



emcdda.europa.eu

Mercek altındaki uyuşturucular

ISSN 1725 – 4450

Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığını İzleme Merkezi Brifingi

Avrupa'da uyuşturucu etkisinde araba kullanmaya tepki verilmesi

Avrupa'daki yollarda oluşan kazaların ve bu kazalardaki ölümlerin çoğuna psikoaktif bir madde nedeniyle performansı düşen sürücüler neden olmaktadır. Avrupa Birliği'nde yollarda meydana gelen ölümlerin dörtte birine karşılık gelen azami 10 000 ölümden tek başına alkolün sorumlu olduğu tahmin edilmektedir. Son on yıl içinde gittikçe daha fazla ilgi görmesine rağmen, yasadışı uyuşturucuların ve psikoaktif ilaçların neden olduğu trafik kazaları için karşılaştırılabilir rakamlar mevcut değildir. Psikoaktif maddelerin sürüş performansı üzerindeki etkisine ilişkin çalışmalar, etkisi ve etkinin miktarı maddeden maddeye değişiklik göstermekle birlikte, hem yasadışı hem de tedavi amaçlı uyuşturucuların sürüşü etkilediğini göstermektedir. Son araştırmalar, esrarın performansı düşürdüğünü, benzodiazepinlerin genelde sürüş

performansını azalttığını; opioidlerden eroinin ciddi şekilde, metadonun daha az ve buprenorfinin daha da az oranda azalttığını göstermiştir. Kokain, amfetaminler ve ekstazi gibi uyarıcı uyuşturucular için veriler daha karmaşıktır ancak yüksek dozların performansı azalttığını gösterilmiştir. Bununla birlikte, her bir uyuşturucu için kan alkol konsantrasyonuna benzer, performanstaki azalmanın nesnel bir ölçüsü henüz bulunmamaktadır.

Karmaşık bir konu olan uyuşturucu etkisi altında araç kullanma, 2006'da başlamış ve 2010'a kadar devam edecek olan büyük bir AB araştırma projesi olan DRUID tarafından yürütülmektedir. DRUID, alkol, uyuşturucu ve ilaçların etkisi altında araç kullanmaya ilişkin uyumlu ve AB çapında yönetmelikler için sağlam bir temel oluşturmayı amaçlamaktadır.

O zamana kadar, bu politika bülteni, politika yapıcılarını bekleyen önemli konuları özetlemekte ve konu hakkında karar verecek olanlara yardımcı olabilecek Avrupa'daki gelişmeleri açıklamaktadır.

Psikoaktif maddelerin etkisi altında araç kullanmanın neden olduğu yaşam kayıplarının azaltılması, bu karmaşık olayın bilimsel olarak anlaşılmasını esas alan önlemlerin alınmasını gerektirir. Yasa yapıcılarının karşılaştıkları güçlük, uygulamaya konabilecek ve kamuya net bir mesaj verecek güvenilir ve etkili yasaların tasarlanmasıdır.

**Wolfgang Götz,
EMCDDA Müdür**

Tanım

Etki altında araç kullanma: Ülkedeki yasalara bağlı olarak, kavrama ya da psikomotor becerilerinde, dürtülerinde ölçülebilen bir azalma gösteren ya da bu tür etkileri yaratabilecek kanında belirlenmiş bir orandan fazla uyuşturucu ya da kanında herhangi bir miktarda uyuşturucu içeren bir sürücüye göndermede bulunabilir.

Bir bakışta önemli hususlar

1. Uyuşturucu altında araç kullanmaya ilişkin raporlar genellikle medyada çok ilgi görür. Ancak, uyuşturucu etkisi altında araç kullanmanın ne derece yaygın olduğuna ilişkin veriler ancak yalnızca birkaç ülkede güvenilirdir.
2. Mevcut verilerle, davranışsal etkilerin, sıklık ve kaza riski hakkındaki güvenilir bilimsel kanıtların toplanması zordur. Birçok çalışma küçük sayıda örneklerle dayanır ve bu çalışmaların sonuçlarının genelleştirilmesi çoğu zaman zordur.
3. Maddelerin tam olarak etkilerinin ne olduğu hakkındaki bilimsel tartışmaların yansıtılması, uyuşturucuların etkisi altında araç kullanma suçunun yasal tanımı, AB Üyesi Ülkeler arasında farklılık gösterir.
4. Yasal olarak reçetelenmiş ve alınmış olsun ya da olmasın çeşitli psikoaktif ilaçlar sürüş becerilerini azaltabilir.
5. Polis, halen yolda çevirdiği sürücülerde uyuşturucu etkisi altında sürüş yapıp yapılmadığını doğru ve hızlı biçimde tanımlamada önemli derecede güçlük çekmektedir.
6. Uyuşturucu etkisi altında araç kullanmayı önlemek için bilgilendirme kampanyalarının etkinliği soru sormaya açıktır. Önemli taraflar mesajı duymuyor ya da duysa bile göz ardı ediyor olabilir.

1. Uyuşturucu etkisi altında araç kullanımının yaygınlığı birçok Avrupa ülkesinde çalışılmamıştır

1999 ile 2007 yılları arasında yayınlanan sürücüler arasında uyuşturucu madde yaygınlığı çalışmaları 27 Avrupa Birliği Ülkesi'nden 13'ü ve Norveç hakkında veriler sağlar.

Araç kullanan tüm sürücü nüfus hakkında temsili bir fikir verebilen, yollarda gelişigüzel gerçekleştirilen sürücüler hakkındaki araştırmalar üç AB Üyesi ülke ve Norveç için mevcuttur. Diğer araştırmalar da, belirli sürücü alt grupları arasında uyuşturucu kullanımı hakkında veriler sağlar. Bazı çalışmalarda yalnızca ölümlü trafik kazalarına karışan sürücüler ele alınırken, diğerlerinde örnek gruplar içindeki yaralanmış sürücüler, ölmüş sürücüler, kazaya karışmış sürücüler, alkol ya da uyuşturucu etkisi altında olduğundan kuşku edilen sürücüler çalışılmıştır. Ancak bu çeşitli çalışmaların sonuçları bilimsel olarak karşılaştırılabilir sonuçlar değildir.

Genelde esrar en yaygın tespit edilen yasadışı uyuşturucu madde, benzodiazepinler ise en yaygın olarak rapor edilen psikoaktif ilaçlardır. Bir bütün olarak, kanıtlar her iki yasadışı uyuşturucunun ve reçeteli uyuşturucuların genellikle alkol ile birlikte, kazaya karışan sürücüler ile uyuşturucu ya da alkolün etkisi altında olduğundan kuşku edilen sürücüler arasında çok daha yaygın olduğunu işaret etmektedir.

Avrupa Komisyonu uyuşturucular, ilaçlar ve araç kullanımı uzman çalışma grubunun, ölümlü kazalara karışan tüm sürücülerin alkol ve uyuşturucu kullanımı testiinden geçmesi için 2002'deki önerisine rağmen, toplam bilgi eksikliği devam etmektedir.

2. Bilimsel kanıtların toplanması karşısındaki engeller

Avrupa'da, sürücüler arasında uyuşturucu yaygınlığı hakkında 1999'dan beri 30'dan fazla çalışma gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte, bu çalışmalarda çeşitli yöntemlerin kullanılmış ve farklı sürücü gruplarının örneklenmiş olması, bu çalışmalardan genel sonuçların çıkartılmasını güçleştirmektedir.

Örneklenen insanların sayısı 50'nin altında ile 10 000'in üzerinde olarak değişmektedir. Çalışmaların üçte birinden daha fazlasında, 500'ün altında kişi rapor edilmektedir.

Ulusal yasalar ya da politikalar da yaygınlık çalışmalarının içeriğini ve karşılaştırılabilirliğini sınırlandırabilir. Örneğin, gelişigüzel gerçekleştirilen yol kenarındaki uyuşturucu testlerine çoğu ülkede izin verilmemektedir. Bazı ülkelerde yalnızca yasadışı uyuşturucular için testler yapılmakta, psikoaktif ilaçların yaygınlığı belirlenmemektedir.

Alkol testinin pozitif çıkması, uyuşturucu testi gerekliliğini ortadan kaldırmakta; kaynakların sınırlı olması, sürücünün cezalandırılması, kapsamlı bilgi toplama gereksinimine oranla öncelik kazanmaktadır. Danimarka, Estonya, İrlanda ve Portekiz'de durum böyledir. Son yıllarda bu konudaki en kapsamlı çalışmalardan biri olan Fransız SAM çalışmasının, belirli tanımlanmış durumlarda polisin tüm sürücülerin uyuşturucu madde testiinden geçirilmesini zorunlu kılması amacıyla ulusal Yol Yönetmeliğinde gerçekleştirilen bir değişiklikle, yapılması mümkün olmuştur.

EMCDDA ve Avrupa Komisyonu DG Ulaştırma'nın yardımlarıyla, çalışma tasarımlarının standartlaştırılması için yeni bir uluslararası rehber oluşturulmuştur. Bu rehber, ülkeler arasındaki yasal ve test politikaları farklılıklarını dikkate alarak, davranış, epidemiyoloji ve toksikoloji alt gruplarına bölünmüş olarak yüzden fazla tavsiye sağlar.

3. Çizgi – ya da çizgiler nereden çekilmeli?

Çoğu Avrupa ülkesi, uyuşturucuların etkisi altında araç kullanma suçunun tanımlanması için bir ya da iki yaklaşım kullanır. Onbir ülke, ister yasadışı uyuşturucuların isterse ilaçların neden olduğu yalnızca sürüşteki hataları cezalandırır. Diğer onbir ülke, 'sıfır tolerans' politikası izleyerek, uyuşturucu aldıktan sonra araç kullanmayı cezalandırır. Yedi ülkede ise, uyuşturucu etkisi altında araç kullananlara karşı bu iki yaklaşım birleştirilerek farklı düzeylerde tepki verilir.

Bazı 'sıfır toleranslı' ülkeler psikoaktif ilaçlarla yasadışı uyuşturucular arasında hiçbir ayırım gözetmezken, diğer ülkelerde bu ayırım

gözetilmektedir. Finlandiya ve İsveç'te, deneyimlerin, sürüş performansındaki düşüş suçunun ispatlanmasının son derece güç olduğunu göstermesini takiben, yasadışı uyuşturucular için yeni sıfır tolerans yasaları yürürlüğe konulmuştur. Kıbrıs'ta, bu tür sürücüler, yasadışı uyuşturucu kullanımı suçundan cezalandırılarak bu sorun ele alınmıştır. Bununla birlikte, Belçika ve Birleşik Krallık'ta, uyuşturucu etkisi altında araç kullanma testi sonucunun başka bir suçun kanıtı olarak kullanılması özellikle yasaklanmıştır.

Uyuşturucu alımının kanıtı; kan, idrar, tükürük, ter ve hatta saç dahil farklı biyolojik numunelerden tespit edilebilir. Sürüş performansının düştüğü hakkında kanıt elde etmek için kan numunesi alınması idealdir ancak yol kenarında gerçekleştirilen taramalarda, kolaylık açısından ağız sıvısı (tükürük) tercih edilir. Uyuşturucular için eşik düzeyleri alt tespit sınırlarına ya da sürüş performansında düşüşün başlamasının beklendiği düzeylere ayarlanabilir. Bununla birlikte, esrar ve opioidler dahil bazı uyuşturucuların performansı düşürme etkileri doza bağımlıyken, amfetaminler gibi diğer ilaçlar doza bağımlı değildir. Tolerans ve alkol ya da diğer uyuşturucularla etkileşim hesaplamaları daha da karmaşık hale getirir. Fransa'da, uyuşturucuyla birlikte alkol aldığı saptanan sürücülere daha yüksek cezalar verilmektedir.

4. Psikoaktif ilaçlara tepki

Ağrı kesiciler (opiooidler), yatıştırıcılar (benzodiazepinler), antidepresanlar ve antihistaminler gibi psikoaktif ilaçlar bazen sürücülerin yetenekleri üzerinde önemli derecede etki gösterirler. Yapılan çalışmalar, sürücülerin, tıbbi nedenlerden ötürü reçete ile ya da bazen yasadışı uyuşturucularla birlikte olmak üzere istismar ederek bu ilaçları kullanabildiğini göstermiştir. Ayrıca, opioid tedavisi gören uyuşturucu kullanıcılarının gittikçe artan sayısının olası etkisi hakkında da kaygılar büyümektedir.

Çoğu ülkedeki yasalar, ister yasadışı ister tıbbi amaçla alınmış olsun sürüş performansında düşüşe neden olan ilaçların alımını cezalandırmaktadır. Fransa, Avusturya ve Portekiz'de, benzodiazepinler gibi psikoaktif ilaçların neden olduğu sürüş performansı azalması, uyuşturucu etkisi altında sürüş

yasaları tarafından kapsanmasa da, tehlikeli araç kullanma gibi genel suçlar adı altında ele alınmaktadır. Buna karşın, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Polonya, Slovenya ve Slovakya'da yasalar, tıbbi amaçla bile olsa herhangi bir madde iz miktarlarında dahi alınsa cezalandırmaktadır. Yedi ülkede ise (Belçika, Çek Cumhuriyeti, Almanya, Letonya, Lüksemburg, Slovakya, Finlandiya) yasadışı bir maddenin iz miktarlarında dahi alınımı kriminal olmayan ya da düşük düzeyde kriminal bir cezayla cezalandıran ancak sürüş performansında azalmaya neden olan herhangi bir madde alınımı çok daha ağır cezalandıran iki kademeli bir sistem kullanılmaktadır. Letonya'da, tıbbi amaçla kullanılan bir ilacın yaratacağı sürüş performansı azalması için verilen ceza, herhangi bir yasadışı uyuşturucu maddenin iz miktarlarında dahi alınması için verilen cezadan daha düşüktür. Finlandiya ve İsveç'te, ilaç aldığı tespit edilen sürücüler, reçetelerini gösterirlerse, ceza almaktan muaf olabilirler ancak sürüş performanslarının azaldığı hükmüne varılırsa yine de ceza alabilirler.

5. Uyuşturucu etkisi altında sürüşün test edilmesi

Polisin, bir sürücüyü durdurduktan sonra, sürücünün davranışlarını analiz ederek ya da

biyolojik numune olarak ilk uyuşturucu taramasını gerçekleştirmesi gerekebilir. Şubat 2002'de, Avrupa Komisyonu uyuşturucular, ilaçlar ve araç kullanımı uzman çalışma grubu, trafik kontrolü ile ilgili polislerin, uyuşturucu madde alımından ötürü sürüş performansındaki azalmanın belirtilerini tanımak amacıyla zorunlu eğitim almalarını önerdi. Bu testler, örneğin, göz bebeği boyutunun muayenesini, koordinasyon testlerini, davranış testlerini, tepki verme ve konuşma şeklini içerebilir. Bununla birlikte 2007 yılına kadar yalnızca dört AB ülkesi (Belçika, Portekiz, İsveç, Birleşik Krallık) trafik polisleri için bu alanda zorunlu eğitim verildiğini bildirmiştir. 11 ülke, yalnızca plansız biraz eğitim verildiğini belirtmiştir. Dahası, her ülkede uygulanan testler farklıdır.

Sürücülerin yol kenarında taranması için ağız sıvısı (tükürük) kabul edilebilir – idrar, sürüş performansındaki azalmayı belirtmek için uygun değildir. Ancak, yol kenarındaki tükürük testini gerçekleştiren aygıtlarının güvenilirliğinin teyit edilmesi gerekmektedir. 2003 ile 2005 yılları arasında AB Rosita-2 projesi kapsamında değerlendirmeye tabi tutulan dokuz tükürük testi aygıtından hiçbirinin sürücülerin yol kenarında taranması için tavsiye edilmeyeceği saptanmıştır. Aygıtların sınırlamaları, test protokolü değiştirilerek bir dereceye kadar telafi edilebilir. Avustralya'nın

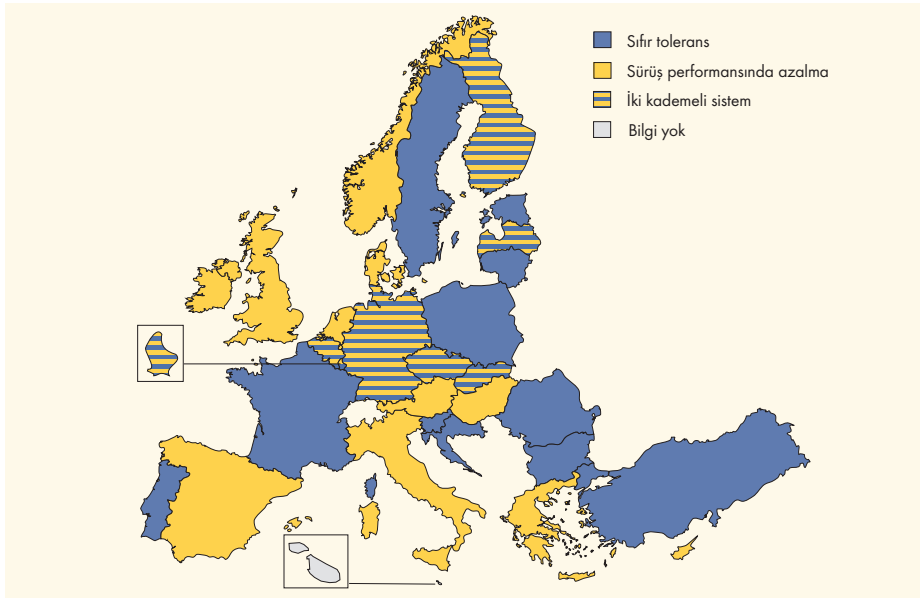
Victoria kentinde, yanlış pozitif sonuçları düşük oranda tutabilmek için, 2004 yılından beri, arka arkaya iki tükürük testi kullanılmaktadır; cezalandırma, ikinci numunenin laboratuvar sonucu esas alınarak yapılmaktadır. AB'de ise Fransa hariç, cezalandırma için kan testi sonuçları esas alınmaktadır. Fransa'da yol kenarında yapılan tükürük testi sonuçları esas alınır.

6. Önleme kampanyaları etkili midir?

Bazı ülkelerde gerçekleştirilen araştırmalar, yasadışı uyuşturucuların sürüş yeteneği üzerindeki etkisi hakkında insanların bilinçsiz olduğunu ortaya koymuştur. Bu araştırmalar, ayrıca, birçok sürücünün uyuşturucularla alkolün birlikte alınmasının etkilerini bilmediğini göstermiştir. Daha yaşlı sürücüler, psikoaktif ilaçların sürüş performansı üzerindeki etkisini bilmemektedir. Dahası, birçok sürücü, bu tür ilaçların etkisi altındayken araç kullanmayı yasaklayan yasalara aldırış etmemektedir.

Birkaç AB üyesi ülkede, uyuşturucu olarak araç kullanmayı önlemeyi hedefleyen kampanyalar düzenlenmiştir. Bu kampanyalar genellikle, uyuşturucu maddeler hakkında bilgiyi de içeren daha geniş alkole odaklı kampanyalar kapsamında kitle medya kampanyaları şeklindedir.

AB Üyesi Ülkelerde uyuşturucu etkisi altında araç kullanma, uyuşturucunun neden olduğu sürüş performansında azalma ya da kandaki uyuşturucunun herhangi bir miktarda izinin bulunması ('sıfır tolerans') olarak tanımlanabilir ve bazı ülkeler her iki tanımı da iki kademeli bir sistemde birleştirmişlerdir



Kaynak: Avrupa Yasal Uyuşturucu Veritabanında

Esrar kullanan gençlere ulaşan genel mesajların, psikoaktif ilaçlar kullanan yaşlı sürücüler tarafından dinlenmesi ve hatta farkına varılması bile olası değilken, tersi için de durum aynıdır. Aynı şekilde, her iki grup da alkol için yapılan uyarıların kendileri için geçerli olmadığını düşünebilirler. Eğer hedef gruplara göre uyarılırsa, önleme programlarının başarılı olması daha olasıdır.

Psikoaktif ilaçlar alan hastalara açık seçik bilgiler sağlanması, ilaç etkisi altındayken araç kullanmalarını önleyebilir. Bunun için, çoğu ülke, örneğin, hasta kendini uyuklu hissediyorsa uyarıda bulunmayı öneren, paket içindeki hasta bilgi broşürüne güvenir. Bununla birlikte, hastanın öznel duyuları her zaman güvenilir ya da doğru olmayabilir. İlaçların paketleri üzerinde, araç kullanmayı etkileyebileceğine dair açık seçik görülebilen bir sembol ya da resim kullanımı halen beş ülke tarafından rapor edilmiştir.

Mercek altındaki uyuşturucular, Lizbon'daki Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığını İzleme Merkezi (EMCDDA) tarafından yayınlanan bir seri politika bültenlerinden oluşmaktadır. Bu bültenler, düzenli bir şekilde Avrupa Birliği'nin 23 resmi dilinde ve ayrıca Norveççe ve Türkçe olarak hazırlanmaktadır. Orijinal dil: İngilizce. Kaynak belirtildiği takdirde bu metnin herhangi bir kısmı çoğaltılabilir.

Ücretsiz abonelik için, lütfen isteklerinizi e-posta yoluyla iletiniz: publications@emcdda.europa.eu

Cais do Sodré, 1249-289 Lizbon, Portekiz
Tel. +351 211210200 • Faks +351 218131711
info@emcdda.europa.eu • www.emcdda.europa.eu

Avrupa'da uyuşturucu etkisi altında araç kullanmaya tepki verilmesi: Sonuçlar ve politika hususları

1. Uyuşturucu etkisi altında araç kullanımının yaygınlığı üzerinde araştırmaların tüm AB Üyesi Ülkelerde yapılması gerekmektedir. Ölümlü kazalara karışmış tüm sürücülerin uyuşturucu madde ve alkol kullanımı için test edilmesi, sorunun izlenmesi için önemli bir bilgi kaynağı olacaktır.
2. Çalışma tasarımları hakkında, farklı ülkelerdeki çeşitli yasal ve pratik sınırlamaları dikkate alan yeni bir rehber mevcuttur. Bu rehberin amacı, çalışmalar arasındaki karşılaştırılabilirliği geliştirmek ve en iyi uygulamaların ülkeler arasında değişimini sağlamaktır.
3. Politika yapıcılar, yasal tepkileri tasarlarlarken, en son mevcut bilimsel bilgileri göz önüne almalıdırlar. Bir sürücünün yasayı ihlal etmiş sayılacağı düzey ilgili tüm taraflar ve kamu tarafından açıkça anlaşılmalıdır.
4. Ulusal yasalarda ve bu yasaların yürürlüğe konulmasında, yol güvenliği ile bireylerin tedavi gereksinimleri arasında bir denge sağlanmış olması gerekir.
5. Yasal çerçeveler, gözden geçirmelerin yapılmasını gerektirir; mevcut test metodolojisinin sınırlamalarına rağmen daha etkili prosedürlerin oluşturulması mümkündür. Ve yeni seçeneklerin ortaya çıkması olasıdır.
6. Önleme kampanyaları, belirli risk gruplarını ve maddeleri hedeflemeli, bilimsel kanıtlar üzerine oluşturulmalı ve davranış ve tutumlar üzerine etkisi titizlikle değerlendirilmelidir.

Önemli kaynaklar

EMCDDA (2007), *Drugs and driving*, Selected issue, Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığını İzleme Merkezi, Lizbon.

EMCDDA (2008), *Drug use, impaired driving and traffic accidents*, Insights No 8, Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığını İzleme Merkezi, Lizbon.

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 Grubu (2000), *Road traffic and drugs*, Council of Europe Publishing, Strasbourg.

Pompidou Grubu (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, ss. 1258-68.

Web bilgileri

DRUID project (DRUID projesi):

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

International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS) (Uluslararası Alkol, Uyuşturucular ve Trafik Güvenliği Konseyi (ICADTS)):

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

Legal approaches to drugs and driving, Topic overview (Uyuşturucu ve araç kullanmaya yasal yaklaşımlar, Konuya genel bakış):

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

Parliament of Victoria, Australia – outline of drug testing program (Victoria Parlamentosu, Avustralya – uyuşturucu test programı ana hatları):

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

Rosita – Roadside testing assessment (Rosita – Yol kenarı testlerinin irdelenmesi):

<http://www.Rosita.org>



RESMİ YAYINCI: Avrupa Toplulukları Resmi Yayınlar Ofisi
© Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığını İzleme Merkezi, 2009
MÜDÜR: Wolfgang Götz
YAZAN: Brendan Hughes
EDİTÖR: Peter Fay
GRAFİK TASARIM: Dutton Merryfield Ltd, Birleşik Krallık
Printed in Luxembourg