

## РЕЗЮМЕ — ПОДБРАН МАТЕРИАЛ 1: НАРКОТИЦИ И ШОФИРАНЕ

Европейски център за мониторинг на наркотиците и наркоманиите  
Годишен доклад 2007: състоянието на проблема с наркотиците в Европа

Ембарго: 10Н00 ЦЕВ — 22.11.2007 г.

### Въведение

От края на 90-те години на ХХ век много проучвания в Европа и света бяха посветени на проблема на шофирането под влияние на психоактивни вещества. В *Подбран материал* относно „Наркотици и шофиране“, публикуван заедно с *Годишния доклад 2007*, EMCDDA насочва вниманието към шофирането след приемане на канабис и бензодиазепини. Ответните мерки от страна на държавите са анализирани, за да се определи разпространението на тези вещества сред водачите на МПС, а също така са проучени в контекста на политиките и законодателството, дейността на правоналагащите органи и превенцията.

### Анализ на ситуацията <sup>(1)</sup>

- Проучванията показват, че след алкохола канабисът и бензодиазепините са най-разпространените психоактивни вещества сред водачите на МПС в Европа. Тази констатация е постоянна, независимо от вида изследване (напр. случайни тестове или тестове при съмнение по пътищата, в болници, при аутопсии). Проучванията са разделени поравно относно това кое от двете вещества е по-разпространено.
- Има някои изключения в Европа. В **Латвия, Финландия, Швеция и Норвегия** амфетамините се срещат по-често при водачите на МПС от канабиса и бензодиазепините. В **Словения** опиятите се срещат по-често от бензодиазепините.
- Експерименталните проучвания (напр. тестове за ефективност) сочат, че употребата на канабис и бензодиазепини има за резултат нарушена способност за шофиране, варираща в зависимост от дозата, толеранса и времето след приемане. Проучванията на оценката на риска показват, че комбинирането на тези наркотици с алкохол значително увеличава риска шофьорът да стане участник или да предизвика пътно произшествие.
- Не е ясно дали водачите на МПС, които дават положителна проба за бензодиазепини, ги употребяват или злоупотребяват с тях. Анализите показват, че концентрациите в кръвта са често на терапевтични нива (напр. в **Австрия, Финландия и Швеция**), но често са много по-високи (напр. в **Норвегия**). Въпреки това правната норма е недвусмислена почти във всички страни в Европа: шофирането при клинично нарушена способност за това в резултат на приемането на бензодиазепини, дори ако последните се употребяват правилно и по предписание, се смята за нарушение.
- Шофьорите, които употребяват канабис, най-често са млади мъже, докато употребяващите бензодиазепини водачи на МПС най-често са на средна възраст и често са жени.
- Данните, получени за този *Подбран материал*, не оставят съмнение за това, че сред веществата, застрашаващи живота по европейските пътища днес, номер едно е алкохолът.

## Политика и законодателство

- Държавите реагират на най-високо равнище по отношение на потенциалните вреди от употребата на психоактивни вещества и шофиране. Много държави са приели по-стриктни закони, увеличили са наказанията или са променили националните стратегии (напр. стратегиите за безопасността по пътищата или в областта на наркотиците), за да се справят с проблема.
- Законите мерки по отношение на шофирането под въздействието на наркотици в отделните страни се различават съществено: от закони с нулева толерантност (налагащи санкции при откриване на забранено вещество) до закони, определящи степен на нарушена способност за шофиране (налагащи санкции, в случай че лицето не е в състояние да шофира).
- Закони с „нулева толерантност“ към незаконните наркотици, като канабиса, са приети в **Белгия, Португалия и Швеция** (1999 г.) и **Франция и Финландия** (2003 г.). **Шведските и финландските** закони се прилагат и към определени лекарства, употребявани без законосъобразно лекарско предписание. Наказанията при нарушение са увеличени от 2000 г. в **Чешката република, Гърция, Италия, Латвия и Литва**. Законите и наказанията в Европа все още се различават съществено.
- Няколко държави са приели закони, които разрешават или дефинират тестването за наркотици по пътищата (напр. изследване на слюнката, на потта): **Италия, Полша, Обединеното кралство** (2003 г.); **Словения** (2004 г.); **Чешката република, Латвия, Австрия** (2005 г.); **Литва** (2006 г.); и **Португалия** (2007 г.). И все пак проектите на ЕС за оценка на тестването по пътищата (<http://www.rosita.org>) отчетоха, че няма достатъчно надеждно устройство за тестване по пътищата. Няколко законопроекта очакват надеждни набори за тестове, преди да влязат в сила.

## Дейност на правоприлагащите органи

- Процедурите за разкриване (определени със закон, разпоредби или насоки) в Европа са общо взето сравними. Като цяло първият етап от контакта между шофьора и закона е полиция, който установява дали има вероятност да е бил употребен наркотик. Теоретично главната разлика в процедурите за разкриване е законовата възможност в съответната държава да се правят случайни тестове или това да може да става само при съмнение, въпреки че тази разлика често не е съвсем ясна в практиката.
- Докато процедурите за разкриване обикновено се състоят от наблюдение и тестове на поведението, последвани от вземане на проби от кръв/урина, различията са главно по отношение на мястото, където се правят тестовете (напр. на пътя, в медицински център), и лицето, което извършва тестовете (напр. пътна полиция, лекар).
- Някои държави съобщават, че процедурите за тестване са задължителни или системни в определени ситуации, включващи злополуки с фатален край, наранявания или дори при съмнение. Законното задължение за тестване обаче невинаги се прилага лесно. **Дания, Естония, Ирландия и Португалия**, които регистрират системно тестване, съобщават, че тест за наркотици не се извършва рутинно, ако е заловен водач на МПС с повишена концентрация на алкохол в кръвта, тъй като това не е необходимо за съдебно преследване.
- Държавите отчитат различни равнища на обученост на полицаите да разпознават признаците за нарушена способност за шофиране у водачите на МПС.

Специализираното обучение е задължително в **Белгия, Португалия, Швеция и Обединеното кралство**.

### Методи и програми за превенция

- От края на 90-те години на XX век мнозинството от държавите в ЕС са провели кампании в медиите с цел информиране за риска за здравето вследствие на употребата на наркотични вещества при шофиране, но те са предимно ориентирани към алкохола. Само една пета от държавите в ЕС насочват вниманието специално към канабиса или бензодиазепините. Програми за превенция, специално насочени към наркотиците, понастоящем забележимо присъстват в школите по кормуване.
- Изследванията показват, че кампании от типа „пенкилер“, т. е. едновременно насочени към употребяващите различни наркотични вещества, не са подходящи. По-възрастните, употребяващи бензодиазепини, често игнорират посланията, насочени към младите хора, употребяващи канабис, и обратно, а представителите и на двете групи не смятат, че предупрежденията по отношение на алкохола се отнасят за тях.
- Хората, които вземат лекарства, може да не осъзнават тяхното възможно въздействие върху способността за шофиране. Понастоящем само пет държави използват пиктограми върху лекарствените опаковки (**Дания, Франция, Нидерландия, Словакия и Финландия**), за да информират пациентите за потенциалните нежелани реакции.

---

(<sup>1</sup>) Резултатите от цитираните епидемиологични изследвания не са научно сравними. Те могат да се различават по общия проект на изследване, по методологията, по извадката, по изследваната биологична матрица и по допустимите нива.

### Допълнителна литература:

„Legal approaches to drugs and driving“ (Правни подходи към наркотиците и шофирането), Европейска правна база данни за наркотиците (ELDD) <http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=5036>

„Literature review on the relation between drug use, impaired driving and traffic accidents“ (Преглед на литературата за връзката между употребата на наркотици, нарушената способност за шофиране и пътните инциденти) EMCDDA, 1999 <http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=19034>

„*Drugs and driving: latest developments and findings from research*“ (Наркотиците и шофирането: най-нови разработки и констатации от изследвания), Insights series, EMCDDA (дадена за печат).

Вижте също Проекта DRUID на Европейската комисия на адрес <http://www.druid-project.eu>