



emcdda.europa.eu

Pozornosť upriamená na drogy

ISSN 1725 – 8553

Informačné periodikum Európskeho monitorovacieho centra pre drogy a drogovú závislosť

Riešenie problému s vedením motorových vozidiel pod vplyvom drog v Európe

Na európskych cestách je veľa nehôd, pri ktorých zomiera veľa ľudí, a tieto nehody spôsobujú vodiči, ktorých správanie za volantom je ovplyvnené psychoaktívnou látkou. Odhaduje sa, že na cestách v Európskej únii sa len samotný alkohol podieľa každý rok na úmrtí takmer 10 000 osôb, čo je jedna štvrtina zo všetkých úmrtí na cestách. Pokiaľ ide o nehody na cestách, ktoré súvisia s nezákonnými drogami a psychoaktívnymi liekmi, nie sú k dispozícii žiadne porovnateľné údaje, hoci sa im v poslednom desaťročí venuje čoraz väčšia pozornosť. Štúdie o vplyve psychoaktívnych látok na schopnosť viesť motorové vozidlo naznačujú, že zatiaľ čo ako nezákonné drogy, tak aj lieky môžu ovplyvniť schopnosť viesť motorové vozidlo, účinky a ich rozsah sa pri jednotlivých látkach veľmi líšia. Najnovší výskum naznačuje, že pozornosť môže znížiť kanabis a vo všeobecnosti benzodiazepíny zhoršujú

schopnosť viesť motorové vozidlo. Z opiátov môže túto schopnosť značne zhoršiť heroín, menej metadón a ešte menej buprenorfín. Údaje o stimulačných drogách, ako je kokain, amfetamíny a extáza sa rôznia, ale naznačujú, že vysoké dávky sú spojené so zhoršením schopnosti viesť motorové vozidlo. Objektívne meranie zníženia tejto schopnosti pri jednotlivých drogách, podobné ako meranie koncentrácie alkoholu v krvi, však zostáva ilúziou.

Zložitá problematika vedenia motorových vozidiel pod vplyvom drog sa v súčasnosti skúma v rámci veľkého projektu EÚ s názvom DRUID, ktorý sa začal v roku 2006 a bude pokračovať do roku 2010. Cieľom projektu DRUID je zabezpečiť spoľahlivý základ pre harmonizované nariadenia pre oblasť vedenia motorového vozidla pod vplyvom alkoholu, drog a liekov v rámci EÚ.

Aktuálne sa v tomto prehľade drogovej politiky sumarizujú kľúčové problémy, ktorým čelia tvorcovia politiky, a popisuje vývojové trendy v Európe, čo môže pomôcť pri prijímaní rozhodnutí na túto tému.

Zníženie strát na životoch spôsobených vedením motorového vozidla pod vplyvom psychoaktívnych látok si vyžaduje opatrenia, ktoré vychádzajú z vedeckého chápania tohto zložitého javu. Pred zákonodarcami stojí výzva navrhnúť spoľahlivé a účinné zákony, ktoré možno presadiť a ktoré vyšlú jasný signál verejnosti.

**Wolfgang Götz,
riaditeľ EMCDDA**

Definícia

Vedenie motorového vozidla pod vplyvom: V závislosti od zákonov príslušnej krajiny sa to môže týkať vodiča, u ktorého sa zistilo:

- merateľné zníženie kognitívnych alebo psychomotorických schopností a schopnosti reagovať, alebo
- vyššie ako povolené množstvo drog v krvi, ktoré nad stanovenou hranicou môže vyvolať takéto účinky alebo
- akékoľvek stopy drog v krvi.

Kľúčové témy v skratke

1. V médiách sa často objavujú správy o haváriách pod vplyvom drog. Ale len niekoľko krajín má spoľahlivé štatistiky o prevalencii vedenia motorových vozidiel pod vplyvom drog.
2. Získavanie spoľahlivých vedeckých dôkazov o vplyve drog na správanie, výskyt a zvýšené riziko nehôd z existujúcich údajov je veľmi problematické. Mnoho štúdií využíva len malé vzorky a zovšeobecniť ich výsledky je často problematické.
3. Rovnako ako sa rozchádzajú vedecké diskusie o presných účinkoch látok, líši sa aj právna definícia trestného činu vedenia motorového vozidla pod vplyvom drog medzi jednotlivými členskými štátmi EÚ.
4. Rozličné psychoaktívne lieky, ktorých predpisovanie a užívanie môže, ale nemusí byť zákonom povolené, môžu znížiť schopnosť viesť motorové vozidlo.
5. V súčasnosti má polícia značné problémy s presným a rýchlym zisťovaním vedenia motorového vozidla pod vplyvom drog na cestách.
6. Účinnosť informačných kampaní na predchádzanie vedenia motorového vozidla pod vplyvom drog je otázna. K hlavným adresátom sa ich posolstvo asi nedostáva alebo ho možno jednoducho ignorujú.

1. V mnohých európskych krajinách sa miera výskytu vedenia motorových vozidiel pod vplyvom drog nesleduje

Štúdie o užívaní drog medzi vodičmi uverejnené v rokoch 1999 až 2007 obsahujú údaje len za 13 z 27 členských štátov EÚ a Nórska.

Náhodné prieskumy pri cestách, ktoré môžu poskytnúť reprezentatívny obraz o všetkých vodičoch, sú k dispozícii len za tri členské štáty EÚ a Nórsko. Ďalšie prieskumy poskytujú údaje o užívaní drog len medzi určitými podskupinami vodičov. Niektoré štúdie brali do úvahy len vodičov, ktorí boli účastníkmi nehôd so smrteľnými následkami, iné sledovali skupiny zranených vodičov, usmrtených vodičov, vodičov, ktorí boli účastníkmi nehôd a vodičov podozrivých z vedenia motorového vozidla pod vplyvom alkoholu a drog. Výsledky týchto rozličných štúdií však nie sú vedecky porovnateľné.

Vo všeobecnosti najčastejšie zistenou nezákonnou látkou je kanabis a medzi najčastejšie uvádzanými psychoaktívnymi liekmi sú benzodiazepíny. Dôkazy celkovo poukazujú na omnoho väčší výskyt tak nezákonných drog, ako aj liekov na lekárske predpis, často v kombinácii s alkoholom u tých vodičov, ktorí boli účastníkmi nehôd alebo boli podozriví z vedenia motorového vozidla pod vplyvom alkoholu.

Napriek odporúčaniam expertnej skupiny Európskej komisie pre drogy, lieky a vedenie motorových vozidiel z roku 2002, aby sa u každého vodiča, ktorý je účastníkom dopravnej nehody so smrteľnými následkami, robili testy na prítomnosť alkoholu a drog v organizme, stále pretrvávajú všeobecné nedostatky týchto informácií.

2. Prekážky zisťovania vedeckých dôkazov

Od roku 1999 sa v Európe realizovalo viac ako 30 štúdií o výskyte drog medzi vodičmi. Štúdie však využívali rozdielne metódy a sledovali rozličné skupiny vodičov, čo sťažuje vyvodenie celkových záverov.

Počet osôb vo vzorke sa pohyboval od 50 do vyše 10 000, pričom viac ako v jednej tretine štúdií sa uvádzalo menej ako 500 osôb.

Rozsah a porovnateľnosť týchto štúdií môže byť obmedzená aj národnými právnymi predpismi alebo politikami. Vo väčšine krajín napríklad nie sú povolené náhodné testy pri dopravnej kontrole na cestách. V niektorých krajinách sa robia testy len na nezákonné drogy a užitie psychoaktívnych liekov sa zisťovať nemôže.

Akákoľvek požiadavka na testovanie drog môže byť odsunutá do úzadia pri pozitívnom teste na alkohol, z dôvodu obmedzených zdrojov a preto, lebo požiadavky súvisiace s trestným stíhaním majú prednosť pred akoukoľvek potrebou zbierať podrobné údaje. Tak je to napríklad v Dánsku, Estónsku, Írsku a Portugalsku. Francúzsku štúdiu SAM, ktorá je jednu z najrozsiahlejších štúdií v posledných rokoch na túto tému, bolo možné uskutočniť len vďaka zmene národného cestného zákona, ktorý polícia oprávňoval za určitých okolností testovať prítomnosť drog v organizme u všetkých vodičov.

V spolupráci Európskeho monitorovacieho centra pre drogy a drogovú závislosť a Generálneho riaditeľstva Európskej komisie pre dopravu bolo vypracované nové medzinárodné usmernenie pre štandardizáciu dizajnu štúdií. Usmernenie zohľadňuje rozdiely medzi právnymi predpismi a politikami testovania jednotlivých krajín a poskytuje viac ako sto odporúčaní rozdelených do oblastí ako sú správanie, epidemiológia a toxikológia.

3. Kde stanoviť hranicu – alebo hranice?

Väčšina európskych krajín využíva jeden z dvoch prístupov k vymedzeniu trestného činu vedenia motorového vozidla pod vplyvom drog. Jedenásť krajín penalizuje len zníženú schopnosť viesť motorové vozidlo, či už spôsobenú nezákonnými drogami alebo liekmi. Ďalších jedenásť krajín prijalo politiku tzv. nulovej tolerancie a penalizujú každé vedenie motorového vozidla po užití drog. V siedmich krajinách tieto prístupy skombinovali a využívajú odstupňované postihy pre vodičov, ktorí vedú motorové vozidlo pod vplyvom drog.

Niektoré krajiny s tzv. nulovou toleranciou nerobia žiadny rozdiel medzi psychoaktívnymi liekmi a nezákonnými drogami, niektoré áno. Vo Fínsku a Švédsku prijali nové zákony o nulovej tolerancii na nezákonné drogy po skúsenostiach

s mimoriadne ťažkým preukazovaním trestného činu vedenia motorového vozidla pod vplyvom drog. Na Cypre sa tento problém rieši trestným stíhaním takýchto vodičov za nezákonnú konzumáciu drog. V Belgicku a Spojenom kráľovstve sa však výslovne zakazuje, aby sa výsledky testov na účely preukázania vedenia motorového vozidla pod vplyvom drog použili ako dôkaz pre akýkoľvek ďalší trestný čin.

Dôkaz o užívaní drog možno získať z rozličných biologických vzoriek, vrátane krvi, moču, slín, potu, a dokonca i vlasov. Na účely právneho dokazovania zníženej schopnosti viesť motorové vozidlo sú ideálne výsledky vyšetrenia krvi, avšak vhodnejší je skrining ústnej tekutiny (slín) priamo pri cestnej kontrole. Prahové hodnoty drog sa môžu stanoviť na spodnej hranici detekcie alebo na úrovniach, na ktorých už možno očakávať, že sa začne prejavovať zníženie schopnosti viesť motorové vozidlo. Zatiaľ čo pri niektorých drogách vrátane kanabису a opiátov sa zdá, že účinok na schopnosť viesť motorové vozidlo závisí od veľkosti dávky, pri iných, ako sú napríklad amfetamíny, tento účinok nie je ovplyvnený veľkosťou dávky. Tolerancia a interakcia s alkoholom alebo inými drogami výpočty ešte viac komplikujú. Vo Francúzsku dostávajú vodiči, u ktorých sa zistí, že skombinovali drogy s alkoholom, vyššie tresty.

4. Riešenie problému s psychoaktívnymi liekmi

Psychoaktívne lieky, ako sú napríklad lieky proti bolesti (opiáty), sedatíva (benzodiazepíny), anti-depresíva a antihistaminiká niekedy môžu mať značný vplyv na schopnosť vodičov viesť motorové vozidlo. Výsledky štúdií naznačujú, že vodiči môžu užívať tieto lieky buď na lekárske predpis zo zdravotných dôvodov, alebo ich aj zneužívať, niekedy aj spolu s nezákonnými látkami. Narastajú tiež obavy z možného vplyvu rastúceho počtu užívateľov drog, ktorí podstupujú opioidovú substitučnú liečbu.

Zákony väčšiny krajín trestajú zníženie schopnosti viesť motorové vozidlo bez ohľadu na to, či je to pod vplyvom nezákonných drog alebo liekov. Vo Francúzsku, Rakúsku a Portugalsku sa na niektoré psychoaktívne lieky, ktoré znižujú schopnosť viesť motorové vozidlo, ako napríklad benzodiazepíny, nevzťahujú zákony o vedení motorových vozidiel pod vplyvom drog, ale môže sa na ne vzťahovať priestupok proti bezpečnosti

cestnej premávky. Naopak, zákony Českej republiky, Estónska, Poľska, Slovinska a Slovenska postihujú vedenie motorového vozidla pri akomkoľvek množstve látky, vrátane liečiv. Sedem krajín (Belgicko, Česká republika, Nemecko, Lotyšsko, Luxembursko, Slovensko, Fínsko) prijali dvojstupňový systém, ktorý penalizuje riadenie vozidla s akýmkoľvek stopami nezákonnej látky inými ako trestnoprávnymi pokutami alebo nižšími trestnoprávnymi pokutami, ale prísnejšie trestajú zníženie schopnosti viesť motorové vozidlo pod vplyvom akejkoľvek látky. V Lotyšsku sa zníženie schopnosti viesť motorové vozidlo pod vplyvom lieku tresta nižšou pokutou než akákoľvek stopa nezákonnej látky. Vo Fínsku a vo Švédsku môžu byť vodiči, u ktorých sa zistí, že užívali lieky, oslobodení spod obvinenia, ak predložia lekárske predpis, ale, ak sa jazda posúdila ako jazda so zníženou schopnosťou viesť motorové vozidlo, môžu byť obžalovaní.

5. Testovanie vedenia motorového vozidla pod vplyvom drog

Polícia môže po zastavení vodiča najprv vykonať počítačový skrining na užívanie drog analýzou správania alebo biologických vzoriek. Vo februári 2002 odborná pracovná

skupina Európskej komisie pre drogy, lieky a vedenie motorových vozidiel odporúčala, aby dopravní policajti povinne absolvovali školenie zamerané na identifikáciu príznakov zníženej schopnosti viesť motorové vozidlo pod vplyvom drog. Patrí sem napríklad posúdenie veľkosti zreničiek, testy koordinácie, testy správania, reakcie a spôsob reči. Do roku 2007 len štyri krajiny EÚ (Belgicko, Portugalsko, Švédsko, Spojené kráľovstvo) uviedli, že zabezpečujú takéto povinné školenia pre dopravnú políciu, zatiaľ čo 11 krajín uviedlo, že takéto školenia organizujú len príležitostne. Okrem toho sa testy v jednotlivých krajinách líšia.

Na účely skriningu vodičov pri cestnej kontrole je akceptovateľná ústna tekutina (sliny) – moč sa na zisťovanie zníženej schopnosti viesť motorové vozidlo nepovažuje za vhodný. Spoľahlivosť prístrojov na testovanie slín však ešte treba potvrdiť. Žiadny z deviatich prístrojov na testovanie slín na mieste, ktoré boli vyhodnotené v rámci projektu EÚ s názvom Rosita-2 v období rokov 2003 až 2005, nemožno odporúčať na účely skriningu vodičov priamo na ceste. Obmedzenia prístrojov by sa mohli do určitej miery kompenzovať upravením testovacieho

protokolu. Od roku 2004 sa pri cestách vo Victorii v Austrálii používajú dva testy slín po sebe, aby sa dosiahol čo najnižší podiel falošne pozitívnych výsledkov. Trestné stíhanie potom vychádza z výsledkov následného laboratórneho potvrdenia druhej vzorky. Pri trestnom stíhaní v EÚ sa vychádza z výsledkov testov krvi, zatiaľ čo vo Francúzsku sa používajú testy slín priamo na ceste.

6. Sú preventívne kampane efektívne?

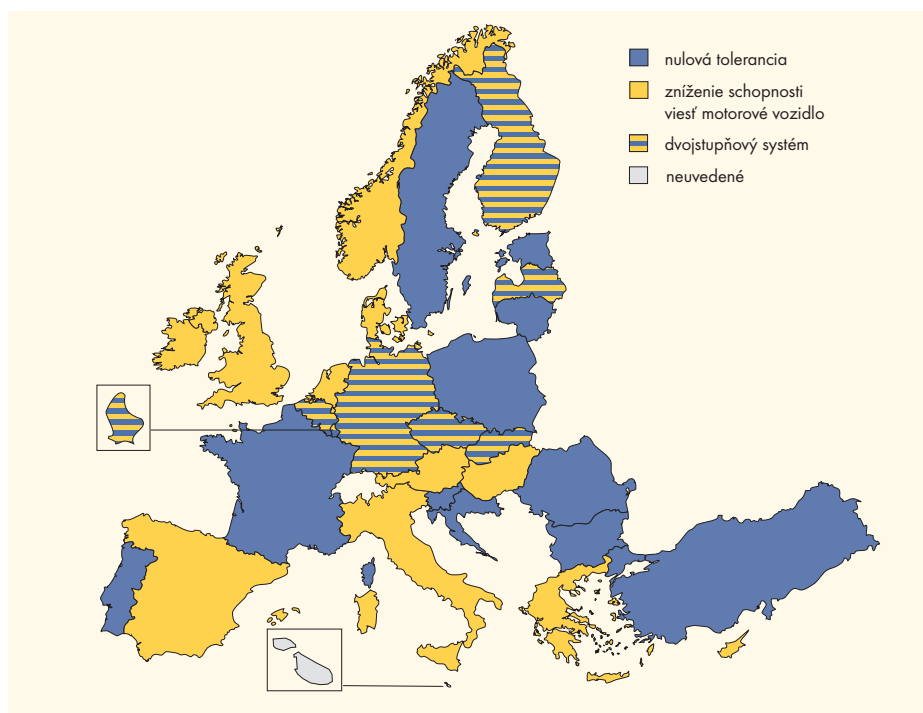
Prieskumy uskutočnené v niektorých krajinách odhalili nedostatok informovanosti o vplyve nezákonných drog na schopnosť viesť motorové vozidlo. Taktiež poukazujú na to, že veľa vodičov si neuvedomuje účinky kombinácie drog a alkoholu. Starší vodiči si často neuvedomujú účinky psychoaktívnych liekov na schopnosť viesť motorové vozidlo. Okrem toho mnoho vodičov ignoruje zákony zakazujúce vedenie motorových vozidiel pod vplyvom takýchto liekov.

Niektoré členské štáty zorganizovali preventívne kampane zamerané na vedenie motorových vozidiel pod vplyvom drog. Tieto kampane majú vo všeobecnosti podobu mediálnych kampaní, ktoré často obsahujú informácie o drogách v rámci širšieho zamerania na alkohol.

Všeobecné posolstvá, ktoré sa dostávajú k mladým užívateľom kanabisu, ostávajú často nevypočuté, alebo dokonca nepovšimnuté, staršími užívateľmi psychoaktívnych liekov a naopak. Navyše, obe skupiny môžu mať pocit, že varovania o požívaní alkoholu sa ich netýkajú. Preventívne programy majú väčšiu šancu na úspech, ak sú prispôbené na určitú cieľovú skupinu.

Poskytovanie jasných informácií pacientom, ktorí užívajú psychoaktívne lieky, môže pomôcť predchádzať tomu, aby viedli motorové vozidlo, ak sú pod vplyvom vedľajších účinkov liekov. V tomto prípade sa väčšina krajín spolieha na písomné informácie pre používateľov vložené do obalov liekov, ktoré napríklad nabádajú k opatrnosti, ak sa pacient cíti ospalý. Subjektívne pocity pacienta však nie sú vždy spoľahlivé alebo presné. Používanie zreteľného symbolu alebo piktogramu priamo na vonkajšom obale lieku, ktorý by mohol mať vplyv na schopnosť viesť motorové vozidlo, uvádza len niekoľko krajín.

Vedenie motorového vozidla v členských štátoch EÚ pod vplyvom drog možno definovať ako zníženie schopnosti viesť motorové vozidlo spôsobené drogami alebo prítomnosť akejkoľvek stopy drog v krvi (tzv. nulová tolerancia), pričom niektoré krajiny spájajú obidve definície do dvojstupňového systému



Zdroj: Európska zákonná databáza o drogách

Pozornosť upriamená na drogy je séria informačných periodík vydávaných Európskym monitorovacím centrom pre drogy a drogovú závislosť (EMCDDA) v Lisabone. Publikácie sa vydávajú pravidelne v 23 úradných jazykoch Európskej únie, ako aj v nórštine a turečtine. Pôvodný jazyk: angličtina. Reprodukcia textu je povolená pod podmienkou uvedenia zdroja.

Bezplatné odoberani si môžete objednať na e-mailovej adrese: publications@emcdda.europa.eu

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

Riešenie problému s vedením motorových vozidiel pod vplyvom drog v Európe: Záver a strategické úvahy

1. Vo všetkých členských štátoch EÚ je potrebné uskutočniť prieskumy výskytu užívania drog vodičmi. Testovanie všetkých vodičov, ktorí boli účastníkmi dopravných nehôd so smrteľnými následkami v dôsledku užívania drog alebo alkoholu, by mohlo byť dôležitým zdrojom informácií pre monitorovanie tohto problému.
2. K dispozícii sú nové usmernenia pre dizajn štúdií, ktoré zohľadňujú rozličné právne a praktické obmedzenia v jednotlivých krajinách. Cieľom je zlepšiť porovnateľnosť štúdií a môžu pomôcť pri výmene osvedčených postupov.
3. Tvorcovia politiky by mali pri navrhovaní právnych riešení tohto problému brať do úvahy najnovšie dostupné informácie. Hranica, pri ktorej sa dá predpokladať, že vodič porušil zákon, by mala byť jasná pre všetky zúčastnené strany a verejnosť.
4. Vnútroštátne zákony a ich dodržiavanie potrebujú dosiahnuť rovnováhu medzi záujmom zabezpečiť bezpečnosť na cestách a farmakologicky podporenou liečbou jednotlivcov.
5. Keďže je možné aj pri nedostatkoch v existujúcej metodológii testovania použiť účinnejšie postupy, je potrebné revidovať právne rámce. A je pravdepodobné, že sa objavia aj nové možnosti.
6. Preventívne kampane by sa mali zamerať na konkrétne rizikové skupiny a látky. Mali by sa opierať o vedecké dôkazy a dôsledne by sa mal hodnotiť ich vplyv na správanie a prístup vodičov.

Hlavné zdroje

EMCDDA (2007), *Drugs and driving*, Selected issue, Európske monitorovacie centrum pre drogy a drogovú závislosť, Lisabon.

EMCDDA (2008), *Drug use, impaired driving and traffic accidents*, Insights No 8, Európske monitorovacie centrum pre drogy a drogovú závislosť, Lisabon.

Laumon, B., Gadegbeku, B., Martin, J., Biecheler, M. (2005), „Intoxikácia kabanisom a smrteľné dopravné nehody vo Francúzsku: prípadová kontrolná štúdia na vzorke obyvateľov“, *BMJ* 331, s. 1371.

Skupina Pompidou (2000), *Cestná doprava a drogy*, Vydavateľstvo Rady Európy, Štrasburg.

Skupina Pompidou (2004), *Cestná doprava a psychoaktívne látky*, Vydavateľstvo Rady Európy, Štrasburg.

Walsh, J.M., Verstraete, A.G., Huestis, M.A., Mørland, J. (2008), „Usmernenia k výskumu vedenia motorových vozidiel pod vplyvom drog“, *Addiction* 103, s. 1258 – 1268.

Informácie na internete

Medzinárodná rada pre alkohol, drogy a cestnú bezpečnosť (ICADTS):
<http://www.icadts.org/>

Parlament vo Viktórii, Austrália – prehľad programu testovania drog:
<http://www.parliament.vic.gov.au/research/2006DBroadsafety.pdf>

Právne prístupy k drogám a vedeniu motorových vozidiel, prehľad tém:
<http://eldd.emcdda.europa.eu/html.cfm/index19034EN.html>

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

Rosita – hodnotenie testovania priamo na ceste:
<http://www.Rosita.org>



Úrad pre publikácie
Publications.europa.eu

VYDAVATEL: Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
© Európske monitorovacie centrum pre drogy a drogovú závislosť, 2009
RIADITEĽ: Wolfgang Götz
AUTOR: Brendan Hughes
EDITOR: Peter Fay
GRAFICKÝ NÁVRH: Dutton Merryfield Ltd, Spojené kráľovstvo
Printed in Luxembourg