

המחסור בנהגי אוטובוס - סוגיות מרכזיות

תמצית

- על פי נתוני משרד התחבורה, **בשנת 2024 נרשמו נתון שיא של 904 מיליון נסיעות נוסע בתחבורה הציבורית בישראל**. אוטובוסים הם אמצעי ההסעה המרכזי בשירות התחבורה הציבורית בישראל, ובשנת 2024, 85% מכלל הנסיעות (כ-769 מיליון נסיעות) בוצעו באמצעות כ-13,000 אוטובוסים.
- **בינואר 2024 מספר נהגי האוטובוס עמד על 20,224 נהגים**, זאת לעומת 17,892 נהגים בינואר 2023. כלומר, תוספת של 2,332 נהגים בשנה (13%). מספר המשרות הפנויות של נהגי אוטובוס בנובמבר 2025 עמד על כ-2,162 משרות, גידול של כ-46% לעומת נובמבר 2024, וגידול של כ-102% לעומת אפריל 2025.
- להערכת גורמי מקצוע שונים, **בענף התחבורה הציבורית בישראל חסרים כיום כ-5,000 נהגים שנדרשים באופן מידי לצורך הפעלה סדירה של קווים על פי דרישת משרד התחבורה**. אינדיקציה לעזיבת הענף על ידי נהגים באה לידי ביטוי בוותק הנמוך של הנהגים אצל החברות המפעילות, כ-81% מהנהגים בעלי ותק בחברה המפעילה הנמוך מעשר שנים, כ-65% מהנהגים בעלי ותק הנמוך מעשר שנים בנהיגה.
- אחת ההשלכות המרכזיות של המחסור בנהגים היא **פגיעה ביכולת לעמוד ביעדים של תכנון מול ביצוע, ומאות אלפי נסיעות מתוכננות לא יצאו אל הפועל או שיצאו מתחנת המוצא באיחור, דבר המשפיע על אמינות השירות**. יש לציין כי ישנם גורמים נוספים המשפיעים על מידת העמידה ביעדים, ושהנתונים, ובפרט נתוני שנת 2024, הושפעו גם ממלחמת חרבות ברזל, שהובילה לפגיעה בשירות באזורים מסוימים. מבקרה שערך משרד התחבורה בחציון הראשון של 2025 עלה כי **היקף הרישוי הארצי** (הנסיעות המתוכננות ומפורסמות לציבור) עלה בחציון הראשון של שנת 2025, בשיעור של כ-10.3% בהשוואה לחציון השני של 2024, ובשיעור של כ-13% בהשוואה לחציון הראשון של שנת 2024. **שיעור אי הביצוע** הארצי בחציון הראשון של שנת 2025, עומד על 1.58%, לעומת שיעור של 1.78% בחציון 2 של 2024. **שיעור האיחורים** היחסי ירד מ-2.26% בחציון השני של 2024 ל-2.2% בחציון הראשון של 2025. **למחסור בנהגים בתחבורה הציבורית בישראל מספר סיבות:**
- **השכר והתנאים:** מדיוני הוועדה המיוחדת לעובדים זרים ולפי ארגון כח לעובדים, שכר זה נמוך מהשכר הממוצע במשק, תוספות הוותק הינן זניחות, ובמעבר בין מפעילים הנהגים מאבדים זכויות אישיות וקיבוציות נצברות. בנוסף, נהגים רבים נדרשים לעבוד שעות ארוכות, עם הפסקות קצרות וללא זמינות מספקת לשירותים בסיסיים, כמו תאי שירותים וחדרי מנוחה. לפי משרד התחבורה, בשנים האחרונות הועלה שכר הנהגים ב-11%, נקבעה תקופת הכשרה בתשלום, והוקמו עשרות תחנות ריענון ומנוחה לנהגים ברחבי הארץ.

- **אלימות כלפי נהגים:** בשל ריבוי מקרי האלימות כנגד נהגים, לאחרונה קיימה הוועדה לביטחון לאומי שני דיונים בנושא, ומהם עלה כי קיים קושי לאסוף נתונים בנושא, בין היתר בשל חוסר יכולת לבודד ולתעד מקרי אלימות כנגד נהגי אוטובוסים דווקא. על פי משרד התחבורה תחל לפעול בקרוב יחידת אכיפה מיוחדת בתחבורה ציבורית שתספק מענה מהיר ומידי לאלימות של נוסעים כלפי נהגים. היחידה תחל לפעול בשבע ערים, ובחלוף כחצי שנה, בהתאם לניתוח אירועי אלימות, יישקל להרחיבה.
- **עיכובים בביצוע בדיקות בריאות במרכז הרפואי לבטיחות בדרכים** (להלן: מרב"ד), הפועל במסגרת משרד הבריאות, ומוסמך לבצע בדיקות בריאות בקרב נהגים המחויבים בכך. מבקשי רישיון נהיגה לרכב ציבורי ומשא כבד מופנים למרב"ד על-ידי משרד הרישוי. מטעם פורום חברות התחבורה הציבורית נמסר כי התהליך מול המרב"ד הינו ארוך (נמשך בממוצע כמעט שנה), ובמהלכו נושרים נהגים רבים. בדיון שהתקיים ביום 17 בנובמבר 2025, נציג משרד התחבורה ציין כי בשל מחלוקת בין משרד הבריאות למשרד התחבורה בנושא האחריות להפעלת המרב"ד, לאחרונה המרב"ד הפסיקו לתת שירותים למבקשי רישיון לרכב ציבורי וכבד, וכיום לא ניתנים להם אישורים כלל. **בתום הדיון שהתקיים בנובמבר 2025, יו"ר הוועדה קראה למשרדי התחבורה והבריאות ליישב את המחלוקת ביניהם ולדווח לוועדה תוך חודש ימים על ההסכמות שסוכמו בעניין האחריות על המרב"ד.** ביום 4 בדצמבר התקבלה החלטת ממשלה מספר 3581 (סעיף 25) על הקמת צוות בין-משרדי בראשות החשב הכללי במשרד האוצר, בהשתתפות משרד התחבורה ומשרד הבריאות, שיבחן את המודל לבחינת כשירות רפואית לנהיגה.
- באשר לגיוס נהגים נוספים, וכן חיזוק מעמד הנהג, משרד התחבורה פרסם מתווה לסיוע במימון הכשרת נהגי אוטובוס חדשים, שבמסגרתו יוענקו לחברות האוטובוסים תמריצים כספיים עבור הכשרה והעסקה של נהגים חדשים, הכוללים מענקי הכשרה ומענקי התמדה. ארגון הנהגים ועמותת "כלים שלובים", בשיתוף משרד העבודה, צה"ל וההסתדרות הלאומית, הקימו פרויקט נוסף של גיוס ושימור נהגים חרדים, שאחרי שחרורם מצה"ל עתידים להשתלב כנהגי תחבורה ציבורית.
- **מחסור בתשתיות:** היעדר תשתיות של נתיבי העדפה לצד העלייה בגודש בכבישים מובילים לירידה משמעותית במהירות הנסיעה של התחבורה הציבורית וברמת האמינות. הדבר מחריף את המחסור בנהגים, בעיקר בשעות שיא הביקוש לשירות, שכן התארכות משכי הנסיעה מונעת מנהגים לצאת ליותר נסיעות בשעות העבודה שלהם. היעדים המרכזיים של משרד התחבורה לשנת 2025 כללו בין השאר את הפחתת הגודש בדרכים, בין היתר, באמצעות פיתוח מערכות להסעת המונים והאבים תחבורתיים, פיתוח נתיבי העדפה, ושיפור השירות בתחבורה הציבורית.
- בשל החוסר בנהגים והקושי בגיוס נהגים חדשים, הוועדה המיוחדת לעובדים הזרים דנה בנובמבר 2025 **בהקצאת מכסת עובדים זרים לעבוד כנהגים בתחבורה הציבורית.** מהדיון שהתקיים עלה כי יש מחלוקת בין גורמי המקצוע באשר לצורך בנהגים זרים, ובהיתכנות להעסקתם כנהגים בארץ. הוועדה החליטה כי יש למצות את כל הצעדים לעידוד גיוס נהגים ישראלים, בין היתר, העלאת שכרם, יצירת אופק וביטחון תעסוקתי לנהגים והפחתת האלימות כלפיהם. רק לאחר מיצוי כל המאמצים והפעולות שהוצעו, תיבחן עריכת פיילוט להבאת עובדים נהגים לישראל. הוועדה ביקשה ממשרד התחבורה וממשרד האוצר להיפגש בהקדם עם נציגי החברות לתחבורה ציבורית, ההסתדרות וההסתדרות הלאומית ולהציג לוועדה תוך שלושה חודשים תכנית לקליטת עובדים ישראלים לתחבורה הציבורית הכוללת דיון מקיף על השכר והתנאים, תמריצים לשימור העובדים.

מסמך זה נכתב לקראת דיון בוועדת המשנה של ועדת הכלכלה לנושא התחבורה הציבורית בראשות חבר הכנסת ששון גואטה. המסמך ממפה את הסוגיות המרכזיות העומדות בבסיס המחסור בנהגי אוטובוס בישראל, ומעלה שאלות לדיון ביחס אליהן. הסקירה המובאת במסמך הנה ראשונית, ומפאת לוח הזמנים הקצר לכתיבת המסמך אינה כוללת פניה למשרדי הממשלה, ומבוססת על מידע זמין ושיחות רקע עם גורמים שונים. ככל שיידרש על ידי הוועדה, ניתן להעמיק בכל אחד מנושאים אלו בהמשך.

1. נתוני רקע

על פי נתוני משרד התחבורה, בשנת 2024 נרשמו בתחבורה הציבורית בישראל 904 מיליון נסיעות נוסע,¹ המספר הגדול ביותר של נסיעות שנרשם אי פעם בתחבורה הציבורית בארץ.² הנסיעות כוללות את מגוון אמצעי התחבורה הציבורית בישראל: אוטובוסים, רכבות ישראל, רכבות קלות בירושלים ובגוש דן וברכבלית חיפה. מדובר בשיעור עלייה של כ-8.4% בהשוואה לשנת 2023.³

בישראל, אוטובוסים הם אמצעי ההסעה המרכזי בשירות התחבורה הציבורית. בשנת 2024, 85% מכלל הנסיעות (כ-769 מיליון נסיעות) בוצעו באמצעות כ-13,000 אוטובוסים, המופעלים על ידי 27 מפעילי תחבורה ציבורית, בעלות הפעלה הנאמדת בכ-16 מיליארד שקלים. נוסף על כך, נרשמו 135 מיליון נסיעות נוסעברכבת ישראל וברכבות הקלות בירושלים ובגוש דן.⁴ לדברי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן: משרד התחבורה), נהגי האוטובוס הם עמוד השדרה של הענף, והמחסור הקיים בנהגים, שעליו נרחיב להלן, מאתגר את היכולת להרחיב את השירותים ולשפר את התדירות.⁵

על פי נתוני משרד התחבורה, בשנת 2024 נרשמו בתחבורה הציבורית בישראל 904 מיליון נסיעות נוסע

בישראל, אוטובוסים הם אמצעי ההסעה המרכזי בשירות התחבורה הציבורית. בשנת 2024, 85% מכלל הנסיעות (כ-769 מיליון נסיעות) בוצעו באמצעות כ-13,000 אוטובוסים

¹ מדד נסיעות נוסע בתחבורה הציבורית משקף את היקף השימוש באמצעי התחבורה הציבורית. המדד מחושב על בסיס תיקופי כרטיסים בכל מערכות התחבורה הציבורית (אוטובוסים, רכבת, רכבת קלה ומטרונית). המדד אינו כולל ילדים מתחת לגיל 5. משרדי הממשלה ויחידות הסמך, [עיקרי תוכניות העבודה לשנת 2025](#), עמ' 850.

² משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [אישור תקציב 2025](#), הודעות דוברות, פורסם: 25 במרץ 2025. נתונים נוספים ראו גם ב: משרדי הממשלה ויחידות הסמך, [עיקרי תוכניות העבודה לשנת 2025](#), עמ' 848.

³ הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דוח שנתי מרכז שירות 2024](#), פורסם: 9 בספטמבר 2025. על פי [עיקרי תוכניות העבודה לשנת 2024](#), בשנת 2023 מספר נסיעות הנוסעים בתחבורה הציבורית עמד על 834 נסיעות נוסע. משרדי הממשלה ויחידות הסמך, [עיקרי תוכניות העבודה לשנת 2024](#), עמ' 611. על פי [עיקרי תוכניות העבודה לשנת 2023](#), בשנת 2022 מספר נסיעות הנוסעים בתחבורה הציבורית עמד על 778 נסיעות נוסע. משרדי הממשלה ויחידות הסמך, [עיקרי תוכניות העבודה לשנת 2023](#), עמ' 378.

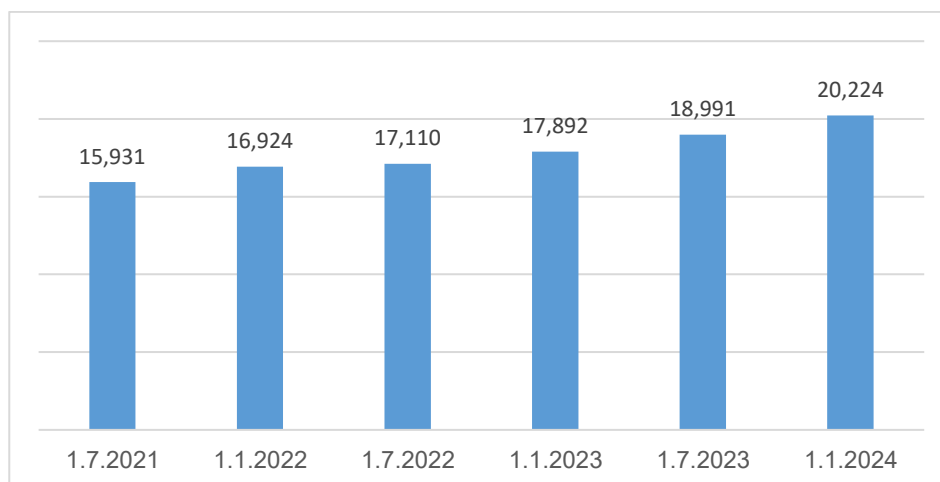
⁴ הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דוח שנתי מרכז שירות 2024](#), פורסם: 9 לספטמבר 2025. בדוח המסכם הארצי של החציון הראשון לשנת 2025, נכתב כי בשנה ממוצעת מבוצעות כ-765 מיליון נסיעות נוסע, באמצעות כ-14,700 אוטובוסים, המופעלים על ידי 28 מפעילי תחבורה ציבורית, הפועלים בסבסוד ממשלתי הנאמד בכ-13 מיליארד שקלים לשנה. הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דו"ח ארצי מסכם חציון 1, 2025](#), פורסם: 9 לאוקטובר 2025.

⁵ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [מעודדים גיוס נהגי אוטובוס חדשים לענף](#), הודעות דוברות, 23 לאוקטובר 2025.

להלן יוצג תרשים ובו מספר נהגי האוטובוסים, על בסיס נתוני חברות התחבורה הציבורית:⁶

תרשים מספר 1: מספר נהגי אוטובוס, על בסיס נתוני חברות התחבורה הציבורית, 2021-2024

בינואר 2024 מספר נהגי האוטובוס עמד על 20,224 נהגים, זאת לעומת 17,892 נהגים בינואר 2023. כלומר, תוספת של 2,332 נהגים בשנה (13%)



מהתרשים עולה כי בינואר 2024 מספר נהגי האוטובוס עמד על 20,224 נהגים, זאת לעומת 17,892 נהגים בינואר 2023. כלומר, תוספת של 2,332 נהגים בשנה (13%).⁷ יש לציין כי לפי הערכת ארגון נהגי התחבורה הציבורית, מדי שנה עוזבים את המקצוע בישראל כ-2,000 נהגים ונהגות, המתווספים לכ-1,200 נהגים הפורשים בפרישה טבעית.⁸ בנוסף, לפי הערכת של משרד התחבורה משנת 2019, כ-1,200 מכלל הנהגים הם כאלו שהחברות היו מעדיפות שלא להעסיק, בשל בעיות של אמינות, בעיות משמעת, רמת שירות נמוכה, תלונות מצד נוסעים על התנהלות לא ראויה כלפיהם, נהיגה לא בטוחה, ועוד – **אולם בשל המחסור בנהגים הם נשארו בתפקידם חרף תפקודם הנמוך**.⁹ גורמים עמם שוחחנו לאחרונה מעריכים כי יתכן ומספר זה אף גדל.¹⁰

⁶ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הרשות לתחבורה ציבורית, [ריכוז נתוני נהגים](#), פברואר 2024, על בסיס נתוני חברות התחבורה הציבורית.

⁷ תוספת הנהגים ברטו עומדת על כ-4,500 נהגים, כשבמהלך השנה האחרונה פרשו או יצאו לגמלאות כ-2,168 נהגים. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [כ-4,500 נהגים חדשים הצטרפו לתחבורה הציבורית בשנת 2023](#), הודעות דוברות, פורסם: 6 לפברואר 2024, עודכן: 8 לפברואר 2024.

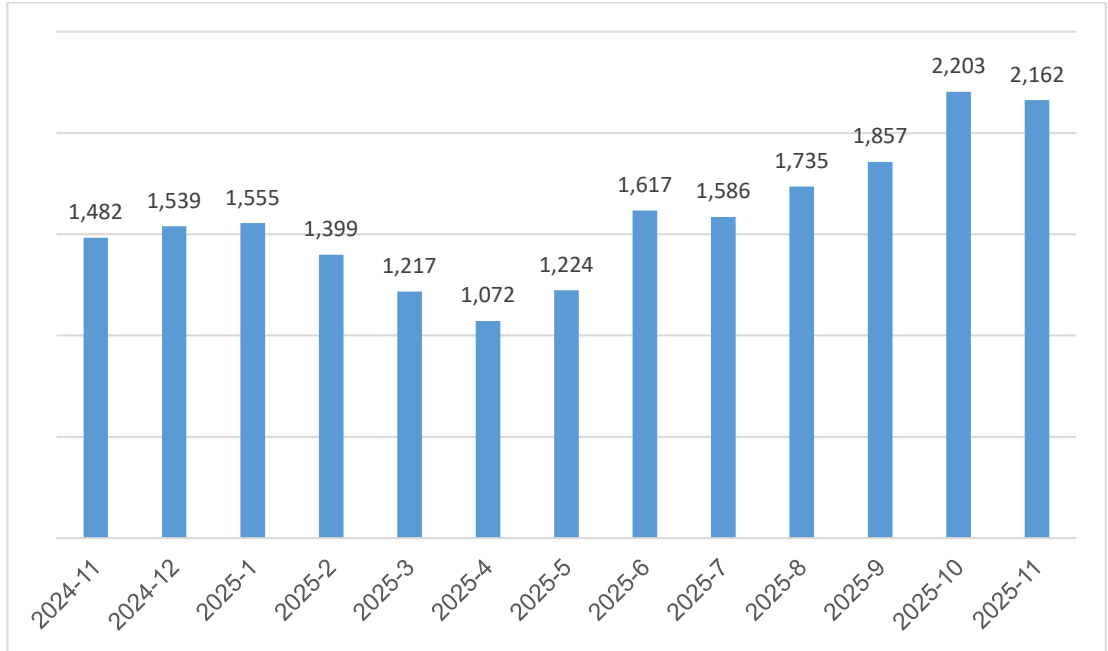
⁸ ישראל גנון, יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית מבית ההסתדרות הלאומית, שיחת טלפון, 31 בדצמבר 2025.

⁹ רינת בניטה, [המחסור בנהגים בשירות האוטובוסים בתחבורה הציבורית והשפעותיו על השירות ומעמד הנהג](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 26 במאי 2022.

¹⁰ אריק סיני, יו"ר קווים תחבורה ציבורית, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 6 בינואר 2025; ישראל גנון, יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית מבית ההסתדרות הלאומית, שיחת טלפון, 31 בדצמבר 2025.

להלן נציג את מספר המשרות פנויות של נהגי אוטובוס וחשמלית (נובמבר 2024 עד נובמבר 2025):¹¹

תרשים מספר 2: מספר משרות פנויות של נהגי אוטובוס וחשמלית (נובמבר 2024 עד נובמבר 2025)



מהתרשים עולה כי מספר המשרות הפנויות בנובמבר 2025 עמד על כ- 2,162 משרות, גידול של כ-46% לעומת נובמבר 2024. וגידול של כ-102% לעומת אפריל 2025.

להערכת גורמי מקצוע שונים, בענף התחבורה הציבורית בישראל חסרים כיום כ-5,000 נהגים שנדרשים באופן מידי לצורך הפעלה סדירה של קווים על פי דרישת משרד התחבורה הולך ומתעצם, וזאת בין היתר בשל הגידול הטבעי של האוכלוסייה, הגודש בדרכים, והצורך בהרחבת השירות.¹³ בנוסף, נמסר לנו שיש גידול בהיעדרות נהגים, ולכן נדרשת רזרבה גדולה יותר של נהגים.¹⁴ אינדיקציה לעזיבת הענף על ידי נהגים באה לידי ביטוי בוותק הנמוך של הנהגים אצל החברות המפעילות, כפי שיוצג להלן:¹⁵

להערכת גורמי מקצוע שונים, בענף התחבורה הציבורית בישראל חסרים כיום כ-5,000 נהגים שנדרשים באופן מידי לצורך הפעלה סדירה של קווים על פי דרישת משרד התחבורה

¹¹ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, [מאגר נתונים מרכזי](#), משרות פנויות, כניסה: 23 בדצמבר 2025.

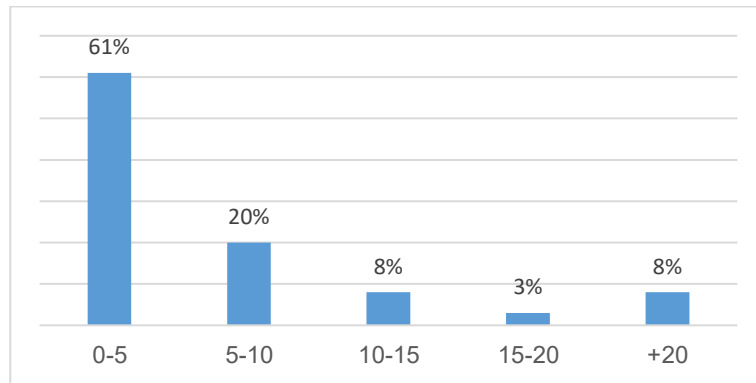
¹² רינת בניטה, [המחסור בנהגים בשירות האוטובוסים בתחבורה הציבורית והשפעותיו על השירות ומעמד הנהג](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 26 במאי 2022. הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, פרוטוקול מספר 181, [בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כעובדי תחבורה ציבורית](#), 18 בנובמבר 2025. את הפער בין מספר משרות הנהגים הפנויות לבין ההערכה על מחסור בנהגים ניתן להסביר בין היתר בשל השאיפה להחליף חלק מהנהגים הקיימים בשל תפקודם הנמוך, ולפיכך החוסר גבוה יותר ממספר הנהגים החסר בפועל. ישראל גנון, יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית מבית ההסתדרות הלאומית, שיחת טלפון, 31 בדצמבר 2025.

¹³ הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, פרוטוקול מספר 181, [בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כעובדי תחבורה ציבורית](#), 18 בנובמבר 2025. ישראל גנון, יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית מבית ההסתדרות הלאומית, שיחת טלפון, 23 בדצמבר 2025.

¹⁴ אריק סיני, יו"ר קווים תחבורה ציבורית, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 25 בדצמבר 2025.

¹⁵ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הרשות לתחבורה ציבורית, [ריכוז נתוני נהגים](#), פברואר 2024, על בסיס נתוני חברות התחבורה הציבורית.

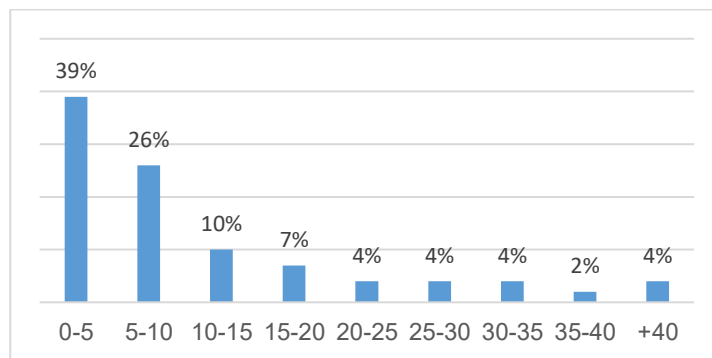
תרשים מספר 3: התפלגות לפי שנות ותק בחברה



מהתרשים עולה כי כ-81% מהנהגים בעלי ותק בחברה המפעילה הנמוך מעשר שנים.

להלן יוצג תרשים ובו התפלגות לפי ותק בנהיגה על בסיס נתוני חברות התחבורה הציבורית:¹⁶

תרשים מספר 4: התפלגות לפי שנות ותק בנהיגה על בסיס נתוני חברות התחבורה הציבורית



כ-81% מהנהגים בעלי ותק בחברה המפעילה הנמוך מעשר שנים.
כ-65% מהנהגים בעלי ותק הנמוך מעשר שנים בנהיגה

מהתרשים עולה כי כ-65% מהנהגים בעלי ותק הנמוך מעשר שנים בנהיגה. לדברי יו"ר קווים תחבורה ציבורית, כשליש מהנהגים נושרים במרוצת השנה הראשונה להעסקתם, ומחציתם נושרים כבר במהלך שלושת החודשים הראשונים להעסקתם, בין היתר בשל פערים בין ציפיות הנהגים החדשים לבין אופי העבודה בפועל.¹⁷

אחת ההשלכות המרכזיות של המחסור בנהגים היא חוסר היכולת לעמוד ביעדים של תכנון מול ביצוע, ומאות אלפי נסיעות מתוכננות לא יצאו אל הפועל או שיצאו מתחנת המוצא באיחור, כמפורט להלן.¹⁸ כמובן שיש גורמים נוספים שמשפיעים על עמידה ביעדים, כמו מהירות נסיעה

¹⁶ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הרשות לתחבורה ציבורית, [ריכוז נתוני נהגים](#), פברואר 2024, על בסיס נתוני חברות התחבורה הציבורית.

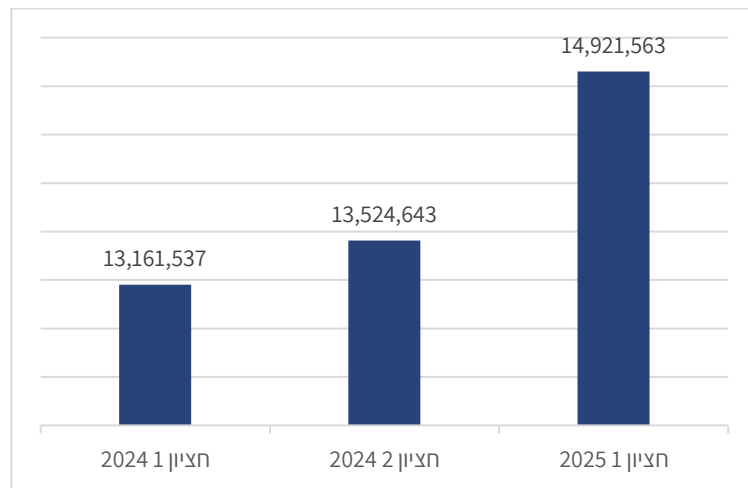
¹⁷ אריק סיני, יו"ר קווים תחבורה ציבורית, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 25 בדצמבר 2025.

¹⁸ החל משנת 2022 הרשות לתחבורה ציבורית מנטרת מדדי ביצוע מרכזיים בכדי לשקף את מצב התחבורה הציבורית במדינה לאורך זמן, לבחון את אפקטיביות הפעולות שלה, ולשפר אותן בהתאם לצורך העולה מהשטח. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הרשות לתחבורה ציבורית, [דוח מדדי ביצוע מרכזיים לתחבורה הציבורית, רבעון ראשון 2024](#), מאי 2024, עמ' 2. המדדים המרכזיים הינם: נסיעות נוסע, אמינות, שביעות רצון, זמינות ועלות תפעולית.

מבקרה שערך משרד התחבורה בחציון הראשון של 2025 על 22 מפעילי תחבורה ציבורית עלה כי היקף הרישוי הארצי (מספר הנסיעות המתוכננות והמפורסמות לציבור) עלה בחציון הראשון של שנת 2025, בהשוואה לחציונים שלפניו

ממוצעת,¹⁹ גודל צי האוטובוסים, גודש בכבישים, ועוד.²⁰ יש לציין כי הנתונים שלהלן, ובפרט נתוני שנת 2024, הושפעו ממלחמת חרבות ברזל, שהובילה לפגיעה בשירות באזורים מסוימים, שכן אזורים רבים נסגרו לתנועה, בעיקר בדרום ובצפון הארץ. שינויים אלו השפיעו על היקף הנסיעות ומספר הבקורות שבוצעו בפועל, ויש לקחת זאת בחשבון בבחינת הנתונים שלהלן.²¹ מבקרה שערך משרד התחבורה בחציון הראשון של 2025 על 22 מפעילי תחבורה ציבורית הפועלים ב-59 אשכולות (להוציא את 'כרמלית' ומפעילי מזרח ירושלים שלא מחושב עבורם ציון), עלה כי **היקף הרישוי הארצי** (מספר הנסיעות המתוכננות והמפורסמות לציבור) עלה בחציון הראשון של שנת 2025, בהשוואה לחציונים שלפניו, כפי שנציג בתרשים שלהלן:²²

תרשים מספר 5: סך היקף נסיעות ברישוי 2025-2024 (נסיעות מתוכננות שפורסמו לציבור הנוסעים)



מהתרשים עולה שהיקף הרישוי הארצי (מספר הנסיעות המתוכננות והמפורסמות לציבור) עלה בחציון הראשון של שנת 2025, בשיעור של כ-10.3% בהשוואה לחציון השני של 2024, ובשיעור של כ-13% בהשוואה לחציון הראשון של שנת 2024.

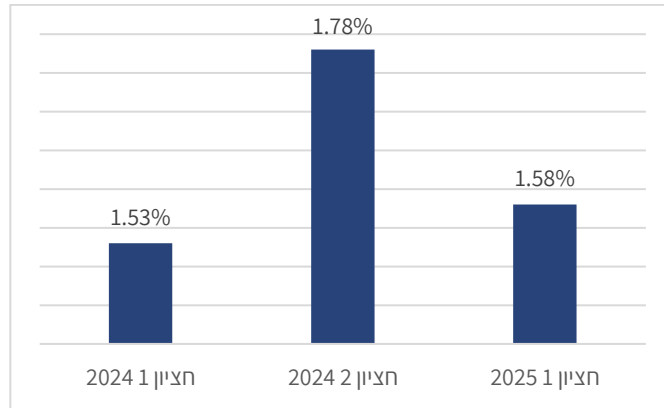
היקף הרישוי הארצי עלה בחציון הראשון של שנת 2025, בשיעור של כ-10.3% בהשוואה לחציון השני של 2024, ובשיעור של כ-13% בהשוואה לחציון הראשון של שנת 2024

¹⁹ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, יחידת המחקר ברשות הארצית לתחבורה ציבורית, [בנק מדדים תחבורה ציבורית](#), אפריל 2022.
²⁰ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, יחידת המחקר ברשות הארצית לתחבורה ציבורית, [ריכוז נתונים מרכזיים בתחבורה הציבורית](#), 2021.
²¹ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דוח מסכם ארצי, חציון 1, 2025](#), עמ' 4.
 הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דו"ח ארצי מסכם חציון 2, 2024](#), פורסם: 14 באפריל 2025, עודכן: 23 באפריל 2025, עמ' 4.
²² הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דו"ח ארצי מסכם חציון 1, 2025](#), פורסם: 9 באוקטובר 2025, עמ' 8.
 הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דו"ח ארצי מסכם חציון 2, 2024](#), פורסם: 14 באפריל 2025, עודכן: 23 באפריל 2025, עמ' 8.
 הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דו"ח ארצי מסכם חציון 1, 2024](#), פורסם: 13 בנובמבר 2024, עודכן: 5 בינואר 2025, עמ' 8.
 הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דוח בקרה תפעולית חציון 2 שנת 2023](#), פורסם: 15 באפריל 2024, עמ' 8.

להלן נציג את שיעורי אי הביצוע והקדמה של נסיעות, וכן את שיעור האיחורים:²³

תרשים מספר 6: שיעור אי ביצוע והקדמה

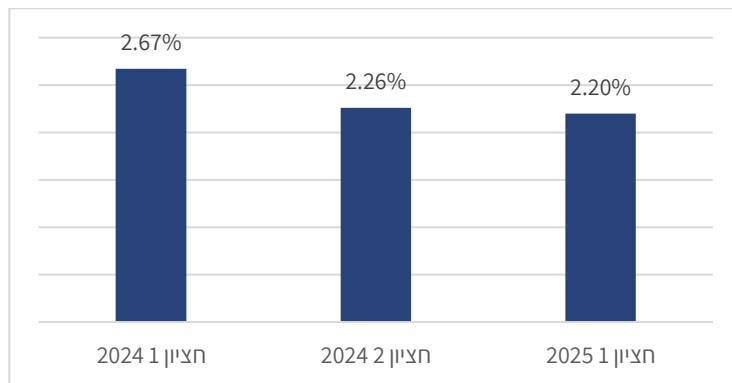
שיעור אי הביצוע
הארצי בחציון
הראשון של שנת
2025 (236,126
נסיעות), עומד על
1.58%, לעומת
שיעור של 1.78%
בחציון 2 של 2024
(240,155 נסיעות)



שיעור אי הביצוע הארצי (שתועד כאי ביצועים או כהקדמות במערכות הבקרה האלקטרונית) בחציון הראשון של שנת 2025, עומד על 1.58% (236,126 נסיעות), לעומת שיעור של 1.78% בחציון 2 של 2024 (240,155 נסיעות).

תרשים מספר 7: שיעור איחורים

שיעור האיחורים
היחסי ירד מ-2.26%
(305,920 נסיעות)
בחציון השני של
2024 ל-2.2%
(328,981 נסיעות)
בחציון הראשון של
2025.

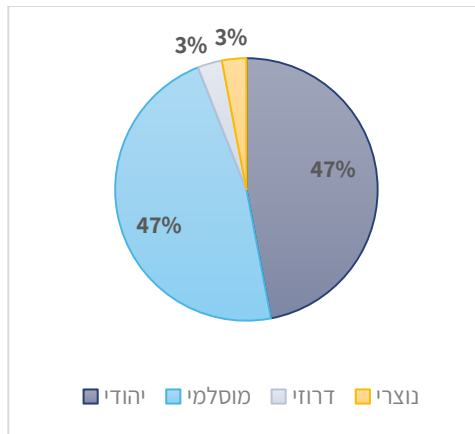


²³ הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דו"ח ארצי מסכם חציון 1, 2025](#), פורסם: 9 באוקטובר 2025, עמ' 14. אי ביצוע: נסיעה שלא תופיע במערכת הטכנולוגית כיציאה מתחנת מוצא, או נסיעה שתופיע במערכת הטכנולוגית כיציאה מתחנת המוצא באיחור שמעל 20 דקות, או נסיעה שתופיע במערכת הטכנולוגית כיציאה כאשר הגיע זמן היציאה מתחנת המוצא של הנסיעה העוקבת ברישיון. הקדמה: נסיעה שתופיע במערכת הטכנולוגית כיציאה מתחנת מוצא בהקדמה של מעל 2 דקות ועד 10 דקות. הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דו"ח ארצי מסכם חציון 1, 2025](#), פורסם: 9 באוקטובר 2025, עמ' 86. הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דו"ח ארצי מסכם חציון 2, 2024](#), פורסם: 14 באפריל 2025, עמ' 23 באפריל 2025, עמ' 14; הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דו"ח ארצי מסכם חציון 1, 2024](#), פורסם: 13 בנובמבר 2024, עמ' 5 בינואר 2025, עמ' 14; הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דוח בקרה תפעולית חציון 2 שנת 2023](#), פורסם: 15 באפריל 2024, עמ' 14.

שיעור האיחורים היחסי ירד מ-2.26% (305,920 נסיעות) בחציון השני של 2024 ל-2.2% (328,981 נסיעות) בחציון הראשון של 2025. צוין כי מחישוב הציון הוחרגו נסיעות עקב אירועים מהותיים שאינם בשליטת המפעיל.²⁴ על אף שחל שיפור קל בעמידה בלוח הזמנים הארצי בחציון הראשון של שנת 2025 לעומת החציון השני של שנת 2024, עדיין נסיעות רבות אינן מבוצעות או נעשות באיחור, דבר שמשפיע לרעה על אמינות השירות, וכפועל יוצא על הנכונות של הציבור להגביר את השימוש בתחבורה הציבורית.

נתון נוסף שמשפיע על העמידה ביעדים בתקופות מסוימות בשנה נובע מההתפלגות על פי דת הנהגים, כפי שנציג להלן:²⁵

תרשים מספר 8: התפלגות לפי דת



כ-47% מהנהגים הינם מוסלמים. מרביתם נעדרים מהעבודה בימי החג המוסלמים בהם המשק הישראלי פועל בעצימות רגילה

מהתרשים עולה כי כ-47% מהנהגים הינם מוסלמים, ולדברי יו"ר קווים תחבורה ציבורית, באזורי הפעלה מסוימים מגיע שיעורם של הנהגים המוסלמים לכ-80% ואף יותר. מרביתם נעדרים מהעבודה בימי החג המוסלמים בהם המשק הישראלי פועל בעצימות רגילה. זאת בנוסף להיעדרויות בשיעורים ניכרים בחודש הרמדאן מה שמחייב הפחתה משמעותית בהיקף השירות.²⁶ **נדרשת חשיבה כיצד להתמודד עם היעדרות נהגים בזמן החגים של המוסלמים כששגרת הנסיעות נמשכת.**

²⁴ כך למשל, בחציון הראשון של שנת 2025, עם פתיחת מבצע על כלביא, ביוני 2025, מפות הנסיעות בשירות התחבורה הציבורית הופחתו לכ-25% פעילות בלבד. במהלך תקופת הלחימה הונחו מפעילי התחבורה הציבורית לשנות את מסלולי הנסיעה ולבטל נסיעות בזמן אמת, בהתאם להנחיות פיקוד העורף והתפתחות הלחימה. השינויים הביאו לשיבושי נתוני הנסיעות ולפגיעה בעדכון המידע המועבר לציבור בזמן אמת. בנוסף חלו שיבושי GPS חמורים אשר מנעו שידורי נסיעה ומידע לציבור בזמן אמת. בהתאם לכך, הוחלט כי בתקופת מבצע עם כלביא נסיעות שבוצעו או לא נקלטו כהלכה, הוחרגו ולא נלקחו בחשבון בקביעת רמת השירות וביצוין המפעילים, על מנת לשמור על מדיניות בקרה הוגנת ומדויקת. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דוח מסכם ארצי, חציון 1, 2025](#), עמ' 4.

²⁵ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הרשות לתחבורה ציבורית, [ריכוז נתוני נהגים](#), פברואר 2024, על בסיס נתוני חברות התחבורה הציבורית.

²⁶ אריק סיני, יו"ר קווים תחבורה ציבורית, שיחת טלפון, 23 בדצמבר 2025.

2. הסיבות למחסור בנהגים

נושא המחסור בנהגים נידון בשורה של דיוני ועדות כנסת לאורך השנים, וחלק מהמידע שנביא מבוסס על דיונים אלה ועל מידע שהובא במסגרתם.²⁷ יש לציין שתחום עיסוק זה של נהגי אוטובוסים צוין כתחום בו יש מחסור גם במדינות באירופה.²⁸ למחסור בנהגים בתחבורה הציבורית בישראל מספר סיבות כפי שנציג להלן.

2.1 תנאי שכר ותנאי עבודה

מדיוני הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, עולה כי השכר השעתי של נהגים עומד כיום על כ-54 שקלים חדשים, ועל פי ארגון כח לעובדים, הממוצע במשך

מדיוני הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, עולה כי השכר השעתי של נהגים עומד כיום על כ-54 שקלים חדשים,²⁹ ועל פי ארגון כח לעובדים, שכר זה נמוך מהשכר הממוצע במשק, תוספות הוותק הינן זניחות, ובמעבר בין מפעילים הנהגים מאבדים זכויות אישיות וקיבוציות נצברות. בנוסף, נהגים רבים נדרשים לעבוד שעות ארוכות, עם הפסקות קצרות וללא זמינות מספקת לשירותים בסיסיים, כמו תאי שירותים וחדרי מנוחה.³⁰ לדברי יו"ר חברת קווים תחבורה ציבורית, בנוסף למשמרות הארוכות המתחילות טרם הנץ החמה ומסתיימות בשעות הלילה המאוחרות, העבודה נעשית גם בימי שישי, מוצאי שבתות, ערבי ומוצאי חג. לדבריו, דרגת הקושי לצד סביבת העבודה המתגרת והשחיקה ממנה, מובילה לנשירה מהמקצוע, וזאת בנוסף לפרישה טבעית ובקשת נהגים למעבר למשרות חלקיות ועבודה בשעות היום וללא עבודה בסופי שבוע וחגים. מטעם פורום חברות התחבורה הציבורית נמסר כי יש קושי מובנה בשיפור התנאים, שכן החסם העיקרי לריווח משמרות, הינו עצם המחסור הקיים בנהגים.³¹ לפי משרד התחבורה, בשנים האחרונות הועלה שכר הנהגים ב-11%, נקבעה תקופת הכשרה בתשלום, והוקמו עשרות תחנות ריענון ומנוחה לנהגים ברחבי הארץ.³² **עולה השאלה האם השכר כיום מספק והאם שכר גבוה**

²⁷ רינת בניטה, [המחסור בנהגים בשירות האוטובוסים בתחבורה הציבורית והשפעותיו על השירות ומעמד הנהג](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 26 במאי 2022. הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, פרוטוקול מספר 181, [בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כעובדי תחבורה ציבורית](#), 18 בנובמבר 2025.

²⁸ תחום זה מופיע כאחד מעשרת התחומים המובילים בהם קיים מחסור בקרב מדינות רבות באירופה. ראו:

European Labour Authority, [EURES Report on labour shortages and surpluses 2023](#), p.26.

²⁹ הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, פרוטוקול מספר 181, [בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כעובדי תחבורה ציבורית](#), 18 בנובמבר 2025. עוד עולה מגורמים שהשתתפו בדיון כי השכר הממוצע של נהגים בחודשים האחרונים התקרר לכ-16,000 ש"ח, ולצורך כך הנהג צריך לעבוד כ-210 שעות בממוצע.

³⁰ ארגון כח לעובדים, [יבוא נהגים זרים לענף התחבורה הציבורית](#), נייר עמדה לקראת דיון הוועדה המיוחדת לעובדים זרים שהתקיים ביום 18 בנובמבר 2025.

³¹ אמיר שניידר, מנכ"ל פורום חברות התחבורה הציבורית, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 25 בדצמבר 2025. לדבריו, נעשה ניסיון לשקול תיקון לתקנה 168 לתקנות התעבורה שתאפשר ריווח משמרות נהגים, אולם החסם המרכזי לכך היה עצם המחסור הקיים. תקנה 168 לתקנות התעבורה מגדירה את שעות העבודה והמנוחה עבור מי שנוהג ברכב ציבורי, אוטובוס פרטי או רכב מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 6,000 ק"ג. מבקר המדינה, דוח שנתי 71א, [בטיחות בדרכים של כלי רכבים כבדים](#), 2020.

³² בהודעת דוברות של משרד התחבורה מיום 12 בינואר 2025 (["תודה" למובילי הדרך](#)) נמסר כי הוועדה לתשתיות לאומיות אישרה בשנת 2023 את תת"ל 131, לתכנון והקמה של מבני מנוחה, תפעול ומנהלה לנהגים בכ-320 מסופי תחבורה ציבורית. בהודעה נוספת מאוקטובר 2025 נכתב כי עד כה הוקמו למעלה מ-65 תחנות ריענון, ועד סוף השנה צפויות לקום כ-40 תחנות נוספות. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [מעודדים גיוס נהגי אוטובוס חדשים לענף](#), הודעות דוברות, 23 באוקטובר 2025.

יותר עשוי לסייע בגיוס נהגים נוספים; האם אכן נעשה שיפור בתנאי העבודה, ואיזה שיפורים נוספים נדרשים.

בהקשר זה הצביעו בפנינו על תופעה נוספת, לפיה קבלני משנה, שמפעילים אוטובוסים פרטיים עבור חברה ציבורית, לעיתים משלמים לנהגים במזומן. כפועל יוצא, יש נהגים שמעדיפים לעבוד אצל הקבלן ב"שחור" ובשכר גבוה יותר, על פני עבודתם בחברה בה הם מועסקים בשגרה. לעתים הם אף עושים זאת תוך ניצול ימי מחלה בחברה המקורית בה הם מועסקים, וכך נעדרים מעבודתם.³³

2.2 אלימות נגד נהגים

לאחרונה קיימה הוועדה לביטחון לאומי שני דיונים בנושא אלימות חמורה נגד נהגי תחבורה ציבורית בשל ריבוי מקרי האלימות כנגד נהגים.³⁴ מגורמים עימם שוחחנו עלה כי כיום לא נעשה איסוף מסודר של הנתונים.³⁵ מהדיונים עלה כי קיים קושי לאסוף נתונים בנושא, בין היתר בשל חוסר יכולת לבודד ולתעד מקרי אלימות כנגד נהגי אוטובוסים דווקא.³⁶ **בהקשר זה עולה השאלה מה הקשיים באיסוף נתונים שמאפשרים לעקוב אחר היקף תופעת האלימות נגד נהגי אוטובוס ומאפייניה, אילו שינויים יש לערוך באופן תיעוד התופעה ורישום העבירות בגינה, ומי הגורם המתאים להיות אחראי על איסוף נתונים זה.**

לדברי משרד התחבורה, המשרד פועל בשנים האחרונות לשמירה על ביטחונם האישי של הנהגים, על רקע התגברות מקרי האלימות כלפיהם. לשם כך השיק המשרד תכנית המכשירה נהגי אוטובוסים בתחבורה הציבורית להתמודד עם מצבי קיצון בכבישים (ובתוכם מקרי אלימות),³⁷ הותקנו מחיצות מגן בכל האוטובוסים החדשים, הוצבו מצלמות ולחצני מצוקה המחוברים ישירות לחברות התחבורה ולמשטרה, ונעשה קמפיין תקשורת להעלאת המודעות

³³ ישראל גנון, יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית מבית ההסתדרות הלאומית, שיחת טלפון, 23 בדצמבר 2025.

³⁴ הכנסת ה-25, הוועדה לביטחון לאומי, פרוטוקול מספר 434, [הצעה לדין מהיר בנושא: אלימות חמורה נגד נהגי תחבורה ציבורית](#), 9 ביולי 2025; הכנסת ה-25, הוועדה לביטחון לאומי, פרוטוקול מספר 498, [אלימות חמורה נגד נהגי תחבורה ציבורית – דיון המשך](#), 17 בנובמבר 2025.

³⁵ ישראל גנון, יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית מבית ההסתדרות הלאומית, שיחת טלפון, 31 בדצמבר 2025.

³⁶ על אף שהנהגים מוכרים בפועל כעובדי ציבור (ממכתב מלשכת פרקליט המדינה מיום 1 ביולי 2024 שמוען לר' חטיבת התביעות במשטרה, עולה כי לשכת המשנה לפרקליט המדינה קבעה כי על פניו הם שותפים לפרשנות כי נהגי תחבורה ציבורית הם בגדר עובד ציבור), בידוד על פי קריטריון זה אינו מספק שכן מייחסים למצבים אלו עבירה כללית של תקיפת עובד ציבור, ואין עבירה ספציפית כנגד נהג אוטובוס. עלתה הצעה לבודד את מקרי התקיפה לפי ציון זירת הארוע - שהינה אוטובוס, אולם דבר זה יסייע באופן מוגבל שכן לא כל האוטובוסים הינם ציבוריים, וכן יתכנו עבירות כנגד נהגי אוטובוס בהקשר לתפקידם שלא בתוך האוטובוס, ולכן הגדרת זירת העבירה עדיין לא תתן מענה מלא לקושי שבאיסוף הנתונים. הכנסת ה-25, הוועדה לביטחון לאומי, [אלימות חמורה נגד נהגי תחבורה ציבורית – דיון המשך](#), פרוטוקול מספר 498, 17 בנובמבר 2025. ישראל גנון, יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית מבית ההסתדרות הלאומית, שיחת טלפון, 31 בדצמבר 2025.

³⁷ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, [תכנית חדשה המכשירה נהגי אוטובוסים בתחבורה הציבורית](#), הודעות דוברות, 10 בינואר 2024.

על פי משרד
התחבורה תחל
לפעול בקרוב יחידת
אכיפה מיוחדת
בתחבורה ציבורית
שתספק מענה מהיר
ומידי לאליומות של
נוסעים כלפי נהגים

סיבה נוספת למחסור
בנהגים נעוצה
ב"צוואר בקבוק"
שנוצר במרכז הרפואי
לבטיחות בדרכים
(להלן: מרב"ד),
הפועל במסגרת
משרד הבריאות,
שהינו הגורם הרפואי
המוסמך בישראל על
פי חוק לביצוע
בדיקות בריאות
בקרב נהגים
המחויבים בכך

לחשיבותו של הנהג ולתרומתו למערכת התחבורה הציבורית.³⁸ **בהקשר זה עולה השאלה האם צעדים אלו אכן בוצעו במלואם והאם יש פערים בביצוע צעדים אלו בין חברות האוטובוסים ובין אוטובוסים חדשים לישנים, והאם פעולות אלו נותנות מענה מספק לתופעת האלימות.**

בנוסף, על פי משרד התחבורה תחל לפעול בקרוב יחידת אכיפה מיוחדת בתחבורה ציבורית שתספק מענה מהיר ומידי לאליומות של נוסעים כלפי נהגים.³⁹ נציג משרד התחבורה שהשתתף בדיון שהתקיים ביום 17 בנובמבר 2025, ציין כי יצא מכרז להקמת מערך אבטחה שיוביל את נושא הטיפול באלימות, וכי בשלב הראשון מדובר בשבע ערים⁴⁰ כאשר המערך יגיב באופן יזום על גבי אופנועים בזמן תגובה של תוך שש דקות. מערכת שליטה ובקרה תרכז את כלל הנתונים, וכעבור חצי שנה ניתן יהיה להרחיב את המערך לפריסה ארצית בהתאם לניתוח אירועי אלימות. לדבריו, ההערכה היא שבינואר הכוחות יהיו בשטח.⁴¹ **עולה השאלה האם התוכנית החלה לפעול בינואר 2026, האם היא אכן תסייע בהתמודדות עם מקרי האלימות, מי אחראי לה, וכיצד תימדד הצלחתה.**

2.3 עיכוב בתהליך הכשרת נהגים

סיבה נוספת למחסור בנהגים נעוצה ב"צוואר בקבוק" שנוצר במרכז הרפואי לבטיחות בדרכים (להלן: מרב"ד), הפועל במסגרת משרד הבריאות, שהינו הגורם הרפואי המוסמך בישראל על פי חוק לביצוע בדיקות בריאות בקרב נהגים המחויבים בכך. מבקשי רישיון נהיגה לרכב ציבורי⁴² ומשא כבד מופנים על-ידי משרד הרישוי לבדיקות רפואיות ואישיותיות במרב"ד.⁴³ מטעם פורום חברות התחבורה הציבורית נמסר כי התהליך מול המרב"ד הינו ארוך, (נמשך בממוצע כמעט שנה) ובמהלכו נושרים מהתהליך נהגים רבים.⁴⁴ לדברי יו"ר חברת קווים, כ-60% מהמועמדים נוטשים את התהליך, בשל התארכות התהליך ומציאת עבודה אחרת.⁴⁵

³⁸ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [מעודדים גיוס נהגי אוטובוס חדשים לענף](#), הודעות דוברות, 23 לאוקטובר 2025.

³⁹ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [בעקבות התגברות האלימות כלפי נהגי האוטובוסים](#), הודעות דוברות, 28 ליולי 2025, עודכן: 7 לאוגוסט 2025.

⁴⁰ הערים הן: ירושלים, חיפה, באר שבע, בית שמש, רהט, מודיעין עילית וביתר עילית. בחירת הערים אמורה לבטא גיוון הן מבחינה גאוגרפית והן מבחינת האוכלוסיות השונות. הכנסת ה-25, הוועדה לביטחון לאומי, פרוטוקול מספר 498, [אלימות חמורה נגד נהגי תחבורה ציבורית – דיון המשך](#), 17 בנובמבר 2025.

⁴¹ הכנסת ה-25, הוועדה לביטחון לאומי, פרוטוקול מספר 498, [אלימות חמורה נגד נהגי תחבורה ציבורית – דיון המשך](#), 17 בנובמבר 2025. ⁴² רכב ציבורי הינו רכב המשמש, או המיועד לשמש, להסעת נוסעים בשכר. [פקודת התעבורה \[נוסח חדש\]](#), סעיף 1.

⁴³ [בדיקות כשירות רפואית לנהיגה במכון הרפואי לבטיחות בדרכים \(מרב"ד\)](#), עודכן: 24 בדצמבר 2025.

⁴⁴ אמיר שניידר, מנכ"ל פורום חברות התחבורה הציבורית, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 25 בדצמבר 2025. ⁴⁵ אריק סיני, יו"ר קווים תחבורה ציבורית, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 25 בדצמבר 2025.

**במהלך שנת 2024,
חדל המרב"ד לקבל
הפניות לבדיקה
חוזרת מחברת פמי**

נושא הבדיקות במרב"ד נדון במסמך של מרכז המחקר והמידע של הכנסת שפורסם בנובמבר 2024.⁴⁶ מהמסמך עולה כי החל משנת 2020 המבקשים לקבל רישיון נהיגה ברכב ציבורי וכבד נבדקים על ידי זכיון פרטי מטעם משרד התחבורה - חברת פמי. לפי המשרד, יוזמתו לעבות את מערך השירות של המרב"ד באמצעות ספק במיקור חוץ נועדה להקל את העומס במכון, אך זאת רק כגורם מסייע למשרד הבריאות ומבלי לתפוס את מקומו של המרב"ד (תחת משרד הבריאות) כרופא מוסמך. לפיכך, נבדקים שכשירותם הועמדה בספק בבדיקת הזכיון מופנים גם לבדיקת המרב"ד לשם הכרעה בעניינם. במהלך שנת 2024,⁴⁷ חדל המרב"ד לקבל הפניות לבדיקה חוזרת מחברת פמי וזאת, לדברי משרד הבריאות, כיוון שפניות אלה גרמו להארכת משך ההמתנה של הנהגים הנבדקים מחדש ולעלות נוספת המושגת על המשרד. משרד התחבורה הביע בפני מרכז המחקר והמידע של הכנסת ביקורת על החלטת משרד הבריאות שלא לקבל הפניות לבדיקה חוזרת וטען כי מהלך זה נוגד את כללי ההתנהלות הממשלתיים ופוגע בנהגים, שנתרו ללא מענה. משרד התחבורה ציין גם שבאותה שנה הוא הביע נכונות לקבל על עצמו אחריות על הבדיקות הרפואיות לנהגי רכב ציבורי וכבד, ולהם בלבד, תוך מינוי רופאים מוסמכים לעניין זה במיקור חוץ. עם זאת, כפי שהדגיש המשרד, נדרש לשם כך תיקון של תקנות התעבורה, באופן שיעגן את העברת הסמכות למיקור חוץ ויבטיח מנגנוני פיקוח ובקרה מתאימים. לדברי משרד התחבורה, הוא פנה למשרד המשפטים, בבקשה לסייע בפתרון המחלוקת מול משרד הבריאות תוך התייחסות לאתגרים המשפטיים והרגולטוריים הכרוכים במצב הקיים. עולה השאלה, **מה סטטוס תהליך שינוי התקנות וכן סטטוס הטיפול בנושא על ידי משרד המשפטים.** נציין כי לצד ההשתלשלות המתוארת לעיל, בספטמבר 2025 הסתיים המכרז בין משרד התחבורה והספק "פמי פרימיום".⁴⁸

בדיון שהתקיים ביום 17 בנובמבר 2025, נציג משרד התחבורה ציין כי לאחרונה המרב"ד, הפסיקו לתת שירותים למבקשי רישיון לרכב ציבורי וכבד,⁴⁹ וכי בשל מחלוקת בין משרד הבריאות למשרד התחבורה בנושא, **כיום לא ניתנים להם אישורים כלל.**⁵⁰

⁴⁶ להרחבה על המרב"ד, ראו: מרכז המחקר והמידע של הכנסת, [בדיקות נהגים במכון הרפואי לבטיחות בדרכים - תמונת מצב](#), מרב פלג-גבאי, 14 בנובמבר 2024.

⁴⁷ במאי 2024, יוסי ניזרי, מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה, שיחת טלפון, 4 בינואר 2025.

⁴⁸ יוסי ניזרי, מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה, שיחת טלפון, 4 בינואר 2026.

⁴⁹ כלי רכב כבדים כוללים משאיות שמשקלן הכולל 3.5 טונות ואוטובוסים. מבקר המדינה, דוח שנתי 71א, [בטיחות בדרכים של כלי רכבים כבדים](#), 2020, עמ' 1071.

⁵⁰ הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, [בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כנהגי רכב כבד](#), פרוטוקול מספר 179, 17 בנובמבר 2025.

בדיון הוצעו כמה פתרונות חלופיים, ובין השאר עלה כי משרד הבריאות מתנגד להצעה להעביר את הבדיקות לקופות החולים ובכלל זה לרופאי המשפחה.⁵¹ משרד התחבורה הציע, כמענה זמני לקושי, להתחיל בהכשרות לנהגים, ולאפשר את מתן האישיור רפואי בסיום ההכשרה. אולם ארגון נהגי התחבורה הציבורית מסר לנו על קשיים ביישום הצעה זו, שכן ככל הנראה, מחשש שהמועמדים לא ייקלטו לעבודה בסופו של דבר, יש ירידה משמעותית בהיקף ההשתתפות בקורסים בשנה האחרונה. נכון ליום 31 בדצמבר 2025, נפתחו כחמישה קורסים בלבד, שבהם משתתפים בסך הכל כ-100 נהגים, (הכוללים רכב ציבורי ורכב כבד כאחד). לשם השוואה, בשנה ממוצעת נפתחים בכל חודש 25 קורסים, שבכל אחד מהם 20 משתתפים, כלומר כ-500 משתתפים בחודש, וכ-300 קורסים בשנה בהם כ-6,000 משתתפים, מתוכם כ-40% נהגי רכב ציבורי.⁵²

בתום הדיון שהתקיים בנובמבר 2025, יו"ר הוועדה קראה למשרדי התחבורה והבריאות ליישב את המחלוקת ביניהם ולדווח לוועדה תוך חודש ימים על ההסכמות שסוכמו בעניין האחריות על המרב"ד.⁵³ בעקבות זאת מסר משרד הבריאות לוועדה ביום 18 בנובמבר 2025, כי הסמכות לקבוע כשירות נהיגה עבור מבקשי רישיון רכב כבד ורכב ציבורי, כמו גם מבקשי רישיון אחרים, מסורה לרשות הרישוי במשרד התחבורה. במסגרת השיח שהתקיים בין המשרדים על שיפור השירות לאזרח, נכון משרד הבריאות להעמיד לרשות משרד התחבורה את כל האמצעים הדרושים לו כדי להמשיך ולספק את השירות עבור מבקשי רישיון לרכב כבד ורכב ציבורי, כפי שעשה זאת עד לאחרונה, וכי נכונות זו עודנה בתוקף.⁵⁴ מטעם הוועדה נמסר כי משרד התחבורה טרם התקבל דיווח לוועדה, נכון ליום 4 בינואר 2025.⁵⁵

ביום 4 בדצמבר התקבלה החלטת ממשלה מספר 3581 (סעיף 25) על הקמת צוות בין-משרדי בראשות החשב הכללי במשרד האוצר, בהשתתפות משרד התחבורה ומשרד הבריאות, **שיבחן את המודל לבחינת כשירות רפואית לנהיגה**. לפי ההחלטה, במקרה של מחלוקת, הנושא יובא להכרעת הממשלה. ביום 22 בדצמבר שלח מנכ"ל משרד התחבורה מכתב לחשב הכללי

⁵¹ הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, [בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כנהגי רכב כבד](#), פרוטוקול מספר 179, 17 בנובמבר 2025. הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, [בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כעובדי תחבורה ציבורית](#), פרוטוקול מספר 181, 18 בנובמבר 2025.

⁵² ישראל גנון, יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית מבית ההסתדרות הלאומית, מסרון, 31 בדצמבר 2025.

⁵³ הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, [בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כנהגי רכב כבד](#), פרוטוקול מספר 179, 17 בנובמבר 2025.

⁵⁴ מכתב מאת סנדרה קרת, מנהלת תחום פרויקטים במשרד הבריאות, ליו"ר הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, 18 בנובמבר 2025. הועבר על ידי דיקלה טאקו, מנהלת הוועדה המיוחדת לעובדים זרים ביום 4 בינואר 2025.

⁵⁵ דיקלה טאקו, מנהלת הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, דוא"ל, 4 בינואר 2025.

בתום הדיון שהתקיים
בנובמבר 2025, יו"ר
הוועדה קראה
למשרדי התחבורה
והבריאות ליישב את
המחלוקת ביניהם
ולדווח לוועדה תוך
חודש ימים על
ההסכמות שסוכמו
בעניין האחריות על
המרב"ד

ביום 4 בדצמבר
התקבלה החלטת
ממשלה מספר 3581
(סעיף 25) על הקמת
צוות בין-משרדי
בראשות החשב
הכללי במשרד
האוצר, בהשתתפות
משרד התחבורה
ומשרד הבריאות,
שיבחן את המודל
לבחינת כשירות
רפואית לנהיגה

בבקשה לזרז את כינוס הצוות בהתאם להחלטה האמורה, וב- 25 בדצמבר נשלח כתב מינוי לחברי הוועדה, בהתאם לכתב המינוי מסקנות יוצגו עד לסוף חודש ינואר.⁵⁶

באשר לתכני הכשרת הנהגים, הצביעו בפנינו על כך שיש לרענן את תכני הלימוד בקורס ההכשרה העיונית ולהתאימה לעידן הנוכחי.⁵⁷ בכלל זה, עלה כי יש להטמיע הכשרה לעניין הטכוגרף הדיגיטלי.⁵⁸

2.4 גיוס נהגים וחיזוק מעמד הנהג

באשר **לגיוס נהגים נוספים, וכן חיזוק מעמד הנהג**, לדברי משרד התחבורה, המשרד פרסם מתווה לסיוע במימון הכשרת נהגי אוטובוס חדשים, שבמסגרתו יוענקו לחברות האוטובוסים תמריצים כספיים עבור הכשרה והעסקה של נהגים חדשים, הכוללים מענקי הכשרה ומענקי התמדה. בנוסף, המשרד ציין כי הוביל קמפיין נרחב במגוון ערוצי תקשורת אשר נועד להבליט את תרומתם החיונית של נהגי האוטובוסים בשמירה על ההתנהלות השוטפת של התחבורה הציבורית בישראל.⁵⁹ **ניתן לשאול האם אכן ניתנו תמריצים כספיים אלו, מה גובהם, והאם הם אכן סייעו בגיוס נהגים חדשים. בנוסף, לא ידוע לנו אם בעקבות קמפיין זה אכן גויסו נהגים חדשים.**

עוד נמסר מהמשרד כי פועלים לגייס נהגים מקרב אוכלוסיות ומגזרים נוספים – כגון חיילי צה"ל משוחררים⁶⁰ ונהגים מהמגזר החרדי. כך למשל, בחודש אוגוסט 2025 משרד התחבורה הודיע על הקמת מרכז ייעודי לגיוס נהגים מקרב המגזר החרדי.⁶¹ **עולה השאלה האם תוכניות אלו אכן יצאו אל הפועל, ואם כן, כמה נהגים עתידיים להצטרף מאוכלוסיות אלו.**

במקביל לכך, עולה כי ארגון הנהגים ועמותת "כלים שלובים", בשיתוף משרד העבודה, צה"ל וההסתדרות הלאומית, הקימו פרויקט נוסף של גיוס ושימור נהגים חרדים, שאחרי שחרורם מצה"ל עתידים להשתלב כנהגי תחבורה ציבורית. מדברי נציג ההסתדרות הלאומית שהשתתף בדיון עלה כי פיילוט של הכיתה הראשונה אמור היה להסתיים במהלך דצמבר 2025, והיעד הוא

⁵⁶ יוסי ניזרי, מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה, מסרון, 4 בינואר 2026.

⁵⁷ אריק סיני, יו"ר קווים תחבורה ציבורית, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 25 בדצמבר 2025.

⁵⁸ טכוגרף הינו מכשיר המותקן ברכב, המיועד לסמן או לרשום את היות הרכב במצב נסיעה או עצירה, וכן את מרחק הנסיעה, את מהירות הנסיעה ואת זמן הנהיגה של הנהוג ברכב; [פקודת התעבורה \[נוסח חדש\]](#). ישראל גנון, יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית מבית ההסתדרות הלאומית, שיחת טלפון, 23 בדצמבר 2025.

⁵⁹ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [מעודדים גיוס נהגי אוטובוסים חדשים לענף](#), הודעות דוברות, 23 לאוקטובר 2025.

⁶⁰ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [כ-4,500 נהגים חדשים הצטרפו לתחבורה הציבורית בשנת 2023](#), הודעות דוברות, פורסם: 6 לפברואר 2024, עודכן: 8 לפברואר 2024.

⁶¹ בהודעת משרד התחבורה נכתב כי המרכז החדש יסייע הן לשילוב האוכלוסייה החרדית בשוק העבודה והן ליכולת לשלב נהגים חרדים בקווים הפועלים בשכונות חרדיות, במטרה לשפר את איכות השירות וההתאמה לצורכי התושבים ולצמצם חיכוכים. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [גיוס נהגים חרדים לענף](#), הודעות דוברות, 7 באוגוסט 2025.

באשר לגיוס נהגים נוספים, וכן חיזוק מעמד הנהג, לדברי משרד התחבורה, המשרד פרסם מתווה לסיוע במימון הכשרת נהגי אוטובוס חדשים, שבמסגרתו יוענקו לחברות האוטובוסים תמריצים כספיים עבור הכשרה

ארגון הנהגים ועמותת "כלים שלובים", בשיתוף משרד העבודה, צה"ל וההסתדרות הלאומית, הקימו פרויקט נוסף של גיוס ושימור נהגים חרדים, שאחרי שחרורם מצה"ל עתידים להשתלב כנהגי תחבורה ציבורית

לגייס 1,800 נהגים בשלוש שנים.⁶² **עולה השאלה האם הפרויקט אכן יצא אל הפועל, ומה ההבדלים בינו לבין תוכניות הגיוס האחרות שהשיק המשרד.**

הוועדה לעובדים זרים דרשה כי המשרדים ימצו את כל הצעדים לעידוד גיוס נהגים ישראלים, ורק לאחר מיצוי כל המאמצים והפעולות שהוצעו בישיבת הוועדה, הוועדה תבחן המלצת פיילוט להבאת עובדים נהגים לישראל

בשל החוסר בנהגים והקושי בגיוס נהגים חדשים, ביום 18 בנובמבר 2025 הוועדה המיוחדת לעובדים הזרים דנה בהקצאת מכסת עובדים זרים לעבוד כנהגים בתחבורה הציבורית. מהדיון שהתקיים עלה כי יש מחלוקת בין גורמי המקצוע באשר לצורך בנהגים זרים, ובהיתכנות להעסקת נהגים עובדים זרים בתחבורה הציבורית בארץ.⁶³ נציג הרשות הארצית לתחבורה ציבורית אמר כי עמדת המשרד היא שיש לערוך פיילוט ולייבא 1,000 נהגים זרים, וזאת לאחר שניסו לגייס נהגים ישראלים, לרבות מענקים, שיפור שכר ואופק קידום. מנגד המתנגדים טענו כי הבאת עובדים זרים עשויה להבריח את העובדים הישראליים, לדרדר את תנאי ההעסקה בענף,⁶⁴ ואף לייצר בעיות נוספות.⁶⁵ בסיום הישיבה החליטה הוועדה כי יש למצות את כל הצעדים לעידוד גיוס נהגים ישראלים, בין היתר, להעלאת השכר של הנהגים, יצירת אופק וביטחון תעסוקתי לנהגים, ומידור האלימות כלפי הנהגים. רק לאחר מיצוי כל המאמצים והפעולות שהוצעו בישיבת הוועדה, הוועדה תבחן המלצת פיילוט להבאת עובדים נהגים לישראל. בנוסף, הוועדה מבקשת ממשרד התחבורה והבטיחות בדרכים וממשרד האוצר להיפגש בהקדם עם נציגי החברות לתחבורה ציבורית, נציגי ההסתדרות ונציגי ההסתדרות הלאומית ולהציג לוועדה תוך שלושה חודשים תכנית לקליטת עובדים ישראלים לתחבורה הציבורית הכוללת דיון מקיף על השכר והתנאים, ותמריצים לשימור העובדים. לאחר קבלת כל התשובות לעיל, תקיים הוועדה ישיבת מעקב.⁶⁶

⁶² הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, פרוטוקול מספר 181, [בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כעובדי תחבורה ציבורית](#), 18 בנובמבר 2025. ישראל גנון, יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית מבית ההסתדרות הלאומית, שיחת טלפון, 31 בדצמבר 2025.

⁶³ בעוד שנציג הרשות הארצית לתחבורה ציבורית ונציגי חברות התחבורה טענו כי יש לאשר הבאת נהגים זרים, ועדי הנהגים מגובים בהסתדרות החדשה ובהסתדרות הלאומית, מתנגדים בטענה כי שיפור בשכר ובתנאי העסקת הנהג הישראלי ושמירה על בטחונו יגרמו לנהג הישראלי לעבוד בתחבורה הציבורית. הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, פרוטוקול מספר 181, [בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כעובדי תחבורה ציבורית](#), 18 בנובמבר 2025.

⁶⁴ הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, פרוטוקול מספר 181, [בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כעובדי תחבורה ציבורית](#), 18 בנובמבר 2025.

⁶⁵ מהדיון עלה כי העסקת עובדים זרים עשויה לדחוק את שכר עובדים ישראלים כלפי מטה, חלק ניכר מההכנסה חוזר לארצות המוצא, ועלולה להיווצר אף בעיה חברתית. הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, פרוטוקול מספר 179, [בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כנהגי רכב כבד](#), 17 בנובמבר 2025. להרחבה בסוגיית העובדים הזרים, ראו דוח של [הוועדה למלחמה בעוני בישראל, חלק 2 - דוחות ועדות המשנה](#), 2014, עמ' 223. בין היתר נכתב שם כי הגדלת ההיצע של עובדים בעלי מיומנויות נמוכות יוצרת לחץ מידי להורדת השכר לעובדים דומים וכן לעובדים בעלי מיומנויות נמוכות יותר. העסקת עובדים זרים פוגעת בראש ובראשונה בעובדים הישראליים בעלי מיומנויות נמוכות הנדחקים מהענפים בהם מועסקים עובדים זרים, שכן הם אינם יכולים להתחרות ברמות השכר של העובדים זרים.

⁶⁶ מכתב מיו"ר הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, לשרת התחבורה והבטיחות בדרכים מירי רגב, ושר האוצר בצלאל סמוטריץ', בנושא בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כנהגי תחבורה ציבורית, 23 בנובמבר 2025.

2.5 תשתיות

היעדר תשתיות של
נתיבי העדפה לצד
העלייה בגודש
בכבישים מובילים
לירידה משמעותית
במהירות הנסיעה של
התחבורה הציבורית
וכן ברמת האמינות.
הדבר מחריף את
המחסור בנהגים,
בעיקר בשעות שיא
הביקוש לשירות

היעדר תשתיות של נתיבי העדפה לצד העלייה בגודש בכבישים מובילים לירידה משמעותית במהירות הנסיעה של התחבורה הציבורית וכן ברמת האמינות.⁶⁷ הדבר מחריף את המחסור בנהגים, בעיקר בשעות שיא הביקוש לשירות, שכן התארכות משכי הנסיעה לא מאפשרת לנהג מסוים להוציא לפועל יותר נסיעות בשעות העבודה שלו. לדברי יו"ר קווים תחבורה ציבורית, גודש התנועה מהווה "בולען" של משאבי אוטובוסים ונהגים.⁶⁸ בנוסף, לדבריו קיים חוסר בתשתיות לרבות תחנות ומסופי קצה תפעוליים, תחנות מנהלתיות ותחנות התרעננות. לדבריו, השינויים שחלו בשנים האחרונות במהירות הנסיעה של האוטובוסים וביכולת לצפות את משך הנסיעה, מביאים לצורך בהשקעת משאבים נוספים (תוספת נהגים ואוטובוסים בהיקפים משתנים ומשמעותיים) להבטחת רמת השירות והקטנת האיחורים.⁶⁹

היעדים המרכזיים של
משרד התחבורה
לשנת 2025 כוללים
בין השאר את
הפחתת הגודש
בדרכים, בין השאר
באמצעות פיתוח
תשתיות עבור
התחבורה הציבורית,
כגון נתיבי העדפה

היעדים המרכזיים של משרד התחבורה לשנת 2025 כוללים בין השאר את הפחתת הגודש בדרכים, בין היתר, באמצעות פיתוח מערכות להסעת המונים והאבים תחבורתיים, פיתוח נתיבי העדפה (נתיבים להעדפת תחבורה ציבורית וכלי רכב רבי-תפוסה), ושיפור השירות בתחבורה הציבורית.⁷⁰ **עולה השאלה מה מבין היעדים הללו אכן יושם ואלו צעדים ננקטו לשם כך, כמה ק"מ של נתיבי העדפה נסללו בשנים האחרונות, האם הגברה האכיפה בנתיבים אלה, והאם הצעדים שננקטו הביאו לשינוי במהירות הנסיעה של אוטובוסים ובאמינות השירות.**

⁶⁷ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, יחידת המחקר ברשות הארצית לתחבורה ציבורית, [דו"ח מדדי ביצוע מרכזיים לתחבורה הציבורית](#) רבעון ראשון שנת 2024, מאי 2024. אובדן אמון במערכת התחבורה הציבורית גורמת להעדפת הרכב הפרטי, וכך רק נגרם עוד יותר גודש בכבישים. אמיר שניידר, מנכ"ל פורום חברות התחבורה הציבורית, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 25 בדצמבר 2025.

⁶⁸ לדברי אריק סיני, יו"ר קווים תחבורה ציבורית, כלל האצבע הינו שכל 1% ירידה במהירות המסחרית מחייבת תוספת נהגים בשיעור של כ-3% ל-2.5 מלפני התפעולית. אריק סיני, יו"ר קווים תחבורה ציבורית, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 25 בדצמבר 2025.

⁶⁹ אריק סיני, יו"ר קווים תחבורה ציבורית, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 25 בדצמבר 2025.

⁷⁰ משרדי הממשלה ויחידות הסמך, [עיקרי תוכניות העבודה לשנת 2025](#), עמ' 851.