



ייעול הקצאת תגי נכה בישראל

דו"ח הצוות הבין משרדי
2026

כתב מינוי



מדינת ישראל
STATE OF ISRAEL

י"א תשפ"ה
04 אוגוסט 2025

לכבוד:

רו"ח יפעת ענבר, סגנית בכירה לחשב הכללי
מר ירון ישראלי, חשב בכיר ביטוח לאומי
מר רועי בנבנשתי, חשב בכיר משרד התחבורה
פרופ' אלדד קטורה, יועץ רפואי ביטוח לאומי
עו"ד יעל כהן, יועצת משפטית משרד התחבורה
רו"ח אדי בן ליש, ראש מנהל תנועה, משרד התחבורה
מר יוסי נזרי, מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה
גבי לודמילה אליאסיאן, סגנית מנהל גמלאות, ביטוח לאומי
מר רותם ברמלי, רכז תחבורה אגף תקציבים
מר יגאל גוטשל, רכז רווחה וביטוח לאומי, אגף התקציבים
מר דניאל פדון, רכז בצוות החברתי, אגף התקציבים
גבי חיה אלעזר, רפרנטית בצוות החברתי, אגף החשב הכללי

שלום רב,

הנדון: כתב מינוי – צוות עבודה מיוחד לעניין תגי נכה

הרינו למנות אתכם כחברים בצוות עבודה בין-משרדי אשר יבחן את הסדרי מדיניות ויישום בתחום מתן תגי נכה, ויגבש המלצות לפעולה מתואמת בין המשרדים.

הצוות יפעל למיפוי הפערים, בחינת חלופות וגיבוש המלצות למענה רוחבי ומתואם בין המשרדים הרלוונטיים, עקב כשלים חמורים שהתגלו בהליך הקיים.

מסקנות הצוות יוצגו בפנינו עד ליום ה-17/8/2025.

נציין כי ככל שחלק ממסקנות הצוות יידרשו תיקוני חקיקה כאלה ואחרים, יש לקדם במהירות על מנת שניתן יהיה לשלבם במסגרת התכנית הכלכלית לשנת 2026.

כתב מינוי זה מחליף כל כתב מינוי קודם.
אנו מאחלים הצלחה רבה לחברי הצוות במילוי תפקידם.

בברכה,


צביקה כהן,
מנכ"ל הביטוח
הלאומי


יוגב גרדוס,
הממונה על
התקציבים


משה בן זקן,
מנכ"ל משרד
התחבורה


יהלי רוטנברג,
החשב הכללי

החלטת ממשלה 3584

שיפור נגישות החניה לנכים

החלטה מספר 3584 של הממשלה מיום 04.12.2025

סוג: החלטות ממשלה • מספר החלטה: 3584 • יחידות: מזכירות הממשלה • תאריך תחולה: 04.12.2025 • ממשלה: הממשלה ה-37 • תאריך פרסום: 04.12.2025

נושא ההחלטה:

שיפור נגישות החניה לנכים

מחליטים:

על מנת להגדיל את נגישות המרחב הציבורי לאוכלוסיית הנכים באמצעות שיפור הליכי ההכרה בזכאות לתג נכה בהתאם לחוק חניה לנכים, התשנ"ד-1993 (להלן – חוק חניה לנכים), להטיל על משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, משרד האוצר, בהתייעצות עם הביטוח הלאומי, לגבש במסגרת הצוות הבין-משרדי הקיים שהוקם על ידיהם, בתוך 90 ימים, נוהל חדש להנפקת תג חניה לנכה על ידי רשות הרישוי, שבמסגרתו הנפקה של תג נכה על ידיה תתבסס על בדיקות רפואיות המבוצעות על ידי הגורמים המוסמכים לאשר נכות לפי דין וזאת בכפוף לכל דין.

רקע חוקי ומשפטי ובחינת המצב הנוכחי

סוגיית הנגישות התחבורתית של נכים לחנייה של רכב פרטי מוסדרת באמצעות חוק חניה לנכים, תשנ"ד-1993 (להלן – **החוק**). החוק קובע כי רשות הרישוי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים תעניק תגי נכה המזכים בהסדרי חנייה ייחודיים ופוטרים מחלק מאיסורי החנייה. כמו כן, מפרט החוק את הקריטריונים לפיהם תינתן הזכאות לתג ואת הגורמים המוסמכים לאשר נכות לעניין קבלת תג, וכן את הסדרי החנייה לרכבים הנושאים תגי נכה והתנאים לשימוש בהם.

תג חניה לנכה יכול להינתן עבור שני רכבים לכל היותר המשויכים לנכה, ובתנאי שרשות הרישוי השתכנעה כי רכבים אלו משמשים את הנכה דרך קבע. לפי החוק ובהתאם להסדרים נוספים הקבועים בדברי חקיקה שונים, בחוקי עזר של רשויות מקומיות ובהסדרים מנהליים, הזכאות לתג מסייעת לנכים באופנים הבאים:

- 1 חניה במקומות מסוימים שהחניה אינה מותרת בהם (בכפוף לתנאים ולהחרגות שנקבעו בחוק חניה לנכים);
- 2 פטור מתשלום חניה בכחול-לבן (בהתאם לנוהל הקיים בכל רשות מקומית);
- 3 הקצאת מקום חניה על ידי הרשות המקומית בסמוך למקום מגוריו של הנכה (בהתאם לתנאים שבחוק חניה לנכים ולנהלי הרשויות המקומיות);
- 4 שימוש בחניות נגישות במקומות ציבוריים בהתאם להקצאה שנקבעה לפי תקנות התכנון והבניה ותקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות;
- 5 הטבה באגרת הרישוי של רכב הנכה שעומדת על 30 ש"ח בלבד כפי שנקבע בתקנות התעבורה בתוספת הראשונה; הטבה זו ניתנת רק בגין רכב אחד, הרשום על שם הנכה או בן זוגו ובמצבים ספציפיים נוספים שנמנו בתקנות התעבורה.
- 6 פטור מתשלום עבור חניה בחניון של מקום ציבורי, שהחניון הוא הגישה הנגישה אליו;
- 7 לנכים שניתן להם תג מסוג כסא גלגלים, זכות לנסוע בנתיבים ופטור מתשלום אגרה בנתיב מהיר.

אדם זכאי לתג חניה לנכה אם הוא נכה כהגדרתו בסעיף 1 לחוק. לפי סעיף זה, נכה הינו אדם אשר רופא שהוסמך לאשר נכות על פי דין קבע שהוא משתייך לאחת מהקבוצות הללו:

- 1 אדם שדרגת נכותו מגיעה ל-60% ותנועתו בדרכים בלי רכב עלולה לערער את מצב בריאותו;
- 2 אדם המוגבל בהליכה וזקוק לכיסא גלגלים לצורך ניידותו;
- 3 אדם הזקוק לרכב כאמצעי תנועה בגלל רגליו הנכות;
- 4 עיוור.

רופא שהוסמך לאשר נכות על פי דין, הוא רופא באחד הגופים הממשלתיים (ובראשם משרד הבריאות והביטוח הלאומי לעניין נכים, משרד הביטחון לעניין נכי צה"ל, או משרד הרווחה לעניין עיוורים) הקובעים כיום דרגת נכות, קיומה של מוגבלות בגפיים התחתונות לרבות שימוש בכיסא גלגלים לצורך התניידות, עיוורון או רמות שונות של תלות. נוסף על אלו, במקרה הצורך אדם עובר בדיקות נוספות כמו לדוגמא בדיקות תפקוד במבחני ADL ו-IADL במטרה לקבוע לו זכאות לקצבאות נוספות על קצבת הנכות הבסיסית. סמכות ההחלטה אודות עצם הזכאות לתג חניה הינה

על פי חוק של משרד התחבורה, וזאת תוך הסתמכות על מידע שנקבע על ידי רופאים שהוסמכו לאשר נכות על פי דין בגופים הממשלתיים האחרים שפורטו. עם זאת, סעיף 1א לחוק מגדיר כי במידה ולא ניתן לאשר נכות לפי דין, רשאי רופא שהוסמך על ידי רשות הרישוי לקבוע כי האדם משתייך לקבוצה 1 לעיל. מנוסח החוק המגביל אפשרות זו רק למצבים בהם לא ניתן לאשר נכות על פי דין – קרי, באמצעות רופא מטעם גורם ממשלתי המוסמך לקבוע דרגת נכות, מובן כי הסמכת רופא רשות הרישוי אמורה הייתה לתת מענה רק למקרים ספציפיים וחריגים בהם המנגנון הקיים לא נתן מענה.

אם כן, החוק מבחין בין שני שלבים שונים בפרוצדורות אישור זכאות לתג. הבדיקה הרפואית אמורה להתבצע ככלל על ידי גופים שהוסמכו לכך על פי דין, ומשרד התחבורה אמור לרכז את המידע ולהנפיק תגי נכה על בסיס האישורים הרפואיים שניתנו על ידי הגופים המוסמכים ולטפל ביתר ההיבטים המנהליים של מתן התגים, לרבות אלו הנוגעים לשיוך תג הנכה לרכב (למשל, מתן התג לרכב שמשמש את הנכה באופן אישי דרך קבע, כאמור בחוק).

ההצדקה לחלוקה העקרונית שנקבעה בחוק נובעת מכך שבידי משרד התחבורה קיים הידע הרלוונטי הנוגע לרישוי כלי רכב, אך אין ברשותו את הכלים ואת המומחיות הרפואית הנדרשת לקביעת נכות. מאידך, ישנם גופים שונים המוסמכים לאשר נכות על פי דין ומבצעים בדיקות תפקודיות שונות לצורך קביעת זכאות לקצבאות כמו ביטוח לאומי, אגף השיקום במשרד הביטחון, משרד הבריאות ומשרד הרווחה. לכן, החוק קבע כי משרד התחבורה יהיה אחראי על הנפקת התג ויבסס את החלטתו בעניין הזכאות בעיקר על הגופים המוסמכים לקבוע נכות על פי דין לצד המידע על הרכב הקיים ברשות הרישוי. לצד זאת, ולשם מתן מענה במקרים שאין אפשרות לקבוע נכות על פי דין, נקבע יוצא מן הכלל המאפשר למשרד התחבורה לבצע בדיקה בנוגע למצב הרפואי של מגיש הבקשה, וגם זאת רק לעצם שייכותו לקבוצה 1 שנמנתה לעיל.

נוסח החוק מעלה שאלה אודות הפרשנות הרפואית להגדרת הקבוצה הראשונה. על פי החוק, השייכות לקבוצה נקבעת כאמור על ידי שני תנאים מצטברים – נכות של 60% וקביעה כי תנועה בדרכים בלי רכב של הנכה עלולה לערער את מצב בריאותו. כיום, לא קיימים קריטריונים ומבחנים ברורים לבדיקת עמידה בהוראות התנאי השני בסעיף זה. בהתאם לסדרי עבודה שנקבעו בין רשות הרישוי לביטוח לאומי לפני מספר שנים, נקבעה קבוצת ליקויים רפואיים שככלל, החולים בהם מתקשים בניידות בדרכים ולכן זקוקים לתג נכה, וביחס לאוכלוסייה זו הביטוח הלאומי מעביר את המידע לרשות הרישוי לטובת הנפקת התג (להלן – מסלול ירוק). בנוגע לפונים למשרד התחבורה, הרופאים מטעם רשות הרישוי מבצעים הערכה כללית על סמך המסמכים הרפואיים שהוגשו האם מגיש הבקשה עומד בקריטריון, זאת ללא ביצוע בדיקת תפקוד פיזית כנהוג ברוב הוועדות הרפואיות של הגורמים המוסמכים לקבוע נכות על פי דין. **במהלך השנים נוצרה מציאות שלפיה מרבית מבקשי תג חניה לנכה פונים למשרד התחבורה והרופאים מטעמו. רופאים אלו מועסקים באמצעות ספקים חיצוניים ובודקים מסמכים בלבד, מבלי שהוכשרו לקביעת נכות ומבלי שערכו בדיקה פיזית תפקודית, והם שמקבלים את מרבית ההחלטות לגבי מתן תג חניה. מצב דברים זה, לצד היעדר פרשנות מקצועית ברורה להוראות הסעיף והיעדר מנגנון מתאים לבדיקת הנכים ולבקרה על עבודת הרופאים, מביאים לכשל ביישום ולהיעדר אחידות ובהירות בדבר הקריטריון**

לזכאות, אשר גוררים גידול משמעותי בהיקף תגי הנכים באופן שפוגע באוכלוסיית הנכים ובשאר תושבי המדינה.

החוק תורם רבות לשיפור הנגישות לאוכלוסיית הנכים, אך לאורך השנים נעשה בו שימוש נרחב, בדגש על הסמכות השירותית של משרד התחבורה לאשר תגי נכה, וזאת בהיעדר פרשנות יישומית ברורה של הוראות החוק ובהעדר מנגנון מתאים לבדיקת הפונים למשרד התחבורה.

הנתונים מראים שלאורך השנים היקף התגים המאושרים חרג מכל היקף סביר, דבר שפגע ראשית כל באוכלוסיית הנכים הסובלים ממוגבלות אמיתית בניידות. נכון לסוף 2024 היו 434 אלף נכים הזכאים לתגי נכה ו-652 אלף כלי רכב המשויכים להם, שהיו כ-18% מכלל מצבת כלי הרכב הפרטיים בישראל.¹ יש לציין כי בשנת 2025 ובמקביל לעבודת המטה הממשלתית לטיפול בתופעה חלה ירידה בקצב אישור התגים, אך בסוף השנה עדיין גדל מספר הזכאים ועמד על 446 אלף נכים ו-655 אלף כלי רכב המשויכים להם, המהווים כ-17% ממצבת כלי הרכב הפרטיים בישראל. שיעור זה של רכבים הינו חריג בהשוואה בינלאומית, כאשר מבדיקה שערך משרד התחבורה עלה כי שיעור הרכבים הנושאים תג נכה בעולם עומד על 5%-7% בלבד. מובן כי נתונים אלו אינם משקפים את אוכלוסיית הנכים, וכי הליכי הבדיקה שאינם מאפשרים הלכה למעשה קביעת נכות ויכולת ניידות, לצד היעדר פרשנות ברורה להוראות החוק הובילו למצב שהזכאות לתג נכה חורגת מכמות הנכים הזכאים לסיוע לפי החוק. הסיבה המרכזית לגידול בכמות תגי הנכה היא שהליך אישור התגים באמצעות רופאי רשות הרישוי הפך כאמור לעיל לאמצעי המרכזי שדרכו אושרו תגי חניה לנכה, כאשר 68% מתגי החניה לנכה אושרו על ידיהם. בהמשך הדוח יפורטו כלל הנתונים בנוגע להיקפי אישורי תגי החניה לנכה, ההשלכות התחבורתיות החמורות וההליכים שהובילו למצב בעייתי זה.

תכליתו של דוח זה להביא לקביעת קריטריונים ותהליכים ישימים ובהירים, ולכך שקביעת הזכאות תתבסס על בדיקות רפואיות המבוצעות על ידי הגורמים שמוסמכים ומיומנים בקביעת נכות לפי דין, והכל לצד טיוב התהליכים המנהליים.

בנוסף, במהלך עבודת הצוות התברר כי קיימים קשיים באכיפת חלק מהוראות החוק. בהתאם לחוק השימוש בתג נכה על ידי אדם שאינו נכה מותר רק כשהוא מתלווה לנכה. בפועל אף שימוש כאמור בתג יכול לעלות כדי עבירה פלילית (שהסמכות לאכיפתה נתונה למשטרה), קשה לאכוף הוראה זו, כך שבעלי רכב הנושא תג עבור סיוע לנכה משתמשים בהטבות הניתנות במסגרת התג באופן קבוע ובלי קשר להיקף הליווי והסיוע שהם נותנים לנכה. יתירה מכך, מכיוון שהחוק מאפשר זכאות לשני רכבים, בעיה זו מוכפלת ובמקרים רבים שני אנשים משתמשים בו זמנית בהטבות הניתנות בגין אותו נכה, לעיתים אף שבאותו רגע הנכה לא נמצא באף אחד מהרכבים.

בהמשך לצוות מקצועי בראשות רשות הרישוי במשרד התחבורה ולפעולת חטיבת הביקורת של החשב הכללי במשרד האוצר, מונה בתאריך 4.8.2025 צוות עבודה בין משרדי לבחינת סוגיית תגי נכה על ידי מנכ"ל משרד התחבורה, מנכ"ל הביטוח הלאומי, החשב הכללי והממונה על התקציבים.

במקביל לעבודת הצוות נערכה על ידי משרד מבקר המדינה ביקורת בנושא "תגי חניה לאנשים עם מוגבלות", ובשלבים הסופיים של כתיבת דו"ח זה התקבלה טיוטת הדו"ח שכתב מבקר המדינה.

¹ מקור: נתוני רשות הרישוי. כלל הנתונים שיוזכרו להלן הן על סמך נתוני רשות הרישוי אלא אם כן צוין אחרת.

דו"ח מבקר המדינה בנושא פורסם ביום 30.6.2026 אך מכיוון שבשלבי כתיבת דוח זה מדובר היה בטיטות דוח ביקורת בלבד נמנענו מלהתייחס אליה לאורך מסמך זה. עם זאת, נציין כי התובנות וההמלצות המרכזיות העולות מהביקורת נסקרו גם בדו"ח זה. בפרט, דו"ח המבקר מציג את הנתונים בדבר הגידול החריג במספר הזכאים לתג נכה, ההשלכות התחבורתיות השליליות על אוכלוסיית הנכים עצמם, תיאור התהליכים השונים שהובילו למצב הנוכחי ובכללם הרחבת השימוש בסמכות השיורית של רשות הרישוי וממצאים מהותיים נוספים. אנו סבורים כי המלצות הצוות נותנות מענה למרבית הממצאים והסוגיות שנידונו בדו"ח מבקר המדינה.

הצוות שאושר בכתב המינוי כולל את החברים הבאים:

רו"ח יפעת ענבר, סגנית בכירה לחשב הכללי
מר ירון ישראלי, חשב בכיר ביטוח לאומי
מר רועי בנבנשתי, חשב משרד התחבורה
פרופ' אלדד קטורזה, מנהל המנהל הרפואי ביטוח לאומי
עו"ד יעל כהן, יועצת משפטית משרד התחבורה
רו"ח אדי בן ליש, ראש מנהל תנועה, משרד התחבורה
מר יוסי נזרי, מנהל אגף רישוי משרד התחבורה
גב' לודמילה אליאסיאן, סגנית מנהל גמלאות, ביטוח לאומי
מר רותם ברמלי, רכז תחבורה, אגף תקציבים
מר יגאל גוטשל, רכז רווחה וביטוח לאומי, אגף התקציבים
מר דניאל פדון, רכז בריאות, אגף התקציבים
גב' חיה אלעזר, רפרנטית בצוות החברתי, אגף החשב הכללי

החלטת ממשלה 3584 מיום 4.12.2025 הטילה על הצוות לגבש מסקנות בהתאם לעקרון לפיו הנפקת התגים תמשיך להיות באחריות רשות הרישוי אך היא תתבסס על בדיקות רפואיות המבוצעות על ידי הגורמים המוסמכים לאשר נכות לפי דין.

דוח זה מסכם את עבודת הצוות וכולל סקירה של המצב הקיים, בחינה של ההשלכות התחבורתיות לתופעת ריבוי תגי הנכה ואת המלצות הצוות לתיקון הכשלים בהליך הקיים וקביעת נוהל הנפקת תג חניה חדש על ידי רשות הרישוי, כאמור בהחלטת הממשלה.

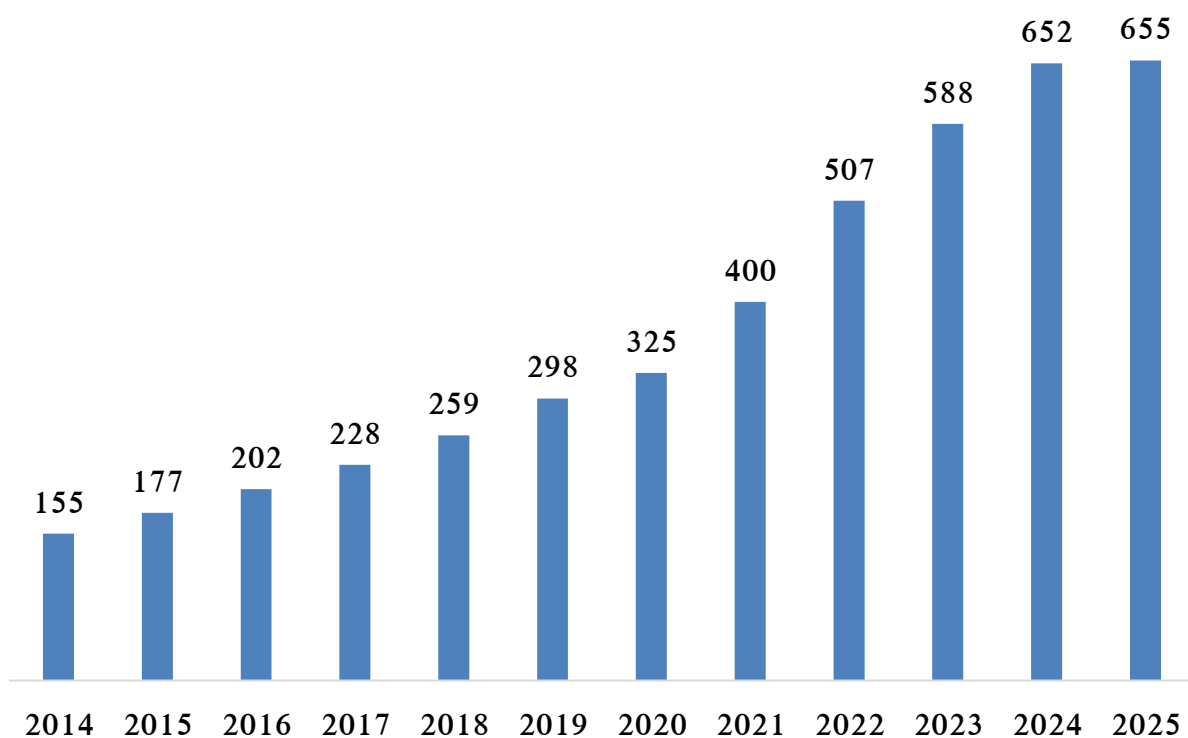
תמונת מצב

בשנים האחרונות חל גידול מהיר בהיקף תגי הנכה בישראל, כאשר בסוף שנת 2025 היו כ-446 אלף נכים הזכאים לתג ו-655 אלף כלי רכב המשויכים אליהם. משנת 2014 ועד 2025 גדל היקף כלי הרכב

המשויכים לזכאים לתג ב-323%, כאשר בתקופה המקבילה גדלה אוכלוסיית ישראל בשיעור של 22% בלבד, ואוכלוסיית זכאי נכות כללית ב-48%.² משמעות הדבר היא שקצב הגידול במספר הרכבים הנושאים תגי נכה הינו פי 15 משיעור גידול האוכלוסייה. הגידול העקבי במספר זה נובע באופן ישיר מהאצה משמעותית של היקף האישורים השנתי אשר גדל פי 6.5 בין השנים 2015-2024, ואשר התחיל להתמתן רק בשנת 2025.

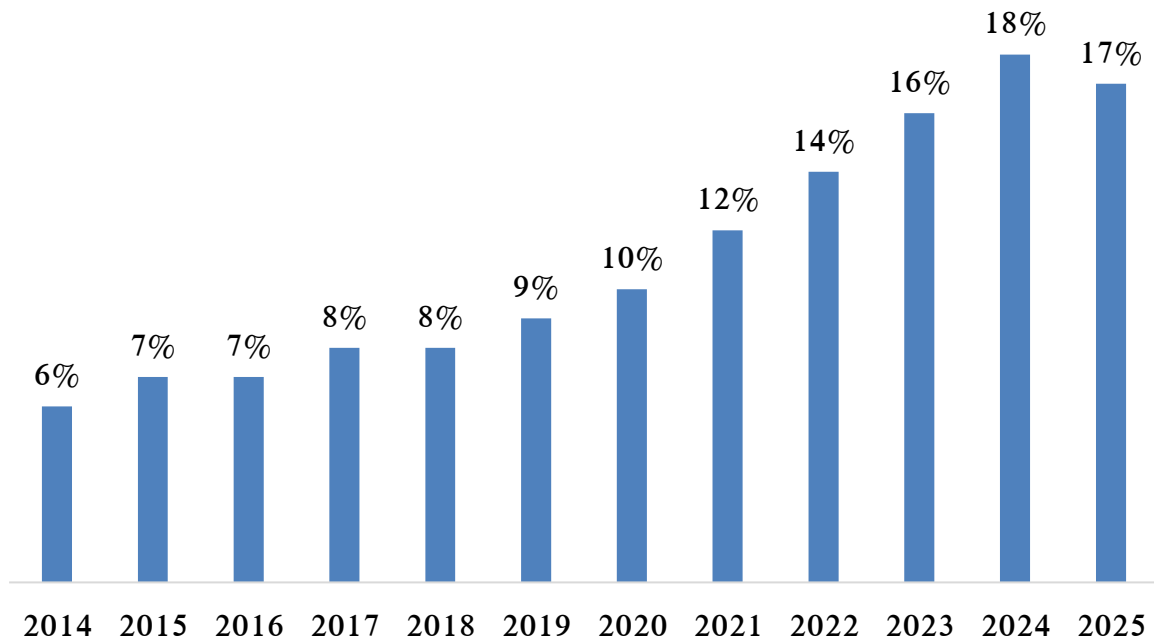
במקביל, שיעור הרכבים הפרטיים שנושאים תג מכלל הרכבים קפץ מ-6% בשנת 2014 ל-17% בשנת 2025.³ שיעורים אלו חריגים מאוד בהשוואה בינלאומית, כאשר לפי בדיקה שערכה רשות הרישוי, באוסטרליה, בריטניה וניו-יורק שיעור הרכבים שנושאים תג נכה עומד על 5-7% בלבד.

תרשים 1: מלאי הרכבים הנושאים תג נכה (אלפים)

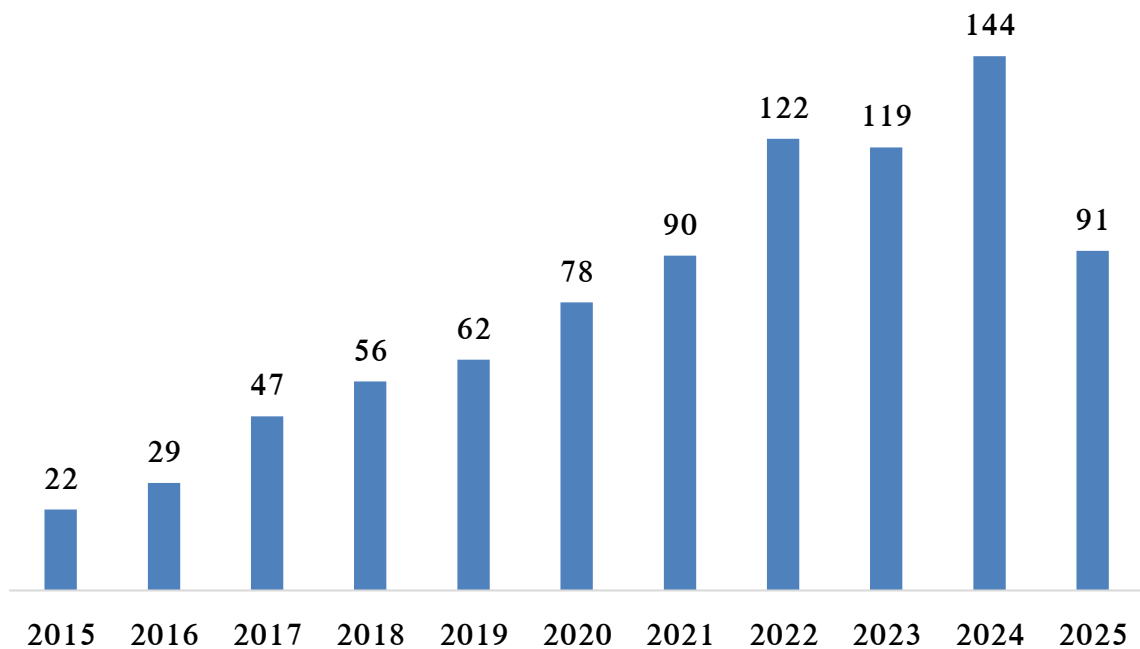


² מקור: נתוני רשות הרישוי והלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, והביטוח הלאומי
³ מקור: נתוני רשות הרישוי.

תרשים 2: שיעור רכבים נושאי תג נכה מתוך כלל הרכבים הפרטיים



תרשים 3: היקף הבקשות המאושרות לתג נכה לפי שנה (אלפים)

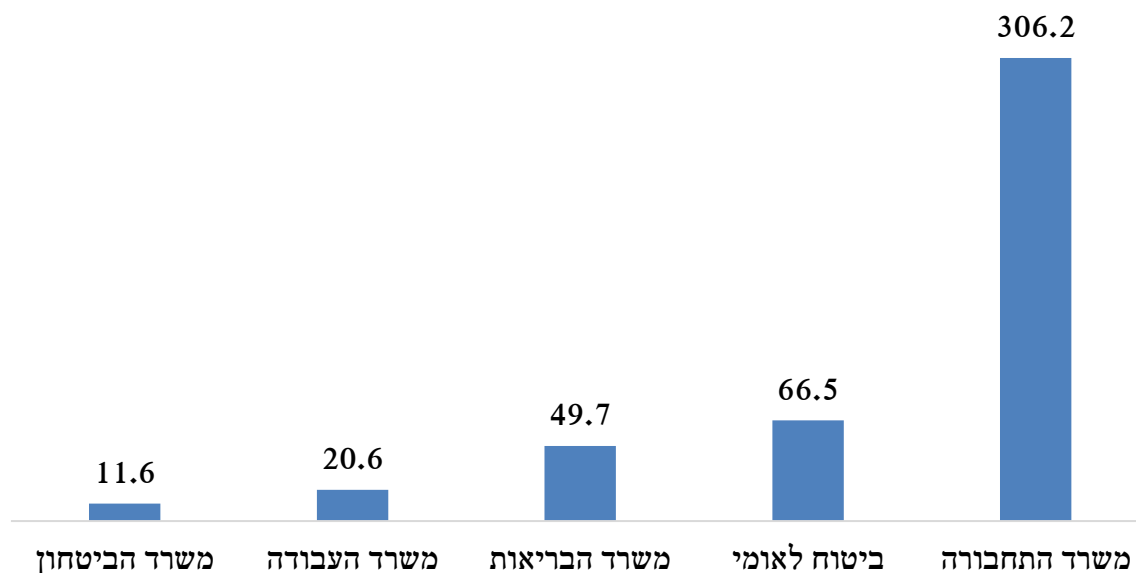


מרבית הגידול נובע מהרחבת השימוש בסמכות רשות הרישוי לאשר תגי נכה, בהיעדר קריטריונים ברורים ובקרה על עבודת הרופאים. על אף שסמכות זו הייתה אמורה להיות מוגבלת רק למקרים בהם לא ניתן היה לאשר נכות לפי דין, בפועל הפך נתיב זה לאופן המרכזי שבו מאושרים תגי נכה, כאשר במצב הנוכחי 67% מתגי הנכה אושרו על בסיס בדיקת מסמכים רפואיים מטעם משרד התחבורה.

נתונים נוספים שנותרו במסגרת דו"ח הביקורת ועבודת הצוות מחזקים גם הם מסקנה זו. מניתוח שנערך על התגים שאושרו בשנת 2022, התברר כי במסגרת אישור הבקשה ציין הרופא כי הסיבה הרפואית שבגינה אושר התג היא "אחר" ב-44% מהמקרים. אישור תג ללא תיעוד של סיבה רפואית קונקרטית, מהווה ראיה כי מדיניות הבדיקות הייתה מקילה ונעדרת תבחינים ברורים במקרה הטוב או שלא בהתאם לדין במקרה הרע, וכפי שיורחב להלן – ייתכן שהיא אפיינה אף פעילות פלילית.⁴

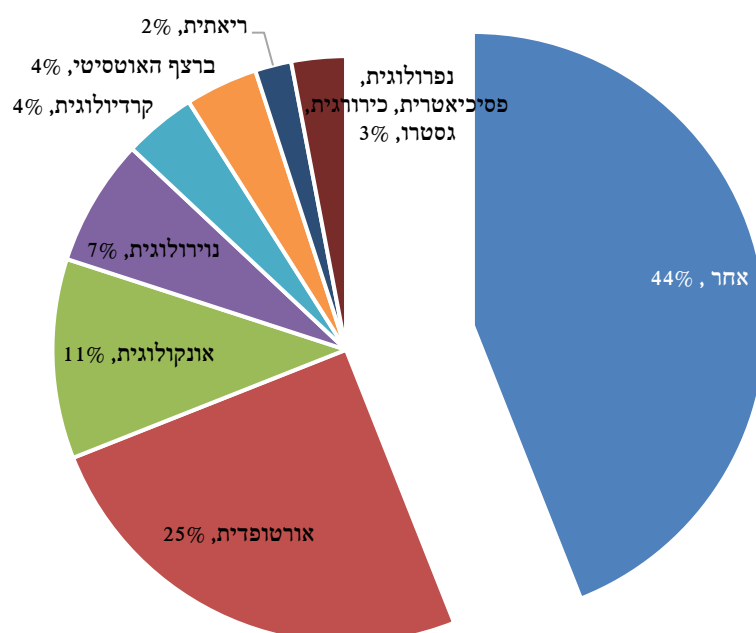
כמו כן, במסגרת בדיקה שערך הצוות, הוצלבו נתוני משרד התחבורה ונתוני הביטוח הלאומי. מתוך כ-485 אלף רשומות של אנשים שקיבלו תג נכה ממשרד התחבורה, התגלה כי כ-128 אלף אנשים כלל לא היו מוכרים בביטוח הלאומי. אף שיתכן כי חלק מהאנשים לא ניגשו לביטוח הלאומי מטעמים שונים אף שהם נכים (למשל בשל אי עמידה במבחן הכנסות או מכיוון שהם הוכרו על ידי גוף אחר), עולה חשש כי ברוב המקרים של המקרים הללו מדובר במי שאינם עומדים בתנאים לקביעת דרגת נכות כלל, ובוודאי לא כזו העולה על 60% כפי שנדרש על פי החוק וזאת עוד טרם ביצוע בדיקת התפקוד בניידות שדורש החוק.⁵

תרשים 4: זכאות לתג נכה לפי הגורם שביצע את הבדיקה הרפואית (אלפים)



⁴ יש לציין כי בשנים 2023 ו-2024 חל שיפור בהיבט זה ושיעור התגים שאושרו מסיבה זו ירד לחד ספרתי בלבד.
⁵ מקור: נתוני רשות הרישוי והביטוח הלאומי.

תרשים 5: סיבות למתן תג חניה לנכה (תגים שאושרו בשנת 2022)



לא בכדי החוק הגביל את סמכותה של רשות הרישוי לאשר את הזכאות הרפואית לתגי נכה למקרים מגודרים שבהם לא ניתן לאשר נכות לפי דין. לרשות הרישוי אין את הכלים המתאימים, את המומחיות הנדרשת ואת כוח האדם הרלוונטי, לרבות מערך רופאים וועדות רפואיות, על מנת לקבוע את דרגת נכותו של אדם והמצב התפקודי שלו בהתאם לחוק ולבצע בדיקות רפואיות למאות אלפי אנשים בשנה. לרשות הרישוי אין את היכולת המקצועית לבחון, לוודא ולקבוע כי דרגת נכותו של מגיש הבקשה עולה על 60% נכות, ואין לה את הידע המקצועי הנדרש כדי לקבוע לבדה את המדיניות והקריטריונים הרפואיים ליצירת מבחן תפקוד לבדיקת התנאי במגיש הבקשה כי "תנועתו בדרכים עלולה לערער את מצב בריאותו" כפי שדורש החוק. בפועל, רשות הרישוי התקשרה עם חברה חיצונית לטובת ביצוע הבדיקות, והרופאים שהפעילה החברה נדרשו לבחון את הבקשות על בסיס מסמכים בלבד והעריכו באופן סובייקטיבי האם דרגת נכותו עומדת בסף הקבוע בחוק והאם תפקודו של הנכה מתאים לרמת התפקוד המתוארת בחוק. לא היו נהלים ומבחנים ברורים לביצוע הבדיקות, ולא היו בידי רשות הרישוי כלי פיקוח, הנחיה ובקרה מספקים בהיבטים הרפואיים. כך נוצר מצב שלאורך שנים מונהגת מדיניות קביעת זכאות רפואית מקלה, שאינה נסמכת על נהלים ומבחנים ברורים ושימיים, שאינה נתונה לפיקוח ובקרה רפואיים. אחת הסיבות המרכזיות להיעדר אחידות בבדיקות ולקביעת נהלים ברורים הינה שלא נקבעו קריטריונים ממצים וברורים להגדרת אוכלוסיית הזכאים ולא נעשה שימוש נרחב מספיק בנתוני הגופים הממשלתיים המוסמכים לקבוע נכות על פי דין אשר מבצעים גם בדיקות תפקודיות שונות לצורך קביעת זכאות לקצבאות.

תהליך נוסף שפגע ביכולת לבדוק את הזכאות לקבלת תג נכה הינו דיגיטציה מואצת של הליך אישור תגי הנכה במקום בדיקות פיזיות. תהליך הבדיקה הנוכחי מבוסס על מסמכים רפואיים דיגיטליים בלבד (מטעם רופא קופת החולים או מטעם רופאים אחרים) הנשלחים על ידי מגיש הבקשה וללא כל אימות לאמינות המסמכים. על אף שככלל דיגיטציה של שירותים ממשלתיים הינה תהליך מבורך שנועד לשפר את השירות לאזרח ולצמצם בירוקרטיה מיותרת, יש לוודא כי היישום של כלים אלו נעשה במקומות המתאימים ובדרך המתאימה. קבלת החלטות רפואיות על סמך מסמכים בלבד, ללא כל בדיקה פיזית וללא הצלבת המסמכים עם גופים אחרים הינה בעייתית ביותר, ואינה מבוססת על תמונת מצב מהימנה של מצבו הרפואי של מגיש הבקשה. גם אם במקרים מובהקים (ובהנחה שהמסמכים מהימנים) כמו קטיעת רגליים וכדומה ניתן לעשות זאת, הרי שבמקרים רבים אחרים יש לבדוק את מצבו של הנכה באופן פיזי ופרטני על מנת לאמת את אמינות המסמכים הרפואיים, לקבוע דרגת נכות ולבדוק האם תנועתו בדרכים עלולה לערער את מצב בריאותו. גם במקרים בהם מגיש הבקשה אכן חולה במחלה המתוארת במסמך, ניתן באמצעות מסמך כתוב להעצים את חומרת המחלה ולייצר מצג שווא חמור יותר מהמציאות. על כן, אף במקרים בהם היה רופא מומחה מטעם החברה הפרטית, במרבית המקרים הוא היה מתקשה לאבחן נכונה את החולה לאור המידע החלקי שקיבל והיה עליו להסתפק בהשערות ובהערכות כלליות בלבד, דבר שהוביל למדיניות מקילה מאוד באישור תגי הנכה ולקושי להבטיח אחידות ובהירות. יתירה מכך, הדיגיטציה של הליך הבקשה הקילה מאוד על הגשות בקשות חוזרות ורבות, כך שפעמים רבות אדם שבקשתו נדחתה בפעם הראשונה הגיש שוב ושוב עד שבקשתו התקבלה (ויוער, כי הגשת הבקשה לקבלת תג נכה אינה כרוכה בתשלום אגרה). תהליך זה החל בשנת 2021, ובהתאם ניתן לראות גידול חד בקצב התגים שאישר משרד התחבורה החל משנה זו.

חוסר הידע והמומחיות הרפואית ברשות הרישוי, היעדר פרשנות ברורה ושיימה להוראות החוק, תהליכי הדיגיטציה המואצים ותהליכי העבודה הנסמכים על מסמכים בלבד, אפשרו את הגידול המהיר של היקף תגי הנכה בשתי קבוצות מרכזיות. הקבוצה הראשונה היא אנשים שאכן יש להם בעיה רפואית מתועדת, אך היא איננה ברף המצדיק קבלת תג נכה לפי דרישות החוק. אנשים אלו הגישו בקשה לתג לרשות הרישוי באופן דיגיטלי, פשוט ומהיר, ולאור בדיקות מקילות של מסמכים בלבד, והיעדר מומחיות של רשות הרישוי לקבוע מדיניות רפואית ולפקח עליה, אישרו להם תג נכה. אף במקרים בהם מצד מגישי הבקשה לא הייתה כוונת זדון, ברי כי יש לפעול לטובת צמצום תגי הנכה לקבוצה זו, על מנת לאפשר לנכים העומדים בתנאי החוק ליהנות מהנגישות הנדרשת להם במרחב הציבורי.

הקבוצה השנייה הינה אנשים אשר הגישו לרשות הרישוי מסמכים רפואיים מזויפים לטובת קבלת תג נכה. מכיוון שלא הייתה בדיקה פיזית והמערכת של רשות הרישוי לא כללה כלים לאימות אמינות המסמכים, ניתן היה לזייף מסמכים בקלות ולקבל על בסיסם תג נכה. פתח זה נוצל על פי החשד הן על ידי אנשים שעשו זאת עבור עצמם בלבד, והן על ידי גורמים עברייניים שזייפו בסיטונאות מסמכים רפואיים בתמורה לתשלום. כמו כן, לפי החשד בקשות לתגי נכה אושרו בכמויות גדולות מאד על ידי רופא שהפעילה החברה הפרטית בסיוע אותם גורמים. בימים אלו מתנהלת בעניין חקירה פלילית ביחידה הארצית לחקירות הונאה. תופעה נוספת שהתברר שהתקיימה בהיקפים נרחבים היא מתן החלטות בפרקי זמן קצרים ובלתי סבירים, באופן שעולה ממנו שלא התקיימה בדיקה אמיתית של המסמכים.

לפי הערכות משרד התחבורה, כ-150 אלף תגי נכה שאושרו בשנים האחרונות, דהיינו כשליש מהיקף תגי הנכה המאושרים, ניתנו שלא כדין. בהתאם, אחת מהמלצות הצוות היא לבצע באופן מדורג בדיקה מחדש של מלאי תגי הנכה שאושרו עד היום על ידי רשות הרישוי, על בסיס פילוח מקצועי שיאפיין את הבקשות המחייבות בדיקה מחודשת.

לאחר הפיכת חקירת המשטרה לגלויה נקט משרד התחבורה צעדים שונים שלא ניתן היה לבצעם במקביל לחקירה הסמויה. במסגרת זו נערכה התקשרות חדשה עם ספק רפואי, תוך חידוד הנהלים בעניינים שונים. בנוסף נקבע נוהל לעניין השגות ופניות חוזרות אשר הגביל את האפשרות להגשת בקשות חוזרות ללא מגבלה, כפי שהתאפשר קודם לכן, עיגן מנגנון השגה ותנאים להגשתה, וקבע את רשימת המסמכים הנדרשים להגשה ביחס לכל מחלה/מצב רפואי.

כמו כן, משרד התחבורה והמוסד לביטוח לאומי קידמו ממשק מידע שנועד לאפשר אימות והצלבת נתונים (וזאת מעבר לממשק שקיים מזה מספר שנים שבמסגרתו ביטוח לאומי מעביר לרשות הרישוי נתונים בגין מחלות ומצבים רפואיים מסוימים המזכים בתג נכה במסלול ירוק).

עם זאת, במצב הדברים הקיים מרבית הפונים לבקש תג נכה פונים לרשות הרישוי. בדיקת בקשתם נעשית על בסיס מסמכים בלבד, ומבלי שניתן יהיה לבדוק ביחס לפונה שאינו מוכר בביטוח לאומי, מה הסיבות שהוא לא פנה אליהם (למשל, האם הדבר נובע מחריגה ממגבלת ההשתכרות הרלוונטית בביטוח לאומי או שהדבר נובע מכך שאינו עומד בתנאים להכרה בו כנכה), ומבלי שיש בידי רשות הרישוי לקיים מערך רפואי כפי שקיים בידי הגופים המוסמכים לקבוע נכות לפי דין. לכן, במצב הקיים לא אפשרי לתת מענה לחלק מהותי מהקשיים ללא שינוי משמעותי.

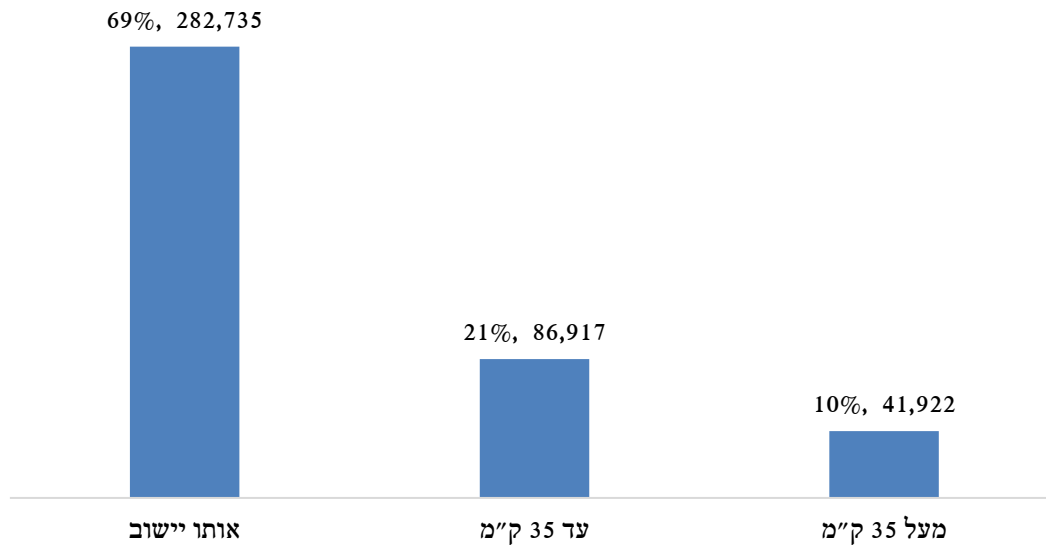
יש לציין כי תופעת ניצול לרעה של תגי נכה אינה ייחודית לישראל. כפי שמציינת התוכנית הלאומית לחניה שפרסם משרד התחבורה (מרץ 2023),⁶ מחקרים מעריכים כי בעולם בכ-50-90% מהמקרים נעשה שימוש שלא כחוק בתגי נכה.

בעיות אלו מתעצמות לאור הוראת החוק המאפשרת לכל נכה לשייך תג נכה לשני רכבים, כאשר ייתכן ששני הרכבים אינם רשומים על שם הנכה. על אף שהחוק מגביל את השימוש בתג הנכה בפועל רק למצבים בהם הוא משמש את הנכה, קשה מאוד לאכוף הנחיה זו. בפועל, שני רכבים יכולים להשתמש בהטבות החניה שהוענקו לרכב שניתן עליו תג הנכה (לדוגמא, פטור מתשלום חניה בכחול לבן) על אף שבאותו רגע הנכה עצמו לא נמצא באף אחד מהם.

כמו כן, החוק קובע כי על מנת שרכב ייחשב כרכב המזכה בתג עליו לשמש את הנכה באופן אישי בדרך קבע. הנתונים מראים כי ב-10% מהרכבים שאינם רשומים על שם הנכה (כ-42 אלף תגים),⁷ הרכב רשום ביישוב המרוחק למעלה מ-35 ק"מ ממקום מגורי הנכה, דבר המהווה אינדיקציה כי הרכב לא משמש אותו באופן אישי דרך קבע. לאור זאת, המלצה נוספת של הצוות היא לצמצם את כמות התגים הכפולים ולקבוע כי ככלל יינתן תג נכה אחד, למעט במקרים חריגים. כמו כן, יש לפעול להגבת האכיפה באמצעות כלים דיגיטליים שיבטיחו כי בכל רגע נתון רק הנכה משתמש בפועל בתג.

⁶ משרד התחבורה, התוכנית הלאומית לחניה (מרץ 2023), פרק "חניית נכים, רקע ומקרי בוחן מהעולם", עמ' 34-35, בהפניה להערת שוליים 73: Shoup (2018), *Parking and the City*, Routledge.
⁷ מקור: נתוני רשות הרישוי. הנתונים בגרף הלחץ מתייחסים רק לרכבים שאינם רשומים על שם הנכה.

תרשים 6: המרחק בין יישוב מגורי הנכה ובין היישוב בו רשום הרכב הנושא תג עבור



הפגיעה ברמת הנגישות של המרחב הציבורי לאור ריבוי תגי הנכה

כפי שתואר בפתיחה, החקיקה הקיימת מעניקה מספר הטבות ומקצה משאבים ציבוריים שמטרתם לשפר את רמת הנגישות של המרחב הציבורי עבור אוכלוסיית הנכים. עם זאת, הגידול בהיקף תגי הנכה והשימוש לרעה בתג גורמים לכך שהמרחב הציבורי נהיה פחות ופחות נגיש עבור אוכלוסיית הנכים.

תופעה זו בולטת במיוחד בכל הנוגע לחנייה במקומות ציבוריים. תקנות התכנון והבניה ותקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות קובעות כי בכל חניון ציבורי יוקצו כ-2% מהחניות עבור רכבים הנושאים תג נכה. מכיוון שכיום 17% מהרכבים נושאים תג נכה, נוצר מצב שבו נכים מגיעים לחניון ועל אף שהוקצו עבורם מקומות חנייה ייעודיים כחוק הם כמעט תמיד לא יכולים להשתמש בהם כי הם תפוסים. ריבוי התגים מבטל הלכה למעשה את הקצאת המשאבים והשיפור ברמת הנגישות שהתקנות מבקשות לקדם. למרות שהתקנות מרחיבות את הנגישות של הנכים למקומות ציבוריים והגופים הרלוונטיים מקפידים למלא את הוראות החוק, בפועל פעמים רבות החניות משמשות אנשים שאינם זקוקים להן על חשבון הנכים שזקוקים להן במיוחד.

הפגיעה ברמת הנגישות נגרמת גם כתוצאה משימוש לרעה בהיתרים הייחודיים שניתנו עבור אוכלוסיית הנכים ושנועדו במקור דווקא להגביר את רמת הנגישות. במסגרת חוק חניה לנכים, סעיף 2 מאפשר לנכים להחנות את רכבם במקומות שאין חניה מותרת בהם, בתנאי שהיא אינה מפריעה לתנועה החופשית. בפועל, התנאי כי החניה לא תפריע לתנועה נתון לפרשנות, ובמקרים רבים עבירה זו אינה נאכפת. נוצר מצב אבסורדי שרכב הנושא תג נכה חוסם את המדרכה ופוגע בתנועה של נכים אחרים ושל שאר משתמשי הדרך המבקשים לעבור באותו מקום. מובן מאליו שתופעה זו החמירה ככל שהיקף תגי הנכה גדל ונעשה שימוש מוגבר בהיתר זה. העיוות הינו קיצוני

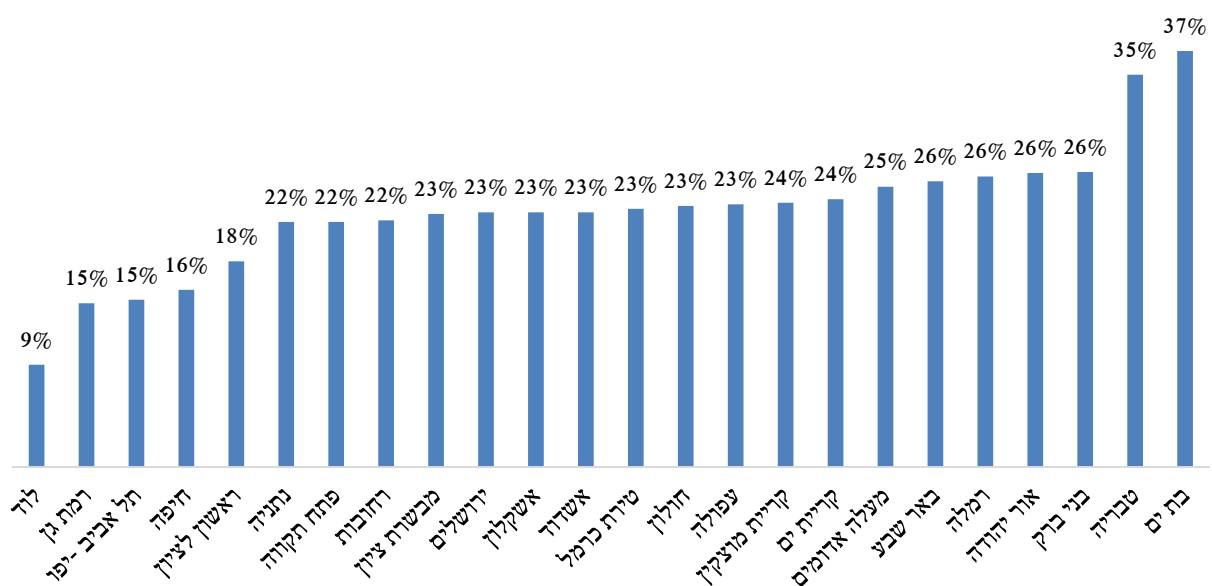
במקרים בהם התג ניתן לרכב המשמש את הנכה באופן חלקי או לעיתים נדירות, והבעלים של הרכב שאינו נכה חוסם את המדרכה גם בסיטואציות בהן הוא איננו מסייע לנכה.

יש לציין שההיתר להחנות במקומות אסורים ללא הגבלת זמן הינו חריג ביחס למקובל בעולם. מבדיקה שערך משרד התחבורה במסגרת התוכנית הלאומית לחניה עולה כי במרבית המדינות בעולם אין החרגה המתירה לנכים להחנות במקומות חניה אסורים, וגם במקומות שבהם החרגה זו קיימת היא מוגבלת בזמן (לרוב עד רבע שעה).

מלבד הפגיעה ברמת הנגישות של המרחב הציבורי, הגידול בהיקף תגי הנכה מוביל לעיוות בהקצאת משאבים ציבוריים ופגיעה ברווחת כלל הציבור. סעיפים 24 ו-4 לחוק קובעים כי הרשויות המקומיות יקצו, בתנאים שנקבעו בחוק, לנכה בדרגת נכות גבוהה במיוחד המתגורר בתחומן מקום חניה ייעודי סמוך למקום מגוריו, והן רשאיות לפי שיקול דעתן להקצות מקום כאמור גם למי שנכותו קלה יותר. סעיף זה לא מחייב כי הרכב יהיה רשום על שם הנכה.

חניה ברחוב הינה משאב מוגבל, והקצאה ייחודית לנכים על חשבון שאר התושבים ראוי שתעשה במידה ויש בכך צורך מובהק. במצב החוקי הנוכחי אין הגבלות משמעותיות על הקצאת מקום החניה, והשימוש בה אינו אופטימלי שכן בשעות שהנכה אינו חונה בחניה אף אדם אחר לא יכול להחנות בה. בעייתיות מצב זה מתעצמת במקרים בהם הרכב כלל לא רשום על שם הנכה אלא על שם בן משפחתו והעירייה מקצה למעשה חניה באופן קבוע עבור הזמנים הקצרים שבהם בן המשפחה מגיע אל דירת המגורים של הנכה על חשבון שאר התושבים ברחוב שלא יכולים להחנות שם תמיד, והחניה נשארת ריקה זמנים ארוכים. על אף שאין מידע מפורט בנוגע להיקפי הקצאות החניה של הרשויות המקומיות, ניתן להעריך את מידת הפגיעה בכל רשות מקומית. כפי שמראים נתוני רשות הרישוי, בערים רבות בישראל שיעור הרכבים שנושאים תגי נכה מתוך כלל הרכבים הרשומים על שם תושבי העיר חוצה את רף ה-20% ואף את רף ה-30%. מובן מאליו כי בהיקפים כאלה נפגעים באופן משמעותי שאר תושבי העיר המבקשים להחנות את רכבם ברחוב.

תרשים 7: שיעור הרכבים עם תג נכה, לפי יישובים



השפעה מאקרו כלכלית ותחבורתית נוספת נוגעת להוזלה הדרמטית במחירי החניה עבור האנשים הזכאים לתג. סעיף 4ב לחוק קובע פטור לנכים מתשלום עבור חניות בחניונים של מקומות ציבוריים (במקומות בהם הגישה היחידה היא חניה במקום הכרוך בתשלום), ובפועל כל הרשויות המקומיות פוטרות מתשלום בחניות כחול-לבן ברחוב (כפי שעולה מסקירה שנעשתה במסגרת התכנית הלאומית לחניה). בהתאם, הרחבת הזכאות לתגי נכה מגדילה את הגודש בשל היעדר שיקוף עלויות לחנייה בערים ופוגעת באופן משמעותי בהכנסות מדמי חניה הן עבור הרשויות המקומיות והן עבור מפעילי החניונים. כפי שקובעת התכנית הלאומית לחניה (עמודים 8 ו-10):

"מאחר שחניה מהווה חלק בלתי נפרד מרוב הנסיעות, היא ממלאת תפקיד מרכזי במערך השיקולים בנוגע להחזקת רכב פרטי ודפוסי השימוש בו. בהחלטה לבצע נסיעה ברכב פרטי, זמינות החניה, נוחות הגישה לחניה ומחירה מהווים שיקולים מרכזיים בבחירת יעד הנסיעה, אמצעי הנסיעה, עצם הבעלות על רכב, זמן הנסיעה, מיקום החניה, משך החניה וביצוע הנסיעה. קשר זה הופך את החניה למרכיב חשוב בניהול הביקושים לשימוש ברכב פרטי ובצמצום ההשפעות הכרוכות בשימוש בו..."

כאשר מחיר החניה אינו משקף את העלות הכוללת שלה ישנה פגיעה ברווחה הציבורית. סבסוד חניה גורם להערכת חסר מצד המשתמשים הישירים של עלות השימוש ברכב פרטי ובכך מייצר תמריץ חיובי לשימוש ברכב פרטי ומעצים את ההשפעות התחבורתיות והסביבתיות השליליות של השימוש בו".

מובן מאליו כי נכה שהדרך היחידה שלו להתנייד הינה באמצעות רכב פרטי פחות מושפע משאלת מחיר החניה, והוא ימשיך ככל הנראה לנסוע ברכב פרטי ללא תלות במחיר. אך במצב הנוכחי לאנשים רבים שרכבם נושא תג נכה יש אלטרנטיבות אחרות לניידות והפטור המלא מתשלום דמי חניה - פטור שלא נועד למצב שבו אינם מלווים את הנכה ושלא נועד לבעלי מגבלות רפואיות קלות שאינן עומדות בהגדרת "נכה" בחוק ושיש קושי מעשי באכיפתו - גורם להם להגביר את השימוש ברכב הפרטי, על כלל ההשלכות החיצוניות השליליות שיש לשימוש זה.

יודגש כי במידה והיקף תגי הנכה היה מוגבל וממוקד באוכלוסייה שזקוקה לכך ביותר גם ההשלכות לכך היו מידתיות. יתירה מכך, אלו משאבים ופטורים שייתכן וראוי להקצות ולהגדיר לטובת שיפור הנגישות של המרחב הציבורי. העיוות נובע מהיקף תגי הנכה העומד על 17% מכלל כלי הרכב הפרטיים, הגורם להקצאה ושימוש במשאבים על ידי אוכלוסיות שאינן זקוקות להם – אנשים שקיבלו תגי נכה לאור מדיניות מקילה, אנשים שרכבם נושא תג עבור סיוע לבן משפחתם ומשתמשים בו באופן קבוע גם כשהנכה לא איתם וכמובן אנשים שזייפו מסמכים לשם קבלת התג. השימוש הנרחב בתגים פוגע באופן יסודי ומהותי במימוש מטרות החוק שנועדו להיטיב עם אוכלוסיית הנכים ופוגע קשות ברמת הנגישות של המרחב הציבורי מכיוון שנכים אינם מוצאים מקומות חניה במקומות ציבוריים ונתקלים במדרכות חסומות באופן שכיח. מלבד זאת, הקצאת החניות ברחוב מקטינה את היצע החניות לכלל הציבור והפטור מתשלום דמי חניה מגדיל את השימוש ברכב פרטי על כלל ההשפעות התחבורתיות השליליות הנובעות ממנו.

שינוי נוהל הנפקת תג חניה לנכים

בהתאם להוראות סעיף 1א' לחוק ולאור התופעות שנסקרו בדוח זה וההשלכות התחבורתיות והכלכליות של ריבוי תגי הנכה, המסקנה המרכזית של הצוות הינה כי יש לשפר באופן ניכר את תהליכי העבודה ובמרכזן את הבדיקות הרפואיות שעליהן נסמכת ההחלטה של משרד התחבורה בעניין זכאות לתג נכה. יתר על כן, לרשות הרישוי אין את הכלים והידע הנדרשים על מנת לבצע בדיקות רפואיות המוודאות כי מתקיימים במגיש הבקשה הוראות החוק, קרי, כי הוא נכה בדרגה של 60% לפחות וכי תנועתו בדרכים עלולה לערער את מצב בריאותו כפי שדורש החוק. לכן, מוצע לקבוע נוהל סדור שיאפשר לאשר זכאות לתג לנכים הנדרשים לכך, וזאת באמצעות הגברת ההסתמכות על בדיקות רפואיות שנערכות ממילא על ידי הגורמים המוסמכים לאשר נכות על פי דין לצורך קביעת זכאות לקצבאות. עקרון זה עוגן גם בהחלטת ממשלה 3584 הקובעת כי הנפקת תג הנכה תמשיך להיעשות על ידי רשות הרישוי אך תתבסס על בדיקות רפואיות המבוצעות על ידי גורמים המוסמכים לאשר נכות על פי דין.

הגורם המרכזי במדינת ישראל לביצוע בדיקות רפואיות לקביעת נכות הינו הביטוח הלאומי. כאמור לעיל כבר היום ישנו ממשק מידע בין משרד התחבורה והביטוח הלאומי במסגרתו המידע על זכאות לקצבאות בגין מחלות ומצבים רפואיים מסוימים מועבר באופן אוטומטי מהביטוח הלאומי למשרד התחבורה ובהתאם למידע שמתקבל, משרד התחבורה מנפיק עבור הזכאים לכך תג נכה. מוצע להרחיב מנגנון זה, שהוא המודל המקצועי הרצוי ושמטאים לכוונת המחוקק מלכתחילה, כך שבכל המקרים בהם ניתן לאשר נכות על פי דין על ידי הביטוח הלאומי, הנפקת התג תסתמך על כך. הקריטריונים שיפורטו להלן, נועדו לצקת תוכן מעשי באופן ישים ובהיר, על בסיס מקצועי, ענייני ושוויוני, לקטגוריות המנויות בפסקאות (1)-(3) להגדרת נכה בחוק (הזכאות לתג נכה לעיוורים נסמכת על משרד הרווחה ותמשיך להסתמך על כך).

כפי שיורחב בפרק ההמלצות, הצוות ממליץ כי הזכאות לתג חניה לנכה תסתמך על זכאות לקצבאות קיימות בביטוח הלאומי, שבבסיסן מבחן תפקודי – ניידות, ילד נכה, שירותים מיוחדים (להלן – **שר"ם**) וסיעוד. לטובת קביעת זכאות לקצבאות אלו, נעשים ממילא על ידי הביטוח הלאומי מבחני תפקוד, אשר ניתן להסתמך עליהם במקום על בדיקות נוספות של משרד התחבורה והדבר מהווה התייעלות רגולטורית עבור הנכים הזכאים. מוצע לקבוע רף זכאות לתג נכה בכל אחת מקצבאות אלו, כך שמי שביצע את המבחן הרפואי בביטוח הלאומי ועמד ברף לעניין הקצבה ברמה מסוימת, יהיה זכאי גם לתג נכה שיונפק על ידי משרד התחבורה. בכפוף להסכמת הנכה להעברת המידע מהביטוח הלאומי ולאחר הגשת בקשה נפרדת למשרד התחבורה לצורך קבלת תג, ביטוח לאומי יעביר את המידע הנדרש למשרד התחבורה, ומשרד התחבורה ימשיך בתהליך הנפקת תג הנכה למבקש לרבות בדיקת דרישות נוספות הנתונות לסמכותו (כמו למשל כי הרכב אכן משמש את הנכה באופן קבוע). ככל שהנכה לא יסכים להעברת המידע מסיבותיו הוא, או שהוא כלל לא נבדק על ידי הביטוח הלאומי, הוא לא יוכל להיבדק על ידי משרד התחבורה וממילא לא יהיה זכאי לתג.

לאחר קביעת הנוהל החדש, זכאות לתג חניה לנכה תינתן רק למי שנקבעה להם זכאות על ידי הביטוח הלאומי, משרד הביטחון, משרד הבריאות, הרשות לניצול שואה ומשרד הרווחה (לעניין עוורים), ולא יהיו חריגים שבקשותיהם ייבדקו במשרד התחבורה למעט מקרים בהם לא ניתן לאשר נכות על פי דין כפי שיוגדר להלן. הצוות סבור כי מיקוד הזכאות לתגים עבור מקבלי קצבאות אלו,

היא פרשנות מקצועית ושימה לדרישות החוק ונותן מענה מיטבי במסגרת המגבלות התפעוליות הקיימות לכלל אוכלוסיית הנכים הזקוקים לתג נכה. כמו כן, עבור הנכים שנבדקים על ידי המערכות הרפואיות האמורות נוהל זה יחסוך בבירוקרטיה לעומת המצב הקיים שכן הם לא יצטרכו להגיש מסמכים רפואיים או לעבור בדיקות רפואיות נפרדות ברשות הרישוי לשם קבלת תג.

המלצות הצוות

לאור הנתונים שהוצגו לעיל ודיוני הצוות, מצורפות להלן ההמלצות לשינוי הנוהל להנפקת תג חניה לנכה. מטרת ההמלצות היא לשפר את נגישות החניה והמרחב הציבורי לנכים, וזאת באמצעות מיקוד הזכאות לתגי נכה לאוכלוסיות הזקוקות לכך בלבד, תוך ניצול יעיל של משאבי הממשלה והתחשבות במגבלות תפעוליות, צמצום בירוקרטיה לנכים ובהתאמה לדרישות החוק. יישום ההמלצות יאפשר הקצאת תגי נכה באופן מידתי, על בסיס קריטריונים בהירים ושוויוניים, שנקבעו ליישום הוראות החוק, ובאופן שיאפשר רמת נגישות גבוהה תוך וידוא כי היקף ההטבות לא פוגע בפועל באוכלוסיית הנכים עצמה ובמרחב הציבורי.

נוהל חדש להנפקת תג חניה לנכה על ידי רשות הרישוי תוך שימוש בבדיקות רפואיות קיימות

הקריטריונים המוצעים מבוססים על פרשנות מקצועית של הוראות החוק בהסתמך על המלצת גורמי המקצוע במוסד לביטוח לאומי שלפיה הזכאות לתג חניה לנכה נועדה לאנשים עם מוגבלות משמעותית בניידות, כמפורט בפסקאות (1)-(3) להגדרת נכה בחוק. פרשנות זו נשענת על הערכות התפקוד שהמוסד לביטוח לאומי כבר מבצע כיום במסגרת קצבאות שונות, ולכן מבקשת לעגן זכאות לתג נכה על בסיס אינדיקציות תפקודיות קיימות, עקביות ומבוססות, המבטיחות גם בהירות וודאות.

בהתאם לכך, נקבעו הקריטריונים לפי רף זכאות לקצבאות תפקודיות מרכזיות - ניידות, שירותים מיוחדים (שר"ם), ילד נכה, סיעוד, וכן הזכאויות המקבילות בקצבת נפגעי עבודה ונפגעי פעולות איבה. בכל אחת מהן מתקיים מבחן תפקודי לצורך קביעת הזכאות, אשר משקף לעמדת הצוות בצורה נאותה את רמת המוגבלות של אדם בניידות לצורך קבלת תג נכה. קצבת ניידות מבוססת על רשימת ליקויים רפואיים בגפיים התחתונות וככזו רלוונטית במישרין לקביעת הזכאות לפי פסקאות (2)-(3) להגדרת נכה בחוק שעניין אדם המוגבל בהליכה וזקוק לכיסא גלגלים לצורך ניידותו, ואדם הזקוק לרכב כאמצעי תנועה בגלל רגליו הנכות; קצבת שר"ם נבחנת ללא קשר לסוג הליקוי או המצב הרפואי אלא לכל אדם שאחוזי הנכות הרפואית שלו עולים על 40% לפי מבחן תלות בעזרת הזולת בפעולות יום-יומיות, לרבות היכולת להתנייד בתוך הבית; קצבת ילד נכה נקבעת לפי פרמטרים שונים, וביניהם גם מבחני תלות בעזרת הזולת לרבות ניידות בתוך הבית, וצורך בהשגחה לילדים עם מוגבלות תפקודית משמעותית; קצבת סיעוד נקבעת לפי רמת התלות בעזרת הזולת בתפקודי היום-יום; יצוין כי ככלל לאחר גיל פרישה ועבור ילדים ביטוח לאומי אינו קובע אחוזי נכות אלא קצבת הסיעוד וקצבת ילד נכה נקבעת על בסיס מבחני תלות ורשימת ליקויים מזכים, ומבחינה מהותית נבחנים במסגרתם התבחינים הרלוונטיים כפי שיפורט להלן.

גמלת ניידות מיועדת לבני 3 ועד גיל פרישה הסובלים מליקויים ברגליים המגבילים את תנועתם, ומטרתה לסייע במימון העלויות העודפות הנובעות ממוגבלות זאת באמצעות קצבה כספית, וסיוע ברכישת רכב מותאם ואחזקתו כדי לסייע בהשתלבות בקהילה ובשוק העבודה. הזכאות לגמלת ניידות נקבעת על ידי ועדה רפואית במשרד הבריאות, אשר בודקת את המבוטח בהתאם לרשימת ליקויים שהוגדרה בהסכם הניידות. הוועדה קובעת את אחוז המוגבלות בניידות של המבוטח, ועל פי אחוז זה נגזרות גובה ההטבות.

קצבת שר"ם מיועדת לבוגרים מגיל 18 ועד גיל פרישה, ומטרתה לסייע במימון עזרה בביצוע פעולות היום-יום או להשגחה מתמדת למניעת סכנת חיים לעצמם או לאחרים. במסגרת קביעת הזכאות לקצבה, נעשה מבחן תפקודי שמטרתו לקבוע את מידת ההזדקקות לעזרה בניהול משק הבית ובפעולות היום-יום (ADL - אכילה, רחצה, לבוש, ניידות בבית ושליטה על סוגרים). המבחן בודק בכמה מפעולות היום-יום ובכמה משעות היממה אדם זקוק לעזרה מהזולת. על פי הניקוד המצטבר במבחן, נקבעים לאדם אחוזי הזכאות. המקבילה לקצבה זו עבור נפגעי עבודה היא קצבת עזרת הזולת, ובהתאם תיקבע זכאות לתג נכה לזכאים לקצבה זו.

קצבת ילד נכה מיועדת להורי ילד מגיל לידה ועד לגיל 18, ומטרתה להקל על עומס הטיפוליים הכרוכים בטיפול בילד. במסגרת קביעת הזכאות לקצבה (שנקבעת לפי עילות המוגדרות בתקנות), בחלק מהמקרים נעשית בדיקת תלות המעריכה האם הילד זקוק לעזרה רבה בביצוע פעולות היום-יום (ADL) או להשגחה מתמדת של מבוגר כדי למנוע סכנת חיים או פגיעה באחרים. מאחר שילדים קטנים זקוקים לעזרה מטבעם, הניקוד וההערכה מתייחסים אך ורק לפער התפקודי החריג ביחס לבני גילם הנובע מהנכות או המחלה.

גמלת סיעוד מיועדת לאזרחים ותיקים (אנשים שהגיעו לגיל הפרישה), שמטרתה לאפשר לקשיש התלוי בעזרת הזולת להמשיך להתגורר בבטחה בביתו ובקהילתו באמצעות מימון שירותים כמו שעות טיפול וסיוע בבית. במסגרת קביעת הזכאות לגמלה, מתבצעת בדיקה של יכולתו של האדם לבצע את פעולות היום-יום הבסיסיות (ADL) ואת הצורך שלו בהשגחה בטיחותית בביתו. תוצאות המבחן מתורגמות לנקודות תלות (מ-1 עד 6), שקובעות את רמת הסיעוד שמכתיבה את היקף שעות הטיפול או שירותי הרווחה שהקשיש יקבל.

הצוות סבור כי מיקוד הזכאות לתגים עבור מקבלי קצבאות אלו, בהתאם למפורט להלן, מהווה פרשנות מקצועית ומרחיבה לדרישות החוק ונותן מענה מיטבי לכלל אוכלוסיית הנכים הזקוקים לתג נכה, בהתחשב גם בכך שהחניה במרחב הציבורי היא משאב מוגבל ותכלית החוק היא לסייע באופן המיטבי בנגישות לנכים הנזקקים לכך.

בהתאם לעקרונות אלו, מוצע לקבוע את הנוהל המקצועי הבא לטובת בדיקת זכאות לתג חניה לנכה:

1. ככלל, ולמעט במקרים בהם לא ניתן לאשר נכות לפי דין (כפי שיוגדר להלן בסעיף 8), רשות הרישוי תתבסס על המבחן הרפואי ומבחן התפקוד הנערך לנכה ממילא על ידי הביטוח הלאומי.
2. נכים הזכאים לקבלת תג נכה על סמך הכרה בביטוח הלאומי, משרד הבריאות או משרד הרווחה יהיו רק מי שלגביהם אושר כי הם שייכים לאחת מן הקבוצות הבאות:

2.1. עיוורים.

- 2.2. **קצבת ניידות** – זכאים לקצבת ניידות עם זכאות לנכות רפואית של 40% ומעלה ועם רמת מוגבלות בניידות של 60% ומעלה או נכים הזקוקים ומשתמשים בכיסא גלגלים ;
- 2.3. **קצבת שר"ם** – זכאים לקצבת שר"ם עם זכאות לנכות רפואית של 60% ומעלה ברמות הקצבה הבאות ; יובהר כי האחוזים המפורטים להלן משקפים אחוזי קצבה, אשר נקבעים על בסיס הערכת תפקוד שנעשית לאדם בוועדה רפואית :
- 2.3.1. 50% ומעלה ומקבלים כימותרפיה או דיאליזה ;
- 2.3.2. 50% ומעלה עם ניקוד בניידות ;
- 2.3.3. 112% ומעלה.
- 2.4. **קצבת ילד נכה** – זכאים לקצבת ילד נכה ברמות הקצבה הבאות, כאשר גם כאן האחוזים משקפים אחוזי קצבה אשר נקבעים על בסיס הערכת תפקוד או מצב רפואי.
- 2.4.1. 50% ומעלה עם עילות גפיים ;
- 2.4.2. 50% ומעלה עם ניקוד בניידות ;
- 2.4.3. 100% עם השגחה ;
- 2.4.4. 112% ומעלה.
- 2.5. **קצבת סיעוד** – זכאים לקצבת סיעוד :
- 2.5.1. זכאים לקצבת סיעוד המאופיינים כחולים המקבלים כימותרפיה או דיאליזה ;
- 2.5.2. זכאים לקצבת סיעוד בדרגה 4 ומעלה .
- 2.6. **קצבאות נוספות** – זכאים לקצבת :
- 2.6.1. קצבת עזרת הזולת בקצבת נפגעי עבודה מרמה ב' ומעלה.
- 2.6.2. קצבת נכות איבה בהתאם לכללי הזכאות של נכי צה"ל, ובהתאם לכללים הקיימים מול מערכת הביטחון כיום. ככל שכללים אלו יעודכנו (בהתאם לפסקה 7 להלן), יעודכנו גם כללי הזכאות לקצבה זו.
3. משרד התחבורה לא יבדוק עמידה בזכאות תיאורטית עבור קצבאות אלו עבור קבלת תג נכה, ובדיקותיו יתמקדו רק במקרים שבהם לא ניתן לאשר נכות לפי דין כפי שיורחב בסעיף 8. כלומר, תקבע זכאות לתג חניה על ידי משרד התחבורה רק למי שנבדקו וקיבלו זכאות לקצבאות אלו על ידי הביטוח הלאומי.
4. ביטוח לאומי יעביר למשרד התחבורה באמצעות ממשק דיגיטלי את המידע הרלוונטי אודות הזכאות לקצבאות בסעיף 2, במסגרת העברת מידע בין גופים ציבוריים בהתאם לפרק ד' לחוק הגנת הפרטיות (ממשק בין הגופים כבר קיים כאמור).
5. רשות הרישוי במשרד התחבורה תמשיך להיות הגורם האחראי להנפקת תגי נכה. הנכה יגיש בקשה נפרדת לרשות הרישוי, והיא תבדוק את הבקשה בהתאם למידע הרפואי שהועבר אליה מהביטוח הלאומי ובהתאם ליתר הוראות החוק המדגישות כי הרכב צריך לשמש את הנכה באופן קבוע (דבר היכול להיבחן בין היתר לפי המרחק בין מקום המגורים של הנכה ובין מקום המגורים של בעל הרכב). במידה ותוגש בקשה ויימצא כי המגיש לא זכאי לאחת הקצבאות לעיל ובתנאים שפורטו, רשות הרישוי לא תנפיק עבורו תג נכה.
6. הגשת בקשות חוזרות לתג נכה והשגה על דחיית בקשה תעשה לפי נהלי רשות הרישוי כפי שיפורסמו ויעודכנו מעת לעת. ככל ומגיש הבקשה יבקש להשיג על ההחלטה שלא להעניק לו תג נכה, ההשגה תוגש למשרד התחבורה בלבד, בתוך פרק זמן סביר. ככל שההשגה תתבסס על טענות רפואיות, רשות הרישוי תבחן את הסטטוס הרפואי העדכני של המערער על סמך

- הבדיקות החדשות (ככל שנעשו) על ידי הביטוח הלאומי בלבד, ויבדק האם בזמן שחלף מגיש הבקשה נבדק מחדש בביטוח הלאומי והאם חל שינוי בענייננו.
7. משרדי ממשלה אחרים המאשרים נכות לפי דין (כמו משרד הביטחון והרשות לניצולי שואה) ימשיכו בבדיקותיהם הרפואיות ויאשרו תגי נכה בהתאם בהתבסס על העקרונות שתוארו בדו"ח זה. רשות הרישוי ומשרדים אלו יקיימו בהקדם שיח על מנת לבצע בדיקה מחודשת של התבחינים הרפואיים המזכים בקבלת תג נכה על בסיס הבדיקות הרפואיות הנערכות על ידם וייקבעו נהלים משלימים בהתאם לצורך בתיאום בין הגופים.
8. מבדיקת הצוות עלה כי קיימות שתי קבוצות שאינן מקבלות מענה במסגרת המתוארת לעיל ועבורן לא ניתן לאשר נכות לפי דין מכיוון שהן כלל לא זכאיות להיבדק על ידי הביטוח הלאומי. קבוצות אלו הן תושבי חוץ, ואנשים שאינם זכאים לקצבאות הביטוח הלאומי מטעמי הכנסה. יש לציין כי מרבית המקרים של אי זכאות לקצבה מטעמי הכנסה מתרחשים בזכאות לקצבת סיעוד.
- 8.1. מוצע כי בהתאם להוראות החוק לעניין, אנשים שאינם זכאים לקצבאות הביטוח הלאומי מטעמי הכנסה אלו ייבדקו על ידי חברה במיקור חוץ שמספקת שירותי בדיקות רפואיות עבור הביטוח הלאומי, וזאת על אף שלא ניתן לקבוע להם נכות על פי דין על ידי הביטוח הלאומי. שיטה זו תאפשר מתודולוגיית בדיקות רפואיות אחידה וסדורה וכן פיקוח ובקרה שוטפים. רופאי הספק הפועל עבור הביטוח הלאומי ישמשו לעניין זה כרופאים שהסמיכה רשות הרישוי כאמור בסעיף 1א לחוק.
- 8.2. לעניין תושבי חוץ, משרד התחבורה יתקשר מול חברה חיצונית שתספק עבורו שירותי בדיקות רפואיות עבור בדיקות רפואיות של תושבי חוץ בלבד (לשיקול דעת המשרד האם להרחיב את ההתקשרות עם אותה חברה שתבצע את הבדיקות לפי סעיף 8.1).
9. כמו כן, נושא נוסף שעבורו אין מענה במסגרת הבדיקות של הביטוח הלאומי הינו זכאות לתג נכה מסוג כסא גלגלים עבור זכאים לקצבת סיעוד. מוצע כי ככל ואדם זכאי לקצבה זו מטעם הביטוח הלאומי, הוא יוכל במסגרת הבקשה לקבלת התג למשרד התחבורה לבקש תג מסוג כסא גלגלים, ומשרד התחבורה יבדוק זכאות זו בהתאם למנגנון שצוין בסעיף 8.2.

טיפול במלאי הקיים

10. לאור ההבנה כי תגי נכה רבים ניתנו מבלי שהתקיימו במקבלי התגים התנאים הנדרשים לפי החוק, וכן לאור הפעילות הפלילית שהתרחשה בתחום, יש לבצע בדיקה מחודשת של מלאי תגי הנכה. לשם כך, מוצע להעריך מחדש את כלל הזכאים שקיבלו תג נכה. במטרה ליישם את המתווה באופן מאוזן, מוצע כי הטיפול במלאי התגים הנוכחי ייעשה באופן מדורג ויימשך מספר שנים. הטיפול במלאי ייערך בהתאם לכללים הבאים:
- 10.1. בעלי תג נכה שעומדים בקריטריונים בסעיף 2 בהתאם לנתוני הביטוח הלאומי (או משאר הגופים המוסמכים לאשר נכות על פי דין – אגף השיקום במשרד הביטחון, הרשות לניצולי שואה ומשרד הרווחה) ישמרו על התג הקיים וללא בדיקה רפואית נוספת, בהתאם לתקופת תוקפו של התג. בקשות לחידוש ייבחנו לפי הנוהל המעודכן.
- 10.2. לגבי בעלי תג שאינם עומדים בקריטריונים בסעיף 2, תערך הבחנה בין אנשים שקיבלו תג לצמיתות ובין אנשים שמלכתחילה קיבלו תג זמני שפוקע מאליו בתאריך מסוים. למען הסר ספק, האמור בסעיפים הבאים נוגע רק לגבי מי שאינו עומד

בקריטריונים החדשים לזכאות שפורטו בסעיף 2 (או בהתאם לבדיקת גורמים נוספים כאמור בסעיף 7 לפי העניין).

10.2.1. **זכאים לתג נכה באופן זמני:** לפי נתוני רשות הרישוי, בשנת 2026 פוקעים התגים של כ-112 אלף נכים ובשנת 2027 של כ-21 אלף נוספים, המהווים יחד כ-25% מכלל הזכאים כיום לתג נכה. חידוש תגים אלו לאחר פקיעתם תעשה רק בהתקיים תנאי הזכאות לפי נוהל זה.

10.2.2. **זכאים לתג נכה שפוקע לאחר שנת 2027 או שניתן לצמיתות:** לפי נתוני רשות הרישוי, כ-313 אלף תגים פוקעים החל משנת 2028 ואילך או שנתנו לצמיתות, כאשר הרוב המכריע של התגים בקבוצה זו (295 אלף תגים) ניתן לצמיתות. יובהר כי מדובר במספר הכולל של התגים, כאשר חלקם עומדים בתנאים שנקבעו בסעיף 2 לעיל וכאמור בסעיף 10.1 רישא לעיל, זכאותם תישמר.

מוצע כי החל משנת 2027, ככל שמדובר במחזיקי תגים שאינם נכנסים לגדרי סעיף 10.1 לעיל, תגים אלו יפסיקו להיות בתוקף, כאשר בכל שנה יופסק התוקף של עד 75 אלף תגים. רשות הרישוי תודיע לבעלי התגים על כך שישה חודשים לפחות לפני פקיעת התג ובהודעתה תבהיר כי בקשה לחידוש התג אפשרית רק בהתאם להוראות נוהל זה.

במהלך שנת 2027 תופסק הזכאות לתגים שניתנו לצמיתות (או שמועד פקיעתם הוא משנת 2028 ואילך) רק לזכאים שלא מוכרים כלל על ידי הביטוח הלאומי, משרד הביטחון או גורם ממשלתי עבור קצבה מטעמים רפואיים, ושגילם אינו עולה על 80, וזאת עד למגבלת 75 אלף תגים.

החל משנת 2028, יורחב מעגל התגים שיופסקו. לאור המגבלה של הפסקת הזכאות ל-75 אלף תגים לכל היותר בשנה, הסדר על פיו רשות הרישוי תקבע אילו תגים יפסיקו להיות בתוקף בשנה מוקדמת יותר ואילו בשנים מאוחרות יותר יהיה כדלהלן:

- (1) תגים שפוקעים ממילא באותה שנה;
 - (2) בעלי תג שאינם מוכרים על ידי הביטוח הלאומי, משרד הביטחון או גורם ממשלתי עבור קצבה מטעמים רפואיים ושגילם אינו עולה על 80;
 - (3) בעלי תג המוכרים על ידי הביטוח הלאומי, משרד הביטחון או גורם ממשלתי עבור קצבה מטעמים רפואיים כלשהם (אך אינם זכאים לקבלת תג לפי הנוהל החדש לפי סעיפים 2 או 7) ושגילם אינו עולה על 80;
- 10.3. אנשים שגילם עולה על 80 וקיבלו תג לצמיתות ימשיכו להחזיק בתג.

במידה וההגבלה של הפסקת 75 אלף תגים תצריך את רשות הרישוי להפסיק רק את חלק מהתגים בתוך קבוצה מסוימת (לדוגמא, אם יהיה ניתן להפסיק את התוקף של מספר תגים חלקי מתוך קבוצת בעלי התגים המוכרים על ידי הביטוח הלאומי) הקריטריון הקובע יהיה גילו של הזכאי לתג, כך שאנשים מבוגרים יותר ימשיכו להחזיר בתג לשנה נוספת.

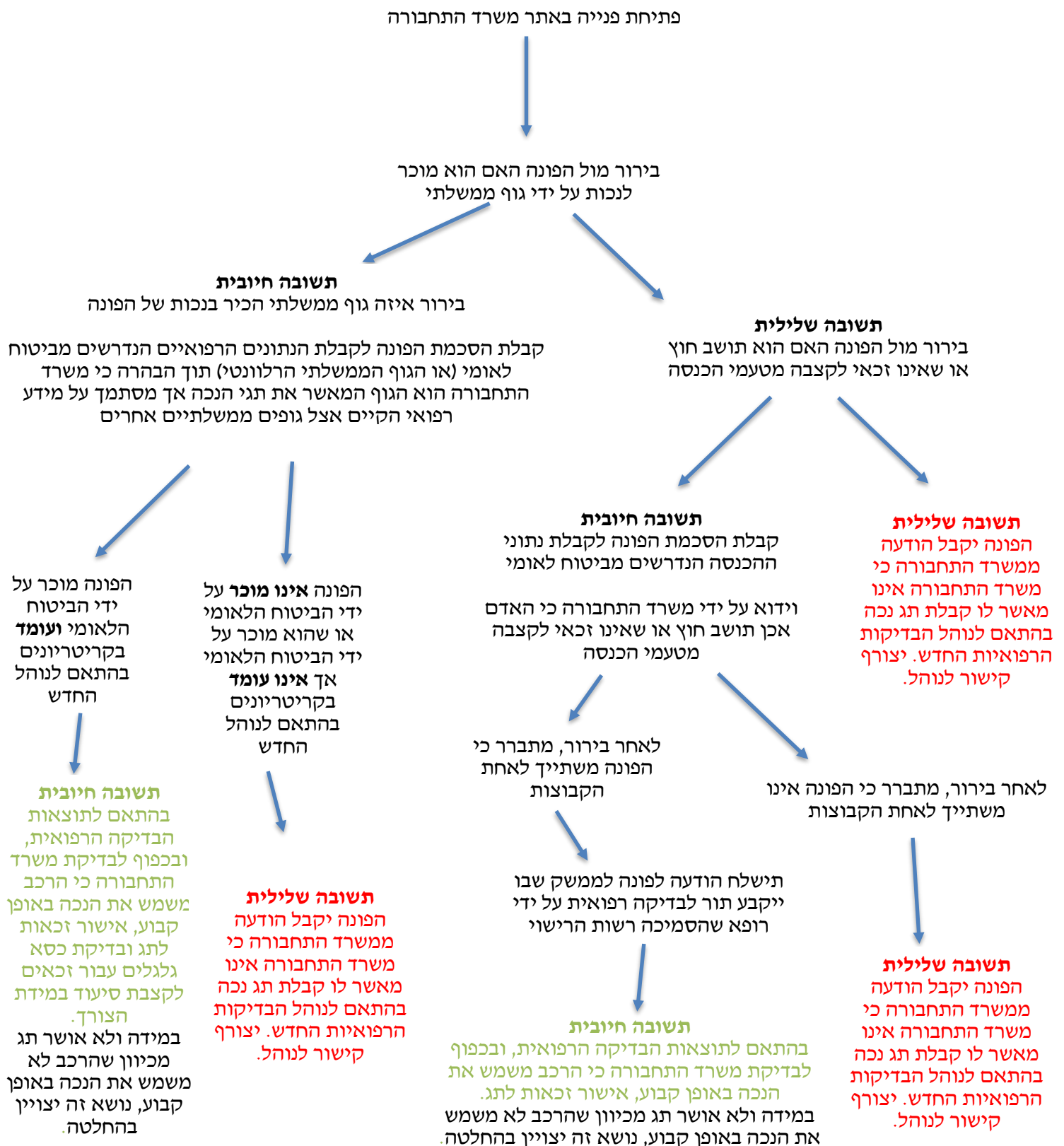
צעדים לטווח הארוך

בחודש ספטמבר 2024 פורסם דו"ח המלצות של צוות בינמשרדי לבחינת הסכם הניידות, אשר המליץ לשנות את הקריטריונים לזכאות לקצבת ניידות כך שיכללו מבחן תפקודי אחיד. לאחר

יישום הדו"ח, יהיה ניתן להחילו גם על זכאות לתג חנייה לנכים. המלצת הצוות היא שברגע שהמלצות הדו"ח ייושמו ויוחל מבחן תפקודי לצורך זכאות לגמלת ניידות, יותאמו גם הקריטריונים למתן תג נכה במטרה לבסס אותם על הזכאות לקצבת ניידות. בהתאם, המלצות מסמך זה מהוות המלצות זמניות עד להשלמת התיקון הרחב.

תיקונים והמלצות נוספות

1. לטובת יישום המתווה המוצע, ביטוח לאומי ואגף התקציבים במשרד האוצר יסכמו על מנגנון להקצאת משאבים נוספים לביטוח הלאומי.
2. נוהל המפרט את תנאי הזכאות הרפואיים לקבלת התג, בהתבסס על דו"ח זה, וכן נוהל השגות יפורסם באתר משרד התחבורה. עם זאת, יובהר כי האחריות על הנפקת התג היא של משרד התחבורה בלבד.
3. משרד התחבורה יצמצם את הנוהל המגדיר את התנאים לזכאות לתגי נכה עבור שני רכבים ויגביל את הזכאות לשני תגים עבור הורים לילד נכה בלבד. לצד זאת, משרד התחבורה ישפר את הממשקים הטכנולוגיים המאפשרים את שינוי השיוך של תג הנכה לרכב, כך שבמידת הצורך הנכה הזכאי יוכל לשנות את שיוך התג בקלות רבה. על אף שבכל רגע נתון רק רכב אחד ישוייך לתג, לאחר יישום הנוהל המצב של הזכאים לתג ישתפר, שכן הזכאות לתג תאפשר להם להשתמש מעתה והלאה ביותר מ-2 רכבים לטובת התניידותם השוטפת (כך למשל, אם בן משפחה המסייע לנכה דרך קבע נעדר לתקופה מסוימת, יוכל לסייע באותה תקופה בן משפחה אחר באמצעות רכב אחר).
4. לטובת הגברת האכיפה, משרד התחבורה יפתח אפליקציה ייעודית שהרישום אליה יהיה חובה כנגד קבלת תג נכה שני (זכאות שכאמור לפי סעיף 3 קיימת להורים לילדים בלבד). נכה המשתמש בתג יצטרך לעדכן באפליקציה שהוא משתמש בתג באותו רגע, על מנת לצמצם מצבים בהם נעשה שימוש בתג של הנכה למרות שהוא נמצא במקום אחר. יש לציין כי המלצה זו כבר מיושמת על ידי משרד התחבורה באמצעות פיתוח והטמעה של אפליקציית "חנית". מלבד זאת, רשות הרישוי תגבש נוהל הבוחן האם הרכב משמש את הנכה באופן קבוע, תוך בחינת כלים מתאימים ואפקטיביים לבדיקה זו והתייחסות לקריטריונים שונים, כמו המרחק בין כתובת המגורים של הנכה ובין כתובת המגורים של בעל הרכב.
5. משרד התחבורה יבחן את האפשרות להגביל את החניה במקומות אסורים לרבע שעה בלבד בדומה לפרקטיקה הנפוצה במדינות רבות בעולם.
6. משרד התחבורה יבחן את הצורך בהוספת סנקציות לרשויות האכיפה ולרשות הרישוי, ובראשן שלילת האפשרות לבקש תג לתקופה מסוימת על ידי הרשות בנסיבות שונות כדוגמת מסירת מידע כוזב או העברת שימוש בתג לאחר שלא כדין.



נספח ב' – נוהל השגות על תשובה שלילית

1. במידה ופונה קיבל תשובה שלילית ממשרד התחבורה לקבלת תג נכה, הוא יוכל להגיש השגה על החלטה. ההשגה תוגש באתר משרד התחבורה.
2. ככל שהתשובה השלילית נומקה בכך שהרכב אינו משמש את הנכה באופן קבוע, הפונה יגיש נימוק ואסמכתאות המוכיחים כי הרכב אכן משמש אותו באופן קבוע, ומשרד התחבורה יבחן את ההשגה באופן עצמאי.
3. ככל שהתשובה השלילית נבעה מכך כי הוא אינו עומד בקריטריונים של נוהל הבדיקות הרפואי, משרד התחבורה יבצע בדיקה נוספת של נתוניו הרפואיים מול הגורמים הרלוונטיים. יובהר במסגרת ההשגה על ידי משרד התחבורה כי הוא אינו מבצע בדיקות רפואיות בעצמו אלא משתמש בבדיקות הנעשות על ידי גופים אחרים. בדיקה זו תיערך באמצעות שאילתה נוספת מטעם משרד התחבורה לגוף הרלוונטי לפי נוהל הבדיקות הרפואי. רק אם מצבו הרפואי של הפונה השתנה מאז הגשת הערעור והשינוי הוכר על ידי גוף ממשלתי, הערעור יתקבל. ייקבעו הוראות מותאמות בנוהל ביחס להשגה של מי שנבדק על ידי רופא שהסמיכה רשות הרישוי כאמור בסעיפים 8-9 להמלצות הצוות לעיל.
4. ניתן יהיה להגיש השגה אחת על כל החלטה. במידה וההשגה נדחתה, ניתן יהיה להגיש בקשה חדשה לאור שינוי נסיבות רפואיות אחת לחצי שנה.