



emcdda.europa.eu

## ÖSSZEFOGLALÓ — 1. KIEMELT TÉMA: KÁBÍTÓSZEREK ÉS GÉPJÁRMŰVEZETÉS

### Kábítószeres és Kábítószer-függőség Európai Megfigyelő Központja

2007-es éves jelentés az európai kábítószer-probléma helyzetéről

**Zárolva: 2007.11.22-én 10.00-ig (CET)**

#### Bevezetés

Az 1990-es évek vége óta a kutatások Európában és világszerte sokat foglalkoztak a pszichoaktív szerek hatása alatt történő gépjárművezetés kérdésével. Az EMCDDA 2007-es *Éves jelentésével* egyidejűleg kiadott „Kábítószeres és járművezetés” című *Kiemelt téma* középpontjában a kannabisz és a benzodiazepinek használata utáni gépjárművezetés áll. Az országok válaszainak elemzésével megpróbálták meghatározni ezen szerek előfordulási gyakoriságát a gépjárművezetők körében, illetve megvizsgálni a kérdést a politika és a jogszabályok, illetve a bűnüldözés és a megelőzés összefüggéseiben.

#### Helyzetelemzés <sup>(1)</sup>

- A vizsgálatok alapján az európai gépjárművezetők körében az alkohol után, a kannabisz és a benzodiazepinek a leggyakrabban fogyasztott pszichoaktív szerek. Függetlenül a vizsgálat típusától (pl. véletlenszerű vagy gyanú alapján történő közúti ellenőrzés, kórházi, post-mortem vizsgálat) ez a megállapítás konzisztensnek tűnik. A vizsgálatok egyenlő arányban oszlanak meg a tekintetben, hogy a két anyag közül melyiket találták gyakoribbnak.
- Európán belül van néhány kivétel. Például **Lettországon, Finnországon, Svédországon és Norvégián** a gépjárművezetők gyakrabban fogyasztanak amfetaminokat, mint kannabiszt és benzodiazepineket. **Szlovénián** a benzodiazepinekhez képest az opiátokat használják gyakrabban.
- A kísérleti vizsgálatok (pl. teljesítményteszt) azt mutatják, hogy a kannabisz és a benzodiazepinek használata — az adag, a tűrőképesség és a bevitel után eltelt idő mértékétől függően — gyengíti a vezetési képességet. A kockázatértékelési vizsgálatok eredményei szerint, ezen kábítószeres alkohollal történő együttes fogyasztása során jelentősen nő annak a veszélye, hogy a fogyasztó személy közúti baleset részesévé vagy felelősévé válik.
- Nem egyértelműen eldönthető, hogy azok a gépjárművezetők, akiknél a teszt a benzodiazepinekre pozitív, rendeltetészerűen használják-e ezeket a szereket. Az elemzések szerint a vérben mért koncentráció sok esetben a terápiás szinttel egyezett meg (pl. **Ausztrián, Finnországon és Svédországon**), de az is gyakran előfordult, hogy meghaladta ezt a szintet (pl. **Norvégián**). Mindettől függetlenül a jogi helyzet szinte mindegyik európai országban egyértelmű: a benzodiazepinek hatása alatt történő gépjárművezetés büntetendő cselekmény, akkor is, ha a használat az orvosi rendelvénynek megfelelően történik.
- A kannabiszt fogyasztó gépjárművezetők leggyakrabban a fiatal férfiak közül kerülnek ki, míg a benzodiazepint használók nagyobb valószínűséggel középkorúak és többnyire nők.
- A *Kiemelt témák* kiadványhoz benyújtott adatok nem hagynak kétséget afelől, hogy ma az alkoholfogyasztás az elsőszámú veszélyforrás az európai utakon.

## Politika és jogszabályok

- Az országok a legfelsőbb szinten reagáltak a pszichoaktív szerek és a gépjárművezetés jelentette lehetséges ártalmakra. Sok országban szigorították a törvényeket, megemelték a büntetési tételeket, vagy változtattak az országos stratégián (pl. a közúti biztonsági stratégián vagy a drogstratégián) a probléma kezelése érdekében.
- Az egyes országok által, a kábítószer hatása alatt történő vezetésre adott jogi válaszok nagymértékben különböznek: a zéró tolerancia törvényektől (amelyek az anyag kimutatását már automatikusan büntetik) egészen a csökkent ítélőképességről szóló törvényekig (amelyek akkor büntetnek, ha a személyt gépjárművezetésre alkalmatlan állapotban találják) terjednek.
- Kábítószerrel — mint például a kannabisszal — szembeni „zéró tolerancia” törvényt vezettek be **Belgiumban, Portugáliában és Svédországban** (1999), illetve **Franciaországban és Finnországban** (2003). A **svéd és a finn** törvények bizonyos gyógyszerek érvényes orvosi rendelvény nélküli fogyasztására is vonatkoznak. A bűncselekmények büntetési tételei 2000 óta **Csehországban, Görögországban, Olaszországban, Lettországon és Litvániában** emelkedtek. A törvények és a büntetések továbbra is meglehetősen változatosak Európa-szerte.
- Számos országban fogadtak el törvényt a közúti (pl. nyálminta vagy verejték alapján végzett) drogtesztek engedélyezéséről vagy meghatározásáról: **Olaszország, Lengyelország, Egyesült Királyság** (2003); **Szlovénia** (2004); **Csehország, Lettorság, Ausztria** (2005); **Litvánia** (2006); **Portugália** (2007). Az EU, közúti tesztelést értékelő projektjei (<http://www.rosita.org>) azonban továbbra is úgy találták, hogy egyik eszköz sem elég megbízható a közúti szűréshez. Néhány, megbízható tesztelő eszközökről szóló törvénytervezet a törvénybe iktatás előtt áll.

## Jogalkalmazás

- A (törvény, rendelet vagy irányelvek által meghatározott) nyomozói eljárások Európa területén többnyire összehasonlíthatóak. A gépjárművezető először általában a rendőr révén kerül kapcsolatba a törvénnyel, mivel ő állapítja meg, hogy a vezető fogyasztott-e kábítószerrel. A nyomozói eljárások között a fő különbséget elméletileg az jelenti, hogy az adott országban jogilag lehetséges-e a véletlenszerű ellenőrzés, vagy csak gyanú alapján lehet ellenőrizni, azonban a gyakorlatban ez a kétféle eljárás gyakran összemosódik.
- Bár a nyomozói eljárások általában megfigyelésekből és viselkedési tesztekkel, majd ezt követő vizelet-/vérmintavételből állnak, a teszt helyszínét (pl. az út szélén, egészségügyi intézményben) és a tesztet elvégző személyt (pl. közlekedési rendőrség, orvos) tekintve vannak különbségek.
- Néhány ország arról számolt be, hogy náluk a tesztelés kötelező, vagy szisztematikus bizonyos helyzetekben, mint például halálos baleset, személyi sérülés vagy gyanú esetén. A tesztelésre kötelezést azonban sok esetben jogilag alátámasztani nem egyszerű. Például, **Dánia, Észtország, Írország és Portugália**, ahol szisztematikus tesztelés van érvényben, arról is beszámolt, hogy a drogtesztet nem végzik el rutinszerűen, amennyiben a vezető véralkoholszintje a határérték felett van, mivel erre, ebben az esetben nincs szükség a vádemeléshez.
- Az országok beszámolóai alapján abban is vannak különbségek, hogy a rendőrök milyen szinten képzik ki a járművezetők csökkent ítélőképességére utaló jelek felismerésére. Az erre szolgáló speciális képzés **Belgiumban, Portugáliában, Svédországban és az Egyesült Királyságban** kötelező.

## Prevenációs megközelítések és programok

- Az 1990-es évek vége óta az EU országainak többségében médiakampányokkal is próbálták tájékoztatni a lakosságot a szerhasználat és a vezetés egészségügyi kockázatairól, azonban ezek a kampányok elsősorban az alkohollal foglalkoztak. Kifejezetten a kannabisz vagy a benzodiazepinek használatát célzó kampányokra az EU tagállamok egyötödében került sor. A kábítószerekre fókuszáló prevenációs programok manapság túlnyomórészt az autósiskolákban zajlanak.
- A kutatások azt jelzik, hogy a „több legyen egy csapásra” típusú kampányok nem feltétlenül megfelelőek. Az idősebb benzodiazepin-fogyasztók gyakran figyelmen kívül hagyják a fiatal kannabisz-fogyasztóknak szóló üzeneteket, és fordítva, az alkoholra vonatkozó figyelmeztetéseket pedig egyik csoport sem vonatkoztatja magára.
- A gyógyszeres kezelés alatt álló emberek nem is mindig tudják, hogy ez befolyásolhatja vezetési képességeiket. Jelenleg mindössze öt országban használnak piktogramokat a gyógyszerek csomagolásán (**Dánia, Franciaország, Hollandia, Szlovákia és Finnország**), hogy tájékoztassák a betegeket a lehetséges mellékhatásokról.

---

(<sup>1</sup>) Az idézett epidemiológiai vizsgálatok eredményei tudományosan nem összehasonlíthatók. A vizsgálatok az általános felépítésüket, a módszertant, a mintavételi csoportot, a tesztelt biológiai mátrixokat és a megszakítási szinteket tekintve különbözhetnek.

### További szakirodalom:

'Legal approaches to drugs and driving' (A kábítószeres és a gépjárművezetés jogi megközelítései), ELDD <http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=5036>

'Literature review on the relation between drug use, impaired driving and traffic accidents' (Szakirodalmi áttekintés a kábítószer-használat, a csökkent vezetési képesség és a közúti balesetek közötti viszonyról), EMCDDA, 1999 <http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=19034>

*Drugs and driving: latest developments and findings from research* (Kábítószeres és gépjárművezetés: a kutatások legújabb fejleményei és megállapításai), Insights sorozat, EMCDDA (megjelenés előtt).

Lásd még az Európai Bizottság DRUID projektjét: <http://www.druid-project.eu>