



emcdda.europa.eu

Célpontban a kábítószer

A Kábítószer és Kábítószer-függőség Európai Megfigyelőközpontjának tájékoztatója

ISSN 1725 – 8502

Európai válaszok a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetésre

Az európai utakon előforduló balesetek és halálesetek közül sokat olyan gépjárművezetők okoznak, akiknek valamilyen pszichoaktív anyag előzetes használatából kifolyólag csökkent a gépjármű-vezetési képessége. Becslések szerint csak az alkoholhasználat évente mintegy 10 000 közúti halálos balesetet okoz az Európai Unióban, amely az összes közúti halálos baleset egynegyede. A kábítószeres és pszichoaktív gyógyszerek használatával összefüggő közúti balesetek tekintetében nem állnak rendelkezésre összehasonlítható számadatok, jóllehet az elmúlt évtizedben egyre nagyobb figyelem övezi ezeket az eseteket. A pszichoaktív anyagok gépjármű-vezetési képességekre gyakorolt hatásairól szóló tanulmányokból az derül ki, hogy bár a kábítószeres és a terápiás gyógyszerek egyaránt hatással lehetnek a vezetésre, hatásaik és ezek mértéke azonban szerenként igen változatos. A legfrissebb kutatások azt mutatják, hogy a kannabisz csökkentheti a koncentrációs képességet, a benzodiazepinek pedig általában

véve hátrányosan hatnak rá; az opiátok közül a heroin súlyos mértékben csökkenti a gépjármű-vezetési képességet, a metadon kevésbé, a buprenorfin pedig még annál is kisebb mértékben. A stimuláns kábítószeresek, például a kokain, az amfetaminok és az ecstasy esetében az adatok bár összetettebb képet mutatnak, arra utalnak, hogy a magasabb adagok alkalmazása teljesítményromlással jár. Mindazonáltal továbbra sem áll rendelkezésre a véralkoholszinthez hasonló objektív meghatározás az egyes kábítószeresekhez tartozó teljesítményromlás mértékét illetően.

A kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetést jelenleg a DRUID, egy nagyszabású, 2006-ban megkezdődött és 2010-ig tartó európai uniós projekt vizsgálja. A DRUID célja, hogy szilárd alapot biztosítson az alkohol, kábítószer vagy gyógyszer hatása alatt történő gépjárművezetés harmonizálási, az EU egész területére kiterjedő szabályozásához.

Ez a szakpolitikai tájékoztató addig is összefoglalja a politikai döntéshozók előtt álló legfontosabb kérdéseket, és bemutatja mindazokat az európai fejleményeket, amelyek ebben a témában segíthetik a döntéshozatalt.

A pszichoaktív szerek hatása alatt történő gépjárművezetés okozta halálesetek számának csökkentése érdekében olyan intézkedésekre van szükség, amelyek e komplex jelenség tudományos megértésén alapulnak. A jogalkotók számára az jelent a kihívást, hogy megfelelő, hatékony törvényeket dolgozzanak ki, amelyek végrehajthatóak, ugyanakkor világos üzenetet közvetítenek a nyilvánosság felé.

**Wolfgang Götz,
az EMCDDA igazgatója**

Definíció

Kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés: Az adott ország jogszabályaitól függően arra a gépjárművezetőre vonatkozhat, akinek: kognitív vagy pszichomotoros képességei, reakcióképessége mérhető módon csökken; vagy a vérében a kábítószer egy meghatározott értéknél nagyobb mennyiségben található, és ez a mennyiség várhatóan az említett hatásokat idézi elő; vagy ha vérében kábítószer jelenléte mutatható ki.

Kulcskérdések röviden

1. A kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetésről szóló beszámolók gyakran nagy figyelmet kapnak a médiában. A kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés előfordulásáról azonban csak kevés ország rendelkezik megbízható statisztikai adatokkal.
2. A rendelkezésre álló adatokat tekintve nehéz a viselkedésre gyakorolt hatásokkal, az előfordulással és a balesetveszéllyel kapcsolatban megbízható tudományos tényekhez jutni. A tanulmányok sok esetben alacsony elemszámú mintákat vizsgálnak, ezért azok eredményeiből gyakran nehéz általános következtetéseket levonni.
3. A szerek pontos hatásairól szóló tudományos viták állnak a háttérben annak, hogy az EU-tagállamok között különbségek vannak a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés büncselekményének jogi meghatározását illetően.
4. A gépjármű-vezetési képességet ronthatják a különféle pszichoaktív gyógyszerek, amelyek illegális, illetve legálisan, receptre kapható és fogyasztható készítmények is lehetnek.
5. A rendőrség számára jelenleg komoly nehézséget jelent közúti ellenőrzés során a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés pontos és gyors azonosítása.
6. A kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés megelőzésére irányuló tájékoztató kampányok hatékonysága megkérdőjelezhető. A kampány üzenete nem feltétlenül jut el a legfontosabb célközönséghez, illetve lehet, hogy a célközönség figyelmen kívül hagyja azt.

1. A kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés mértékét sok európai országban nem vizsgálják

A gépjárművezetők körében előforduló kábítószer-használatról szóló, 1999 és 2007 között kiadott tanulmányok a 27 EU-tagállam közül csak 13-ról, valamint Norvégjáról közölnek adatokat.

A gépjárművezetők körében végzett véletlenszerű közúti felmérés – amely reprezentatív képet adhat az összes gépjárművezetőre vonatkozóan – az EU három tagállama és Norvégia esetében áll rendelkezésre. Más felmérések a gépjárművezetők egyes alcsoportjai körében előforduló kábítószer-használatról közölnek adatokat. Míg a tanulmányok némelyike csak a halálos kimenetelű balesetekben részt vevő gépjárművezetőkkel foglalkozott, más tanulmányok a balesetekben megsérült vezetőket, halálos balesetet szenvedett vezetőket, a balesetekben részt vevő vezetőket, illetve az alkohol vagy kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetéssel gyanúsított vezetőket vizsgálták. A különböző tanulmányok eredményei azonban tudományosan nem összevethetőek.

A kábítószeres közúti általában a kannabiszt mutatják ki a leggyakrabban, a pszichoaktív gyógyszerek közül pedig a benzodiazepineket jelentik a legtöbbször. Összességében a bizonyítékok mind a kábítószeres, mind a receptre kapható gyógyszerek sokkal magasabb előfordulását mutatják – gyakran alkohollal kombinálva – a balesetekben érintett, illetve a kábítószer vagy alkohol hatása alatt történő vezetéssel gyanúsított járművezetők körében.

Általában véve még mindig kevés információ áll rendelkezésre, annak ellenére, hogy az Európai Bizottság kábítószeres, gyógyszerekkel és gépjárművezetéssel foglalkozó szakértői munkacsoportjának 2002-es ajánlása szerint minden, halálos balesetben részt vevő gépjárművezető esetében meg kell vizsgálni az előzetes alkohol- és kábítószer-használatot.

2. A tudományos bizonyítékok összegyűjtésének akadályai

A kábítószer-fogyasztás gépjárművezetők körében való előfordulásáról 1999 óta Európa-szerte több mint 30 vizsgálatot végeztek. Ezekben a tanulmányokban azonban különböző módszereket használtak, és a mintavétel a gépjárművezetők különböző csoportjain végzett el, amely miatt nehéz átfogó következtetéseket levonni.

Az egyes minták létszáma 50 főtől 10 000 fő fölötti mintanagysáig terjedt, a tanulmányok több mint egyharmadában 500 főnél alacsonyabb mintanagyságról számoltak be.

A nemzeti szakpolitika vagy a jogszabályok ugyancsak határt szabhatnak a prevalenciát vizsgáló tanulmányok hatókörének és összevethetőségének. A kábítószeres kimutatására irányuló véletlenszerű közúti tesztek például a legtöbb országban nem engedélyezettek. Néhány országban csak a kábítószeres végeznek tesztek, így a pszichoaktív gyógyszerek előfordulását nem lehet pontosan megállapítani.

Egy pozitív alkoholteszt felülírhatja a kábítószer kimutatására irányuló teszt követelményét, mivel az anyagi források korlátozottsága és a vádemelés feltételei előnyt élveznek az átfogó adatgyűjtés szükségességével szemben. Ez a helyzet Dániában, Észtországban, Írországban és Portugáliában. A francia SAM-vizsgálatot – az elmúlt évek e tárgyban végzett egyik legszélesebb körű tanulmányát – az tette lehetővé, hogy a nemzeti Közúti Törvénykönyvben módosítás történt, amely arra kötelezi a rendőrséget, hogy meghatározott körülmények esetén minden gépjárművezetőnél teszteljük a kábítószer-használatot.

A vizsgálatok felépítésének standardizálására vonatkozó új nemzetközi iránymutatást az EMCDDA és az Európai Bizottság Közlekedési Főigazgatóságának közreműködésével állították össze. Az iránymutatás az országok jogalkotási gyakorlati és a tesztelés irányelvei közötti különbségeket figyelembe véve a viselkedés, az epidemiológia és a toxikológia területe szerint csoportosítva több mint száz ajánlást közöl.

3. Hol húzzuk meg a határt – vagy a határokat?

A legtöbb európai ország a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés meghatározásakor két szemlélet közül választ. Tizenegy országban csak a gépjármű-vezetői képesség csökkenése esetén büntetnek, függetlenül attól, hogy azt kábítószer vagy gyógyszer okozta. Másik tizenegy országban a „zéró tolerancia” elv szerint járnak el, azaz mindenképpen büntetik a kábítószer-fogyasztás utáni gépjárművezetést. Hét országban e két módszer ötvözésével lépcsőzetes választ dolgoztak ki a kábítószer hatása alatt gépjárművet vezetők számára.

A „zéró toleranciát” alkalmazó országok némelyikében nem tesznek különbséget

a pszichoaktív gyógyszerek és a kábítószeres között, míg mások igen. Finnországban és Svédországban új, zéró toleranciát alkalmazó törvényeket fogadtak el a kábítószeresekre vonatkozóan, miután azt tapasztalták, hogy a csökkent gépjármű-vezetői képesség bűncselekményét rendkívül nehéz bizonyítani. Cipruson ezt a problémát úgy kezelik, hogy az ilyen gépjárművezetők ellen kábítószeres fogyasztása miatt emelnek vádat. Belgiumban és az Egyesült Királyságban viszont kifejezetten tiltják, hogy a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés teszt eredményeit bármilyen más bűncselekmény bizonyítékaként használják fel.

A kábítószer-fogyasztást különböző biológiai mintákból lehet kimutatni, például vérből, vizeletből, nyálból, izzadságból, sőt hajszálakból is. A csökkent gépjármű-vezetői képesség jogi bizonyításához a vérminta az ideális, de kényelmi okokból a közúti szűréshez a szájából vett folyadék minta (nyál) a kívánatos. A kábítószeresekre vonatkozó küszöbértékeket rögzíthetik a kimutatás alsó határán, vagy azon a szinten, ahol már teljesítményromlást okoznak. Úgy tűnik azonban, hogy miközben egyes kábítószereseknek, így a kannabisznak és az opiátoknak az adagtól függ a teljesítménycsökkentő hatása, addig más szereknek, például az amfetaminoknak nem. A számításokat tovább nehezíti az egyéni tolerancia és az alkohollal vagy más kábítószeresekkel való együttes hatás mértéke. Franciaországban szigorúbb büntetésben részesülnek azok a gépjárművezetők, akiknél kábítószeres és alkohol együttes használatát mutatják ki.

4. A pszichoaktív gyógyszerek használatára adott válaszok

A pszichoaktív gyógyszerek, mint például a fájdalomcsillapítók (opiátok), nyugtatók (benzodiazepinek), antidepresszánsok és antihisztaminok olykor jelentős mértékben befolyásolhatják a gépjármű-vezetői képességet. A vizsgálatokból származó eredmények azt mutatják, hogy a gépjárművezetők ezeket a gyógyszereket vagy gyógyászati okokból, receptre szedik, vagy visszaélnek velük, időnként tiltott szerekkel együtt használva azokat. A szubsztitúciós kezelésben részesülő kábítószer-használók növekvő számának lehetséges hatása szintén egyre nagyobb aggodalomra ad okot.

A legtöbb ország törvényei büntetik a szerek okozta teljesítményromlást, függetlenül attól, hogy azt kábítószer vagy gyógyszer idézi elő. Franciaországban, Ausztriában és Portugáliában néhány, a teljesítményt csökkentő pszichoaktív gyógyszerre, például a benzodiazepinekre nem

vonatkozik a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetésről szóló törvény, ugyanakkor egy általánosabb bűncselekménytípus, például a veszélyes gépjárművezetés körébe beletartozhatnak. Ezzel ellentétben a Cseh Köztársaságban, Észtországban, Lengyelországban, Szlovéniában és Szlovákiában minden esetben büntetik a gépjárművezetőt, ha bármilyen szer kimutatható a szervezetében, akkor is, ha az gyógyszer. Hét országban (Belgium, Cseh Köztársaság, Németország, Lettország, Luxemburg, Szlovákia, Finnország) kétlépcsős rendszert fogadtak el, amely a tiltott szerek szervezetben való jelenléte esetén nem büntetőjogi vagy alsóbb szintű büntetőjogi pénzbírsággal sújti az elkövetőt, súlyosabb büntetést alkalmaz viszont abban az esetben, ha a szerhasználat teljesítményromlást okoz. Lettországban a gyógyszer okozta teljesítményromlás alacsonyabb bírságot von maga után, mint valamilyen kábítószer jelenlétének kimutatása. Finnországban és Svédországban a gyógyszerhasználaton ért gépjárművezetőt felmenthetők a vád alól, ha be tudják mutatni az orvos által kiállított receptet, de még ilyen esetben is vádat lehet emelni ellenük, amennyiben csökkent gépjármű-vezetői képességet ítélnék meg esetükben.

5. A kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés tesztelése

A gépjárművezető megállítása után a rendőrtiszt szükség szerint valamilyen előzetes szűrést

végezhet a kábítószer-használat kimutatására, a viselkedés vagy a biológiai minták elemzése révén. Az Európai Bizottság kábítószerrel, gyógyszerekkel és gépjárművezetéssel foglalkozó szakértői munkacsoportja 2002 februárjában azt ajánlotta, hogy a forgalom ellenőrzésében részt vevő rendőrök részesüljenek kötelező képzésben a kábítószer-használat miatti teljesítménycsökkenés jeleinek felismerésére vonatkozóan. Az ilyen tesztekbe beletartozhat például a pupillák méretének vizsgálata, koordinációs tesztek, viselkedési tesztek, a reakciók, illetve a beszédmód megfigyelése. 2007-ig az EU-n belül mégis mindössze négy ország (Belgium, Portugália, Svédország, Egyesült Királyság) számolt be a közlekedési rendőrök kötelező képzéséről ezen a területen, 11 másik országból pedig valamilyen eseti képzést jelentettek. Ezenfelül az egyes országokban a tesztek is különböznek egymástól.

A szájból vett folyadék minta (nyál) megfelelő lehet a gépjárművezetők közúti szűréséhez, a vizelet viszont nem alkalmas a teljesítményromlás jelzésére. A közúti nyálteszt elvégzésére alkalmas eszközök megbízhatósága azonban még megerősítésre szorul. Az EU Rosita-2 projektje keretében 2003 és 2005 között értékelt kilenc – a helyszínen elvégezhető – nyálteszt közül egy sem volt olyan, amelyet közúti ellenőrzéshez ajánlottak volna. Az eszközök alkalmazásának korlátozott lehetőségeit valamelyest kompenzálhatja a tesztelési protokoll módosítása. Az ausztráliai Victoria államban 2004 óta egymás után két

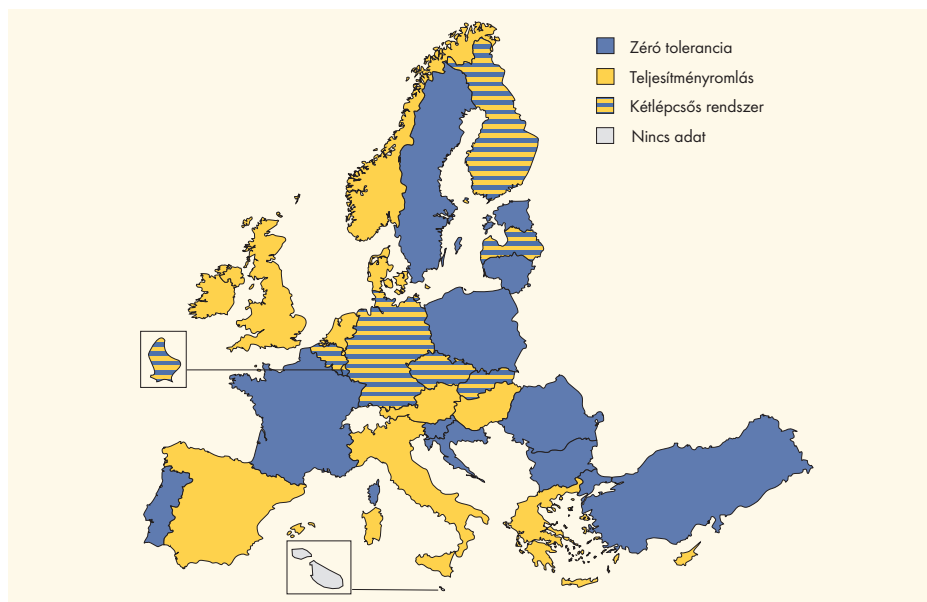
nyáltesztet használnak a közúti ellenőrzések során, hogy így csökkentsék a téves pozitív eredmények arányát; a vádemelés a második minta eredményének laboratóriumi vizsgálat általi megerősítésén alapul. Az EU-ban Franciaország ugyan nyálteszteket használ a közúti ellenőrzés során, a vádemelés a vérmintavizsgálat eredményein alapul.

6. Hatásosak-e a prevenciós kampányok?

Néhány ország felmérése alapján az volt kimutatható, hogy a kábítószeres gépjárművezetési képességre gyakorolt hatása nem ismert sokak körében. Az is kiderült, hogy a gépjárművezetők közül sokan nincsenek tisztában a kábítószeres és az alkohol együttes használatának hatásaival. Az idősebb járművezetők körében gyakran megfigyelhető, hogy nem ismerik a pszichoaktív gyógyszerek járművezetési képességre gyakorolt hatásait. Továbbá a vezetők közül sokan esetleg nem is tudnak az ilyen gyógyszerek hatása alatt történő gépjárművezetést tiltó jogszabályokról.

Sok európai uniós tagállamban végeztek már prevenciós kampányt a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetéssel kapcsolatban. Ezeket a kampányokat általában tömegkommunikációs kampányok formájában valósítják meg, és gyakran elsősorban az alkohollal foglalkozó átfogóbb kampány keretében tartalmazznak információt egyúttal a kábítószerrekről is.

A kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetést az EU tagállamaiban vagy a kábítószer okozta teljesítményromlás, vagy a vérben kimutatható bármilyen kábítószer jelenléte alapján („zéró tolerancia”) határozzák meg, néhány országban pedig kétlépcsős rendszert hoztak létre e két meghatározás ötvözésével



Forrás: kábítószerrekről szóló európai jogi adatbázis

A fiatal kannabiszhasználókhoz eljutó általános üzeneteket azonban a pszichoaktív gyógyszerek idősebb használói valószínűleg nem hallgatják meg, sőt fel sem figyelnek rájuk, és ugyanez fordítva is igaz. Hasonló elv alapján, mindkét csoport tagjai úgy érezhetik, hogy az alkohollal szóló figyelmeztetések rájuk nem vonatkoznak. A prevenciós programok nagyobb valószínűséggel járnak sikerrel, amennyiben a célcsoporthoz igazítják őket.

A pszichoaktív gyógyszereket használó betegek egyértelmű tájékoztatásával megelőzhető, hogy ezek hátrányos hatása alatt vezessenek. A legtöbb ország ez ügyben a csomagolásban található betegtájékoztatóra támaszkodik, amely például óvatosságra int abban az esetben, ha a beteg álmosnak érzi magát. A betegek szubjektív érzékelése ugyanakkor nem mindig megbízható vagy pontos. A gépjármű-vezetői képességet befolyásolni képes gyógyszerek külső csomagolásán feltüntetett egyértelmű szimbólum vagy piktogram használatáról jelenleg öt ország számolt be.

A **Célpontban a kábítószer** a lisszaboni Kábítószer és Kábítószer-függőség Európai Megfigyelőközpontja (EMCDDA) által kiadott szakpolitikai tájékoztató. A tájékoztatókat rendszeresen kiadják az Európai Unió 23 hivatalos nyelvén, valamint norvégul és törökül. A kiadványok eredeti nyelve angol. Bármely kiadvány sokszorosítható, ha a forrást megjelölik.

Az ingyenes előfizetéshez, kérjük, jelezze igényeit e-mailben: publications@emcdda.europa.eu

Cais do Sodré, 1249-289 Lisszabon, Portugália
Tel.: +351 211210200 • Fax: +351 218131711
info@emcdda.europa.eu • www.emcdda.europa.eu

Európai válaszok a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetésre: Következtetések és szakpolitikai szempontok

1. A gépjárművezetők körében előforduló kábítószer-használatot vizsgáló felméréseket valamennyi európai uniós tagállamban kell végezni. A halálos balesetekben részt vevő valamennyi gépjárművezető kábítószer- és alkoholfogyasztásának tesztelése fontos információforrás lenne a probléma nyomon követéséhez.
2. Új iránymutatás készült a vizsgálatok felépítéséről, amely figyelembe veszi a különböző országok eltérő jogi és gyakorlati korlátait. Célja a tanulmányok összehasonlíthatóságának fejlesztése, továbbá a bevált gyakorlatok átadását is elősegítheti.
3. A politikai döntéshozóknak a jogi válaszok kialakításakor figyelembe kell venniük a rendelkezésre álló legfrissebb tudományos információkat. Mind az érintettek, mind a nyilvánosság számára egyaránt világossá kell tenni, hogy milyen szinttől tekintik törvényszegőnek a gépjárművezetőt.
4. A nemzeti törvényekben és ezek végrehajtásában meg kell találni az egyensúlyt a közúti biztonság biztosítása és az egyének gyógykezelési szükségletei között.
5. A jogi keretek felülvizsgálatra szorulnak, mivel még a meglévő tesztelési módszerek korlátai mellett is lehetséges hatékonyabb eljárások alkalmazása. Emellett fennáll annak a valószínűsége, hogy ezáltal új lehetőségek nyílnak meg.
6. A prevenció kampányoknak konkrét célcsoportokat és szereket kell megcéloznuk, tudományos bizonyítékokon kell alapulniuk, és szigorú értékelésen kell átesniük a magatartásra és attitűdökre gyakorolt hatásuk szempontjából.

Források

EMCDDA (2007), *Drugs and driving*, Selected issue, Kábítószer és Kábítószer-függőség Európai Megfigyelőközpontja, Lisszabon.

EMCDDA (2008), *Drug use, impaired driving and traffic accidents*, Insights 8. szám, Kábítószer és Kábítószer-függőség Európai Megfigyelőközpontja, Lisszabon.

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

Pompidou-csoport (2000), *Road traffic and drugs*, Council of Europe Publishing, Strasbourg.

Pompidou-csoport (2004), *Road traffic and psychoactive substances*, Council of Europe Publishing, Strasbourg.

Walsh, J. M., Verstraete, A. G., Huestis, M. A., Mørland, J. (2008), „Guidelines for research on drugged driving”, *Addiction* 103, 1258–68. o.

Webes információk

A kábítószerrel és a járművezetéssel kapcsolatos jogi megközelítések, a téma áttekintése:

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

Alkohollal, a kábítószerrel és a Közúti Biztonsággal Foglalkozó Nemzetközi Tanács (International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety – ICADTS):

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

DRUID projekt:

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

Rosita – A közúti tesztek értékelése:

<http://www.Rosita.org>

Victoria állam parlamentje, Ausztrália – a drogtesztelési program áttekintése:

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



Kiadóhivatal
Publications.europa.eu

HIVATALOS KIADÓ: Az Európai Közösségek Hivatalos Kiadványainak Hivatala
© Kábítószer és Kábítószer-függőség Európai Megfigyelőközpontja, 2009
IGAZGATÓ: Wolfgang Götz
SZERZŐ: Brendan Hughes
SZERKESZTŐ: Peter Fay
GRAFIKA: Dutton Merryfield Ltd, Egyesült Királyság
Printed in Luxembourg