



emcdda.europa.eu

Narkootikumid

Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskuse infoleht

ISSN 1725 – 8499

Narkojoobes juhtimise probleemile reageerimine Euroopas

Hulgaliselt Euroopa maanteedel toimuvaid õnnetusi ja surmajuhtumeid on põhjustatud sõidukijuhtide poolt, kelle juhtimisvõimet kahjustavad psühhoaktiivsed ained. Hinnanguliselt hukkub Euroopa Liidus ainuüksi alkoholiga seotud õnnetustes kuni 10 000 inimest aastas, mis moodustab veerandi autoõnnetustes hukkunute koguarvust. Illegaalsete narkootikumide ja psühhoaktiivsete ravimite kohta selliseid andmeid puuduvad, kuigi sellele aspektile on viimase kümnendi jooksul hakatud pöörama üha suuremat tähelepanu. Psühhoaktiivsete ainete juhtimisvõimele avaldatavat mõju käsitlevate uuringute tulemused viitavad sellele, et kuigi nii illegaalsed narkootikumid kui ka ravimid võivad juhtimisvõimet mõjutada, võib ainete mõju väga palju erineda. Viimaste teadusuuringute kohaselt võib kanep juhtimisvõimet vähendada,

bensodiasepiinid avaldavad üldiselt kahjustavat mõju; opioididest võib heroiin juhtimisvõimet tõsiselt kahjustada, metadoon võib juhtimisvõimet kahjustada vähemal määral ja buprenorfiin veelgi väiksemal määral. Andmed stimulantide, näiteks kokaiini, amfetamiinide ja ecstasy kohta nii ühesed ei ole, kuid viitavad sellele, et suures koguses avaldavad need ained kahjustavat mõju. Eri ainete kahjustava mõju mõõtmiseks ei ole aga suudetud leida sellist objektiivset mõõdupuud nagu vere alkoholisisaldus.

Narkojoobes juhtimise keerulist küsimust uuritakse praegu Eli suurprojekti DRUID raames, mis algas 2006. aastal ja jätkub 2010. aastani. DRUIDi eesmärk on luua kindel alus alkoholi, narkootikumide ja ravimite mõju all juhtimist käsitlevate ühtlustatud Eli määruste koostamiseks.

Seniks antakse käesolevas narkopoliitika infolehes ülevaade põhiküsimustest, millega poliitikakujundajad kokku puutuvad, ning kirjeldatakse suundumusi kogu Euroopas, mis võivad olla abiks selles küsimuses otsuste tegemisel.

Psühhoaktiivsete ainete mõju all sõidukijuhtimisega seotud surmajuhtumite arvu vähendamine nõuab meetmeid, mis tuginevad selle keerulise probleemi teaduslikule mõistmisele. Seadusandjatel tuleb täita keeruline ülesanne: koostada usaldusväärsed, tõhusad ja jõustatavad õigusaktid, mis edastaksid üldsusele selge sõnumi.

**Wolfgang Götz,
EMCDDA direktor**

Mõisted

Joobes juhtimine: sõltuvalt riigi seadusest võib see osutada seisundile, kus juhi kognitiivsed või psühhomotoorsed võimed on mõõdetavalt vähenenud ja kus ta on impulsiivne või tema veres sisaldub piirnormati ületavas koguses narkootikumi, mis eeldatavalt sellises koguses antud mõju esile kutsub, või juhi veres on teatavas koguses narkootikumijäike.

Lühidalt põhiteemadest

1. Narkojoobes juhtidega toimunud õnnetuste ülevaadet leiavad meedias sageli laialdast kajastamist, ent vähestel riikidel on usaldusväärseid statistilisi andmeid narkojoobes juhtimise levimuse kohta.
2. Olemasolevate andmete põhjal on keeruline saada usaldusväärseid teaduslikke tõendeid käitumishäirete, levimuse ja õnnetuste riski kohta. Paljudes uuringutes kasutatakse väikeseid valimeid ja nende tulemuste põhjal on sageli keeruline üldistusi teha.
3. Kuna narkootikumide täpse mõju kohta alles peetakse teaduslikke arutelusid, on narkojoobes juhtimise süüteo õiguslik määratlus Eli liikmesriikide lõikes erinev.
4. Juhtimisvõimet võivad kahjustada mitmesugused psühhoaktiivsed ravimid, mis võivad, kuid ei pruugi olla retseptiravimid.
5. Praegu on politseil väga keeruline narkojoobes juhtimist liikluskontrolli käigus täpselt ja kiirelt tuvastada.
6. Narkojoobes juhtimise ärahoidmiseks korraldatavate teavituskampaaniate tõhusus on küsitav. Põhiliste sihtrühmadeni ei pruugi sõnum jõuda või ei pruugi nad seda kuulda võtta.

1. Paljudes Euroopa riikides ei uurita narkojoobes juhtimise levimust

Aastatel 1999–2007 avaldatud uuringutes, mis käsitlevad uimastite levimust sõidukijuhtide hulgas, on esitatud andmeid Eli 27 liikmesriigist vaid 13 riigi kohta, samuti Norra kohta.

Sõidukijuhtide pistelised uuringud, mis võivad anda kõikidest sõidukijuhtidest esindusliku ülevaate, on kättesaadavad üksnes kolme Eli liikmesriigi ja Norra kohta. Ülejäänud uuringutes esitatakse andmeid narkotarbimise kohta sõidukijuhtide teatavate rühmade hulgas. Kui mõnes uuringus võeti arvesse vaid surmaga lõppenud liiklusõnnetustes osalenud sõidukijuhte, siis teistes uuriti vigastatud, hukkunud, õnnetustes osalenud ning alkoholi- või narkojoobes sõitmise kahtlustusega sõidukijuhtide rühmade valimeid. Kõnealuste uuringute tulemused ei ole aga teaduslikult võrreldavad.

Üldiselt leitakse illegaalsetest ainetest kõige sagedamini kanepit ning psühhoaktiivsetest ravimitest bensodiasepiine. Kokkuvõttes viitavad tõendid õnnetustes osalenud ja alkoholi- või narkojoobes sõitmise kahtlustusega sõidukijuhtide hulgas nii illegaalsete narkootikumide kui ka retseptiravimite palju suuremale levimusele, mis on tihti kombineeritud alkoholitarbimisega.

Hoolimata Euroopa Komisjoni narkootikumide, ravimite ja sõidukijuhtimise ekspertide tööühma 2002. aastal esitatud soovitusel kontrollida kõikide surmaga lõppenud õnnetustes osalenud sõidukijuhtide puhul alkoholi- ja uimastitarbimist, on antud valdkonna statistika endiselt puudulik.

2. Teaduslike tõendite kogumisel esinevad takistused

Alates 1999. aastast on Euroopas korraldatud üle 30 uuringu uimastite levimuse kohta sõidukijuhtide hulgas. Nendes uuringutes on kasutatud aga mitmesuguseid meetodeid ja võetud valimeid erinevate sõidukijuhtide rühmade hulgast, mis teeb üldiste järelduste tegemise keeruliseks.

Valimisse kaasatud inimeste arv on olnud vahemikus alla 50 inimese kuni üle 10 000 inimese, kusjuures enam kui ühes kolmandikus uuringutes on osalenud vähem kui 500 isikut.

Levimusuuringute ulatust ja võrreldavust võivad piirata ka riigi õigusaktid või poliitika. Näiteks ei ole sõidukijuhtide pistelised narkokontrollid enamikus riikides lubatud. Mõnes riigis kontrollitakse üksnes illegaalsete narkootikumide kasutamist; psühhoaktiivsete ravimite levimust ei ole samas võimalik kindlaks teha.

Kui sõidukijuhi verest leitakse alkoholi, ei pruugi narkotesti tegemine olla nõutav, kuna piiratud ressursid ja süüdistuse esitamise nõuded on olulisemad kui võrreldavate andmete kogumine. Selline olukord valitseb Eestis, Iirimaa, Portugalis ja Taanis. Prantsusmaal korraldatud uuring maanteetranspordi ja surmaga lõppenud õnnetuste kohta, mis on viimaste aastate üks ulatuslikumaid uuringuid selles valdkonnas, sai võimalikuks tänu riigi maanteeseaduse muutmisele, millega kohustati politseid kindlaksmääratud asjaoludel kontrollima kõikide sõidukijuhtide puhul uimastitarbimist.

EMCDDA ja Euroopa Komisjoni transpordi ja energeetika peadirektoraadi abiga on koostatud uued rahvusvahelised suunised uuringute ülesehituse ühtlustamiseks. Suunistes võetakse arvesse riikide õigusaktide ja kontrollimehhanismide vahelisi erinevusi ning esitatakse üle saja soovitusel, mis on jagatud eri valdkondadeks, nagu käitumine, epidemioloogia ja toksikoloogia.

3. Kuhu tõmmata piir(id)?

Enamik Euroopa riike kasutab narkojoobes juhtimise süüteo määramisel üht kahest lähenemisviisist. 11 riigis on karistatav vaid joobes juhtimine, olenemata sellest, kas see on põhjustatud ravimite või illegaalsetest narkootikumidest. Veel 11 riiki rakendavad nn nulltolerantsi poliitikat, karistades uimastitarbimisele järgnevat sõidukijuhtimist. Seitsmes riigis on need kaks lähenemisviisi ühitatud ning narkojoobes liiklusalajaanidele lähenetakse mitmetasandiliselt.

Mõnes nulltolerantsi rakendavas riigis ei eristata psühhoaktiivseid ravimeid

illegaalsetest narkootikumidest, kuid mõnes eristatakse. Soomes ja Rootsis võeti vastu uued illegaalsete narkootikumide nulltolerantsiseadused, kuna nende riikide kogemus on näidanud, et joobes juhtimist on äärmiselt keeruline tõendada. Küprosel aga esitatakse asjaomastele juhtidele süüdistus uimastite illegaalses tarbimises. Belgias ja Ühendkuningriigis on aga selgesõnaliselt keelatud kasutada narkojoobes juhtide testitulemusi tõendusmaterjalina mõnes muus süüasjas.

Uimastitarbimist saab tuvastada erinevate bioloogiliste proovide põhjal, sealhulgas vere-, uriini-, sülje-, higi- ja isegi juukseproovide põhjal. Vereproov on joobe õiguslikul otstarbel tõendamiseks parim viis, kuid mugavust silmas pidades on sõidukijuhtide kontrollides soovitatav kasutada süljeproove. Uimastite läviväärtused võib seada alumise avastamispiiri lähedale või tasemele, kus ebaadekvaatne seisund võib ootuste kohaselt ilmnema hakata. Kui teatavate narkootikumide, näiteks kanepi ja opioidide juhtimisvõimet kahjustav mõju sõltub kogusest, siis teiste narkootikumide, näiteks amfetamiinide puhul see nii ei ole. Arvutuste tegemist raskendavad veelgi inimeste taluvusvõime ja alkoholi või muude ainete koosmõju. Prantsusmaal määratakse uimasteid ja alkoholi samaaegselt tarbinud sõidukijuhtidele kõrgem karistumäär.

4. Psühhoaktiivsete ravimitega seotud probleemide reageerimine

Psühhoaktiivsed ravimid, näiteks valuvaigistid (opioidid), rahustid (bensodiasepiinid), antidepressandid ja antihistamiinid võivad juhi võimeid mõnikord märkimisväärselt mõjutada. Uuringutulemused näitavad, et juhid võivad neid ravimeid kasutada meditsiinilistel põhjustel retsepti alusel, kuid neid ka kuritarvitada, mõnikord koos illegaalsete ainetega. Samuti on üha kasvavaks probleemiks opiaatasendusravi saavate uimastitarbijate suureneva arvu võimalik mõju.

Enamiku riikide õigusaktidega on ette nähtud karistused joobe eest, olgu see põhjustatud siis illegaalsest või meditsiinilisest aineist. Prantsusmaal, Austrias ja Portugalis

kohaldatavad narkojoobes juhtimist käsitlevad õigusaktid ei hõlma teatavaid ebaadekvaatset seisundit tekitavaid psühhoaktiivseid ravimeid, näiteks bensodiasepiine, kuigi need võivad kuuluda mõne üldise süüteo, näiteks ohtliku sõidukijuhtimise alla. Tšehhi Vabariigi, Eesti, Poola, Sloveenia ja Slovakkia õigusaktide alusel on sõidukijuhtimine aga karistatav mis tahes aine, ka ravimi jääkide esinemisel. Seitse riiki (Belgia, Luksemburg, Läti, Saksamaa, Slovakkia, Soome ja Tšehhi Vabariik) on vastu võtnud kaheetapilise süsteemi, mille kohaselt on illegaalsete ainete jääkide esinemine karistatav väärteo eest määratava või muu trahviga, aga mis tahes aine tekitatud ebaadekvaatne seisund toob kaasa rangemad karistused. Lätis on ravimitest tingitud ebaadekvaatsuse puhul ette nähtud väiksem trahv kui illegaalse aine teatavate jääkide puhul. Soomes ja Rootsis võib ravimeid tarbinud juhtide süüdistamisest loobuda, kui nad esitavad ravimi retsepti, kuigi neile võib siiski esitada süüdistuse juhul, kui nende juhtimist peeti ebaadekvaatseks.

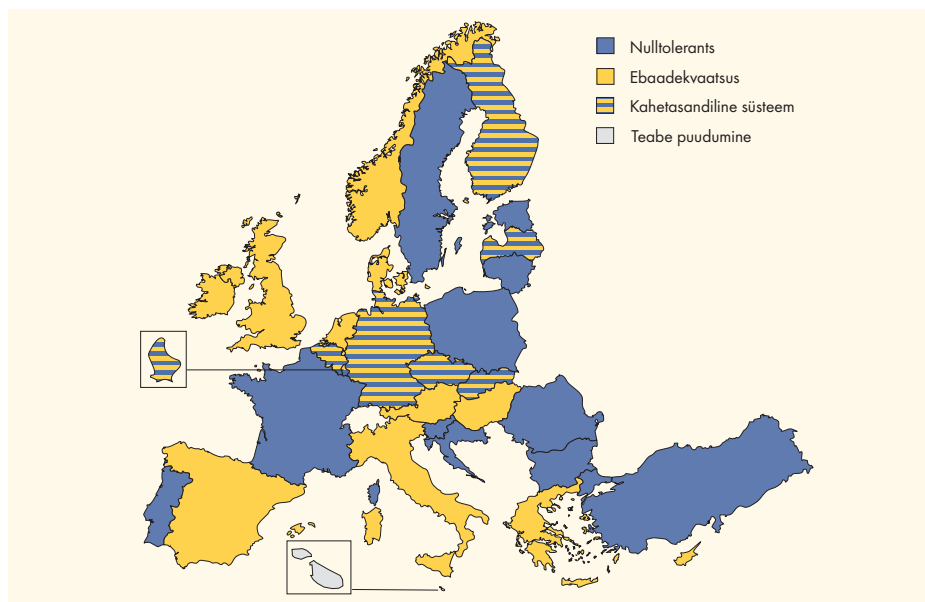
5. Joobes juhtimise kontrollimine

Pärast juhi kinnipidamist teeb politseinik vajaduse korral esialgse läbivaatuse, et määrata kindlaks, kas juht on tarvitanud uimasteid, analüüsides juhi käitumist või võttes

bioloogilise proovi. 2002. aastal soovitas Euroopa Komisjoni uimastite, ravimite ja sõidukijuhtimise ekspertide töörühm muuta liikluskontrollides osalevate politseinike koolitamine uimastitest põhjustatud ebaadekvaatsuse märkide äratundmiseks kohustuslikuks. Sellised testid võivad muu hulgas hõlmata pupillide suuruse uurimist ning koordinatsiooni, käitumise, reaktsiooni ja kõnemaneeeri kontrollimist. Ent 2007. aastaks olid liikluspolitseinike kohustuslikust koolitamisest selles valdkonnas teatanud vaid neli ELi riiki (Belgia, Portugal, Rootsi ja Ühendkuningriik), samas kui 11 riiki teatasid teataval tasemel korraldatud erikoolitusest. Peale selle ei ole testid kõikides riikides ühesugused.

Juhtide kontrollis võib olla aktsepteeritav süljeproovide kasutamine – uriiniproov ei ole ebaadekvaatse seisundi tuvastamiseks sobilik. Maanteeäärsete kontrollide käigus süljeproovide võtmiseks kasutatavate seadmete usaldusväärsust ei ole aga veel kinnitatud. Aastatel 2003–2005 ELi projekti Rosita-2 raames hinnatud üheksast süljeproovide kohapealse kontrollimise seadmest ei saanud ühtegi soovitada juhtide maanteeäärseks kontrolliks. Kõnealuste seadmete piiranguid on teataval määral võimalik kompenseerida kontrolliprotoprotokollide muutmisega. Alates 2004. aastast on

Narkojoobes juhtimist võib ELi liikmesriikides määratleda uimastitest põhjustatud ebaadekvaatse seisundina või mis tahes uimastijääkide sisaldusena veres (nn nulltolerants), kusjuures teatavad riigid on ühendanud mõlemad määratlused kahetasandiliseks süsteemiks



Allikas: Euroopa õigusala andmebaas narkootikumide kohta

Austraalias Victoria osariigis maanteeäärsetel kontrollidel madala valedispositiivsete tulemuste määra saavutamiseks kasutatud järjestikku kahte süljetestit ning süüdistuse esitamisel tuginetakse järgnevale teisele proovi kinnitamisele laboris. Kuigi Prantsusmaa kasutab küll maanteeäärseid süljetestite, põhineb süüdistuse esitamine ELis üldiselt veretestitulemustel.

6. Kas ennetuskampaaniad on tõhusad?

Mõnes riigis korraldatud uuringud on näidanud puudulikkust teadlikkust illegaalsete narkootikumide mõjust juhtimisvõimele. Samuti nähtub neist, et paljud juhid ei ole teadlikud uimastite ja alkoholi samaaegse tarvitamise mõjudest. Vanemad sõidukijuhid ei ole sageli teadlikud psühhoaktiivsete ravimite mõjust juhtimisvõimele. Peale selle ei tunne paljud juhid õigusakte, mille alusel keelatakse sõiduki juhtimine selliste ravimite mõju all olles.

Narkojoobes juhtimisega seotud ennetuskampaaniaid on korraldatud mitmes ELi liikmesriigis. Tavaliselt on tegemist massimeediakampaaniatega, mille puhul alkoholiprobleemile keskendunud laiemad kampaania raames esitatakse sageli teavet ka uimastite kohta.

Psühhoaktiivseid ravimeid tarvitavad eakamad inimesed tõenäoliselt aga ei kuula või isegi märka noortele kanepitarvitajatele suunatud üldiseid sõnumeid ning vastupidi. Samamoodi ei pruugi kumbki rühm arvata, et alkoholiga seotud hoiatus käib just nende kohta. Ennetuskampaaniad on tõenäoliselt edukamad siis, kui need on sihtrühmale kohandatud.

Psühhoaktiivseid ravimeid tarvitavatele patsientidele selge teabe jagamine võib ära hoida olukorra, kus nad kahjuliku mõju all olles sõidukit juhivad. Siinkohal tugineb enamik riike pakendis olevale patsiendi infolehele, milles näiteks hoiatatakse, et unisuse ilmnemise korral tuleb olla ettevaatlik. Patsiendi isiklikud tunded ei pruugi aga sageli usaldusväärsed või õiged olla. Seni on vaid viis riiki teatanud, et kasutavad ravimite pakendite välisküljel selget sümbolit või piktogrammi, mis viitab juhtimisvõimet mõjutavale toimele.

Narkootikumid on narkopoliitika infoleht, mida annab regulaarselt välja Lissabonis asuv Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskus (EMCDDA). Leht ilmub kolm korda aastas Euroopa Liidu 23 ametlikus keeles ning norra ja türgi keeles. Väljaande originaalkeel on inglise keel. Algallikale viitamisel on väljaande sisu kasutamine lubatud.

Väljaande tasuta tellimiseks võtke palun ühendust elektronposti aadressil: publications@emcdda.europa.eu.

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

Narkojoobes juhtimisele reageerimine Euroopas: järeldused ja ettepanekud

1. Uuringuid uimastite levimuse kohta sõidukijuhtide hulgas tuleb korraldada kõikides ELi liikmesriikides. Oluline teabeallikas probleemi jälgimisel oleks kõikide surmaga lõppenud õnnetustes osalenud sõidukijuhtide puhul uimasti- ja alkoholitarbimise kontrollimine.
2. Välja on antud uued suunised uuringute ülesehituse kohta, milles võetakse arvesse mitmesuguseid õiguslike ja praktilisi piiranguid eri riikides. Suuniste eesmärk on parandada uuringute võrreldavust ning need võivad hõlbustada parima praktika vahetamist.
3. Poliitikakujundajad peaksid õiguslike vastumeetmete kavandamisel kaaluma viimaseid kättesaadavaid teaduslikke andmeid. Narkojoobes sõidukijuhtimise süüteo piirid peavad olema selged nii kõikidele asjaosalistele kui ka üldsusele.
4. Riiklike õigusaktide ja nende jõustamisega tuleb saavutada tasakaal maanteetohutuse ja üksikisikute ravivajaduste vahel.
5. Õiguslikud raamistikud tuleb läbi vaadata, kuna isegi olemasolevate kontrollimeetodite piiratuse juures on võimalik nende tõhusust suurendada. Peale selle tekivad tõenäoliselt uued kontrollivõimalused.
6. Ennetuskampaaniad peaksid olema suunatud konkreetsetele riskirühmadele ja ainetele, tuginema teaduslikele tõenditele ning nende mõju käitumisele ja suhtumisele tuleks hoolikalt hinnata.

Põhiallikad

EMCDDA (2007), *Drugs and driving*. Selected issue, Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskus, Lissabon.

EMCDDA (2008), *Drug use, impaired driving and traffic accidents*. Insights No 8, Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskus, 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, lk 1371.

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

Pompidou Grupp. (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, lk 1258–68.

Teave internetis

Austraalia Victoria osariigi parlament. Ülevaade narkotestide programmist:

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

DRUIDi projekt:

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

Õiguslikud lähenemisviisid uimastitele ja sõidukijuhtimisele. Teema ülevaade:

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

Rahvusvaheline alkoholi, uimastite ja liiklusohutuse nõukogu (ICADTS):

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

Rosita – sõidukijuhtide kontrollide hindamine:

<http://www.Rosita.org>



Väljaannete talitus
Publications.europa.eu

AMETLIK VÄLJAANDJA: Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
© Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskus, 2009
DIREKTOR: Wolfgang Götz
AUTOR: Brendan Hughes
TOIMETAJA: Peter Fay
GRAAFILINE KUJUNDUS: Dutton Merryfield Ltd, Ühendkuningriik
Printed in Luxembourg