



RESUMEN — CUESTIÓN PARTICULAR 1: DROGAS Y CONDUCCIÓN

Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías
Informe anual 2007 sobre el problema de la drogodependencia en Europa
Retención: 10.00 h CET — 22.11.2007

Introducción

Desde finales del decenio de 1990, en Europa y en otras partes del mundo se ha investigado mucho sobre la cuestión de la conducción bajo los efectos de una sustancia psicoactiva. En una *Cuestión particular* sobre «Drogas y conducción» publicada junto con su *Informe anual* de 2007, el OEDT se centra en la conducción bajo la influencia del cannabis y las benzodiazepinas. Se analizaron las respuestas de los países para determinar la prevalencia de estas sustancias entre los conductores y se estudiaron en el contexto de la política y la legislación, las fuerzas de seguridad y la prevención.

Análisis de la situación ⁽¹⁾

- Los estudios demuestran que, después del alcohol, el cannabis y las benzodiazepinas son las sustancias psicoactivas dominantes entre los conductores de Europa. Esta observación se mantiene con independencia del tipo de estudio (p. ej.: controles en carretera — aleatorios o en caso de sospecha —, controles en el hospital, o análisis *postmortem*). En cuanto a la prevalencia de cada una de estas dos sustancias, los estudios se dividen en proporciones iguales.
- Hay algunas excepciones dentro de Europa. En **Letonia, Finlandia, Suecia y Noruega**, las anfetaminas se detectan en los conductores con más frecuencia que el cannabis y las benzodiazepinas. En **Eslovenia**, los opiáceos son más frecuentes que las benzodiazepinas.
- Estudios experimentales (por ejemplo, las pruebas de rendimiento) demuestran que el consumo de cannabis y benzodiazepinas merma la capacidad de conducción en una proporción que depende de la dosis, la tolerancia y el tiempo transcurrido tras la ingesta. Los estudios de evaluación del riesgo señalan que la combinación de estas drogas con alcohol eleva significativamente el riesgo de sufrir un accidente de tráfico o de provocarlo.
- No está claro si los conductores que arrojan resultado positivo en las pruebas de benzodiazepinas las utilizan con algún motivo o abusan de ellas. A veces los análisis indican que las concentraciones en sangre tienen con frecuencia valores terapéuticos (por ejemplo, en **Austria, Finlandia y Suecia**), pero a menudo son mucho más elevadas (por ejemplo, en **Noruega**). En cualquier caso, la situación jurídica está clara en casi todos los países de Europa: conducir en un estado clínico deteriorado por las benzodiazepinas, incluso si se utilizan correctamente por prescripción médica, constituye un delito.
- Los conductores que toman cannabis suelen ser varones jóvenes, mientras que los usuarios de benzodiazepinas son con mayor frecuencia de mediana edad, y a menudo mujeres.
- Los datos de esta *Cuestión particular* aclaran sin la menor duda que la sustancia que más vidas pone en peligro en las carreteras europeas es el alcohol.

Política y legislación

- Los países han respondido con la mayor energía a los posibles peligros planteados por las drogas psicoactivas y la conducción. Muchos han promulgado leyes más estrictas, han aumentado las penas o han modificado las estrategias nacionales (de seguridad en carretera o de lucha contra las drogas, por ejemplo) para afrontar el problema.
- Las respuestas legislativas de los distintos países a la cuestión de la conducción bajo el efecto de las drogas varían mucho, desde leyes de tolerancia nula (sanción con sólo detectar la sustancia) hasta medidas contra el deterioro de la capacidad (sanción si se considera que el afectado no está en condiciones de conducir).
- Se han publicado leyes de tolerancia nula para drogas ilegales como el cannabis en **Bélgica, Portugal, Suecia** (1999), **Francia y Finlandia** (2003). La legislación de **Suecia y Finlandia** se aplica también a determinados medicamentos consumidos sin una prescripción médica legal. Las sanciones se han endurecido desde 2000 en la **República Checa, Grecia, Italia, Letonia y Lituania**. Pero la legislación y las sanciones varían mucho dentro de Europa.
- Varios países han promulgado leyes para permitir o para definir las pruebas en carretera (por ejemplo, mediante análisis de la saliva o del sudor): **Italia, Polonia, Reino Unido** (2003), **Eslovenia** (2004), **República Checa, Letonia, Austria** (2005), **Lituania** (2006) y **Portugal** (2007). Pero los proyectos de evaluación de las pruebas en carretera realizadas en la UE (<http://www.rosita.org>) han considerado que no hay ningún dispositivo que tenga una fiabilidad suficiente para hacer pruebas en carretera. Algunas propuestas de ley están a la espera de la aparición de kits fiables para entrar en vigor.

Fuerzas de seguridad

- Los procedimientos de detección (establecidos por medio de leyes, reglamentos o directrices) son en general parecidos dentro de Europa. La primera etapa del contacto entre el conductor y la ley suele ser el funcionario de policía que determina si puede haberse producido consumo de drogas. En teoría, la principal diferencia en los procedimientos de detección es la autorización en el país para hacer pruebas al azar o sólo en caso de sospecha, aunque en la práctica esa diferencia suele ser difusa.
- Si bien los métodos de detección suelen incluir observaciones y pruebas de comportamiento seguidas de la toma de muestras de orina o sangre, hay diferencias en cuanto a la localización del punto de prueba (en carretera o en un centro médico, por ejemplo) y en cuanto a la persona que la realiza (un policía de tráfico o un médico).
- Algunos países señalan que los procedimientos de prueba son obligatorios o sistemáticos en determinadas situaciones en las que se han producido accidentes mortales o lesiones o en las que se han suscitado sospechas. Pero la obligación legal de someterse a la prueba no siempre es fácil de imponer. **Dinamarca, Estonia, Irlanda y Portugal**, países en los que se realizan pruebas sistemáticas, informan de que no se hacen pruebas de drogas de forma rutinaria si el conductor ha sobrepasado el límite de alcohol, pues no son necesarias para la sanción.
- Los países describen diversos grados de formación de los policías para aprender a detectar signos de deterioro de la capacidad de conducción. Es obligatorio recibir formación especializada en **Bélgica, Portugal, Suecia** y el **Reino Unido**.

Enfoques de la prevención y programas

- Desde finales del decenio de 1990, casi todos los países de la UE han difundido campañas en los medios de comunicación para informar sobre los riesgos para la salud

derivados de la conducción bajo el efecto de determinadas sustancias, pero suelen centrarse principalmente en el alcohol. Sólo alrededor de un quinto de los países de la UE hablan específicamente del cannabis o las benzodiazepinas. Los programas de prevención centrados en las drogas se imparten sobre todo en las autoescuelas.

- La investigación sugiere que las campañas dirigidas al conjunto de la población pueden no ser adecuadas. Los usuarios de benzodiazepinas de más edad no suelen prestar atención a los mensajes dirigidos a los usuarios jóvenes de cannabis, y viceversa, y ni unos ni otros consideran que las advertencias sobre el alcohol les afecten a ellos.
- Las personas que toman medicamentos podrían no ser conscientes de sus posibles efectos sobre la capacidad para conducir. Actualmente, sólo en cinco países se utilizan pictogramas o indicaciones en el envase para informar a los pacientes de los posibles efectos adversos (**Dinamarca, Francia, Países Bajos, Eslovaquia y Finlandia**).

(¹) Los resultados de los estudios epidemiológicos citados no son comparables desde el punto de vista científico. Pueden diferir en el diseño general del estudio, en la metodología, en el grupo muestreado, en las matrices biológicas analizadas y en los valores umbral.

Otras lecturas:

'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' OEDT, 1999 <http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=19034>

Drugs and driving: latest developments and findings from research, colección Insights, OEDT (en prensa).

Véase también el proyecto DRUID de la Comisión Europea en <http://www.druid-project.eu>