



SAMMENDRAG — UDVALGT TEMA 1: NARKOTIKA OG BILKØRSEL

Det Europæiske Overvågningscenter for Narkotika og Narkotikamisbrug *Årsberetning 2007 om narkotikasituationen i Europa* **Frigivelse: kl. 10.00 CET — 22.11.2007**

Indledning

Siden slutningen af 1990'erne har en stor del af den europæiske og globale forskning drejet sig om bilkørsel under påvirkning af psykoaktive stoffer. I et *Udvalgt tema* om narkotika og bilkørsel der blev offentliggjort sammen med *Årsberetningen for 2007*, fokuserer EONN på bilister, der er påvirket af cannabis og benzodiazepiner. Landenes svar blev analyseret for at vurdere disse stoffers udbredelse blandt trafikanter og undersøgt i forhold til politik og lovgivning, håndhævelse af loven og forebyggelse.

Situationsanalyse ⁽¹⁾

- Undersøgelser viser, at cannabis og benzodiazepiner næst efter alkohol er de hyppigst forekommende psykoaktive stoffer blandt europæiske bilister. Dette resultat ser ud til at være gældende uanset undersøgelsesmetode (ved stikprøvekontrol, på mistanke, på hospitaler, ved obduktion osv.). Undersøgelserne er ligeligt fordelt med hensyn til, hvilket et af de to stoffer der er mest udbredt.
- Der er dog visse undtagelser i Europa. I **Letland, Finland, Sverige og Norge** konstateres der hyppigere amfetamin blandt bilister end cannabis og benzodiazepiner. I **Slovenien** konstateres der oftere opioider end benzodiazepiner.
- Eksperimentelle undersøgelser (f.eks. præstationsforsøg) viser, at anvendelsen af cannabis og benzodiazepiner hæmmer køreevnen, og varierer i henhold til dosis, tolerance og forsinkelse af virkning efter indtagelse. Risikovurderinger viser, at kombinationen af disse stoffer og alkohol i høj grad øger risikoen for at blive involveret i eller være årsagen til et trafikuheld.
- Det er uklart, om bilister, som testes positive for benzodiazepiner, bruger eller misbruger stoffet. Analyser har vist, at blodkoncentrationerne hyppigt lå på et terapeutisk niveau (f.eks. i **Østrig, Finland og Sverige**), men ofte højere (f.eks. **Norge**). Ikke desto mindre er loven klar på dette punkt i næsten alle europæiske lande: Det er forbudt at føre et motordrevet køretøj, mens man klinisk set er påvirket af benzodiazepiner, også selv om de er receptordinerede og indtages korrekt i henhold til lægens forskrifter.
- Cannabispåvirkede bilister er typisk unge mænd, mens benzodiazepinbrugere blandt bilister snarere er midaldrende og ofte kvinder.
- De data, der lå til grund for dette udvalgte tema, viste tydeligt, at det farligste stof på Europas veje i dag er alkohol.

Politik og lovgivning

- Landene har på højeste plan reageret over for de mulige skadevirkninger af psykoaktive stoffer og bilkørsel. Mange lande har strammet lovgivningen, øget strafferammen eller ændret nationale strategier (f.eks. med hensyn til færdselssikkerhed eller medicin og stoffer i trafikken) for at komme problemet til livs.

- De enkelte landes lovgivningsmæssige tiltag til bekæmpelse af bilkørsel under narkotikapåvirkning varierer betydeligt fra nultolerancelove (straf hvis blot stoffets tilstedeværelse påvises) på den ene side til sanktionsbestemmelser (straf hvis en person findes uegnet til at føre et motordrevet køretøj) på den anden.
- Nultolerancelove mod ulovlige stoffer som cannabis er blevet indført i **Belgien, Portugal og Sverige** i 1999 og **Frankrig og Finland** i 2003. **Svenske og finske** love finder også anvendelse på bestemte lægemidler, der indtages uden lægeordination. Straffen for lovovertrædelse er øget siden 2000 i **Tjekkiet, Grækenland, Italien, Letland og Litauen**. Love og straffe varierer stadig meget på tværs af Europas landegrænser.
- Adskillige lande har vedtaget love, der tillader eller definerer vejsidekontroller (af spyt, sved osv.): **Italien, Polen, Det Forenede Kongerige** (2003), **Slovenien** (2004), **Tjekkiet, Letland, Østrig** (2005), **Litauen** (2006) og **Portugal** (2007). Men konklusionen på EU's projekt om vurdering af vejsidekontrollerne (<http://www.rosita.org>) var, at der ikke fandtes anordninger, der var tilstrækkeligt pålidelige. Der ligger en række lovforslag klar til vedtagelse, når man har opfundet pålideligt testudstyr.

Håndhævelse af loven

- De forskellige sporingsprocedurer (fastlagt i love, forskrifter eller retningslinjer) er generelt sammenlignelige i Europa. Normalt vil den første kontakt mellem bilisten og loven være den politibetjent, som fastslår, om der kan være brugt narkotika. Teoretisk set er den primære forskel i sporingsprocedurerne det pågældende lands lovbestemte mulighed for at foretage stikprøvekontroller eller at kontrollere alene på mistanke, selv om forskellene i praksis kan være udvaskede.
- Mens sporingsprocedurerne generelt omfatter iagttagelser og adfærdsforsøg efterfulgt af urin-/blodprøver, er der forskelle med hensyn til, hvor forsøgene foregår (i vejkanten, på hospitalet osv.), og den person, der udfører dem (færdselspolitiet, lægen osv.).
- Visse lande rapporterer, at testprocedurerne er obligatoriske eller systematiske i visse situationer, der involverer dødsulykker, personskade, eller hvor der blot er tale om mistanke. Men en lovpligtig test er ikke altid let at håndhæve. **Danmark, Estland, Irland og Portugal**, som alle angiver systematisk testning, rapporterer, at der ikke rutinemæssigt udføres narkotikatest, hvis en fører påvises at have overskredet promillegrænsen, da det ikke er nødvendigt af hensyn til retsforfølgning.
- Ifølge de enkelte landes indberetninger, er der forskellige niveauer for uddannelse af politifolk i at opdage nedsatte køreevner. Specialuddannelse er obligatorisk i **Belgien, Portugal, Sverige og Det Forenede Kongerige**.

Forebyggelsesmetoder og -programmer

- Siden slutningen af 1990'erne har de fleste EU-lande kørt kampagner i massemediernes om sundhedsfarerne ved brug af stoffer og bilkørsel, hvor kampagnerne primært har omhandlet alkohol. Kun ca. en femtedel af EU-landene har specifikt fokuseret på cannabis og benzodiazepiner. Narkotikaspecifikke forebyggelsesprogrammer indtager nu en fremtrædende plads på køreskolerne.
- Forskning viser, at universalkampagner kan være uegnede. Ældre benzodiazepinbrugere vil ofte ignorere budskaber, der er rettet mod unge cannabisbrugere, og vice versa, og ingen af dem vil føle, at advarsler om brug af alkohol gælder dem.
- Folk, der er daglige medicinbrugere, er måske ikke klar over, at det kan påvirke deres køreevne. For tiden anvender kun fem lande piktogrammer på medicinpakninger (**Danmark, Frankrig, Nederlandene, Slovakiet og Finland**) til at informere patienterne om eventuelle skadelige virkninger.

(¹) Resultaterne af de epidemiologiske undersøgelser, der citeres, er ikke videnskabeligt sammenlignelige. De kan adskille sig ved den generelle udformning af undersøgelsen, metoden, stikprøven, biologiske matricer, der testes, og grænseværdier.

Læs mere:

'Legal approaches to drugs and driving', ELDD <http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=5036>

'Literature review on the relation between drug use, impaired driving and traffic accidents', EMCDDA, 1999 <http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=19034>

Drugs and driving: latest developments and findings from research, Insights series, EMCDDA (endnu ikke udgivet).

Se også Europa-Kommissionens DRUID-projekt på: <http://www.druid-project.eu>