



ÖZET — SEÇİLİ KONU 1: UYUŞTURUCU VE ARABA KULLANMA

Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığını İzleme Merkezi
Avrupa'da uyuşturucu sorununun durumu hakkındaki 2007 Yıllık raporu
Ambargo: 10.00 CET — 22.11.2007

Giriş

1990'ların sonlarından beri, Avrupa'da ve dünyada yapılan pek çok araştırma psikoaktif maddelerin etkisi altında araba kullanma konusunu ele almıştır. EMCDDA, 2007 *Yıllık raporunun* yanı sıra yayımlanan 'Uyuşturucu ve araba kullanma' hakkındaki bir *Seçili konuda*, esrar ve benzodiazepin aldıktan sonra araba kullanmaya odaklanmaktadır. Bu maddelerin sürücüler arasındaki yaygınlığının belirlenmesi amacıyla ülke tepkileri analiz edilmiş ve politika ile mevzuat, kanun uygulama ve önleme bağlamında incelenmiştir.

Durum analizi ⁽¹⁾

- Araştırmalar, esrar ve benzodiazepinlerin, Avrupa'da araba kullanan kesim arasında alkolden sonraki en yaygın psikoaktif maddeler olduğunu göstermiştir. Bu bulgu çalışma tipinden (örneğin rasgele veya şüpheli durumlarda yapılan yol kenarı testleri, hastanelerde yapılan testler, otopsi) bağımsız olarak tutarlı görünmektedir. Araştırmalar aynı şekilde bu iki maddeden hangisinin daha yaygın olduğuna göre de bölünmüştür.
- Avrupa içinde bazı istisnalar bulunmaktadır. **Letonya, Finlandiya, İsveç ve Norveç**'te, amfetamin sürücülerde esrar ve benzodiazepinlerden daha sıklıkla bulunmaktadır. **Slovenya**'da, opioidler benzodiazepinlerden daha fazla bulunmaktadır.
- Deneysel çalışmalar (örneğin performans testleri) esrar ve benzodiazepin kullanımının, alınan doza, toleransa ve aldıktan sonra geçen süreye bağlı olarak, araba kullanma becerisinde bozulmaya yol açtığını göstermektedir. Risk değerlendirme çalışmaları bu uyuşturucuların alkolle birleştirilmesinin bir trafik kazasına karışma veya bir trafik kazasından sorumlu olma riskini önemli oranda artırdığını ortaya koymaktadır.
- Benzodiazepin testi pozitif çıkan sürücülerin bunları doğru mu yoksa amaç dışı mı kullandığı açık değildir. Analizler kan içeriğinin sıklıkla terapötik seviyelerde (örneğin **Avusturya, Finlandiya ve İsveç**'te) ama çoğunlukla çok daha yüksek seviyelerde (örneğin **Norveç**) olduğunu bulmuştur. Bununla beraber, Avrupa'daki hemen her ülkede hukuki statü nettir: bunlar reçeteli olarak doğru şekilde kullanılıyor olsa bile, klinik olarak benzodiazepin etkisi altındayken araba kullanmak bir suçtur.
- Esrar kullanan sürücüler genellikle genç erkekler, benzodiazepin kullanan sürücüler ise genellikle orta yaşlı ve çoğunlukla kadınlardır.
- Bu *Seçili konu* için sunulan veriler, bugün Avrupa yollarında hayatları tehlikeye atan bir numaralı maddenin alkol olduğuna ilişkin kuşkuyla yer bırakmamıştır.

Politika ve mevzuat

- Ülkeler psikoaktif uyuşturucular ve araba kullanmanın yol açtığı olası hasarlara karşı en yüksek düzeyde tepki vermiştir. Pek çok ülke bu sorunla mücadele etmek için kanunları sıkılaştırmış, cezaları artırmış veya ulusal stratejilerinde değişiklik yapmıştır (örneğin yol güvenliği veya uyuşturucu stratejileri).

- Farklı ülkelerin uyuşturucu etkisi altındayken araba kullanmaya yönelik hukuki tepkileri, sıfır tolerans kanunlarından (maddenin başlı başına tespitine ceza uygulama) beceri kaybı kanunlarına (kişinin araba kullanmaya uygun olmadığına karar verilirse ceza uygulama) kadar büyük farklılıklar göstermektedir.
- Esrar gibi yasadışı uyuşturuculara yönelik 'sıfır tolerans' kanunları **Belçika, Portekiz ve İsveç** (1999) ile **Fransa ve Finlandiya**'da (2003) yürürlüğe girmiştir. **İsveç ve Finlandiya** kanunları yasal bir tıbbi reçete olmaksızın tüketilen bazı ilaçlar için de geçerlidir. Bu suçun cezaları 2000 yılından itibaren **Çek Cumhuriyeti, Yunanistan, İtalya, Letonya ve Litvanya**'da artırılmıştır. Kanun ve cezalar Avrupa'da hala büyük farklılıklar göstermektedir.
- Bazı ülkeler yol kenarı uyuşturucu testlerine izin veren veya bunları tanımlayan kanunlar geçirmiştir (örneğin tükürük, ter testleri): **İtalya, Polonya, Birleşik Krallık** (2003); **Slovenya** (2004); **Çek Cumhuriyeti, Letonya, Avusturya** (2005); **Litvanya** (2006) ve **Portekiz** (2007). Yine de AB'nin yol kenarı test değerlendirme projeleri (<http://www.rosita.org>) hiçbir cihazı yol kenarı incelemeleri için yeterince güvenilir bulmamıştır. Bazı kanun taslakları kanunun kabulü için güvenilir test kitlerini beklemektedir.

Kanun uygulama

- (Kanun, tüzük veya kılavuz ilkelerle belirlenen) tespit usulleri Avrupa'da geniş çapta karşılaştırılabilir. Genel olarak, sürücü ve kanun arasındaki temasın ilk aşaması, uyuşturucu kullanılmış olup olmadığına karar veren polis memurudur. Teoride, tespit usullerindeki temel farklılık ülkedeki rasgele veya sadece şüpheli durumlarda test etmeye ilişkin hukuki yetki olmakla beraber, bu ayırım pratikte genellikle kaybolmaktadır.
- Tespit usulleri genellikle gözlemler ve davranış testlerini takiben idrar/kan örneklerinden oluşurken, testlerin yapıldığı yerlere (örneğin yol kenarı, tıbbi merkez) ve bunları ifa eden kişiye göre (örneğin trafik polisi, doktor) farklılıklar bulunmaktadır.
- Bazı ülkeler test usullerinin ölümcül kazalar, yaralanmalar veya hatta şüphe içeren belirli durumlarda zorunlu veya sistematik olduğunu rapor etmektedir. Ancak test etmeye yönelik hukuki bir zorunluluk uygulamak her zaman kolay değildir. Hepsi sistematik testler listeleyen **Danimarka, Estonya, İrlanda ve Portekiz**, bir sürücünün kanındaki alkol sınırın üzerinde çıktığı takdirde, bu kovuşturma için gerekli olmadığından, bir uyuşturucu testinin rutin olarak gerçekleştirilmeyeceğini rapor etmektedir.
- Ülkeler, sürücülerdeki beceri kaybı belirtilerini anlamaları için polislere farklı seviyelerde eğitim verildiğini rapor etmektedir. **Belçika, Portekiz, İsveç ve Birleşik Krallık**'ta uzmanlık eğitimi zorunludur.

Önleme yaklaşımları ve programlar

- AB ülkelerinin çoğu, 1990'ların sonundan beri, madde kullanımı ve araba kullanmanın sağlık risklerine ilişkin bilgi veren kitle iletişim kampanyaları gerçekleştirmiştir ama bunlar genellikle öncelikli olarak alkolle ilgili olmaktadır. AB ülkelerinin yalnızca beşte biri kadarı özel olarak esrar veya benzodiazepinleri hedef almaktadır. Uyuşturucuya özel önleme programları artık sürücülük okullarında sıkça yer almaktadır.
- Araştırmalar genele yönelik kampanyaların uygun olmayabileceğini ortaya koymaktadır. Daha yaşlı benzodiazepin kullanıcıları çoğu zaman genç esrar kullanıcılarına yönelik mesajları ve gençler de yaşlılar için olanları göz ardı etmekte ve her iki kesim de alkolle ilgili uyarıların kendileri için geçerli olmadığını düşünmektedir.

- İlaç kullanan kişiler bunun araba kullanma becerisi üzerindeki olası etkilerinden bihaber olabilir. Hali hazırda, ilaç ambalajları üzerinde hastalara olası olumsuz etkilere ilişkin bilgi vermek için piktogram kullanan sadece beş ülke bulunmaktadır (**Danimarka, Fransa, Hollanda, Slovakya ve Finlandiya**).

(¹) Alıntılanan epidemiyolojik çalışmaların sonuçları bilimsel olarak karşılaştırılabilir değildir. Bunlar genel çalışma amacı, yöntem bilim, örnek grubu, test edilen biyolojik matrisler ve kesme seviyelerinde farklılık gösterebilir.

Ek metinler:

'Legal approaches to drugs and driving' (Uyuşturucu ve araba kullanmaya ilişkin hukuki yaklaşımlar), ELDD <http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=5036>

'Literature review on the relation between drug use, impaired driving and traffic accidents' (Uyuşturucu kullanımı, sürücülük becerisinin bozulması ve trafik kazaları arasındaki ilişki hakkında literatür taraması) EMCDDA, 1999 <http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=19034>

Drugs and driving: latest developments and findings from research (Uyuşturucu ve araba kullanma: en son gelişmeler ve araştırma bulguları), İçgörüler dizisi, EMCDDA (baskıda).

Ayrıca bkz. Avrupa Komisyonu'nun DRUID projesi: <http://www.druid-project.eu>