקשור לאימות מידע רפואי שהתקבל ממגיש הבקשה לזכאות לתג, וצוין בו כי לא היו בידי רופאי חברה ב' כלים לאימות מסמכים רפואיים שהוגשו על ידי מבקשי התגים (רמת סיכון 13.5). נוסף על כך, מופה סיכון נוסף הקשור בתהליכים ידניים במערכות המידע באגף הרישוי - בשל מצבים של ניגוד עניינים, קבלת טובות הנאה או לחצים ואיומים המופעלים עליו עלול פקיד רישוי להזין באופן ידני במערכת נכים החלטה על אישור תג חניה, בניגוד לכך שרק רופא אמור להחליט על זכאות לתג (רמת סיכון 2159). כאמור בפרק "ההונאות שהתגלו בתהליך ההנפקה - טיפול והפקת לקחים", שני הסיכונים התממשו בשנים האחרונות כשהתגלו הונאות בתהליכי מתן זכאות לתג.

במסגרת תיקון לחוק ניווד מידע רפואי, התשפ"ד-2024, הורחב מעגל הגופים שיכולים לקבל מידע רפואי באופן מוסדר ובהסכמת המטופל, ובהם גם הביטוח הלאומי ומשרד התחבורה. תיקון זה אמור לאפשר לרופאי אגף הרישוי גישה למסמכים רפואיים מאומתים, ובכך להפחית את הסיכון למתן תגים לאנשים שאינם זכאים להם. משרד התחבורה נערך ליישם החלטה זו גם לצורך הטיפול בתגי חניה, ובין היתר במסגרת המערכת הרפואית החדשה שמתוכננת עבור טיפול בבקשות לתגים.

על פי מסמך ייזום למערכת הרפואית החדשה מאפריל 2025 - "מערכת לניהול כשירות רפואית למתן שירותי רישוי ונהיגה בענפי התחבורה" - חלק מהתהליכים, בין היתר של מחזור חיי התג, מתבצעים כאמור באופן ידני במשרדי אגף הרישוי. חלק אחר של התהליכים מתנהל במערכות שונות, למשל הגשת טפסים ידניים על ידי מגישי הבקשות לתג; ממשקים לא מסונכרנים בין הגורמים המעורבים - רופאים, ועדות רפואיות ואגף הרישוי - היוצרים פערי מידע ועיכובים במתן השירות ובקבלת החלטות. נוסף על כך, צוין כי מערכות המידע הנוכחיות אינן מאפשרות לתת מענה על הצרכים החדשים שעלו במשרד התחבורה, בין היתר בנוגע לבחינת בקשות לזכאות לתג, למשל לאפשר שילוב מנגנוני בקרה על מסמכים רפואיים שנדרשים בתהליך. כמו כן, המערכות אינן מאפשרות גם לעקוב אחר נתונים היסטוריים על מספר תגי חניה ועל שאר הנתונים ההיסטוריים במחזור חיי התג. תוכנית העבודה של אגף מערכות מידע לשנת 2025 כוללת שלבי התארגנות בפיתוח המערכת: כתיבת אפיון, בחירת ספק, פיתוח המערכת ובדיקות. מועד מתוכנן לסיום פיתוח המערכת הוא יוני 2026 בתקציב של 10 מיליון ש"ח ובשיתוף אגף הרישוי ובעלי עניין נוספים כמו חטיבת השירות.

215 קיימות 25 רמות סיכון - סיכון המוערך מעל רמה 12 נחשב רמת סיכון גבוהה; רמת סיכון 9 נחשבת רמת סיכון בינונית.

נמצא כי מערכות המידע הנוכחיות לניהול מחזור חיי התג כוללות תהליכים ידניים וממשקים לא מסונכרנים בין גורמים מעורבים, המביאים לעיכובים במתן שירות ובקבלת החלטות, והן אינן נותנות מענה מלא על הצרכים הנדרשים של אגף הרישוי. צרכים אלה נוגעים בין היתר ליכולות החדשות שנדרשות, במסגרת התיקון לחוק ניוד מידע רפואי, התשפ"ד-2024, באשר לניוד מידע בין משרד התחבורה לגופים המאשרים, וגם נוכח היעדר יכולת מעקב אחר נתונים היסטוריים במחזור חיי התג, כמו מספר תגי חניה ומספר רכבים המשויכים לתגי החניה.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי בשנת 2025 המערכת הועלתה לענן ובוצע שדרוג טכנולוגי של התוכנה ובסיס הנתונים לגרסאות עדכניות. כמו כן המשרד ציין כי המערכת הרפואית החדשה תפתח גם היא על פלטפורמת ענן, וכי היא תאפשר שימוש בכלים מתקדמים ובבינה מלאכותית לצורך בדיקה מילולית ותחבירית של ההחלטות והנימוקים של הרופאים בהתאם לנהלים; ולצורך בדיקת הליך ההחלטה והמסמכים הרפואיים לזיהוי חריגות ודפוסי התנהגות וכן לצורך בחינת המהימנות של הבדיקה הרפואית שבהתבסס עליה התקבלה ההחלטה. המשרד הדגיש כי גורמי הפיקוח והבקרה יקבלו התראה בזמן אמת על החלטות שיזוהו כחשודות או ככאלה שהתקבלו שלא על פי הנהלים. המשרד הוסיף כי במערכת הרפואית החדשה לא תהיה הגבלה על משאבי האחסון ותתאפשר הצלבה של מידע ונתונים לאורך מחזור חיי התג, לרבות מעקב אחר שינויים במספר התגים ובמספר הרכבים המשויכים אליהם לאורך זמן.

על משרד התחבורה להמשיך ולקדם את פיתוח מערכות המידע על פי תוכנית העבודה שהוצגה, ליישם ולהטמיע את המערכת הרפואית החדשה כדי לתת מענה על כל הצרכים ולעמוד באתגרים שעומדים על פניו מתמודד אגף הרישוי.

שיתוף גופים נוספים הרלוונטיים למתן תגי חניה והשימוש בהם

נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות

נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות היא יחידה הפועלת במשרד המשפטים, והיא המאסדר הלאומי בתחום זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות בישראל. הנציבות הוקמה בשנת 2000 מכוח חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, והיא הממונה על יישומו של חוק זה. בין יתר פעילויותיה הנציבות היא הגוף האחראי לאכיפת חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, והיא גם שותפה לעיצוב מדיניות ציבורית, לגיבוש חקיקה ולמתן חוות דעת משפטיות בנושאים שבתחומי אחריותה²¹⁶. מתוקף תפקידה פועלת הנציבות למען כלל האנשים עם מוגבלות, ועל כן היא גוף שיכול לתרום מניסיונו ולסייע למשרד התחבורה לבחון באופן מתכלל את הסוגיות העולות בהקשר לתגי חניה ולאזן בין שלל השיקולים והאינטרסים, ובכך לסייע בידו לגבש מדיניות מתאימה ומאוזנת, בין היתר בהקשר של גיבוש קריטריונים מתאימים לזכאות ודיוק של הזכויות הנלוות לתגי החניה.

בתחום שוויון הזכויות לאנשים עם מוגבלות, בעמדות של עמותות שונות הפועלות בתחום בא לידי ביטוי מגוון של שיקולים ואינטרסים של אוכלוסיות שונות. למשל, אחת העמותות גורסת כי יש לבסס את הזכאות לתג על מגבלה בניידות פיזית בפועל. ולטענתה, הרחבת הזכאות למי שאינם מתמודדים עם מוגבלות פיזית עלולה להביא לכך שיינתנו תגי חניה רבים למי שאינם זקוקים לכך בהכרח, והדבר יגרום למחסור במקומות חניה לנכים, אף מדובר במשאב מוגבל מאוד. מנגד יש המדגישים צרכים של אוכלוסיות נוספות, כגון אנשים על הרצף האוטיסטי ברמת תפקוד נמוכה או אנשים עם מחלות גסטרו-לוגיות קשות. מכאן שחשוב כי הנציבות, כגוף בעל ראייה רחבה, תוכל לתכלל את העמדות השונות של עמותות אלה ולסייע לקבל החלטות מאוזנות.

²¹⁶ האתר של נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות במרשתת, 4.6.18 (עדכון ב-9.11.25)

www.gov.il/he/pages/about_the_commission

בביקורת עלה כי נציבות שוויון זכויות הייתה חברה בצוות בין-משרדי שהקים משרד התחבורה בשנת 2006. הצוות האמור גיבש את תזכיר חוק 2008 שכאמור אף כלל קריטריונים רפואיים מפורטים לזכאות. במהלך השנים שלאחר מכן לא הייתה הנציבות שותפה לעבודת המטה שהוביל משרד התחבורה בהקשר של תגי חניה, מלבד השתתפות בדיון אחד בלבד של צוות 2022 (במרץ 2023) שמונה על ידי משרד התחבורה. יצוין כי הנציבות אינה שותפה גם בצוות הבין-משרדי 2025 שמינו החשכ"ל, מנכ"ל משרד התחבורה, מנכ"ל הביטוח הלאומי והממונה על התקציבים במשרד האוצר, והיא אינה שותפה להחלטות הנוגעות לאוכלוסיות שיושפעו מיישום התוכנית הכלכלית לשנת 2026.

אשר למימוש ההטבות הנלוות לתגי החניה, נציבות שוויון זכויות מעורבת בכתיבת טיוטת תקנות דרכים נגישות העוסקת בהסדרת ההקצאה של חניות לאנשים עם מוגבלות ליד המדרכות שבאחריות שר הפנים (נכון למועד סיום הביקורת לא הותקנו התקנות). עם זאת, לא הייתה הנציבות מעורבת בנושאים אחרים שבהם הייתה יכולה להיות לה אמירה, כגון בשאלה למי לתת את הזכות לחנות בחניות לרכב עם מעלון או בקביעת קריטריונים לחניה אישית לאדם עם מוגבלות.

בביקורת עלה כי 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, עלול להוביל למדיניות שאינה משקפת נאמנה ובאופן מאוזן את הצרכים המגוונים והמורכבים של האוכלוסייה הנזקקת לתגים בשל מוגבלותה.

נציבות שוויון זכויות כתבה בתשובתה: "חרף ניסיונות חוזרים של הנציבות לאורך השנים לקחת חלק בתהליך, פניותינו לא זכו למענה הולם, ובחלק מהמקרים אף הובהר באופן מפורש כי אין כוונה לשלב את הנציבות בנושא."

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה להגביר את מעורבותה של נציבות שוויון זכויות בדיונים ובתהליכי קבלת החלטות 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.

גופי השלטון המקומי

יישום הזכויות הנוגעות לחניה הניתנות לבעלי תג חניה מוטל בעיקרו על השלטון המקומי. כאמור בפרק "אכיפה של הרשויות המקומיות ומשטרת ישראל בנוגע לשימוש בתג חניה", הבעיה של חוסר זמינות בחניות נכים הולכת ומחריפה מזה שנים וכן רווחת תופעה של שימוש לרעה בתגים שהרשויות המקומיות אינן מצליחות לאכוף. בישיבת ועדת העבודה והרווחה של הכנסת²¹⁷ בפברואר 2022 סיכמה יו"ר הוועדה, את הדברים שנאמרו במהלך הישיבה בזו הלשון: "כל נושא חניות הנכים, הפיקוח, האכיפה, ההסדרה, פשוט לא קיים. אין אבא ואימא לתחום. אין אף אחד שעומד ברשותו שאומר: אני אחראי על חניות הנכים. אחד אחראי רק על הנפקת [תגים], אחד על השילוט, אחד על הדיווח, יש אלף ואחד גורמים שכל אחד רואה חצי פאזל. לא ברור לנו כמה חניות נכים יש ברחבי הארץ ובכל עיר, לא ברור לנו כמה באמת חניות נאכפות כשיש חניה לא כחוק. כמוכן שגובה הקנס לא מרתיע היום".

²¹⁷ פרוטוקול ישיבת ועדת העבודה והרווחה משנה לעניין נגישות עירונית בנושא "חניות נכים - פיקוח ואכיפה", 22.2.22.

השלטון המקומי בישראל פועל באמצעות 259 רשויות מקומיות - עיריות, מועצות מקומיות ומועצות אזוריות. כפי שעלה בדוח, בנושאים רבים הנוגעים להקצאת חניות למחזיקי תג חניה ולאכיפה, כל רשות מקומית פועלת על פי שיקול דעתה ויש שונות רבה בין הרשויות - כל רשות מיישמת קריטריונים ושיקולים שונים; למשל, בנוגע לקריטריונים להקצאת חניה אישית והקצאת חניות נכים ליד מדרכות. כמו כן, כל רשות מקומית מתמודדת לבד עם אתגרי האכיפה בנושא חניה בחניות נכים. אומנם קיימת שונות רבה במאפייני הרשויות השונות, וייתכן שיש הצדקה מסוימת ליישום של מדיניות שונה, אולם חלק מהאתגרים הם גנריים ונוגעים לכלל הרשויות המקומיות. זאת ועוד, יש רשויות מקומיות שיכולות להשקיע משאבים בנושאים הללו כדי למצוא פתרונות לסוגיות שעולות בעוד שאין ברשותן של רשויות אחרות היכולת להשקיע משאבים למציאת פתרונות לסוגיות אלו.

עיריית ירושלים כתבה בתשובתה: "לצד הפעולות העירוניות [שהעירייה נוקטת], אנו סבורים כי נדרש גם מענה רגולטורי רחב ברמה הארצית ובפרט קידום תקנות אחידות, הבחנה ברורה בין סוגי חניות ותגים, והרחבת כלי האכיפה העומדים לרשות הרשויות המקומיות".

משרד הפנים

באתר משרד הפנים במרשתת צוין כי המשרד אחראי מטעם הממשלה לקידום וליישום של המדיניות בכל הקשור לפיקוח ובקרה על השלטון המקומי והרשויות המקומיות בישראל, וכי הוא אחראי גם לפיתוחם ולחיזוקם, וזאת כדי להוביל לשינוי של ממש באיכות החיים של תושבי המדינה ולשיפור השירות הניתן להם. עוד צוין כי בין תפקידיו של משרד הפנים ניתן למנות תכנון מדיניות לאומית בנושאי השלטון המקומי, ליווי והכוונה של פעילות הרשויות המקומיות ופיקוח ובקרה על פעילותן. כמו כן המשרד אחראי להתוויית מדיניות בתחומי התכנון והבניה ולפיקוח על הרשויות המקומיות בתחומים אלה. לתפקידים אלה יש נגיעה לסוגיות שעניינן הקצאת מקומות חניה לאנשים עם מוגבלות (שמתבצעת בהתאם לחוקי התכנון והבניה ולתקנות שנקבעו מכוח חוק שוויון זכויות) והן סוגיות שעניינן אכיפת השימוש בחניות נכים. כמו כן, מכוח חוק שוויון זכויות, חלק מהתקנות שמתקנות מכוחו בנושאי נגישות וחלות על רשויות מקומיות צריכות להיקבע בהסכמת שר הפנים²¹⁸, והחוק אף מטיל על שר הפנים את האחריות להתקין תקנות בנושא דרכים נגישות.

בביקורת עלה כי למעט מעורבותו של משרד הפנים בהתקנת תקנות הנגישות, המשרד אינו שותף לסוגיות הנוגעות להקצאת חניות נכים. למרות תפקידו כמאסדר של השלטון המקומי בישראל, ובכלל זאת המשרד האמון על תכנון מדיניות לאומית בנושאי השלטון המקומי, על ליווי והכוונה של הרשויות המקומיות ועל פיקוח ובקרה על פעילותן, הוא אינו ממלא כיום תפקידים אלה בהקשרים של תהליכי קבלת החלטות והתמודדות עם הדילמות המתעוררות בעת הקצאת חניות לאנשים עם מוגבלות ובהקשר של סוגיות הכרוכות באכיפת השימוש בחניות נכים.

מרכז השלטון המקומי

מרכז השלטון המקומי בישראל הוא ארגון גג המאגד את כל הרשויות המקומיות בישראל, למעט המועצות האזוריות המאוגדות על ידי מרכז השלטון האזורי. תפקידו העיקרי הוא להנחות את הרשויות המקומיות, לייצגן ולקדם את ענייניהן בפני הכנסת מול גורמי הממשלה השונים ובפני מוסדות ציבוריים וארגונים בארץ וברחבי העולם²¹⁹.

אחד התחומים שבהם מש"ם מעורב הוא סיוע לרשויות המקומיות בסוגיית יישום תקנות "הנגשת מבנה ציבור קיים ומקום שאינו בניין"²²⁰. במכתב מספטמבר 2020 ממנכ"ל מש"ם לנציגי הרשויות

218 ראו למשל סעיף 19ט(ח) לחוק שוויון זכויות.

219 אתר מרכז השלטון המקומי בישראל.

220 "מבנה ציבור קיים" הוא בניין ששימש עוד לפני התקנת תקנות אלה לצרכים ציבוריים, כגון בית ספר, בית חולים, בית כנסת וכו'. "מקום שאינו בניין" הוא שטח ציבורי פתוח או סגור המיועד לפעילויות ביקור, שהות או חוויה, כגון, אתרי הנצחה, חניונים פתוחים ומקומות קדושים.

המקומיות צוין שההערכה היא שיישום התקנות על ידי כלל הרשויות הוא בחתך ממוצע של 40% - 50%. בשל כך, בספטמבר 2020 הקימו מש"ם ומרכז השלטון האזורי מינהלת משותפת במטרה לסייע מהבחינה המקצועית לרשויות המקומיות להשלים את יישום התקנות. המינהלת מורכבת מוועדת היגוי שחבריה הם נציגים מהשלטון המקומי וממשרדי הממשלה, ובהם משרד הפנים ונציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, וכן מנהל מיזם (פרויקטור) שתפקידו לשמש זרוע הביצוע של המינהלת בעבודתה עם הרשויות המקומיות²²¹. אולם המינהלת לא עסקה בנושאים הנוגעים להקצאת חניות נכים. מש"ם היה מעורב בכתיבת טיוטת תקנות דרכים נגישות העוסקת בהסדרת ההקצאה של חניות לאנשים עם מוגבלות ליד המדרכות שבאחריות שר הפנים (נכון למועד סיום הביקורת לא הותקנו התקנות). עם זאת, הוא לא היה מעורב בנושאים אחרים שבהם היה יכול לסייע לרשויות המקומיות ולהנחות אותן.

למרות הסוגיות הרבות שהרשויות המקומיות מתמודדות עימן בהקשר של תגי חניה, נמצא כי מש"ם היה מעורב עד כה רק בהסדרה של תקנות דרכים נגישות, והוא אינו שותף בסוגיות אחרות הנוגעות להקצאת חניות נכים ואכיפת השימוש בהן.

מרכז השלטון האזורי כתב בתשובתו כי הוא רואה חשיבות עקרונית בשילוב נציגים מטעמו בדיונים של צוותי הדיונים הבין-משרדיים העוסקים בשינויים ובהתאמות בתחום הנגישות, כדי להבטיח כי בדיונים אלה יבואו לידי ביטוי מאפייני השלטון האזורי.

משרד מבקר המדינה ממליץ למשרד התחבורה ולמשרד הפנים להתייעץ עם מש"ם ועם מרכז השלטון האזורי בנושאים הנוגעים למימוש סמכויות משרדים אלה על פי דין ביחס לשלטון המקומי, בסוגיות הנוגעות להקצאת חניות נכים ואכיפת החוק בעניין השימוש בהן.

משרד התחבורה כתב בתשובתו כי הוא נכון להגביר את שיתוף הפעולה עם כלל הגורמים הרלוונטיים, לרבות נציבות שוויון זכויות, משרד הפנים, המשטרה והשלטון המקומי, כדי להבטיח שההסדרה תהיה מאוזנת, ישימה ומבוססת על ראייה מערכתית רחבה. **הסברה**

נמצא כי כמעט שלא מתבצעות פעולות הסברה בתקשורת וברשתות החברתיות בדבר חשיבות ההימנעות משימוש לרעה בתגי חניה. ההסברה בנושא זה חשובה, שכן מדובר בזכות שנועדה להקל על אנשים עם מוגבלות ולא בזכות יתר (פריווילגיה) שנועדה לנוחות כללית. שימוש לרעה בתג חניה - חניה בחניית נכים כאשר האדם עם המוגבלות אינו נוכח פיזית ברכב - פוגע ישירות באנשים הזקוקים לכך ומגביל את נגישותם. הסברה יעילה עשויה להעלות את המודעות הציבורית למשמעות האמיתית של התג, לעודד אחריות חברתית ולחזק את ההבנה כי שמירה על הכללים אינה רק חובה חוקית, אלא ביטוי לערבות הדדית ולחברה מתחשבת וצודקת יותר.

נציבות שוויון זכויות כתבה בתשובתה כי היא רואה חשיבות בקידום פעולות הסברה להעמקת ההבנה הציבורית בנוגע למהותו של תג החניה ולצורך בשמירה עליו עבור מי שזקוקים לו באמת, וכן בהגברת המודעות למשמעותם ולתכליתם של תגי חניה מבחינתם של אנשים עם מוגבלות, ככלי שנועד לאפשר להם נגישות, עצמאות והשתתפות שוויונית במרחב הציבורי. הנציבות ציינה כי במסגרת פעילותה השוטפת היא מקדמת בערוצי הדיגיטל פעילויות הסברה בנושאים מגוונים, ובהם גם תכנים הנוגעים לחניות נגישות ולתגי חניה לאנשים עם מוגבלות.

מומלץ שנציבות שוויון זכויות תמשיך לקיים פעילות הסברה בנושא תגי חניה לנכים. כמו כן מומלץ שמשרדי התחבורה²²² והפנים²²³ והרשויות המקומיות, בהתייעצות עם מש"ם, יפעלו אף הם לקיום הסברה בקרב הציבור הרחב בנוגע לבעייתיות הגלומה בשימוש בתגי חניה שלא כדיון.

²²¹ המנהלת עסקה עד לשנת 2021 בקידום חקיקה וטיפול בניצול תקציבים קיימים ממשרד הפנים לצורך יישום התקנות. לאחר שנת 2021 לא קיימה המנהלת ישיבות נוספות.

הסברה ברורה ונרחבת עשויה לתרום להפחתת השימוש לרעה בתגים אלו באמצעות העלאת המודעות לפגיעה החמורה שהוא גורם לאנשים עם מוגבלות בפרט ולציבור בכלל.

מש"ם כתב בתשובתו כי הוא סבור שיש לבצע קמפיין ארצי להסברה, בהובלת משרד התחבורה ובשיתוף עם מש"ם ועם יתר הגופים.

סיכום

אנשים עם מוגבלות בתנועה או מוגבלות המשפיעה על יכולת התנועה מתקשים להשתלב בחיי היום-יום, בין היתר בשל היעדר נגישות במרחב הציבורי. היכולת להתנייד ממקום למקום באמצעות רכב, בין בנהיגה עצמאית בין עם נהג מלווה, משקפת את מימוש עקרונות ההכלה והרצף בנגישות ומקלה על אנשים עם מוגבלות להתנהל במרחב הפיזי. תגי החניה שחלק מהאנשים עם מוגבלות זכאים להם, משמשים להטבות שונות בתחום החניה ובנסיעה בנתיב שמיועד לתחבורה ציבורית ולהטבות כלכליות שונות. בחמש השנים 2021 - 2025 מספר תגי החניה הכפיל את עצמו, וביולי 2025 מספר התגים בישראל עמד על כ-445,000 ומספר הרכבים המשויכים לתגים אלה היה כ-669,000. יש תופעה נרחבת של שימוש לרעה בתגי החניה, ועקב כך, אנשים עם מוגבלות נתקלים בקושי למצוא חניה המתאמת לצרכיהם.

חוק חניה לנכים מגדיר את התנאים לזכאות לתג חניה ומסדיר חלק מההטבות הנלוות לתג. שר התחבורה נושא באחריות ליישום החוק ורשאית לקבוע תקנות ליישומו. בפועל, מלבד משרד התחבורה יש מגוון גורמים בממשלה וברשויות המקומיות אשר אמורים לטפל בנושאים השונים שנוגעים לתגי חניה, תוך תיאום ושיתוף פעולה, בין היתר הביטוח הלאומי, משרד הבריאות, הרשויות המקומיות והמשטרה. החוק מאפשר לאוכלוסיות שיריות, שאינן נבחות על ידי הרופאים המוסמכים על פי דין בגופים המאשרים, לפנות ישירות למשרד התחבורה, כך שפעילותו בכל הקשור לבדיקת הזכאות הרפואית לתגי חניה הייתה אמורה להיות מצומצמת, אולם בפועל כ-70% ממלאי תגי החניה שבתוקף נכון ליולי 2025 אושרו על ידי משרד התחבורה.

הביקורת מצביעה על פערים מערכתיים מתמשכים מאז 2008 בטיפול בכלל התהליכים וההיבטים הנוגעים לתגי חניה, ובייחוד בהתייחס לחלקו של משרד התחבורה. הפער המהותי ביותר של המשרד הוא אי-יכולתו 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. בתהליך בדיקת הבקשות וקבלת החלטה לגבי זכאות לתג נמצאו ליקויים רבים, בין היתר לאורך השנים החלטות רופאי אגף הרישוי במיקור חוץ לא היו מנומקות כנדרש; אגף הרישוי אינו מבצע בקורות מוסדרות ומובנות על עבודת רופאי אגף הרישוי והחלטותיהם הרפואיות. כמו כן, נפלו פגמים בהתקשרויות בין משרד התחבורה לחברה שבאמצעותה בוצעו בדיקות הזכאות לתגים במשך כ-14 שנים - עקב אי-היערכות של משרד התחבורה, הוא נאלץ להתקשר בפטור ממכרז עם החברה, ובתקופות מסוימות אף קיבל ממנה שירותים בלי שהייתה התקשרות תקפה; התמחור עבור בדיקת זכאות לתגי חניה היה נמוך ביותר ובהתאמה משך הטיפול של הרופאים בבקשות היה גם כן קצר ביותר. בשנים 2022 - 2024 נחשפו חשדות לשתי פרשיות הונאה שנחקרו על ידי המשטרה שמלמדות לכאורה על תופעות של הונאות בהקשר של הנפקת תגי חניה.

לאורך השנים ביצע משרד התחבורה עבודת מטה מקיפה והקים כמה צוותי עבודה בין-משרדיים לצורך גיבוש מדיניות בנושא תגי חניה, אך כמעט שלא שיתף את נציבות שוויון זכויות במסגרת זו. בסופו של דבר, עבודות המטה ופעילות הצוותים לא נשאו פרי בנושאים המהותיים. בדיונים נידון גם נושא ריבוי ההטבות הניתנות למחזיק תג חניה לאדם עם מוגבלות בישראל, שהוא חריג לעומת מדינות אחרות בעולם ויוצר תמריץ של ממש לבקש תג חניה. נוסף על כך, למרות תהליך הדיגיטציה בהגשת בקשות לזכאות לתג, שהחל כבר משנת 2021, מערכות המידע של משרד התחבורה אינן נותנות מענה מלא על הצרכים של אגף הרישוי, והמשרד לא ייצר מענה על הבעיה המרכזית של שימוש לרעה בתג בעת שהרכב אינו משמש את בעל התג, וזאת אף על פי שהצעות לפתרונות טכנולוגיים נדונו בפורומים שונים.

הביקורת העלתה ליקויים גם בנוגע להקצאת חניות שמשמשות את בעלי התגים. אף ששר הפנים היה אמור להתקין תקנות בדבר נגישות דרכים עד 2006, הן לא הותקנו עד מועד סיום הביקורת, כך שאין נורמה מחייבת להקצאת חניות נכים ברחובות. גם בהקצאת חניות אישיות קיימת שונות גבוהה בין הרשויות המקומיות מבחינת הקריטריונים לזכאות לחניה אישית. משרד התחבורה לא הסדיר את הזכויות בנוגע לזכאות לחנות בחניות המיועדות לרכבים עם מעלון או מתקנים מיוחדים. בנושא האכיפה - קשיים ראייתיים והגבלת סמכויות מביאים לכך שעבירת שימוש לרעה בתגים בעת שהרכב אינו משרת את בעל התג אינה נאכפת, דבר שיוצר אף הוא מחסור בחניות נכים פנויות.

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. בפרט מומלץ כי משרד התחבורה, בשיתוף משרד הבריאות, הביטוח הלאומי ונציבות שוויון זכויות, כגוף שיכול לסייע לתכלול את מגוון השיקולים והאינטרסים הנוגעים לסוגיות אלה, יגבש מדיניות עדכנית בנוגע לקריטריונים הרפואיים למתן תגי חניה, לתוקפם ולזכויות הנלוות להם, וכי הוא יפעל לעיגונה וליישומה של המדיניות בשיתוף עם הגופים הרלוונטיים. נוכח הליקויים שעלו לאורך השנים בניהול ההתקשרויות עם הספקים שנתנו שירותי ייעוץ רפואי למשרד התחבורה, חשוב שאגף החשכ"ל יוודא את תקינותן של ההתקשרויות, ובייחוד את סבירות הצעות המוגשות בתהליכים התחרותיים, וכי הוא יפקח לקחים מהליכים אלו.

על שר הפנים להתקין בהקדם תקנות שיסדירו את הקצאת חניות הנכים ברחובות על ידי הרשויות המקומיות. כמו כן, על משרד התחבורה לממש את התחייבותו בפני בג"ץ ולקדם תיקוני חקיקה שיסדירו באופן ברור את זכויות החניה בחניות המסומנות עבור בעלי רכב עם מעלון. משרד מבקר המדינה ממליץ למשטרה לצאת במבצעי אכיפה ייעודיים, בשילוב פעילויות הסברה, כדי להעלות את המודעות בקרב הציבור לחשיבות שבשמירה על חניות נכים ולהגביר את ההרתעה מפני שימוש לרעה בתג חניה.

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. המחסור במקומות חניה נגישים שנוצר בין היתר בשל ריבוי התגים ואי-טיפול בשורש הבעיות, ובפרט אי-מיגור תופעת השימוש לרעה בתגים לאורך השנים, מעצים את הפגיעה באנשים הזקוקים באמת לנגישות זו. 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 יעודם הערכי והחברתי.

נספחים

נספח 1 - קריטריונים שקבע בט"ל לבחינת זכאות תגי חניה ב-2005

קריטריונים לזכאות לתו חניה ופטור מאגרת רישוי עפ"י קבוצת גיל

זכאי לתו חניה ופטור מאגרת רישוי מי שבשל ליקוי רפואי אינו מסוגל ללכת, לתקופה של שנה לפחות, באופן עצמאי או עם ליווי, ממקום חניה ליעד, מרחק שאינו עולה על 150 מטר והוא עונה לפחות על אחד מהקריטריונים הבאים:

קב/גיל	קריטריונים
א. 0 – 3	לא זכאי, למעט במקרים בהם זקוק לציוד נלווה כגון בלון חמצן. האישור יינתן ע"י רופא שהוסמך לכך ע"י משרד התחבורה.
ב. 3 – 18	1. נכים בשל מוגבלות בניידות בשיעור 40% לפחות. 2. מקבלים טיפול רפואי מיוחד עפ"י הקנות הביטוח לאומי (דמי מחיה, נזרה ללימודיה וסידורים לילד נכה), התשנ"ח – 1998. תוספת ראשונה – חלק א' וחלק ב'.
ג. גיל פרישה - 18	1. נכים בשל מוגבלות בניידות בשיעור 40% לפחות. 2. נכים שנקבעה להם נכות רפואית, לתקופה של שנה אחת לפחות, בשיעור 60% לפחות והם בעלי רישיון נהיגה בר תוקף, או בשיעור 80% לפחות שאינם בעלי רישיון נהיגה בר תוקף – עפ"י אחד מסעיפי המבחנים המפורטים בנספח א'.
ד. אחרי גיל פרישה	3. נכים בעלי נכות רפואית בשיעור 50% לפחות שהם בעלי רישיון נהיגה בר תוקף, אם הנכות נקבעה לפי סעיפים המפורטים בנספח ב'. 1. אם נקבע עזקוק לעזרת הזולת לצורך ניידות בבית, בבדיקה לצורך גימלת סיעוד. 2. אם נקבעה לפני גיל פרישה מוגבלות בניידות או

נכות רפואית כאמור בסעיף ג. לעיל.

נספח א'

סעיפי המבחנים המזכים בתו חניה ופטור מאגרת רישוי:

	ג	(1)	1
	ב	(3)	1
	ד, ה		2
	ז, י		3
	ח		4
	ד, ח	(1)	5
	א	(1)	7
III, IV	ג	(3)	7
	א	(2)	8
	ב, א	(3)	8
	א	(1)	9
VI, V	ג	(1)	9
	ג	(2)	9
IV	ג	(4)	9
	ח	(3)	11
	ה, ח	(5)	11
	ד, ח	(2)	13
	ג	(4)	13
	ז, ו	(1)	14
	ג	(2)	14
		(6)	15
	ג, ד	(1)	16
	ב, ג	(2)	16
	א	(2)	18
	ג	(4)	22
	ד, ח	(7)	22
V	א	(2)	23
IV, III	ב	(3)	23
	א		24
III	א	(1)	29
	ב	(1)	29
	ג, ד	(2)	29
	א, ב, ג	(3)	29
	כ	(1)	32
	ז, ו	(1)	35
	ד	(2)	35
III, II	א	(3)	35
	א, ב	(4)	37
	ב	(1)	47
	א, ב, ג	(6)	47

	א	(1)	48
IV	ב	(4)	72

נספח 2 - רשימה מלאה של קריטריונים רפואיים - 2010


הקריטריונים הרפואיים בגינם הוחלט לאפשר מתן תג חניה:

- א. מחלות ילדים - פגיעות מוחיות מולדות או נרכשות עם הפרעה מוטורית והתפתחותית:
- מומים כגון: אוטיזם או אחרים, הזקוקים לטיפולים שוגים בתדירות גבוהה במוסדות שונים.
 - שיתוק מלידה - P.C ומומים גנטיים - שמלווים בהפרעות תנועה.
 - מחלות סרטן בילדים שמלוות בקושי בתנועה של החולה וצורך בטיפולים רבים
 - מחלות פסיכיאטריות המלוות בקושי רב בהליכה עקב השפעת תרופות
- ב. מחלות אורתופדיות:
- תאונות דרכים עם פגיעות קשות - באגן, עמוד שדרה, גפיים תחתונות המגבילות בצורה קשה את התנועה וההליכה.
 - ניתוחים אורתופדיים מורכבים כגון: שברים מרוסקים בגפיים תחתונות, קרסוליים עם המלצה "לא לדריכה לתקופה ארוכה" - למשך תקופת אי הדריכה.
 - עיוותים נרכשים ומולדים המשפיעים על כושר ההליכה והתנועה
- ג. כירורגיה כללית:
- ניתוחים גדולים (Major Surgery) הגורמים לתלות רבה בזולת, למשך זמן ההחלמה מהניתוח לפרק הזמן הנדרש.
- ד. מחלות פנימיות:
- מחלות לבביות - על העותר להוסיף דוח רפואי הקרדיולוג המציין דרגת חומרה תפקודית לפי קריטריונים בין לאומיים - F.C, NYHA +.
 - במידה ויש בעיה נוספת על הרופא - קרדיולוגי לציין זאת בדוח הרפואי.
- ה. מחלות ריאה:
- מחלת ריאה חסימתית בצורה קשה - COPD
 - אסטמה בחומרת דרגה גבוהה
 - הפרעות נשימתיות המחייבות חיבור קבוע לחמצן ופוגעות בכושר הניידות
- ו. מחלות כלי דם:
- מחלות כלי דם הפוגעות ביכולת ההליכה והתנועה עקב הפרעה באספקת הדם. יש להמציא דוח ממומחה לכירורגית כלי דם, המציין דרגת חומרה ודרגת הקושי בהליכה.
- ז. מחלות עצבים:
- מערכת עצבים מרכזית עם פגיעה בכושר התנועה וההליכה (כגון MS, ALS ועוד)
 - חולשה קיצונית בפלג גוף ימין או שמאל (למשל בעקבות CVA) המלווה בקשיי הליכה.
 - שיתוק מולד או נרכש המלווה בקושי בהליכה
 - מחלת פרקינסון - בדרגת חומרה קשה עם פגיעה בכושר הניידות
 - מחלת גיא-ברה ועוד מחלות המלוות בחוסר שיווי משקל וקושי רב בהליכה
 - זיהומים וויראליים או בקטריאליים המלווים בקושי רב בהליכה.

ח. מחלות הסרטן - לא כל מחלת סרטן החולה יקבל תג חניה. הקריטריון הוא הוכחה לפגיעה בכושר התנועה וההליכה או צורך בעזרה רבה עקב חולשה קיצונית. המבקש יקבל תג חניה במקרים הבאים:

- סרטן עם גרורות - במצב בו יש קושי בתנועה
- סרטן הריאות עם דרגת ממאירות גבוהה - במצב בו יש קושי בתנועה
- סרטן מוחי המלווה בקושי רב בהליכה
- טיפול אגרסיבי המגביל בצורה קשה את ההליכה
- מחלות סרטן הדם לפי דרגת ממאירות וטיפול - המגבילה את כושר התנועה וההליכה
- דיאליזה - לפי גיל ועד מועד השתלת כליה במידה ועובר.

נספח 3 - תיקוני חקיקה שנעשו בחוק חניה לנכים מאז חקיקתו ב-1993

<p>2000 - תיקון מס' 1 לחוק - התוספה הטבת שני רכבים מזכים</p>	
<p>2004 - תיקונים מס' 2 ו-3 לחוק - התוספה זכאות לתג בגיל 65 או בגיל פרישה ולאחר מכן תיקון זה בוטל על מנת להשוות את התנאים לקבלת התג בין אדם שמוגבלותו הוכרה לראשונה אחרי שמלאו לו 65 לאדם שמוגבלותו הוכרה לראשונה לפני שמלאו לו 65.</p>	
<p>2005 - תיקון מס' 4 לחוק - התוסף פטור מתשלום בעד חניה במקום ציבורי</p>	
<p>2010 - תיקון פקודת התעבורה - נקבע שככלל אין להגביל בתמרון את שעות השימוש בחניית נכים, למעט חריגים מצומצמים של חניה שהוקצתה לרכב מסוים סמוך למקום עבודה קבוע או חניה סמוכה למקום ציבורי עם זמני שימוש לציבור.</p>	
<p>2012 - תיקון מס' 5 לחוק - התוסף האילוץ כי הטלת קנס דורשת צילום הרכב באופן המעיד על עבירה</p>	
<p>2017 - תיקון מס' 7 לחוק - התוספה הזכאות להקצאת חניה לבעל תג חניה בסמוך למקום מגוריו עם תמרון מתאים</p>	
<p>2018 - תיקונים מס' 6 ו-8 לחוק - הוסדרו כללי חניה לרכב עם תג נכה בשטחי פריקה וטעינה לפי שעות התמרון, ובמקביל צומצמה האפשרות לחנות בחניית נכים שיועדה לרכב מסוים כך שהחריג תקף רק בימים או בשעות שנקבעו בתמרון.</p>	

על פי חוק חניה לנכים ונתוני משרד התחבורה, בעיבוד משרד מבקר המדינה.