



emcdda.europa.eu

SAMMENDRAG — UTVALGT TEMA 1: NARKOTIKA OG BILKJØRING

Europeisk overvåkingssenter for narkotika og narkotikamisbruk *Årsrapporten 2007 om narkotikasituasjonen i Europa* **Sperrefrist: 22.11.2007 kl. 10.00 CET**

Innledning

Siden slutten av 1990-tallet har forskere i Europa og verden for øvrig arbeidet mye på området bilkjøring under påvirkning av psykoaktive stoffer. I et *Utvalgt tema* om "Narkotika og bilkjøring", som utgis sammen med *Årsrapporten for 2007*, fokuserer EONN på bilkjøring i forbindelse med bruk av cannabis og benzodiazepiner. Nasjonale tiltak ble analysert for å fastslå hvor utbredt slik bruk er blant bilførere, og vurdert i forhold til retningslinjer og lovgivning, rettshåndhevelse og forebygging.

Situasjonsanalyse ⁽¹⁾

- Studier viser at etter alkohol er cannabis og benzodiazepiner de mest brukte psykoaktive stoffene blant Europas bilførere. Resultatene er sammenfallende, uavhengig av type studie (f.eks. stikkprøver langs veien eller ved mistanke, på sykehus, under obduksjon). Studiene er jevnt fordelt med hensyn til hvilket av de to stoffene som er mest utbredt.
- Det er enkelte unntak innenfor Europa. I **Latvia, Finland, Sverige og Norge** forekommer amfetamin oftere blant bilførere enn cannabis og benzodiazepiner. I **Slovenia** forekommer opioider oftere enn benzodiazepiner.
- Eksperimentelle studier (f.eks. prestasjonstesting) viser at bruk av cannabis og benzodiazepiner fører til nedsatt kjøreevne, i varierende grad i forhold til mengde, toleranse og hvor lang tid som er gått etter inntak. Risikovurderinger viser at kombinasjonen av disse stoffene med alkohol medfører signifikant økt risiko for å bli involvert i eller forårsake en trafikkulykke.
- Det er uvisst om bilførere som tester positivt på benzodiazepiner, bruker eller misbruker stoffene. Analyser fant at blodkonsentrasjonen av stoffet hyppig lå på terapeutiske nivåer (f.eks. i **Østerrike, Finland og Sverige**), men ofte langt over (f.eks. i **Norge**). Rettslig sett er uansett situasjonen klar i nesten alle land i Europa: Bilkjøring under klinisk påvirkning av benzodiazepiner, selv om de brukes som forskrevet, er et lovbrudd.
- Cannabisbrukende bilførere er som oftest unge menn, mens bilførere som bruker benzodiazepiner, oftere er middelaldrende og gjerne kvinner.
- Dataene som dette *Utvalgte temaet* tar utgangspunkt i, etterlot ingen tvil om at alkohol er det stoffet som i størst grad setter liv i fare på europeiske veier i dag.

Retningslinjer og lovgivning

- Landene har reagert på høyeste plan i forhold til de mulige skadene bruk av psykoaktive stoffer ved bilkjøring kan medføre. I et forsøk på å få bukt med problemet har mange land skjerpet lovgivningen, satt opp straffene eller lagt om sine nasjonale strategier (f.eks. trafiksikkerhets- eller narkotikastrategier).

- De enkelte landenes rettslige tiltak mot bilkjøring under ruspåvirkning varierer fra nulltoleranse (der påvisning av stoffet som sådan sanksjoneres i loven) til å være betinget av funksjonsevne (dvs. at loven straffer en person som er uskikket til å kjøre).
- "Nulltoleranse" for illegale rusmidler som cannabis har blitt innført i **Belgia, Portugal** og **Sverige** (1999) og **Frankrike** og **Finland** (2003). Loven i **Sverige** og **Finland** omfatter også visse legemidler som inntas uten å være lovlig forskrevet. Siden 2000 har **Den tsjekkiske republikk, Hellas, Italia, Latvia** og **Litauen** skjerpet strafferammene for dette lovbruddet. Det er store variasjoner i lovgivning og strafferammer fra et land til et annet i Europa.
- Flere land har vedtatt lover som tillater eller definerer narkotikakontroller langs veiene (f.eks. testing av spytt eller svette): **Italia, Polen, Storbritannia** (2003), **Slovenia** (2004), **Den tsjekkiske republikk, Latvia, Østerrike** (2005), **Litauen** (2006) og **Portugal** (2007). EUs evalueringer av kontrollene langs veien (<http://www.rosita.org>) konkluderte likevel med at det ikke fantes kontrollutstyr som var pålitelig nok. En del lovforslag ligger klare til å bli vedtatt; de venter bare på at pålitelig kontrollutstyr skal bli tilgjengelig.

Rettsåndhevelse

- Prosedyrene for påvisning (nedfelt i lov, forskrifter eller retningslinjer) er stort sett sammenlignbare på europeisk plan. Den første kontakten mellom bilføreren og loven er politibetjenten som fastslår om narkotikabruk kan ha forekommet. Teoretisk sett består den største forskjellen i de nasjonale påvisningsrutinene i om det er lov å ta stikkprøver eller om testing bare kan skje etter mistanke, men i praksis eksisterer dette skillet ofte ikke.
- Prosedyrene for påvisning består generelt av observasjon og atferdstester etterfulgt av urin-/blodprøver, men det er forskjeller på hvor testene utføres (f.eks. i veikanten eller hos lege), og hvem som utfører dem (f.eks. trafikpolitiet, lege).
- Noen land rapporterer at testing er obligatorisk eller skjer systematisk ved f.eks. en dødsulykke, personskaide eller til og med mistanke. Men det er ikke alltid lett å håndheve en juridisk forpliktelse om testing. **Danmark, Estland, Irland** og **Portugal**, som alle oppgir systematisk testing, rapporterer at narkotikatest ikke gjennomføres rutinemessig på bilførere som har et alkoholinnhold i blodet som ligger over lovens grense, i og med at dette er nok for påtale.
- Landene rapporterer om ulik opplæring av politiet når det gjelder å kjenne igjen tegn på nedsatt kjøreevne hos bilførere. Spesialisert opplæring er obligatorisk i **Belgia, Portugal, Sverige** og **Storbritannia**.

Forebyggende tiltak og programmer

- Siden slutten av 1990-tallet har de fleste EU-landene gjennomført mediekampanjer som informerer om helserisikoen ved rusmiddelbruk og bilkjøring, men disse har stort sett rettet seg mot alkohol. Bare rundt en femdel av EU-landene har særlig fokus på cannabis eller benzodiazepiner. Narkotikaspesifikke forebyggende programmer er nå utbredt i kjøreskoler.
- Forskning tyder på at standardiserte kampanjer ikke er veien til målet. Eldre benzodiazepinbrukere vil ofte ignorere meldinger rettet mot unge cannabisbrukere og omvendt, og ingen av dem vil føle at advarsler om alkohol gjelder dem.
- Personer som bruker medisiner, er kanskje ikke klar over at det kan påvirke kjøreevnen. For tiden bruker bare fem land bildesymboler på legemiddelforpakninger (**Danmark, Frankrike, Nederland, Slovakia** og **Finland**) for å informere pasienter om mulige skadelige effekter.

(¹) Resultatene fra de siterte epidemiologiske studiene er ikke vitenskapelig sammenlignbare. De kan ha forskjellig studieutforming, metodologi, utvalgsgruppe, biologiske matriser som testes og avgrensingsnivåer.

Anbefalt litteratur:

"Legal approaches to drugs and driving" (*Lovgivningsmessige tilnærminger til narkotika og bilkjøring*), ELDD <http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=5036>

"Literature review on the relation between drug use, impaired driving and traffic accidents"
(Litteraturgjennomgang av forholdet mellom narkotikabruk, kjøreevne og trafikkulykker), EONN, 1999
<http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=19034>

"*Drugs and driving: latest developments and findings from research*" (*Narkotika og bilkjøring: nye utviklinger og forskningsfunn*), Insights-serien, EONN (under trykking).

Se også Europakommisjonens DRUID-prosjekt på <http://www.druid-project.eu>