

בין צורך אמיתי לניצול לרעה: הגידול במספר תגי חניה לנכה בישראל

רן פיטוסי



אייר תשפ"ה - מאי 2025
נייר מדיניות מס' 97

רן פיטוסי

חוקר רגולציה בפורום קהלת.
בוגר תואר ראשון בכלכלה
מאוניברסיטת תל אביב.
עבד כאנליסט בחברות ייעוץ
ובכלכלן בחברות מסחריות.



בין צורך אמיתי לניצול לרעה: הגידול במספר תגי חניה לנכה בישראל

רן פיטוסי



אייר תשפ"ה - מאי 2025
נייר מדיניות מס' 97

בין צורך אמיתי לניצול לרעה: הגידול במספר תגי חניה לנכה בישראל

רן פיטוסי

אייר תשפ"ה – מאי 2025

מסת"ב ISBN 978-965-7796-18-4



תוכן עניינים

מבוא	1
הגידול בתגי החנייה לנכה	3
שני הכשלים המרכזיים	7
א. כשל בהליך הוצאת התגים	7
ב. כשל באכיפה	10
השוואה בין־לאומית	11
הצעות לשיפור	15
א. לעניין ההליך	15
ב. לעניין האכיפה	16
ג. תיקון כשלי העבר וטיפול בתמריצים	16
נספח: זכאות של נכה בבריטניה לתג חנייה	17
הערות	21



רשימת תרשימים, תמונות וטבלאות

4	תרשים 1: מספר בעלי תג חנייה לנכה לאורך השנים
	תרשים 2: גידול שנתי ממוצע (באחוזים) במספר בעלי תג חנייה לנכה בין התקופות שיש לגביהן נתונים
2	תרשים 3: סיבות למתן תג חנייה לנכה בשנת 2022 (סה"כ כ-123,000 בקשות שאושרו)
8	תרשים 4: היחס בין מספר המכוניות לאורך הכבישים
11	טבלה 1: זכויות חנייה לאנשים עם מוגבלויות במדינות שונות
12	תרשים נ1: מספר בעלי תג חנייה לנכה בבריטניה (באלפים) לפי סוג הזכאות, 1997–2023
18	תרשים נ2: תרשים זרימה לזכאות לתג חנייה בכפוף להערכה נוספת בבריטניה
19	

הנגשת חנייה לאנשים עם מוגבלות היא מטרה ערכית וראויה, והיא ממומשת ברוב מדינות העולם באמצעות תגי חנייה ייעודיים. עם זאת, ההקלות במיקומי החנייה ובתשלומים עליה יוצרות תמריצים שבעטיים הונאה וניצול לרעה של השימוש בתגים אלו נהפכו לבעיה נפוצה במדינות רבות, ורשויות ברחבי העולם מנסות למצוא דרכים להתמודד עם התופעה.¹ בישראל המצב אינו שונה, ואפילו חמור יותר, משום שהיתרונות באפשרויות החנייה עם התג, אשר גדולים אפילו ביחס לרוב המדינות המפותחות, בשילוב צפיפות גבוהה יותר, יוצרים תמריצים גדולים אף יותר להשיג תג או להשתמש בו לא כדין. שימוש לרעה בתגי חנייה לנכים נהפך לתופעה נפוצה, וכתבות רבות מסקרות אותה.² הנתונים מראים כי בשנים האחרונות, ובעיקר משנת 2022, יש גידול חסר תקדים במספר המחזיקים בתגים אלו.

השימוש לרעה בתגי חנייה לנכים מוביל לכך שאנשים עם מוגבלות או מלוויהם מתקשים למצוא חנייה במקומות המיועדים להם, שהם בדרך־כלל מקומות המותאמים לצורכיהם, כלומר, ממוקמים קרוב ליעד, נגישים לכסאות־גלגלים וכיוצא בזה. מצב זה מקשה את הניידות וניהול שגרת החיים התקינה של בעלי מוגבלויות רבים, הנאלצים לעיתים לחנות רחוק הרבה יותר, ואף לוותר על נסיעותיהם. השימוש לרעה בתגים גורם גם לשיבוש בהקצאת המשאב הציבורי

המוגבל של מקומות חנייה, וגורע הכנסות מהרשויות המקומיות (בשל ההטבה של חנייה בחינם) ומקופת המדינה (עקב הפטור מתשלום אגרת רכב). יתר על כן, לבעיות האלה הנוצרות מהגידול בשימוש בתג יש השלכות חמורות יותר בישראל מאשר במרבית העולם, בשל הצפיפות הגדולה יותר. בנייר זה מוצגים הנתונים הקיימים, הסיבות שגרמו להחרפת התופעה, השוואה בין-לאומית של זכויות החנייה לאנשים עם מוגבלות, ולבסוף – דרכים מוצעות להתמודדות עם התופעה, אשר אימוצן, או חלקן, צפוי להניב שיפור ניכר, ואשר אלה עיקריהן:

- קביעת תבחינים רפואיים ברורים בחוק חניה לנכים, התשנ"ד-1993, או בתקנות ייעודיות המזכים בתג חנייה לנכה, וקביעת התנאים שבהם יהיה המבקש פטור מבדיקה פרונטלית על-ידי הרופא המאשר של משרד התחבורה – למשל, בסוגים מסוימים של מגבלה רפואית או במקרים שבהם הבקשה מוגשת באמצעות משרד הביטחון (לגבי נכי צה"ל) או משרד הרווחה (לגבי כבדי-ראייה). נוסף על כך, יש לקבוע תבחינים רפואיים ברורים המזכים בהקצאת חניה סמוך למגורים, ולהסיר מן החוק את הסעיף המאפשר לרשויות המקומיות הקצאת חניה כזו ללא עמידה בתבחינים.
- שקילת מעבר לתג חנייה אישי שמופעל באמצעות זיהוי ביומטרי או לחלופין שימוש ביישומון ייעודי על-מנת שרק רכב אחד בזמן נתון יוכל לחנות עם אותו תג, באמצעות שינוי של חוק חניה לנכים ושל נוהל נכים של משרד התחבורה.
- בדיקה מחודשת של התגים שהונפקו מהשנה שבה החלו הקלות משמעותיות ושונה הליך ההתקשרות עם משרד התחבורה, והתחלת התהליך במתן אפשרות של החזרה מרצון למי שהוציאו תג באותן שנים.

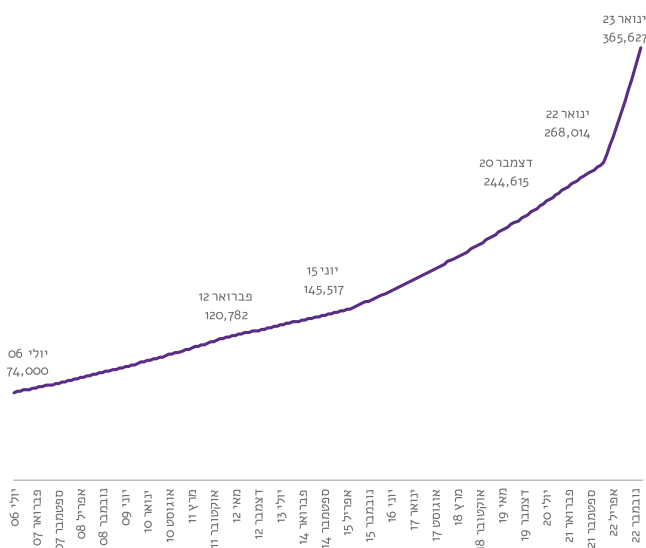


הגידול בתגי החנייה לנכה

**"בין יולי 2006
לינואר 2023 עלה
מספר האנשים
שמחזיקים בתג
חנייה לנכה
מ-74,000 ליותר
מ-365,000".**

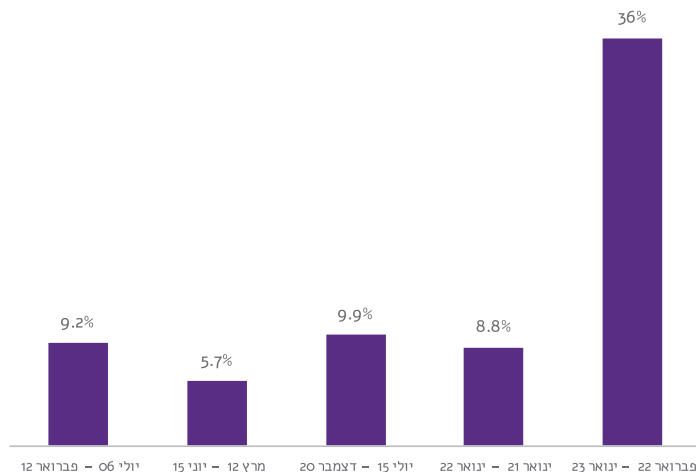
כיום אין בנמצא מאגר נתונים שבו מופיעים מספריהם של בעלי תג חנייה לנכה לאורך השנים. במחקר משנת 2022 שנעשה על-ידי מרכז המחקר והמידע של הכנסת (להלן: ממ"מ) נכתב כי בתשובה לפנייה בבקשה לקבלת נתונים שנתיים על בעלי תג חנייה לנכה מסר משרד התחבורה כי אין בידו נתונים כאלה עבור כל שנה בנפרד, ולכן אספה עורכת המחקר נתונים ממסמכים קודמים של ממ"מ בנושא.³ כדי לבחון את השינוי בקצב הגידול של מחזיקי תג חנייה לנכה, השתמשנו בנתונים אלו שנאספו על-ידי ממ"מ וכן בנתונים המופיעים במאגר התשובות לבקשות חופש מידע. מנתונים אלו עולה כי בין יולי 2006 לינואר 2023 עלה מספר האנשים שמחזיקים בתג חנייה לנכה מ-74,000 ליותר מ-365,000, כמתואר בתרשים 1.

תרשים 1: מספר בעלי תג חנייה לנכה לאורך השנים



תרשים 2: גידול שנתי ממוצע (באחוזים) במספר בעלי תג חנייה לנכה בין התקופות שיש לגביהן נתונים

כפי שניתן לראות בתרשים 2, עד ינואר 2022 היה הגידול השנתי הממוצע במספר התגים בין 5.7% ל-9.9%, ואילו מפברואר 2022 חלה האצה חריגה במספר המחזיקים בתג. גם הגידול שלפני פברואר 2022 גבוה מקצב הגידול הממוצע באוכלוסייה, שעומד על כ-2%, או מהגידול במספר האנשים עם מוגבלות, ששיעורם באוכלוסייה לא השתנה באופן משמעותי לאורך השנים,⁴ אולם ניתן לייחס זאת לסיבות מגוונות, כגון הגברת המודעות, גידול ברמת המינוע (יחס כלי רכב לתושבים) או גידול מהיר יותר במספרם של בעלי רשיון נהיגה. יתרה מזו, בזמנים מסוימים אפילו נשמעו ביקורות על הקושי בהוצאת תגי החנייה, וגם התקיימו על כך דיונים בכנסת.⁵



”עד ינואר 2022 היה הגידול השנתי הממוצע במספר התגים בין 5.7% ל-9.9%, ואילו מפברואר 2022 חלה האצה חריגה במספר המחזיקים בתג.”



שני הכשלים המרכזיים

**”בחוק אין
תבחינים רפואיים
ברורים המגדירים
מי זכאי
לקבלת התג.”**

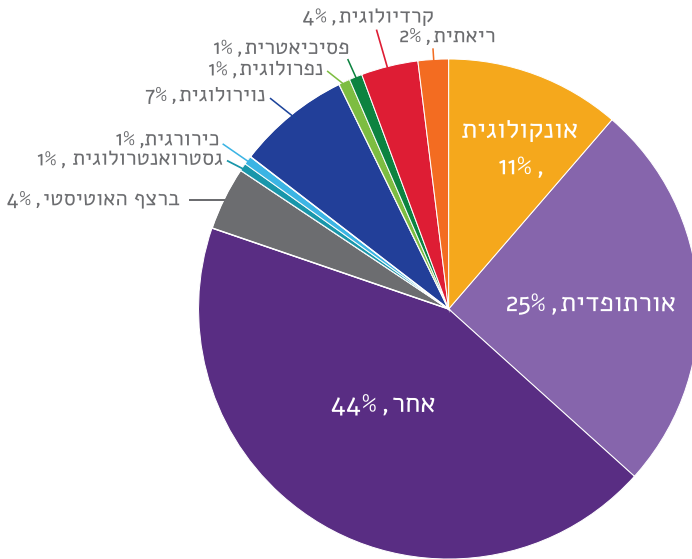
קיימים שני כשלים מרכזיים באסדרה הקשורה לתגי החנייה כיום, אשר גורמים יחדיו לגידול במספר התגים ולשימוש הנרחב בהם. הכשל הראשון הוא בהליך של הנפקת חלק מהתגים, אשר החריף עם השינוי המבני שנעשה בו בשנת 2021 עקב הרצון לפשט אותו במהלך מגפת הקורונה.⁶ הכשל השני קשור לקושי באכיפה וביכולת לוודא שאכן רק בעל התג או האנשים המלווים אותו ישתמשו בו. כשל זה, בצירוף העובדה שלכל בעל תג יש אפשרות לרשום שני רכבים, יוצר תמריץ גדול להשיג את התג או להשתמש בו לא כדין.

א. כשל בהליך הוצאת התגים

קיימים ארבעה סוגי תגים: שני תגים המיועדים לבעלי מוגבלות שאינם מתניידים באמצעות כיסא־גלגלים – אחד אזרחי (משולש) ושני תגים נוספים המיועדים לבעלי מוגבלות הנעזרים בכיסא־גלגלים – אחד אזרחי (מלבן כחול וסימון כיסא־גלגלים) ואחד של משרד הביטחון (מלבן כחול וסימון כיסא־גלגלים עם כלנית). חוק חניה לנכים אינו עורך הבחנה בזכויות בין הסוגים השונים של התגים. בחוק אין תבחינים רפואיים ברורים המגדירים מי זכאי לקבלת התג, למעט הקביעה בסעיף 1 לחוק כי זכאים לו עיוורים וכן מי שרופא שהוסמך לכך אישר כי לפחות אחד מהתנאים הבאים נכון לגביו: (1) הוא בדרגת נכות של 60% לפחות ותנועתו בדרכים ללא רכב עלולה לערער את בריאותו; (2) הוא מוגבל בהליכה וזקוק לכיסא־גלגלים; (3) הוא נכה שזקוק לרכב בגין רגליו הנכות. קביעת הזכאות לתג למי שתנועה ללא רכב עלולה לערער את בריאותו יצרה חוסר בהירות מתי מצבו של המבקש עונה על הגדרה זו. בעבר נעשה ניסיון לקבוע תבחינים רפואיים ברורים שיבהירו לאילו מצבים הקביעה תקפה, ואף הוגש תזכיר חוק בנושא, אך בסופו של דבר

”הסיבה ”אחר” או אי־ציון הסיבה הם השכיחים ביותר בכל שנה, לרבות בשנת 2022, שבה חל כאמור זינוק בחלוקת התגים.”

תרשים 3: סיבות למתן תג חנייה לנכה בשנת 2022
(סה”כ כ-123,000 בקשות שאושרו)⁷



הגוף האחראי להנפקת תגי החנייה הוא אגף הרישוי במשרד התחבורה. במקרים שבהם הבקשה לתג מתקבלת מאחד משלושת אלה – משרד הביטחון (לגבי נכי צה”ל), משרד הרווחה (לגבי כבדי־ראייה) או הביטוח הלאומי (לגבי מקבלי קצבת ניידות, קצבת שר”מ או קצבת ילד נכה) – פרטי הזכאים מועברים באופן אוטומטי למשרד הרישוי, ואין צורך להגיש בקשה עם מסמכים רפואיים. קיימת אפשרות לקבלת תג לא דרך אחד משלושת הגופים האמורים, וזאת לאנשים שאין להם קצבת ניידות אך יש להם קושי רפואי שבגיניו הם עשויים לענות על ההגדרה של נכה כפי שנקבעה בחוק חניית נכים ותנועה ללא רכב עלולה לערער את מצב בריאותם. על־מנת לקבל את התג, עליהם להגיש בקשה למשרד הרישוי, בצירוף מסמכים רפואיים מרופא מומחה בתחום המחלה שבגינה הבקשה מוגשת, ולאחר־מכן רופא מטעם משרד הרישוי יאשר או ידחה את הבקשה,⁸ ללא בדיקה פיזית פרונטלית מול המבקש.

**”במהלך שנת
2021, בעקבות
מגפת הקורונה,
ננקטו צעדים
במשרד התחבורה
על-מנת להקל
על הציבור בכמה
נושאים, ביניהם
הליך ההוצאה של
תג חנייה לנכה.”**

במהלך שנת 2021, בעקבות מגפת הקורונה, ננקטו צעדים במשרד התחבורה על-מנת להקל על הציבור בכמה נושאים, ביניהם הליך ההוצאה של תג חנייה לנכה והבירוקרטיה הנלווית אליו. בהקשר זה, בין היתר, נעשה מעבר לתהליך דיגיטלי למבקשי תו מהיחידה למוגבלי ניידות, אופשרה העברת בעלות רכב באופן מקוון, הונהגה הכרה בזכאות לתג חנייה לנכה באופן אוטומטי באמצעות מסרון, ונחנכה אפשרות של תשלום הפרשי אגרה או קבלת החזרים באופן מקוון.

השילוב של האפשרות להוציא תג חנייה לנכה מבלי לעבור את התהליך של קבלת הכרה כנכה, כמו זה שנכנה צה”ל או מקבל קצבה בביטוח הלאומי צריכים לעבור, יחד עם המעבר להליך דיגיטלי להוצאת התג יצר פתח פעולה לגורמים היודעים לנצל את השטחים האפורים בחוק, במקרה הטוב, או פועלים בדרכי הונאה, במקרה הרע. גורמים מסוג זה החלו לטפל בבקשות לתג חנייה לנכה של אנשים באמצעות שליחת המסמכים הנדרשים, לפעמים תוך איום בתביעה אם הבקשה נדחתה. במקרה חמור שהתגלה לאחרונה, נעצרו גורמים, ביניהם רופאים, אשר עסקו, לפי הודעת המשטרה, בסחר סדרתי ושיטתי באלפי תגי חנייה לנכה שהופקו במרמה.⁹

חניה סמוך למקום המגורים – מלבד תגי החנייה, חוק חניה לנכים מאפשר גם להקצות לחלק מבעלי המוגבלות חניה סמוך לבית. על פי החוק, הגדרת נכה לעניין הקצאת חניה סמוך לבית דומה להגדרה לצורך זכאות לתג, אך בקטגוריה הראשונה – “[מי] שדרגת נכותו מגיעה ל-60% לפחות ותנועתו בדרכים בלי רכב עלולה לערער את מצב בריאותו” – דרגת הנכות המאפשרת היא 90%. גם בנושא זה לא נקבעו תבחינים רפואיים ברורים לזכאות. יתרה מזו, לרשות המקומית יש אפשרות להקצות חניה גם לנכה שאינו עומד בדרגה האמורה, “אם מצאה כי הדבר מוצדק בנסיבות העניין”.

"קיימת גם בעיה

של שימוש

לא־חוקי בתגים...

כאשר נעשה בהם

שימוש בזמן

שבעל התג אינו

משתמש ברכב."

"לפקחים אין

כמעט כלים

לוודא שהנסיעה

לא בוצעה עבור

הנכה...הבעיה

חריפה עוד יותר

בשל העובדה

שניתן לשייך שני

רכבים לכל תג."

ב. כשל באכיפה

מלבד הבעייתיות בהליך ההוצאה של התגים קיימת גם בעיה של שימוש לא־חוקי בתגים. בעיה זו נוגעת גם בתגים שהוצאו כדין ומסיבות אמיתיות, כאשר נעשה בהם שימוש בזמן שבעל התג אינו משתמש ברכב. על־פי חוק חניה לנכים, מלבד הנכה יכול להשתמש בתג גם "אדם המתלווה אל הנכה והנוהג עבורו ברכב"¹⁰. חלק מהאנשים שאינם בעלי מוגבלות ומשתמשים בתג לנסיעות שלהם מתעלמים מהאיסור להשתמש בתג בנסיעה שאינה עבור הנכה, או אינם מודעים לאיסור ולנזק העקיף שנגרם מהפרתו. יש תמריץ להשתמש בתג של הקרוב בגלל ההטבות הנלוות אליו – בעיקר החנייה בחינם או במקומות שבהם החנייה ללא התג אסורה, כגון באדום־לבן – ומשתמשים רבים אינם רואים בכך כל פסול, בדרך־כלל כל עוד אין מדובר בחניה ייעודית לנכים. תופעה זו, נוסף על האפשרות לרשום שני רכבים לכל תג, הובילה לכך שבמקרים רבים אנשים שאינם עם מוגבלויות – לרוב קרוביהם של בעלי התג – משתמשים בו לטובתם האישית לא כדין. אומנם, לפי משרד התחבורה אי־אפשר לחנות ללא התג,¹¹ אך כיום הפקחים נמנעים מלרשום דוחות אם הרכב מופיע במאגר. בניגוד למספר בעלי התג, מספר הרכבים הרשומים כמשויכים לתג חנייה לנכה נגיש באתר מאגרי המידע הממשלתיים, ונכון למועד כתיבתן של שורות אלו הוא עומד על כ־685,000 רכבים, המהווים כ־21% מהרכבים הפרטיים בישראל.

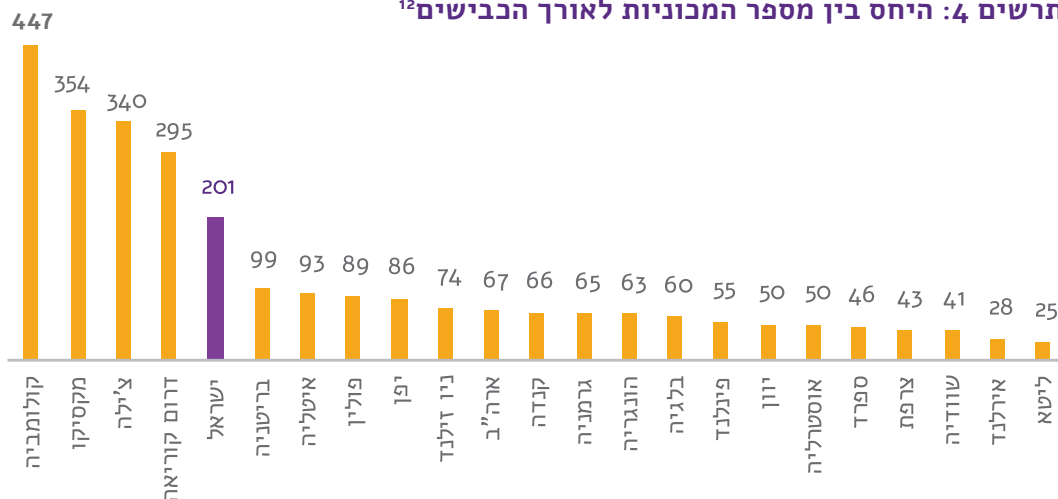
כאשר קרוב של אדם עם מוגבלות משתמש בתג, לפקחים אין כמעט כלים לוודא שהנסיעה לא בוצעה עבור הנכה, שכן המשתמש יכול לטעון, למשל, שהוא הגיע כדי לאסוף את בעל התג או זה עתה סיים ללוותו אל היעד. הבעיה חריפה עוד יותר בשל העובדה שניתן לשייך שני רכבים לכל תג. במצב זה הבחירה מי ישתמש בתג – בעל המוגבלות או הקרוב – נעשית לפי שיקולים של עלות (מי יפסיד יותר אם לא ישתמש) או זמן (מי צריך יותר כרגע). הדבר נעשה, כמובן, בניגוד לחוק ולצידוק שאליו התכוון המחוקק, שכן התג משמש למעשה "כרטיס חנייה משפחתי", עד כדי מצב אבסורדי שבו הקרוב מתגורר בעיר אחרת מזו של הנכה ועושה שימוש בתג לא כדין.

השוואה בין-לאומית

**"תופעת ניצול
לרעה של תגי חניה
לנכה הפכה לבעיה
נפוצה במדינות
רבות, אולם
בישראל השפעתה
חריפה יותר בשל
הצפיפות הגדולה."**

כפי שצוין, הוצאת תגי חנייה לנכים בדרכי הונאה ושימוש בהם לא כדין נהפכו לבעיה נפוצה במדינות רבות, אולם בישראל השפעתה של התופעה חריפה יותר בשל הצפיפות הגדולה. צפיפות זו באה לידי ביטוי ביחס הגבוה מאוד בין מספר המכוניות לאורך הכבישים בהשוואה לרוב המדינות המפותחות. בדיקה הכוללת רק כבישים סלולים שאינם דרכים מהירות מעלה כי יחס זה בישראל גבוה בהרבה מהיחס ברוב מדינות ה-OECD שיש לגביהן נתונים, והוא כמעט כפול מהממוצע. רק בארבע מדינות היחס גבוה יותר: קוריאה הדרומית, צ'ילה, מקסיקו וקולומביה; ושתי האחרונות הן היחידות שמוגדרות כבעלות הכנסה בינונית מבין מדינות ה-OECD (ראו תרשים 4).

תרשים 4: היחס בין מספר המכוניות לאורך הכבישים¹²



**"סקירה בין-
לאומית מעלה כי
הקלות החנייה
ברוב המדינות
המפותחות קטנות
בהרבה מאלה
הנהוגות בישראל."**

למרות נתונים אלו, סקירה בין-לאומית מעלה כי הקלות החנייה ברוב המדינות המפותחות קטנות בהרבה מאלה הנהוגות בישראל – גם מבחינת המקומות שניתן להחנות בהם, גם מבחינת ההגבלות בזמן וגם מבחינת הפטור מתשלום, כפי שמפורט בטבלה 1. מכאן מובן שהתמריץ להונאה בישראל גדול אף יותר. בחלק מהעיריות ברחבי העולם החליטו לבטל את הפטור מתשלום ואף להחזיר את הגבלת הזמן.¹³

טבלה 1: זכויות חנייה לאנשים עם מוגבלויות במדינות שונות¹⁴

מקומות שבהם ההמתנה או החנייה אסורות (כגון אדום-לבן)	מקומות שבהם החנייה בחינם אך מוגבלת בזמן	מקומות שבהם החנייה בתשלום	חנייה בחניונים
אוסטריה	אסור להחנות	אין הגבלת זמן	ברוב האזורים יש לשלם
איטליה	אסור להחנות	אין הגבלת זמן	ללא תשלום
איסלנד	אסור להחנות	משתנה ממקום למקום	משתנה ממקום למקום
אירלנד	אסור להחנות	משתנה ממקום למקום	משתנה ממקום למקום
ארצות־הברית	משתנה ממקום למקום	משתנה ממקום למקום	משתנה ממקום למקום
בלגיה	אסור להחנות	אין הגבלת זמן	ברוב האזורים יש לשלם
בריטניה	מותר עד 3 שעות	אין הגבלת זמן, למעט במרכז לונדון	ללא תשלום וללא הגבלת זמן, למעט במרכז לונדון
גרמניה	מותר עד 3 שעות	מותר לחרוג מההגבלה	ללא תשלום וללא הגבלת זמן
דנמרק	מותר עד 15 דקות	במקום שבו ההגבלה היא ל־15–30 דקות – מותר עד שעה; במקום שבו ההגבלה היא ל־3 שעות – מותר ללא הגבלה	ברוב החניונים יש לשלם; בקופנהגן יש פטור בחניונים רבים
הולנד	מותר עד 3 שעות	אין הגבלת זמן	אין הקלות
יוון	אסור להחנות	אין הקלות	אין הקלות
לוקסמבורג	אסור להחנות	אין הקלות	אין הקלות
ליכטנשטיין	אסור להחנות	אין הקלות	אין הקלות
מלטה	–	אין הגבלת זמן	ללא תשלום וללא הגבלת זמן

נורווגיה	אסור להחנות	אין הגבלת זמן, אך בחלק מהמקומות יש שילוט שמבהיר כי הגבלת הזמן חלה גם על רכב עם תג	ללא תשלום וללא הגבלת זמן	בחלק מהחניונים אפשר להחנות ללא תשלום, אך רק במקומות חנייה מסומנים לנכים
ספרד	אסור להחנות	משתנה ממקום למקום	משתנה ממקום למקום	רוב החניונים מציעים הקלות
פורטוגל	אסור להחנות	אין הקלות	אין הקלות	בחלק מהחניונים ניתנות הקלות
פינלנד	מותר להחנות	אין הגבלת זמן	ללא תשלום וללא הגבלת זמן	ללא תשלום ומעבר להגבלת זמן
צרפת	אסור להחנות	חנייה מעבר להגבלת הזמן	חובה לשלם, חוץ מאשר בפריז	בדרך-כלל אין הקלות
שוודיה	מותר עד 3 שעות	במקום שבו המגבלה היא ל-3 שעות – מותר עד 3 שעות; במקום שבו המגבלה היא ליותר מ-3 שעות – מותר עד 24 שעות	משתנה ממקום למקום	משתנה ממקום למקום
שווייץ	מותר עד שתיים	מותר עד 6 שעות	משתנה ממקום למקום	משתנה ממקום למקום



הצעות לשיפור

**”יש להגדיר בחוק
תבחינים לזכאות
לתג, ולקבוע מתי
הליך פרונטלי –
מול הגוף המאשר
או חברה מטעמו
– יהיה חלק
מהבקשה.”**

א. לעניין ההליך – אומנם הקלה בבירוקרטיה ודיגיטציה הם דבר מבורך, אך בשם שברור כי אין להציע הליך דומה לגבי קצבת נכות, למשל, שיאפשר לאשרה ללא תבחינים ברורים ורק על-סמך שליחת אישור מרופא, כך נכון גם לעניין הנפקתו של תג חנייה לנכה. הסיבה לכך שמוכן מאליהו שההליך לא היה מתאפשר לגבי קצבת נכות היא שיש לכך עלויות ישירות שברורות הן לגוף המחליט, הן למחוקק והן לרבים אחרים. נראה שבהחלטה על אופן הנפקת התגים לא נעשה בירור לגבי ההשפעות הרבות שיהיו להליך על תקציב הרשויות, על העומס בכבישים ועוד. לכן יש להגדיר בחוק תבחינים לזכאות לתג, ולקבוע מתי הליך פרונטלי – מול הגוף המאשר או חברה מטעמו – יהיה חלק מהבקשה. על-אף הסרבול, הדבר יאפשר לבדוק אם מבקש התג עומד בתבחינים הקבועים בחוק. חשוב לציין בהקשר זה שהטענות שהועלו לאחרונה בפרסומים שונים, שלפיהן הסיבה לקלות היתרה של הוצאת התגים היא שהסמכות לאשרר את האישור הרפואי נתונה בידי חברה פרטית,¹⁵ נשמעות קלושות. ההליך מתנהל באופן זהה ועם אותה חברה משנת 2012, ובכלל זה בשנים שבהן הושמעו נגדה טענות שקשה להוציא תג חנייה לנכה. ההמלצה אינה בהכרח להחזיר את הסמכות לגורם ממשלתי, אלא לקבוע תבחינים, ובמידת הצורך לבצע הליך פרונטלי, בין באמצעות חברה פרטית ובין על-ידי גורם ממשלתי. נוסף על כך, יש לקבוע בחוק חניה לנכים תבחינים רפואיים ברורים המזכים בהקצאת חניה סמוך למגורים, ולהסיר ממנו את הסעיף המאפשר לרשויות המקומיות הקצאת חניה כזו ללא עמידה בתבחינים.

**”את בעיית
האכיפה ניתן
לפתור באמצעות
תג חנייה אישי
שמופעל באמצעות
זיהוי ביומטרי...
לחלופין, ניתן
לשקול פתרונות
שיפתרו באופן
חלקי את הבעיה,
כגון יישומונים
אישיים...ואשר
לא יאפשרו שימוש
בו־זמני באותו
תג לשני רכבים.”**

ב. לעניין האכיפה – כפי שציינו, התמריצים שנוצרים בעקבות היתרונות הגלומים בשימוש בתג והקושי באכיפה מגבירים את השימוש בתג גם כאשר הדבר אסור על־פי חוק. ייתכן שטיפול בבעיית האכיפה או ביטול חלק מהתמריצים (ראו בסעיף הבא) יִתְּרוּ בהמשך את הקשחת ההליך שהומלצה בסעיף הקודם. את בעיית האכיפה ניתן לפתור באמצעות תג חנייה אישי שמופעל באמצעות זיהוי ביומטרי. כיום קיימים פתרונות בדמות תגים ביומטריים שניתנים להפעלה רק על־ידי בעל התג עצמו (למשל, באמצעות טביעת־אצבע), ואשר יוכלו גם לסיים את החנייה עם חידוש הנסיעה. החיסרון האפשרי של פתרון זה הוא עלות ראשונית גבוהה יחסית, אך אנו סבורים שבדיקה של מכלול העלויות שנגרמות בגלל השיטה הנוכחית, כגון הפסדים בתשלום חנייה, עומס בכבישים ועוד, תעלה שהן גבוהות יותר, כך שהתועלת באימוץ תג ביומטרי תהיה גדולה מעלותו. לחלופין, מכיוון שהחובה להציג את התג אינה נאכפת כיום, ניתן לשקול פתרונות טכנולוגיים אחרים שיפתרו באופן חלקי את הבעיה, כגון יישומונים אישיים שמתממשים עם יישומוני החנייה ואשר לא יאפשרו שימוש בו־זמני באותו תג לשני רכבים.

ג. תיקון כשלי העבר וטיפול בתמריצים – עקב הקלות היחסית שבה ניתן להוציא תג בשנים האחרונות, במיוחד כאשר נעזרים בחברה שמטפלת בהליך, ייתכן שאנשים רבים הוציאו תג במחשבה שהדבר חוקי. אנו סבורים שיהיה נכון בשלב הראשון להתחיל תהליך של החזרה מרצון, שבו אנשים שהוציאו תג החל בשנה שבה החלו ההקלות יוכלו להחזירו מבלי שיינקטו נגדם צעדים, ומי מהם שירצה בכך יוכל להגיש בקשה חדשה, ותיערך בחינה מחודשת אם הוא באמת זכאי לתג. לעניין התמריצים יצוין כי הפטור מתשלום לא נקבע בחוק, למעט במקרים שבהם הגישה היחידה למקום ציבורי שנגישה לאדם עם מוגבלות היא באמצעות חנייה במקום ציבורי הכרוכה בתשלום. הרשויות המקומיות הן המאפשרות את החנייה ללא תשלום בחניה המסומנת בכחול־לבן. גם אם החלטה על ביטול הפטור מתשלום תלויה במתן פיצוי לבעלי מוגבלות שזקוקים לכך, ניתן להפיק מכך תועלת רבה יותר הן לבעלי המוגבלות והן לכלל המשק.

נספח: זכאות של נכה בבריטניה לתג חנייה¹⁶

בריטניה היא דוגמה טובה משום שההטבות בה דומות לאלה שבישראל (ללא הגבלת זמן וללא תשלום). קיימים שני סוגי זכאות לתג חנייה:

1. זכאות אוטומטית – גם בבריטניה, באופן שמזכיר את

ישראל, יש קטגוריה של בעלי מוגבלות שזכאים לתג חנייה באופן אוטומטי בשל מצבם, שכבר ידוע לרשויות הודות לאינטראקציה עם גופים אחרים, ועליהם רק להגיש מסמכים שמוכיחים את זהותם ואת מצבם. בקטגוריה זו נכללים:

- בעלי הדירוג הגבוה ברכיב הניידות מקרב מקבלי קצבת הנכות;

- בעלי קצבת עצמאות אישית (PIP) שקיבלו ציון של 8 נקודות או יותר בפעילות "הסתובבות בחוץ" (moving around) של רכיב הניידות, מכיוון שהם אינם יכולים ללכת יותר מ־50 מטר, או לחלופין בעלי קצבת עצמאות אישית שקיבלו ציון 10 בקטגוריה של חוסר יכולת לתכנן או לבצע נסיעות בשל מצוקה פסיכולוגית מברעת;

- עוורים;

- פצועי מערכת הביטחון בעלי נכות קבועה הגורמת קושי ניכר בהליכה.

2. זכאות בכפוף להערכה נוספת – בבריטניה, בשונה

מישראל, הפקת התג לבעלי מוגבלויות שאינם משתייכים לאחת הקבוצות שלעיל, המזכות בתג חנייה באופן אוטומטי, כפופה להערכת עמידה בתבחינים אחרים. קיימת חלוקת תפקידים בין משרד התחבורה, האחראי מטעם השלטון המרכזי לקביעת התבחינים המזכים, לבין הרשויות המקומיות, שאחראיות לניהול השוטף, ובכלל זה לבחינת הזכאות ולאכיפה. משרד התחבורה הוציא מדריך על־מנת לעזור לרשויות המקומיות לבחון את העמידה בתבחינים שהוא קבע. התבחינים עצמם נשמעים כלליים – למשל, המבקש אינו יכול ללכת, ההליכה מסוכנת לבריאותו, המבקש חסר יכולת שליטה עצמית באופן קשה ועוד – אך אם

"בבריטניה,

בשונה מישראל,

הפקת התג לבעלי

מוגבלויות שאינם

משתייכים לאחת

הקבוצות שלעיל,

המזכות בתג

חנייה באופן

אוטומטי, כפופה

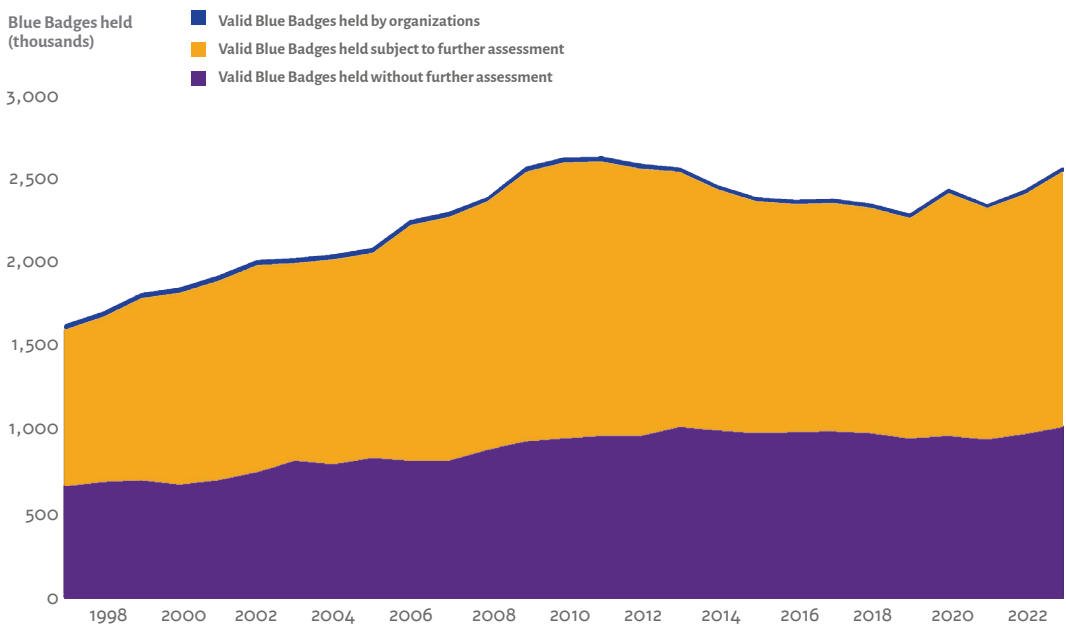
להערכת עמידה

בתבחינים אחרים."

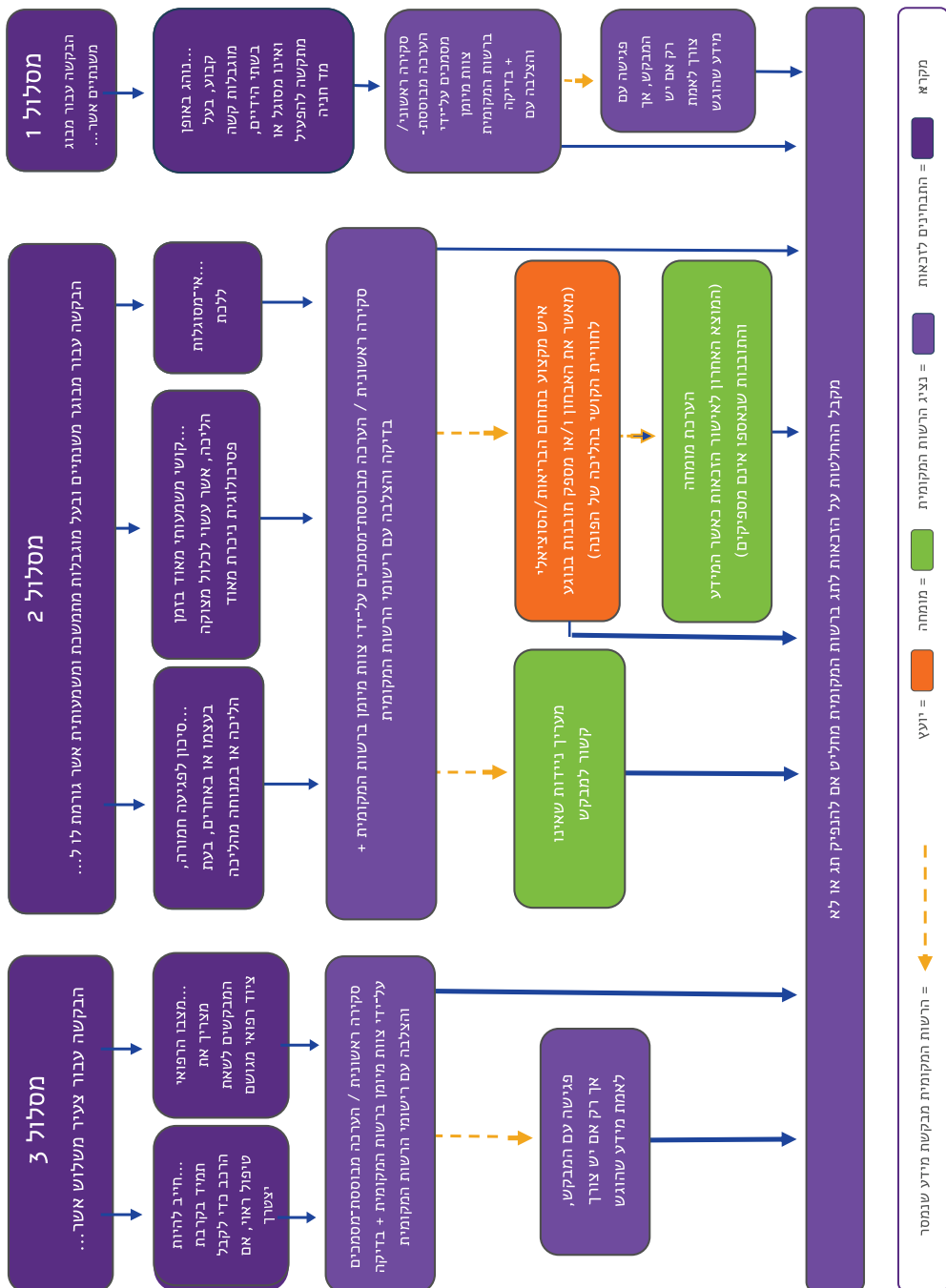
”לפי משרד התחבורה הבריטי, הרפורמה הגבירה את עצמאות הבדיקה, שיפרה את העקיבות וההוגנות של תוצאות ההערכה, ותרמה להפחתת המספר הכולל של התגים.”

הרשות, על-סמך המידע העומד לרשותה, אינה רואה כמובן מאליו שהמבקש עונה על התיאורים הללו, עליה להפנות למומחה, שיבדוק את הזכאות. בעקבות רפורמה שנערכה בשנת 2012 צומצם תפקידו של רופא המשפחה בקבלת ההחלטה על הזכאות, וההערכות בנוגע לחלק מהתבחינים נעשות על-ידי מרפאים בעיסוק שאינם קשורים למבקש ואשר הוכשרו במיוחד בנושאי ניידות. בדיקות בנוגע לתבחינים אחרים, בעיקר לכאלה הנוגעים במוגבלויות שנחשבות גלויות פחות, נעשות על-ידי בעלי המומחיות הנדרשת, כגון רופאי גסטרו, ראומטולוג, פסיכולוג קליני ועוד. **לפי משרד התחבורה הבריטי, הרפורמה הגבירה את עצמאות הבדיקה, שיפרה את העקיבות וההוגנות של תוצאות ההערכה, ותרמה להפחתת המספר הכולל של התגים.** כפי שניתן לראות בתרשים נו, החל ב־2012 – השנה שבה יושמה הרפורמה – חל קיטון במספר בעלי התג בקטגוריה של זכאים בכפוף להערכה נוספת (subject to further assessment). את העלייה משנת 2019 מייחסים במשרד התחבורה הבריטי להוספת תבחינים המאפשרים הוצאת תג לבעלי מוגבלות נוספים, כגון חולי פרקינסון, חולי דמנציה ועוד (ראו מסלול 1 בתרשים 2).

תרשים נו: מספר בעלי תג חנייה לנכה בבריטניה (באלפים) לפי סוג הזכאות, 1997–2023



תרשים 2: תרשים זרימה לתג חנייה בכפוף להערכה נוספת בבריטניה



- 1 ראו, למשל, IRISH DEPARTMENT OF TRANSPORT, REVIEW OF THE DISABLED PARKING SCHEME (2024), <https://did.li/O6GIw>.
- 2 ראו, למשל, אסף זגריזק "חניה בכל מקום: כך זינק מספר תווי הנכה ב־55% בתוך שנתיים" **גלובס** (30.4.2024) <https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1001476773>.
- 3 ראו אסנת אלגום מזרחי "נתונים על תגי נכה ומספר כלי הרכב הרשומים עם תגי חניה" 6־5 (הכנסת, מרכז המחקר והמידע 2022) <https://did.li/ytBZH>.
- 4 ראו אופיר פינטו ואח' **אנשים עם מוגבלות בישראל: אוכלוסייה, תעסוקה ועוני - נתונים מנהליים** (מחקרים לדיון 129, המוסד לביטוח לאומי, מנהל המחקר והתכנון 2018) <https://did.li/FKMrI>.
- 5 "פניות ציבור לגבי הליך קבלת תווי חניה לנכים" **כנסת פתוחה** (17.3.2016) <https://oknesset.org/meetings/5/7/577590.html>.
- 6 במהלך כתיבת שורות אלו נחשפה פרשה של הוצאה במרמה של מספר גדול של תגים וראו להלן הערה 9 והסקסס המפנה אליה). המספר המדובר אינו ידוע עדיין, אך ספק אם ניתן לייחס לפרשה זו את כלל העלייה שהתרחשה בשנים האחרונות. מכל מקום, בסוף נייר זה יש המלצות שיכולות לסייע במניעת תופעות דומות בעתיד.
- 7 מקור: נתונים שהתקבלו ממשרד התחבורה בתגובה על בקשה לקבלת מידע על־אודות "החלטות לקבלת תג נכה שאושרו ונדרו כולל סיבה" **מאגר התשובות של היחידה הממשלתית לחופש המידע** (21.3.2023) <https://did.li/ijolC>.
- 8 בתפקיד רופא משרד הרישוי משמשת למן שנת 2012 חברת "פמי פרימיום", שזכתה במכרז למתן שירותים אלו לאגף הרישוי.
- 9 "יאה"ה בלהב 433: פוענחה פרשת הנפקה סדרתית של תגי נכה" **משטרת ישראל** (9.12.2024) https://www.gov.il/he/pages/police_09-12-24_tag.
- 10 ראו ס' 2 ו־4 לחוק חניה לנכים.
- 11 "תג חניה לנכה" **משרד התחבורה והבטיחות בדרכים** (28.1.2025) <https://did.li/zeqxs> ("בעל הזנאות מקבל תג חניה קשיח, אשר יש להצמיד לשמשת הרכב בעת החניה, באופן שיאפשר לראותו בכירור").
- 12 מקור: עיבוד של פורום קהלת לנתונים של יחידת הסטטיסטיקה של האו"ם (UNSD), CIA World Factbook ולשכות הסטטיסטיקה של המדינות.
- 13 ראו, למשל, ADA Parking: Metered Parking in Downtown Raleigh for People with Disabilities, Raleigh (Nov. 4, 2024), <https://did.li/k5XTY>.
- 14 מקור: עיבוד של פורום קהלת לנתוני פורום התחבורה של ה־OCED (The International Transport Forum).
- 15 ראו לעיל הערה 8.
- 16 המקור לחלק זה הוא המדריך של משרד התחבורה הבריטי להנפקת תג חנייה לנכה: *Blue Badge Scheme Local Authority Guidance (England)*, Gov.UK (May 16, 2022), <https://did.li/HoBZH>.

פורום קהלת

פורום קהלת הוא מכון מחקר השוכן בירושלים ופועל לעיגון מעמד הקבע של ישראל כמדינת הלאום של העם היהודי, לחיזוק הדמוקרטיה הישראלית, קידום חירות הפרט ועידוד יישום עקרונות השוק החופשי בישראל. הפורום איננו מפלגתי ונשען על מקורות עצמאיים פרטיים ללא מימון ישיר או עקיף ממדינת ישראל או מכל ישות מדינית אחרת. כל תוצרי הפורום מוגשים למקבלי ההחלטות ולציבור ללא תמורה.



ISBN 978-965-7796-18-4



9

789657796184

פורום קהלת (ע"ר)

רח' עם ועולמו 8

ירושלים, 9546306

טל' 02-6312720

office@kohelet.org.il

www.kohelet.org.il