



emcdda.europa.eu

# Teemana huumeet

Euroopan huumausaineiden ja niiden väärinkäytön seurantakeskuksen tilannekatsaus

ISSN 1681 – 6390

## Huumaantuneena ajamisen ehkäiseminen Euroopassa

Kuljettajat, joiden suorituskyky on heikentynyt psykoaktiivisten aineiden käytön takia, aiheuttavat monia onnettomuuksia ja kuolemantapauksia Euroopan teillä. Pelkästään alkoholin arvioidaan aiheuttavan Euroopan unionissa jopa 10 000 tiekuolemaa vuodessa. Tämä vastaa yhtä neljännesosaa kaikista tiekuolemista. Vastaavia lukuja ei ole saatavilla laittomiin huumeisiin ja psykoaktiivisiin aineisiin liittyvistä tieonnettomuuksista, vaikka näihin on kiinnitetty yhä enemmän huomiota viimeisen vuosikymmenen aikana. Psykoaktiivisten aineiden vaikutuksista ajokykyyn tehdyt tutkimukset osoittavat, että vaikka laittomat ja sairauksien hoitoon käytettävät huumausaineet voivat vaikuttaa ajokykyyn, aineiden vaikutukset ja vaikutusten laajuus voivat vaihdella suuresti aineen mukaan. Viimeisimpien tutkimusten mukaan kannabis voi heikentää suoritusta. Bentsodiatsepiinit ovat yleisesti ottaen suorituskykyä heikentäviä;

opioideista heroiini voi heikentää suorituskykyä merkittävästi, metadoni vähemmän ja buprenorfiini vieläkin vähemmän. Kokaiinin, amfetamiinin ja ekstaasin kaltaisia piristäviä huumeita koskevat tiedot eivät ole yhtä yksiselitteisiä, mutta niistä käy ilmi, että suuret annokset heikentävät suorituskykyä. Veren alkoholipitoisuuden mittaamiseen verrattavaa objektiivista toimenpidettä, jolla testataan huumausaineiden aiheuttamaa ajokykyyn heikkenemistä, ei kuitenkaan ole vielä käytettävissä.

Huumaantuneena ajamisen monitahoista ongelmaa tutkitaan parhaillaan EU:n mittavassa DRUID-hankkeessa, joka käynnistettiin vuonna 2006 ja joka päättyi vuonna 2010. DRUIDin tavoitteena on luoda vankka perusta alkoholin, huumausaineiden ja lääkkeiden vaikutuksen alaisena ajamista koskevalle yhdenmukaistetulle ja EU:n laajuiselle sääntelylle.

Tässä vaiheessa ja tässä tilannekatsauksessa esitetään tiivistelmä keskeisistä päätöksistä edellyttävistä kysymyksistä ja kuvataan Euroopan eri kehityssuuntia; näistä voi olla apua asiaa koskevassa päätöksenteossa.

**Psykoaktiivisten aineiden vaikutuksen alaisena ajamiseen liittyvien kuolemantapausten vähentäminen edellyttää toimenpiteitä, jotka perustuvat tämän monimutkaisen ilmiön tieteelliseen ymmärtämiseen. Lainsäätäjien haasteena on laatia järkeviä ja tehokkaita lakeja, jotka voidaan panna täytäntöön ja jotka sisältävät selvän sanoman kansalaisille.**

**Wolfgang Götz,**  
EMCDDA:n johtaja

### Määritelmä

**Huumaantuneena ajaminen:** Maan laeista riippuen käsitteellä voidaan viitata kuljettajaan, jonka kognitiiviset tai psykomotoriset taidot ovat todistetusti heikentyneet, joka on impulsiivinen tai jolla on veressä enemmän kuin tietty määrä huumausainetta, jonka odotetaan aiheuttavan tällaisia vaikutuksia kyseisellä pitoisuudella. Käsitteellä voidaan myös viitata kuljettajaan, jolla on jälkiä huumausaineista veressään.

### Avainkohdat yhdellä silmäyksellä

1. Huumaantuneena ajamiseen liittyvät onnettomuudet saavat usein paljon huomiota tiedotusvälineissä. Harvalla maalla on kuitenkaan luotettavia tilastoja huumaantuneena ajamisen yleisyydestä.
2. Käytettävissä olevien tietojen perusteella on vaikea saada luotettavia tieteellisiä todisteita vaikutuksista käyttäytymiseen, esiintyvyydestä ja onnettomuusriskeistä. Monissa tutkimuksissa on pienet otokset, ja niiden tuloksista on usein vaikea tehdä yleistyksiä.
3. Tieteellistä keskustelua aineiden täsmällisistä vaikutuksista siis käydään, ja näin ollen myös huumaantuneena ajamista koskevan rikoksen säädösmääritelmät eroavat toisistaan EU:n eri jäsenvaltioissa.
4. Laillisesti tai laittomasti määrätty ja käytetyt erilaiset psykoaktiiviset lääkkeet voivat heikentää ajokykyä.
5. Nykyisin poliisilla on suuria vaikeuksia tunnistaa täsmällisesti ja nopeasti huumaantuneena ajaminen tiensivartarkastuksissa.
6. On kyseenalaista, ehkäisevätkö tiedotuskampanjat tehokkaasti huumaantuneena ajamista. Viesti ei ehkä saavuta tärkeimpiä kohdeyleisöjä, tai nämä eivät välitä siitä.

## 1. Huumaantuneena ajamisen laajuutta ei ole tutkittu monissakaan Euroopan maissa

Vuosina 1999–2007 julkaistuissa kuljettajien huumeidenkäytön yleisyyttä käsittelevissä tutkimuksissa on tietoa ainoastaan 13:sta EU:n jäsenvaltiosta ja Norjasta, kun jäsenvaltioita yhteensä on 27.

Kuljettajia koskevia, satunnaisotantaan perustuvia tiensivertailututkimuksia, jotka voivat antaa edustavan kuvan kaikista kuljettajista, on saatavilla kolmen EU:n jäsenvaltion ja Norjan osalta. Muissa tutkimuksissa annetaan tietoa huumeiden käytöstä tietyissä kuljettajaryhmissä. Joissakin tutkimuksissa tarkasteltiin ainoastaan kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa osallisina olleita kuljettajia, toisissa tutkittiin loukkaantuneita kuljettajia, surmansa saaneita kuljettajia, onnettomuuksiin osallistuneita kuljettajia ja kuljettajia, joita epäiltiin juopuneena tai huumaantuneena ajamisesta. Näiden eri tutkimusten tulokset eivät kuitenkaan ole tieteellisesti vertailukelpoisia keskenään.

Yleensä kannabis on yleisin havaittu laiton aine, ja bentsodiatsepiinit ovat yleisimmän ilmoitetut psykoaktiiviset lääkkeet. Yleisesti ottaen todisteet osoittavat, että sekä laittomien että laillisesti määrättyjen huumausaineiden käyttö – usein yhdessä alkoholin kanssa – on luultua yleisempää kuljettajilla, jotka ovat osallisina onnettomuuksissa tai joita epäillään huumausaineiden tai alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta.

Tiedon puute on yhä yleistä, vaikka Euroopan komission huumausaineiden ja lääkkeiden vaikutusta autolla ajamiseen käsittelevä työryhmä antoi vuonna 2002 suosituksen, jonka mukaan kaikki kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa osallisina olleet kuljettajat pitäisi testata alkoholin ja huumeiden käytön osalta.

## 2. Tieteellisten todisteiden hankkimisen esteet

Euroopassa on tehty yli 30 tutkimusta kuljettajien huumeidenkäytön yleisyydestä vuoden 1999 jälkeen. Näissä tutkimuksissa on kuitenkin käytetty erilaisia menetelmiä ja otettu näytteitä eri kuljettajaryhmistä, joten yleisten johtopäätösten tekeminen on ollut vaikeaa.

Näytteitä on otettu alle 50 henkilöltä ja yli 10 000 henkilöltä, ja reilussa kolmasosassa

tutkimuksista raportointiotos on ollut alle 500 henkilöä.

Kansallinen lainsäädäntö tai käytännöt voivat myös rajoittaa esiintyvyyttä koskevien tutkimusten laajuutta ja vertailukelpoisuutta. Esimerkiksi huumeidenkäytön satunnaisotantaan perustuvat tiensivertailututkimukset eivät ole sallittuja useimmissa maissa. Joissakin maissa testejä suoritetaan ainoastaan laittomien huumausaineiden osalta, eikä psykoaktiivisten lääkkeiden esiintyvyyttä voida osoittaa.

Alkoholitestin positiivinen tulos voi johtaa siihen, että huumeetestiä ei edellytetä lainkaan, sillä resurssien rajallisuus ja syytevaatimukset voivat olla tärkeämmät kuin laajaa tietojenkeruuta koskeva tarve. Näin on käynyt Tanskassa, Virossa, Irlannissa ja Portugalissa. Ranskalainen SAM-tutkimus, joka on yksi aihetta koskevista kattavimmista tutkimuksista viime vuosina, oli mahdollista suorittaa, koska kansallista tiesäädännöstä muutettiin siten, että poliisi veloitettiin tietyissä olosuhteissa testaamaan kaikki kuljettajat huumeidenkäytön osalta.

EMCDDA:n ja Euroopan komission liikenteen pääosaston tuella on laadittu uusi kansainvälinen ohjeisto tutkimusmallien standardoinnista. Siinä otetaan huomioon eri maiden lainsäädäntöjen ja testausmenetelmien erot ja esitetään yli sata suositusta, jotka on jaettu käyttäytymistieteen, epidemiologian ja toksikologian alaan.

## 3. Mihin vedetään raja – tai rajat?

Useimmat Euroopan maat soveltavat yhtä tai kahta lähestymistapaa huumaantuneena ajamisen määrittämiseen. Yhdessätoista maassa rangaistaan heikentyneestä ajokyvystä riippumatta siitä, aiheutuuko se laittomista huumausaineista vai lääkkeistä. Yksitoista maata on omaksunut nollatoleranssipolitiikan, jonka mukaan autolla ajaminen huumausaineiden käytön jälkeen on rangaistavaa kaikissa tapauksissa. Seitsemässä maassa nämä lähestymistavat on yhdistetty ja huumaantuneena ajamiseen syyllistyneisiin kuljettajiin sovelletaan kaksivaiheista järjestelmää.

Jotkin nollatoleranssimaat eivät tee eroa psykoaktiivisten lääkkeiden ja laittomien huumausaineiden välillä, kun taas jotkin maat erottavat nämä toisistaan. Suomessa ja Ruotsissa on annettu laittomia huumausaineita

koskevat uudet nollatoleranssilait, sen jälkeen kun havaittiin, että heikentyneestä ajokykyä oli erittäin vaikea todistaa. Kyproksessa tämä ongelma on ratkaistu syyttämällä tällaisia kuljettajia huumeiden laittomasta käytöstä. Belgiassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa sen sijaan on nimenomaisesti kielletty huumaantuneena ajamista koskevien testitulosten käyttö muun rikoksen näyttönä.

Huumeiden käyttöä koskeva näyttö voidaan saada biologisista näytteistä, mukaan lukien veri, virtsa, sylki, hiki ja jopa hiukset. Heikentyneestä suorituskyykyä koskevan oikeudellisen näytön osalta verinäyte on ihanteellinen, mutta tiensivertailututkimuksissa otettu sylkinäyte on suosittava helppoussyistä. Huumeiden käytölle voidaan asettaa entistä pienemmät toteamisrajat tai kynnysarvot voidaan asettaa tasolle, jolla suorituskyykyyn voidaan odottaa alkavan heikentyä. Vaikka joidenkin huumausaineiden, mukaan lukien kannabis ja opioidit, vaikutus suorituskyykyyn näyttää olevan riippuvainen annostuksesta, muiden osalta, kuten amfetamiinin osalta, näin ei ole. Toleranssi ja alkoholin tai muiden huumeiden yhteisvaikutus vaikeuttavat laskelmien laatimista entisestään. Ranskassa kuljettajat, jotka käyttävät huumeita ja alkoholia yhdessä, saavat ankarampia rangaistuksia.

## 4. Reagoiminen psykoaktiivisiin lääkkeisiin

Psykoaktiivisilla lääkkeillä, kuten kivunlieivitysvalmisteilla (opioideit), sedatiiveilla (bentsodiatsepiinit), masennuslääkkeillä ja antihistamiineilla voi joskus olla merkittäviä vaikutuksia kuljettajien suorituskyykyyn. Tutkimustulokset osoittavat, että lääkärit voivat määrätä näitä huumausaineita kuljettajille lääkinnällisistä syistä tai että kuljettajat voivat väärinkäyttää niitä – joskus yhdessä laittomien aineiden kanssa. Opioidien korvaushoitoa saavien huumeidenkäyttäjien määrän nousun mahdollinen vaikutus aiheuttaa kasvavaa huolta.

Useimpien maiden laeissa laittomien tai lääkkeenä käytettyjen huumeiden aiheuttama suorituskyykyyn aleneminen on rangaistavaa. Ranskassa, Itävallassa ja Portugalissa jotkin suorituskyykyä alentavat psykoaktiiviset lääkkeet, kuten bentsodiatsepiinit, eivät kuulu huumaantuneena ajamista koskevan lain soveltamisalaan, vaikka ne voivatkin kuulua yleisten rikkomusten, kuten liikenneturvallisuuksa vaarantavien rikkomusten, piiriin. Tšekin, Viron,

Puolan, Slovenian ja Slovakian lainsäädännössä autolla ajaminen on rangaistavaa, jos veressä on jälkiä aineista, vaikka ne olisivatkin lääkärin määräämiä. Seitsemässä maassa (Belgiassa, Tšekissä, Saksassa, Latviassa, Luxemburgissa, Slovakiassa, Suomessa) on otettu käyttöön kaksivaiheinen järjestelmä, jossa laittoman huumausaineen käytöstä rangaistaan hallinnollisella sakolla tai pienellä rikosoikeudellisella sakolla, mutta aineen aiheuttamasta suorituskyvyn heikkenemisestä rangaistaan ankarammin. Latviassa lääkeaineen aiheuttamasta suorituskyvyn alenemisesta rangaistaan pienemmällä sakolla kuin laittoman päihteen käytöstä. Suomessa ja Ruotsissa kuljettajat, joiden havaitaan käyttäneen lääkkeitä, voidaan vapauttaa syyteestä, jos he voivat osoittaa lääkärin määränneen heille lääkkeet, mutta heidät voidaan silti asettaa syytteeseen, jos aineiden katsotaan heikentäneen heidän ajokykyään.

## 5. Huumaantuneena ajamisen testaus

Kuljettajan pysäyttämisen jälkeen poliisi voi suorittaa huumeiden käyttöä koskevan alustavan tarkastuksen analysoimalla käytöstä

tai biologisia näytteitä. Helmikuussa 2002 Euroopan komission työryhmä, joka käsitteli huumausaineiden ja lääkkeiden vaikutusta autolla ajamiseen, suositteli, että liikennevalvontaan osallistuvat poliisit saavat pakollista koulutusta huumausaineiden käytön aiheuttaman suorituskyvyn heikkenemisen oireiden tunnistamisessa. Näihin testeihin voivat kuulua esimerkiksi pupillien koon tutkiminen, koordinaatiotestit, käyttäytymistestit sekä reaktioiden ja puhutavan tarkkailu. Tästä huolimatta vuoteen 2007 mennessä ainoastaan neljä EU-maata (Belgia, Portugali, Ruotsi, Yhdistynyt kuningaskunta) ilmoitti järjestävänsä liikennepoliisille pakollista koulutusta tällä alalla, kun taas 11 maata ilmoitti tilapäisestä koulutuksesta. Lisäksi testit vaihtelevat maittäin.

Sylkinäyte voi olla hyväksyttävä kuljettajien tiensivarkastuksissa – virtsanäyte ei ole tarkoituksenmukainen suorituskyvyn heikkenemisen osoittamiseksi. Tienvarsivarkastusten sylkinäytteiden testausvälineiden luotettavuus on kuitenkin vielä vahvistettava. Yhdeksästä sylkinäytteiden testauslaitteesta, joita arvioitiin EU:n Rosita-2-hankkeessa vuosina 2003–2005, yhtäkään ei

voitu suositella kuljettajien tiensivarkastukseen. Laitteiden puutteita voidaan ehkä jossain määrin korvata muuntamalla testausmenetelmiä. Vuodesta 2004 Viktoriassa Australiassa on käytetty järjestelmää, jossa tiensivarkastuksissa käytetään kahta sylkitestisarjaa, jotta vääriä positiivisia arvoja saataisiin mahdollisimman vähän; syyte perustuu toisen näytteen laboratoriotestauksen tuloksiin. EU:ssa syyte perustuu veritestien tuloksiin, vaikka Ranskassa käytetään tiensivarkastuksissa myös sylkitestejä.

## 6. Ovatko ennaltaehkäisykampanjat tehokkaita?

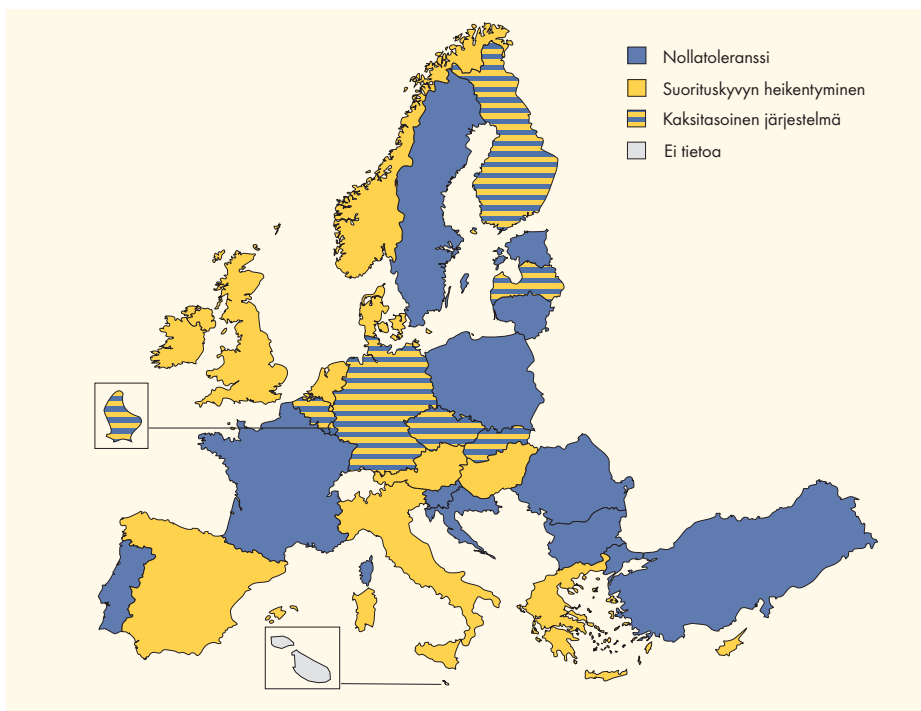
Joissakin maissa tehdyt tutkimukset ovat paljastaneet, että laittomien huumausaineiden ajokykyyn kohdistuvia vaikutuksia ei tunneta. Tutkimukset osoittavat myös, että monet kuljettajat eivät ole tietoisia huumeiden ja alkoholin käytön yhteisvaikutuksista. Iäkkäät kuljettajat eivät usein tiedä psykoaktiivisten lääkkeiden vaikutuksesta ajokykyyn. Lisäksi monet kuljettajat eivät tiedä, että lainsäädännössä kielletään autolla ajaminen tällaisten lääkkeiden vaikutuksen alaisena.

Useissa EU:n jäsenvaltioissa on järjestetty huumaantuneena ajamisen ennaltaehkäisykampanjoita. Nämä ovat yleensä joukkotiedotuskampanjoita, jotka sisältävät usein huumeita koskevia tietoja mutta joiden pääaiheena on kuitenkin alkoholi.

Psykoaktiivisten lääkkeiden iäkkäät käyttäjät eivät todennäköisesti seuraa nuorille kannabiksen käyttäjille suunnattua yleisviestintää tai edes havaitse sitä ja päinvastoin. Vastaavasti molemmat ryhmät voivat kokea, että alkoholin käyttöön liittyvät varoitukset eivät koske heitä. Ennaltaehkäisyyn pyrkivät ohjelmat onnistuvat todennäköisemmin, jos ne räätälöidään koskemaan tiettyä kohderyhmää.

Selkeiden tietojen antaminen potilaille, jotka käyttävät psykoaktiivisia lääkkeitä, voi estää heitä ajamasta autolla lääkkeiden vaikutuksen alaisena. Tässä asiassa useimmissa maissa luotetaan kuitenkin pakkausten sisällä oleviin tiedotteisiin, joissa esimerkiksi kehoitetaan varovaisuuteen, jos potilas tuntee väsymystä. Kuitenkin potilaan subjektiiviset tuntemukset eivät aina ole luotettavia tai täsmällisiä. Nykytilanteessa ainoastaan viisi maata on ilmoittanut käyttävänsä selkeää symbolia tai kuvasymbolia ajokykyyn mahdollisesti vaikuttavien lääkkeiden ulkopakkauksissa.

**EU:n jäsenvaltioissa huumaantuneena ajaminen voidaan määritellä huumausaineiden aiheuttamaksi suorituskyvyn heikkenemiseksi, tai se voi tarkoittaa sitä, että huumausaineiden jälkiä havaitaan veressä (nollatoleranssi), ja joidenkin maiden kaksitasoisessa järjestelmässä yhdistetään molemmat määritelmät**



**Teemana huumeet** -julkaisut ovat Lissabonissa toimivan Euroopan huumaussaineiden ja niiden väärinkäytön seurantakeskus EMCDDA:n tilannekatsausarja, jonka osia ilmestyy kolmesti vuodessa Euroopan unionin 23 virallisella kielellä sekä norjaksi ja turkiksi. Alkuperäiskieli on englanti. Julkaisut ovat jäljennettävissä edellyttäen, että lähde mainitaan.

Ilmaistilausten yhteydessä pyydetään ilmoittamaan tilauksen haluttu kokoonpano seuraavaan sähköpostiosoitteeseen: [publications@emcdda.europa.eu](mailto:publications@emcdda.europa.eu)

Cais do Sodré, 1249-289 Lissabon, Portugali  
P. +351 211210200 • F. +351 218131711  
[info@emcdda.europa.eu](mailto:info@emcdda.europa.eu) • [www.emcdda.europa.eu](http://www.emcdda.europa.eu)

## Huumaantuneena ajamisen ehkäiseminen Euroopassa: Päätelmiä ja huumeoliittisia näkökohtia

- 1. Kaikissa jäsenvaltioissa tulisi tutkia huumeidenkäytön yleisyyttä kuljettajien keskuudessa. Kaikkien kuljettajien testaus kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa huumeiden ja alkoholin käytön selvittämiseksi antaisi tärkeää tietoa ongelman ratkaisemista varten.**
- 2. Tutkimusasetelmaa koskevat uudet ohjeet ovat saatavilla, ja niissä otetaan huomioon eri maiden lakisäätöiset ja käytännön rajoitukset. Niiden tarkoituksena on parantaa tutkimusten vertailukelpoisuutta, ja ne saattavat helpottaa parhaiden käytäntöjen vaihtoa.**
- 3. Päätöksentekijöiden tulisi ottaa lainsäädännöllisten ratkaisujen suunnittelussa huomioon tuoreimmat käytettävissä olevat tieteelliset tiedot. Kaikille osapuolille ja yleisölle pitäisi olla selvää, milloin kuljettajan katsotaan rikkovan lakia.**
- 4. On löydettävä tasapaino kansallisten lakien ja niiden täytäntöönpanon sekä tieturvallisuuden varmistamista ja yksilöiden hoitotarpeita koskevien huolenaiheiden välillä.**
- 5. Lainsäädännöllisiä puitteita on tarkistettava, sillä vaikka nykyisillä testausmenetelmillä on rajoituksensa, tehokkaammat käytännöt ovat mahdollisia. Myös uusia vaihtoehtoja on todennäköisesti käytettävissä tulevaisuudessa.**
- 6. Ennalta ehkäisevissä kampanjoissa olisi keskityttävä tiettyihin riskiryhmiin ja aineisiin ja niiden olisi perustuttava tieteelliseen näyttöön. Kampanjoiden vaikutusta käyttäytymiseen ja asenteisiin olisi arvioitava tarkasti.**

## Keskeiset lähteet

**EMCDDA (2007)**, *Drugs and driving*, Selected issue, Euroopan huumaussaineiden ja niiden väärinkäytön seurantakeskus, Lissabon.

**EMCDDA (2008)**, *Drug use, impaired driving and traffic accidents*, Insights, nro 8, Euroopan huumaussaineiden ja niiden väärinkäytön seurantakeskus, Lissabon.

**Laumon, B., Gadegbeku, B., Martin, J., Biecheler, M. (2005)**, "Cannabis intoxication and fatal road crashes in France: population based case-control study", *BMJ* 331, s. 1371.

**Pompidou-ryhmä (2000)**, *Road traffic and drugs*, Euroopan neuvoston julkaisu, Strasbourg.

**Pompidou-ryhmä (2004)**, *Road traffic and psychoactive substances*, Euroopan neuvoston julkaisu, Strasbourg.

**Walsh, J. M., Verstraete, A. G., Huestis, M. A., Mørland, J. (2008)**, "Guidelines for research on drugged driving", *Addiction* 103, s. 1258–1268.

## Verkkotiedotus

### DRUID-hanke:

<http://www.druid-project.eu/>

### International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS):

<http://www.icadts.org/>

### Legal approaches to drugs and driving, Topic overview:

<http://eldd.emcdda.europa.eu/html.cfm/index19034EN.html>

### Parliament of Victoria, Australia – outline of drug testing program:

<http://www.parliament.vic.gov.au/research/2006DBroadsafety.pdf>

### Rosita – Roadside testing assessment:

<http://www.Rosita.org>



Julkaisutoimisto

[Publications.europa.eu](http://Publications.europa.eu)

**VIRALLINEN JULKAISIJA:** Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

© Euroopan huumaussaineiden ja niiden väärinkäytön seurantakeskus, 2009

**JOHTAJA:** Wolfgang Götz

**KIRJOITTAJA:** Brendan Hughes

**TOIMITTAJA:** Peter Fay

**GRAAFINEN SUUNNITTELU:** Dutton Merryfield Ltd, Yhdistynyt kuningaskunta

Printed in Luxembourg