



## SAMMANFATTNING — TEMAKAPITEL 1: NARKOTIKA OCH BILKÖRNING

**Europeiska centrumet för kontroll av narkotika och narkotikamissbruk**  
*Årsrapport 2007 över situationen på narkotikaområdet i Europa*  
**Får ej offentliggöras före: KL. 10:00 CET — 22.11.2007**

### Inledning

Sedan slutet av 1990-talet har mycket europeisk och global forskning ägnats åt frågan om bilkörning under påverkan av psykoaktiva ämnen. I ett *Temakapitel* med titeln "Narkotika och bilkörning", som ges ut tillsammans med *Årsrapport 2007*, inriktar sig ECNN på bilkörning efter intag av cannabis och bensodiazepiner. De nationella svaren analyserades för att bestämma dessa ämnens prevalens bland fordonsförare och studerades inom ramen för politik och lagstiftning, lag och rätt och prevention.

### Situationsanalys <sup>(1)</sup>

- Undersökningarna visar att cannabis och bensodiazepiner är de vanligaste psykoaktiva ämnen bland Europas bilförare efter alkohol. Detta fynd verkar vara konsekvent oavsett studietyp (t.ex. slumpmässiga kontroller i trafiken eller kontroller vid misstanke, kontroller på sjukhus, vid obduktion). Undersökningarna talar lika mycket för båda ämnena när det gäller vilket som är vanligast.
- Vissa undantag förekommer inom Europa. Amfetaminer påträffas oftare än cannabis och bensodiazepiner bland bilförare i **Lettland, Finland, Sverige och Norge**. I **Slovenien** påträffas opiater oftare än bensodiazepiner.
- Experimentella undersökningar (t.ex. prestationskontroller) visar att användningen av cannabis och bensodiazepiner leder till nedsatt körförmåga varierande efter dos, tolerans och tid efter intaget. Riskbedömningsstudier visar att om dessa droger kombineras med alkohol ökar risken markant för att råka ut för eller förorsaka en trafikolycka.
- Det är oklart om bilförare som uppvisar positiva utslag för bensodiazepiner använder eller missbrukar dessa. Analyserna visar att koncentrationerna i blodet oftast ligger på terapeutiska nivåer (t.ex. i **Österrike, Finland och Sverige**), men kan också ligga mycket högre (t.ex. **Norge**). Ändå är den juridiska situationen tydlig i nästan alla europeiska länder: det är ett brott att köra bil under påverkan av bensodiazepiner, även när de tas i enlighet med receptet.
- Det stora flertalet bilförare som använder cannabis är unga män, medan det stora flertalet bilförare som använder bensodiazepiner är medelålders och ofta kvinnor.
- Enligt de uppgifter som lämnats in för detta *Temakapitel* är det tydligt att det ämne som hotar flest liv på Europas vägar idag är alkohol.

### Politik och lagstiftning

- Vissa länder har reagerat på högsta nivå för att motverka skador som kan uppstå genom psykoaktiva droger och bilkörning. I många länder har lagarna blivit striktare, påföljderna ökat eller de nationella strategierna (t.ex. vägsäkerhet eller narkotikastrategier) ändrats för att ta itu med problemet.

- Det finns stora skillnader mellan enskilda länders rättsliga åtgärder för narkotika och bilkörning, från nolltolerans (med straff vid positivt drogtest) till hindrande lagar (med straff om personen anses olämplig som förare).
- "Nolltoleranslagar" för olagliga droger såsom cannabis har införts i **Belgien, Portugal** och **Sverige** (1999) samt **Frankrike** och **Finland** (2003). De **svenska** och **finska** lagarna gäller dessutom vissa läkemedel som konsumeras utan föreskriven ordination. Brottets påföljder har ökat sedan år 2000 i **Tjeckien, Grekland, Italien, Lettland** och **Litauen**. Lagarna och påföljderna varierar fortfarande avsevärt inom Europa.
- Flera länder har genomdrivit lagar som tillåter eller fastställer drogtester i trafiken (t.ex. genom salivprov och svettprov): **Italien, Polen, Storbritannien** (2003); **Slovenien** (2004); **Tjeckien, Lettland, Österrike** (2005); **Litauen** (2006); samt **Portugal** (2007). Trots detta har EU-projektet "roadside testing assessment" (<http://www.rosita.org>) inte funnit ett tillräckligt tillförlitligt instrument för användning i trafiken. Vissa lagförslag är vilande i väntan på tillförlitlig testutrustning innan de antas.

### Lag och rätt

- Upptäcktsförfarandena (i enlighet med lagstiftning, förordning eller riktlinjer) är i stort sett jämförbara inom Europa. Den första kontakten mellan bilföraren och lagstiftningen är oftast polisen som fastställer om narkotika har använts. Den huvudsakliga skillnaden i upptäcktsförfarandena är teoretiskt sett landets rättsliga förmåga att göra slumpmässiga kontroller eller vid misstanke, även om denna distinktion i praktiken ofta är otydlig.
- Även om upptäcktsförfarandena i allmänhet består av iakttagelser och beteendetester följt av urin-/blodprov, finns det skillnader i placeringen av kontrollerna (t.ex. i trafiken, en medicinsk klinik) och den person som utför dem (t.ex. trafikpolis, läkare).
- Vissa länder uppger att testförfarandena är obligatoriska eller används systematiskt i vissa situationer som har att göra med dödsolyckor, skador, eller t.o.m. misstanke. Men en rättslig plikt att testa är inte alltid lätt att genomdriva. **Danmark, Estland, Irland** och **Portugal** samtliga uppger att de har systematiska kontroller, men rapporterar att drogtester inte utförs rutinmässigt om en bilförare påträffas med alkohol i blodet över gränsvärdet, då detta inte är nödvändigt för åtal.
- Länderna uppger olika utbildningsnivåer för polisen vad gäller igenkännandet av tecken på påverkade bilförare. Specialutbildning är obligatorisk i **Belgien, Portugal, Sverige** och **Storbritannien**.

### Preventionsmetoder och -program

- Sedan slutet av 1990-talet har de flesta EU-länder genomfört kampanjer i massmedierna som informerar om hälsoriskerna vid droganvändning och bilkörning, men dessa tenderar att främst inriktas på alkohol. Bara omkring en femtedel av EU:s länder riktar specifikt in sig på cannabis eller bensodiazepiner. Narkotikaspecifika preventionsprogram har nu en framträdande roll i körskolorna.
- Forskningen antyder att "samma-modell-för-alla"-kampanjerna kan vara olämpliga. Äldre användare av bensodiazepiner ignorerar ofta meddelanden som vänder sig till unga användare av cannabis och omvänt, och ingen av grupperna tycker att alkoholvarningar gäller just dem.
- De som tar mediciner kan vara omedvetna om de möjliga effekterna på körförmågan. För tillfället använder bara fem länder bildtecken på läkemedelsförpackningarna (**Danmark, Frankrike, Nederländerna, Slovakien** och **Finland**) för att informera patienterna om möjliga biverkningar.

---

(<sup>1</sup>) Resultaten av de anförda epidemiologiska studierna är inte vetenskapligt jämförbara. De kan vara olika i allmän studieupplägning, metodik, undersökt grupp, testade biologiska matriser och avbrottsnivåer.

**Andra dokument:**

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

*Drugs and driving: latest developments and findings from research*, Insights series, ECNN (under tryckning).

Se också Europeiska kommissionens DRUID-projekt på <http://www.druid-project.eu>