
אלכוהול ונהיגה

נייר מידע

עדי ברמניס

שבט תש"ף | פברואר 2020

נלחמים
על החיים!

דלבי"ד
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים





20.02.2020 כ"ה שבט תש"פ

פתיחה

נהיגה תחת השפעת אלכוהול היא אחת התופעות המשמעותיות והבעייתיות ביותר בכל מה שנוגע לבטיחות בדרכים. מסמך זה מציג סיכום אודות הנושא. תחילה תוצג הבעיה בנהיגה תחת השפעת אלכוהול, ולאחר מכן תפורט סקירה אודות היקף התופעה. בהמשך יפרשו הפתרונות להתמודדות עם הבעיה, ולבסוף יוצג המצב בישראל.

מה הבעיה?

שתיית אלכוהול משפיעה על יכולות חיוניות לנהיגה, ופוגעת ביכולת לבצע משימות תפיסתיות, בתשומת-הלב, בקבלת החלטות, בזיכרון ובפסיכומטוריקה. הפגיעה ביכולות אלה מתחילה מיד עם תחילת צריכת האלכוהול וככל שרמת האלכוהול בדם עולה, כך עולה הפגיעה ביכולות (Shinar, 2017). מחקרים מראים שריכוז אלכוהול של 0.1% בדם פוגע בכל התפקודים הדרושים לנהיגה בטוחה: זמן תגובה, עקיבה, דריכות, חלוקת קשב, עיבוד מידע, תפקוד ויזואלי, תפיסה, יכולות פסיכומטריות ויכולות נהיגה. היכולות הרגישות ביותר, הנפגעות בריכוז של 0.05% אלכוהול בדם הן חלוקת קשב ועקיבה. מיומנויות אלה חשובות במיוחד משום שהן אינהרנטיות לרוב משימות הנהיגה, ופגיעה בהן נמצאה מעורבת בכ-50% מכלל התאונות¹. מחקרים אחרים מראים שפגיעה ביכולות מסוימות, כגון חלוקת קשב, מתחילה כבר לאחר צריכה מינימלית של אלכוהול ובריכוז של 0.001% אלכוהול בדם. כלומר, פגיעה ביכולות הקשורות לנהיגה בטוחה מתחילה לפני שאדם מרגיש את השפעת האלכוהול על מצב רוחו (שכרות) וכשאינו מודע שהוא מושפע (שם). ריכוז האלכוהול בדם מושפע ממספר גורמים שונים כגון הבדלים פיזיולוגיים בין גברים לנשים, משקל, משך הזמן שבו שותים ושילוב עם אוכל. לכן, גם כאשר קיימת הסברה נרחבת ומודעות של נהגים לסכנות הכרוכות בנהיגה בשכרות, ישנו קושי להעריך באופן אובייקטיבי כשירות לנהוג מבחינה חוקית. יתרה מכך, מכיוון שאלכוהול נותן תחושת ביטחון מופרזת, נהג שתוי ייטה להעריך באופן שגוי את מסוגלותו לנהוג גם כאשר ריכוז האלכוהול בדמו עולה על הרמה המותרת בחוק ובפועל פוגע ביכולות הנהיגה שלו.

מחקרים שבחנו את הקשר בין שתיית אלכוהול והסיכוי למעורבות בתאונות דרכים הראו כי ככל שרמת האלכוהול בדם גבוהה יותר, כך גדל הסיכון למעורבות בתאונות דרכים, כאשר החל משיעור של 0.1% ומעלה חלה עלייה משמעותית בסיכון (שם). להלן יפורטו ממצאים של כמה מחקרים.

מחקר של NHTSA שנערך בשנים 2013-2014, וכלל כ-3,900 נהגים שהיו מעורבים בתאונות, הראה שבשיעור אלכוהול בדם של 0.05%, הסיכון לתאונה כפול מאשר ללא אלכוהול בדם, ובשיעור של 0.08%

¹ נבדק דרך מיצוע של מחקרים שונים שבחנו השפעה של הסחות דעת על תאונות דרכים, ללא קשר לצריכת אלכוהול (Shinar, 2017).



הסיכון הוא פי ארבעה. בשיעור הגבוה ביותר שנמדד - 0.25% - הסיכוי למעורבות בתאונת דרכים גבוה פי 23 (!) מאשר ללא אלכוהול בדם (NHTSA, 2015).

מחקר שנערך בניו-זילנד ב-2005 הראה סיכון גבוה יותר: פי 6 עבור 0.05%, ופי 17 עבור 0.08%. יתרה מזאת, עבור כל 0.02% נוספים של אלכוהול בדם, הסבירות להיהרג בתאונה מוכפלת. לא רק שאלכוהול מעלה את הסיכוי למעורבות בתאונה, מחקרים השוואתיים מראים שאלכוהול מעלה את הסיכוי לפציעה קשה או למוות לעומת מעורבים באותה חומרת תאונה (ובאותם תנאים) שאינם תחת השפעת אלכוהול, אף שאינם מספקים הסבר לכך (Shinar, 2017).

היקף התופעה – השוואה בינלאומית

למרות המודעות להשפעה הקריטית של אלכוהול על מיומנויות נהיגה, התופעה של נהיגה בשכרות עדיין נפוצה בעולם. בארה"ב בשנים 2013 ו-2014, כ-31% מהאבדות בנפש בדרכים היו תוצאה של נהיגה תחת השפעת אלכוהול, נתון זהה לזה של 10 שנים קודם לכן. נתונים מ-2002 מראים שבשבדיה 28% מהנהגים שנהרגו צרכו אלכוהול; 14% מההרוגים בתאונות דרכים בגרמניה היו קשורים בתאונות שערבו שתיית אלכוהול; ו-15% מהנהגים שהיו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות בצרפת היו שתויים. נתונים אלה נשארו יציבים מאז אמצע שנות ה-90 של המאה הקודמת (Shinar, 2017).

באיחוד האירופי בשנת 2016 נהרגו 25,670 איש בתאונות דרכים. על פי ההערכה כ-25% מתוכם נהרגו כתוצאה מנהיגה בשכרות – כלומר כ-5,120 הרוגים (Calinescu and Adminaite, 2018).

עפ"י הערכה, בכל שנה נהרגים ברחבי העולם כ-273,000 אנשים כתוצאה מנהיגה בשכרות. ניתן להניח שהמספר אף גבוה יותר מפאת תת-דיווח של הרוגים כתוצאה מנהיגה בשכרות, וזאת בשל הסתמכות על מקורות משטרתיים בלבד, הלוקים בחסר. הדבר נכון גם לגבי פצועים קשה (IRTAD, Alcohol-Related Road Casualties in Official Crash Statistics. 2017).

הגדרת סף שכרות - גישות

הגדרת סף השכרות משתנה בין מדינות וניתן לחלק באופן גס את החקיקה לשתי גישות: אפס סובלנות לאלכוהול, או אחוז מסוים של אלכוהול בדם הנחשב חוקי לנהיגה, ובד"כ לא עולה על 0.8 גרם לליטר (או 0.08%). ברוב המדינות קיימים גם הבדלים בחקיקה בין כלל הנהגים (שיעור סטנדרטי), לבין נהגים צעירים ונהגים מסחריים. פירוט ספי השכרות השונים מובא בטבלאות להלן:

שיעור אלכוהול מותר במדינות האיחוד האירופי (אחוזים):²

² <https://etsc.eu/7-smart-ways-of-tackling-drink-driving-in-europe/>



מקרא³:

אפס סובלנות	
שיעור נמוך	
שיעור בינוני	
שיעור גבוה	

מדינה	שיעור סטנדרטי	נהגים מסחריים	נהגים צעירים	אחוז הרוגים כתוצאה מאלכוהול ⁴
צ'כיה	0	0	0	9.5
הונגריה	0	0	0	7.1
רומניה	0	0	0	5.6
סלובקיה	0	0	0	6.1
אסטוניה	0.02	0.02	0.02	10
פולין	0.02	0.02	0.02	12.7
שבדיה	0.02	0.02	0.02	24
ליטא	0.04	0	0	9.6
אוסטריה	0.05	0.01	0.01	5.1
בלגיה	0.05	0.02	0.05	
בולגריה	0.05	0.5	0.05	0.9
קרוואטיה	0.05	0	0	23.8
קפריסין	0.05	0.02	0.02	17.4
דנמרק	0.05	0.05	0.05	
פינלנד	0.05	0.05	0.05	24
צרפת	0.05	0.05	0.02	29
גרמניה	0.05	0	0	7
יוון	0.05	0.02	0.02	25.3
אירלנד	0.05	0.02	0.02	38.5
איטליה	0.05	0	0	20-25
לטביה	0.05	0.05	0.02	10.8
לוקסמבורג	0.05	0.02	0.02	14
הולנד	0.05	0.05	0.02	11-24
פורטוגל	0.05	0.02	0.02	29.2
סלובניה	0.05	0	0	32
ספרד	0.05	0.03	0.03	17 (גברים), 6.7 (נשים)

³ כפי שנקבע ע"י etsc

⁴ World Health Organization, 2018. Global Status Report on Road Safety.

מתוך סך ההרוגים בתאונות דרכים.



	0.05	0.05	0.05	סקוטלנד
	0.08	0.08	0.08	מלטה
13 (כולל סקוטלנד)	0.08	0.08	0.08	בריטניה (ללא סקוטלנד)

שיעור אלכוהול מותר במדינות נוספות (אחוזים)⁵

מדינה	שיעור סטנדרטי	נהגים מסחריים	נהגים צעירים	אחוז הרוגים כתוצאה מאלכוהול
קולומביה	0.02	0.02	0.02	
צ'ילה	0.03	0.03	0.03	13
אקוודור	0.03	0.01	0.03	6.8
יפן	0.03	0.03	0.03	5.6
רוסיה	0.03	0.03	0.03	22.9
סרביה	0.03	0	0	17
ארגנטינה	0.05	0	0.05	17
אוסטרליה	0.05	0	0	17
קמבודיה	0.05	0.05	0.05	13
קוסטה ריקה	0.05	0.02	0.02	31.2
ניו-זילנד	0.05	0.05	0	27
ניגריה	0.05	0	0	0.5
פרו	0.05	0.025	0.05	9.3
דרום אפריקה	0.05	0.02	0.05	57.5
קוריאה	0.05	0.5	0.05	11.2
ישראל	0.05	0.01	0.01	3.6
ג'מייקה	0.08	0.08	0.08	
מלזיה	0.08	0.08	0.08	0.1
סינגפור	0.08	0.08	0.08	6.4
ארה"ב	0.08	0-0.08	0-0.08	29
קנדה	0.04-0.08	0.04-0.08	0.04-0.08	29.6

⁵ World Health Organization, 2018. Global Status Report on Road Safety.



בטבלה לעיל ניתן לראות הבדלים משמעותיים בשיעורי ההרוגים בתאונות הנגרמות כתוצאה מנהיגה בשכרות, כאשר על פניו נראה ששיעור ההרוגים בישראל נמוך בהרבה ביחס למדינות כמו ארה"ב, דרום אפריקה, בריטניה וצרפת. הנתונים בטבלה נלקחו מתוך דו"ח של ארגון הבריאות העולמי (WHO), כפי שהוצגו בו, על אף שיטות איסוף הנתונים השונות של המדינות השונות. כך למשל הנתונים בנוגע לישראל סופקו על ידי המשטרה, בעוד שבארה"ב התבססו על נתוני המרכז הלאומי לסטטיסטיקה ועל נתוני NHTSA, ובדרום אפריקה נלקחו הנתונים ממערכת המעקב הלאומית של תמותה ופציעות (NIMSS) (WHO, 2018).

אמצעים להתמודדות עם נהיגה בשכרות

האמצעים להתמודדות עם בעיית הנהיגה בשכרות רבים ומגוונים. בדרך כלל דרוש מאמץ מכוון שמשלב רשויות ומנגנונים שונים כדי ליצור השפעה משמעותית על נהיגה תחת השפעה. את האסטרטגיות להתמודדות עם הבעיה ניתן לסווג לפעולות חקיקתיות, גישות מוטיבציוניות/תקשורתיות, מאמצי אכיפה, פעולות המכוונות לעבריינים חוזרים, וטכניקות להפחתת ליקויים לאחר-שתייה (Shinar, 2017). האמצעים העיקריים מפורטים להלן:

1. חקיקה: קביעת שיעור אלכוהול נמוך בדם – הנציבות האירופית ממליצה על שיעור אלכוהול מקסימלי של 0.05% ושיעור של 0.02% לנהגים צעירים ולנהגים ברכבים מסחריים. לרוב, במדינות השונות בהן נעשה שינוי בחקיקה של קביעת סף השכרות, בוצעה גם תוכנית מלווה לכך, אשר שילבה אכיפה מאסיבית, קמפיין הסברה ועוד. לדוגמא, באסטוניה שיעור האלכוהול המותר לכלל הנהגים הוא 0.02% החל משנת 2000. הורדת השיעור המותר לצד הגברת האכיפה (בדיקות נשיפה לצדי הכביש הוגברו מ-105 לכל 1000 תושבים בשנת 2010, ל-677 לכל 1000 תושבים ב-2015), הורידו את מספר ההרוגים כתוצאה מנהיגה בשכרות ב-89% בעשור שבין 2006 ל-2016. גם בלטביה שיעור האלכוהול המותר לנהגים צעירים הורד מ-0.05% ל-0.02% ב-2004, וב-2016 גם לנהגים מסחריים, ועקב כך שיעור ההרוגים כתוצאה מנהיגה בשכרות ירד ב-80% בעשור שבין 2006 ל-2016 (ESTC, 2019).

באנגליה למשל, לאחר העברת החוק המגביל רמת אלכוהול מקסימלית בנהיגה של 0.08% בשנת 1967, חלה ירידה מידית של 66% בהרוגים ובפצועים אנוש בתאונות בלילות סופי-השבוע. ירידה זו, ככל הנראה, נבעה הן מהחוק החדש והן מהסיקור התקשורתי הנרחב ומהאכיפה המאסיבית בעקבותיו. זמן לא רב לאחר החקיקה מספר הפצועים וההרוגים החל לעלות שוב, אך נעצר על שיעור קבוע יחסית הנמוך ב-25% מזה שקדם לחוק (Shinar, 2017).

2. סנקציות – רוב מדינות האיחוד האירופי נוקטות בקנסות קבועים לנהיגה תחת השפעת אלכוהול.

בדנמרק, פינלנד ושבדיה ניתנים קנסות המבוססים על הכנסה.⁶ סנקציה יעילה נוספת היא שלילת רישיון הנהיגה, שיעילה במיוחד כשהיא משולבת עם טיפול או גמילה לנהגים בשכרות. בדנמרק למשל, נהגים הנתפסים עם שיעור אלכוהול גבוה מ-0.05% מחויבים לעבור קורס של 12 שעות בנושא אלכוהול ובטיחות בדרכים (ולשלם עבורו) כדי לקבל חזרה את רישיונם שנשלל. נהגים שנתפסו עם שיעור אלכוהול גבוה מ-0.12% ועבריינים חוזרים מקבלים שלילת רישיון של שלוש שנים לפחות וחייבים בשירות ציבורי או מאסר. כמו כן, אם נהג נתפס עם שיעור אלכוהול גבוה מ-0.12% פעמיים בתוך שלוש שנים, המשטרה יכולה להחרים את רכבו (ESTC, 2019).

ברוב מדינות ארה"ב קיימת שלילה מנהלית לפני הרשעה בנהיגה בשכרות עבור נהגים שנתפסים עם 0.08% אלכוהול בדם ומעלה, או נהגים שמסרבים לבדיקה. נהגים שהורשעו בפעם הראשונה כפופים לסנקציות נוספות כמו מאסר, קנסות, עבודות שירות, החרמת הרכב, חינוך, טיפול וכו'. עבריינים חוזרים, בנוסף לסנקציות שהוזכרו, מחויבים בחוק לענישה מינימלית הכוללת שלילת רישיון למשך שנה (שלילה מלאה, הגבלה באמצעות טכנולוגיה ברכב (אינטרלוק), או הגבלה הדורשת השתתפות בתכנית פיכחות), הערכת אלכוהול וטיפול מתאים, מאסר או עבודות שירות (NHTSA, 2017).

מחקר מטא-אנליסיס של SafetyCube מראה ששלילת רישיון היא אמצעי יעיל בהפחתת עבריינות ותאונות, כאשר ההפחתה נעה בין 17% ל-21%. עם זאת, אין הוכחה שהיעילות נמשכת גם לאחר תום תקופת השלילה. שלילת רישיון יעילה יותר כאשר היא משולבת עם אמצעים נוספים כגון תכניות שיקום והחרמת רכב (Goldenfeld, 2017).

החרמת רכב – שלילת רישיון לא מונעת לחלוטין עבריינות מכיוון שהעבריין יכול לנהוג ללא רישיון נהיגה, וזוהי תופעה די נפוצה. לעומת זאת, נהיגה ללא רכב איננה אפשרית ולכן במדינות רבות בארה"ב, כמו גם בניו-זילנד ובישראל, ישנם חוקים של החרמת רכב שמסייעים במניעה של פשיעה חוזרת במקרים של נהיגה תחת השפעת אלכוהול. עם זאת, לשיטה עלויות גבוהות יחסית מכיוון שיש צורך בהחזקת רכבים במגרשים ייעודיים, והנהגים שאמורים לשלם עבור ההחזקה מעדיפים פעמים רבות לוותר על רכבם, להשאירו במגרש ולא לשאת בעלויות (Shinar, 2017).

3. אכיפה – כמעט מיותר לציין את חשיבותה של אכיפה מספקת ויעילה. חלק מהבעיה הוא שנהגים

לא תמיד מודעים לרמת האלכוהול המותרת בנהיגה. למרות פרסומים והסברים בנושא, ישנם גורמים רבים מדי המשפיעים על ריכוז האלכוהול, כגון הבדלים בין גברים לנשים, משקל, משך הזמן שבו שותים ושילוב עם אוכל. נהגים מתקשים להעריך באופן אובייקטיבי האם הם כשירים מבחינה חוקית לנהוג, ויתרה מכך, מכיוון שאלכוהול נותן תחושת ביטחון מופרזת, כשנהג שתוי הוא ייטה להרגיש שהוא מסוגל לנהוג גם כאשר ריכוז האלכוהול בדמו עולה על הרמה המותרת

⁶ לא נמצאו נתונים על יעילות של קנסות דיפרנציאליים לעומת קנסות קבועים.



בחוק ופוגע ביכולות הנהיגה שלו. הדרך להתמודד עם בעיה זו היא מבחן נשיפה נקודתי שיראה לנהג באופן אובייקטיבי וחד-משמעי האם הוא כשיר חוקית לנהיגה או לא (Shinar, 2017). בין השנים 2010-2015, הוגברה האכיפה באמצעות נקודות בידוק בפולין ב-39% בכל שנה, ב-24% באסטוניה וב-12% בפורטוגל. בשבדיה הונהגו ב-2017 נקודות בידוק אוטומטיות שבהן בדיקת נשיפה ומחסום אוטומטי המאפשר המשך נסיעה רק למי שעבר את הבדיקה בהצלחה (ESTC, 2019).

אכיפה אכן יעילה בהורדת התופעה של שתייה ונהיגה, אך כל עוד היא מתקיימת. דרך טובה יותר להתמודד עם הבעיה היא שינוי בעמדות, כך שאנשים יפסיקו לבצע עבירות נהיגה בשכרות מתוך עמדה אישית ולא כתוצאה ממוטיבציה חיצונית. מוטיבציה חיצונית, כגון אכיפה, אינה יעילה כמו שינוי התנהגותי בקרב ציבור הנהגים והיא מצריכה אכיפה בלתי פוסקת (Shinar, 2017). דרך טובה יותר מאכיפה היא הרתעה.

4. אמצעי הרתעה - מחסומי בידוק רנדומליים – נמצאו מאוד יעילים בהפחתת מקרים של נהיגה תחת השפעה ותאונות הנגרמות כתוצאה מכך, אך העלות גבוהה – נקודות בידוק מאוישות ע"י שוטרים דורשות כוח אדם רב ולכן עלולות הרבה כסף (Shinar, 2017). מדינות רבות בארה"ב עושות שימוש בנקודות בידוק כחלק ממאמצי האכיפה שמטרתה העלאת תפיסת הסיכון הציבורית להיתפס בדבר עבירה. נקודות הבידוק בולטות לעין כדי להוות הרתעה והן מלוות לעיתים קרובות בפרסום רב (NHTSA, 2017).

5. טכנולוגיה ברכב - אינטרלוק (מנעול משולב) – אביזר המאפשר את התנעת הרכב רק לאחר בדיקת נשיפה תקינה. זהו אמצעי יעיל לאכיפה ולמניעה, המותקן בד"כ בהוראת בימ"ש לעבריינים חוזרים. כדי למנוע "רמאויות" באמצעות בדיקת נשיפה של אדם אחר, או צריכת אלכוהול לאחר ההתנעה, המערכת מחייבת בדיקת נשיפה גם במהלך הנסיעה. בנוסף, המערכת מתעדת את הנתונים ושומרת אותם. אמצעים שכאלה יושמו בהצלחה באוסטרליה, קנדה, שבדיה וארה"ב. בשבדיה הפתרון נתקל בבעיה כאשר נהגים מורשעים בנהיגה בשכרות נדרשו לבחור בין שלילת רישיון לתקופה שבין שנה לשנתיים, או התקנת אמצעי הנשיפה למשך תקופה זהה. נהגים רבים בחרו בשלילה בשל הבושה הכרוכה בתיוגם כאלכוהוליסטים (Shinar, 2017).

בצרפת אוטובוסים עירוניים ובין עירוניים נדרשים עפ"י חוק להתקין אינטרלוק. מ-2010 אוטובוסים להסעת ילדים צוידו באינטרלוק, ומ-2015 התקנת האביזר היא מנדטורית בכל האוטובוסים. האביזר מתעד את המידע ושומר אותו למשך 45 יום. בבליה התקנת אינטרלוק היא מנדטורית החל מיולי 2018 לעבריינים חוזרים שנתפסו עם 1.2% אלכוהול בדם לפחות, ולנהגים מורשעים עם 1.8% אלכוהול בדם (ESTC, 2019). בכל מדינות ארה"ב עברייני נהיגה בשכרות יכולים להידרש להתקין ברכבם אביזר אינטרלוק. בחלק מהמדינות התקנת אביזר שכזה



היא חובה לנהגים מורשעים, ובמדינות אחרות היא אופציונלית ומהווה תחליף לסנקציות אחרות כגון מאסר, עבודות שירות או קנסות.

בחלק ממדינות ארה"ב קיימים חוקים כנגד הגשת משקאות אלכוהוליים למי שכבר שיכור. הענישה משתנה בין המדינות, אך ברובן קיימות סנקציות חמורות למי שהפר את החוק ושעקב כך נגרמה תאונה קטלנית או חמורה (NHTSA, 2017).

מחקר שהעריך את יעילות האינטרלוק לעומת שלילת רישיון במניעת עבריינות חוזרת, ערך השוואה בין שתי השיטות ומצא שבתקופת הענישה האינטרלוק יעיל בכמעט 100% במניעת עבירות חוזרות, לעומת שלילה שבמהלכה כ-2% מהנהגים נתפסו בעבירות נהיגה בשכרות. עם זאת, לאחר סיום תקופת השלילה או האינטרלוק, קצב ההידרדרות חזרה לפשיעה היה דומה בשני המקרים (Shinar, 2017). ממצאים אלה נתמכים ע"י מחקר נוסף שהראה ששימוש באינטרלוק מונע הישנות של עבריינות נהיגה בשכרות, אך הוא יעיל כל עוד הוא מותקן ברכב, ולאחר הסרתו שיעורי הישנות העבריינות עולים חזרה. השימוש באינטרלוק מפחית עבריינות חוזרת ב-75% בזמן שהוא מותקן, ולאחר הסרתו הפחתת העבריינות עומדת על 7% בלבד (Nieuwkamp, Martensen and Meesmann, 2017).

6. תכניות שיקום – שילוב של תכניות אינטרלוק עם תכניות שיקום מוריד עבריינות חוזרת בזמן השימוש באינטרלוק וגם אחרי התקופה הנדרשת בהתקנתו. דוגמא לכך ניתן למצוא במחקר שנערך בפלורידה, ארה"ב ובו נמצא כי בקרב עבריינים שהשתתפו בתכנית שיקום בנוסף להתקנת אינטרלוק ברכבם שיעור העבריינות החוזרת (ב-48 החודשים שלאחר מכן) היה נמוך ב-32% מאשר בקרב עבריינים שברכבם הותקן אינטרלוק ולא השתתפו בתכנית שיקום (Voas et al, 2016). אוסטריה, בלגיה, דנמרק, פינלנד, צרפת, שבדיה ופולין מספקות תכניות שיקום בשילוב עם אינטרלוק לעברייני נהיגה בשכרות (ESTC, 2019).

7. חינוך והסברה – הסברה תקשורתית, המבוססת על מחקר, יכולה להיות יעילה מאוד כאשר משולבת עם אכיפה וחינוך. קמפיינים פרסומיים בתקשורת ההמונים מכוונים לשנות גישות והתנהגויות באמצעות העלאת מודעות לסכנות הנהיגה בשכרות, העלאת הסבירות להתאבדות והיענשות, יידוע הנהגים לגבי נורמות חברתיות, או קידום אסטרטגיות להימנעות מנהיגה בשכרות. התוצאות המיטביות מתקבלות כאשר קמפיינים משולבים עם חקיקה ואכיפה. בבלגיה מתקיים קמפיין שנתי מאז 1995 בשם קמפיין "בוב". "בוב" הוא למעשה כינוי לנהג תורן והקמפיין משלב מסרים של מניעה, הגברת המודעות והגברת האכיפה המשטרית. בסלובניה קיים קמפיין שנקרא "גיבורים בפיג'מות" – הוא פונה לנהגים צעירים הנוטים יותר לנהיגה בשכרות, והופך את ההורים המסיעים – למסיבות ומהן – לגיבורים ובכך עושה שימוש חיובי בתופעת הלחץ החברתי (ESTC, 2019).



תכנית נהג תורן – פתרון יעיל שדורש תכנון מוקדם. נהג תורן שייקבע מראש ושיתחייב לא לשנות בעת בילוי חברתי בו כל היתר שותים. פתרון זה מקודם על ידי ארגוני בטיחות בדרכים בארה"ב, אירופה, אוסטרליה ומדינות רבות אחרות כמו ישראל. מחקרים מראים שלמרות שזהו פתרון שאינו עולה כסף וקל לביצוע, ולמרות קמפיינים תקשורתיים מוצלחים להעלאת המודעות ולאימוץ השיטה, מספר התאונות כתוצאה מאלכוהול לא ירד. על מנת שתכנית מניעה תהיה יעילה היא חייבת להתקיים לצד הרתעה ואכיפה שייצרו תפיסת סיכון של היתפסות והיענשות בקרב נהגים (Shinar, 2017).

המצב בישראל

על פי נתוני המשטרה, מתוך 282 תאונות קטלניות שהתרחשו בשנת 2018, 12 נגרמו כתוצאה מנהיגה תחת השפעת אלכוהול או סמים – כלומר, 4.25% (משטרת ישראל, 2019). הנתונים משנת 2017 דומים: 4.38% מכלל התאונות הקטלניות נגרמו כתוצאה מנהיגה תחת השפעת אלכוהול או סמים (משטרת ישראל, 2018).⁷

סקר שערכה הרלב"ד בשנת 2019 העלה כי מקרב החברה היהודית כ-20% מהנהגים דיווחו כי במהלך השנה האחרונה נהגו (בתדירות כלשהי) לאחר ששתו אלכוהול מעל הכמות המותרת בחוק.⁸

החקיקה בישראל, כאמור לעיל, קובעת את סף השכרות ל-0.05% לכלל הנהגים, ו-0.01% לנהגים צעירים ומסחריים. העונש המרבי הקבוע בחוק לנהג שחרג מסף השכרות הוא זימון להישפט, 10 נקודות, שלילה מנהלית במקום והשבתת הרכב במקום (נתון לשיקול דעתו של השוטרים⁹). העונש זה לנהגים שמסרבים להיבדק בבדיקת נשיפה, שתן או דם (חוברת נוסחי אישום, 2019).

סיכום

נהיגה תחת השפעת אלכוהול מהווה אתגר מרכזי בעולם (מלבד במדינות בהן שתיית אלכוהול אסורה בחוק ולכן התופעה שולית). דרכי ההתמודדות עם הבעיה רבות ומגוונות ונראה שהדרך היעילה ביותר היא שילוב נכון של מספר אמצעים. בסיס ההתמודדות נעוץ כמובן בחקיקה הקובעת את סף השכרות בנהיגה, וברור שבכדי לתת תוקף לחקיקה יש צורך באכיפה. גם פרסום הוא אמצעי מרכזי בהתמודדות עם בעיית הנהיגה בשכרות: ראשית, יש לפרסם את החוק כדי ליידע את האזרחים באיסור; שנית, פרסום אמצעי האכיפה והענישה מהווה גורם הרתעה בפני עצמו; ולבסוף, פרסום והסברה נאותים יכולים להעלות את המודעות בקרב הציבור לסכנות הנהיגה בשכרות ולעודד מוטיבציה פנימית בקרב נהגים להימנעות מנהיגה לאחר שתייה, בניגוד לפחד מענישה שמהווה מוטיבציה חיצונית ופחות יעילה לאורך

⁷כפי הנראה, מדובר בנתוני חסר הנובע מאופן הדיווח למשטרה.

⁸ לחמי, א. וגורדוני-לביא, י. נהיגה תחת השפעת אלכוהול: סקר עמדות ודיווח על התנהגות. טרם פורסם. ירושלים: הרלב"ד.

⁹ סעיף 169 ו רבתי לתקנות התעבורה.



זמן. כדאי לשלב ענישה עם תכניות שיקום שונות, בעיקר לעבריינים חוזרים – נהגים המועדים לעבריינות הקשורה בשתיית אלכוהול, סביר שיזדקקו לטיפול גמילה ושיקום.

למעשה, ניתן לחלק את אמצעי ההתמודדות לשניים: אמצעים המעודדים מוטיבציה חיצונית – חקיקה, הרתעה, אכיפה וענישה – לעומת אמצעים שמטרתם שינוי עמדות שיוביל לשינוי התנהגותי מתוך מוטיבציה פנימית – הסברה, פרסום ותכניות שיקום למיניהן. כדי להגיע ליעילות מרבית יש לשלב בין שני סוגי האמצעים, כך שניתן יהיה להגיע לתוצאות ארוכות טווח ולא רק לתוצאות זמניות.



מקורות

לחמי, א. וגורדוני-לביא, י. נהיגה תחת השפעת אלכוהול: סקר עמדות ודיווח על התנהגות. טרם פורסם. ירושלים: הרלב"ד.

Alcohol Related Road Casualties in Official Crash Statistics. IRTAD, 2017.

Calinescu, T. and Adminaite, D., 2018. Progress in Reducing Drink Driving in Europe. European Transport Safety Council.

European Transport Safety Council, 2019. 7 Smart Ways of Tackling Drink-Driving in the EU. <https://etsc.eu/7-smart-ways-of-tackling-drink-driving-in-europe/>

Goldenbeld, Ch (2017), Licence suspension, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu

NHTSA, 2015. Traffic Safety Facts: 2014 crash data key findings. National Highway Traffic Safety Administration Report DOT HS 812 219. US Department of Transportation, Washington, DC.

NHTSA, 2017. Digest of Impaired Driving and Selected Beverage Control Laws, Thirteen Edition.

Nieuwkamp, R., Martensen, H., Meesmann, U (2017), Alcohol interlock, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 26.11.2019.

Shinar, David., 2017. Traffic Safety and Human Behavior: Second Edition. Emerald Publishing.

Voas, R.B., Tippetts, A.S., Bergen, G., Grosz, M., and Marquez, P. (2016). Mandating Treatment Based on Interlock Performance: Evidence for Effectiveness. Alcoholism: Clinical and Experimental Research, Vol. 40, Issue 9.

World Health Organization, 2018. Global Status Report on Road Safety.



משטרת ישראל, 2019. השנתון הסטטיסטי לשנת 2018.

https://www.gov.il/BlobFolder/reports/police_statistical_abstract_2018/he/shanton_2018.pdf

משטרת ישראל, 2018. השנתון הסטטיסטי לשנת 2017.

https://www.gov.il/BlobFolder/reports/police_statistical_abstract_2017/he/shanton_2017.pdf

משטרת ישראל, מת"ן מדור תעבורה, 2019. חוברת נוסחי אישום

<http://dochot.co.il/>