



emcdda.europa.eu

# Mērķis: narkotikas

Eiropas Narkotiku un narkomānijas uzraudzības centra ziņojums

ISSN 1725 – 8529

## Reaģējot uz transportlīdzekļu vadīšanu narkotiku ietekmē Eiropā

Daudzus satiksmes negadījumus un nāves gadījumus, kas iestājas uz Eiropas autoceļiem, izraisa autovadītāji, kuru rīcības spējas pasliktinājušas psihoaktīvās vielas. Pētījumi liecina, ka tikai alkohols vien ik gadu izraisa līdz pat 10 000 nāves gadījumu uz Eiropas Savienības autoceļiem: tā ir ceturtdaļa daļa no visiem šādiem nāves gadījumiem. Nav pieejami salīdzinoši skaitļi par satiksmes negadījumiem, kas saistīti ar nelegālām narkotikām un psihoaktīviem medikamentiem, kaut arī pēdējo desmit gadu laikā tie ir guvuši arvien lielāku ievēribu. Pētījumi par psihoaktīvo vielu iedarbību uz transportlīdzekļu vadīšanas kvalitāti liecina, ka, kaut arī transportlīdzekļu vadīšanu var ietekmēt gan nelegālās narkotikas, gan terapeitiskie medikamenti, šī ietekme un tās lielums var ievērojami mainīties atkarībā no tā, kāda konkrēta viela ir lietota. Jaunākais pētījums apliecina, ka kaņepes var samazināt transportlīdzekļu vadīšanas spējas un ka benzodiazepīni izraisa vispārēju

transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanos; savukārt opioīdi, piemēram, heroīns, var izraisīt smagu transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanos, metadons – mazāku, bet buprenorfīns – vēl mazāku. Dati par stimulējošajām narkotikām, piemēram, kokainu, amfetamīniem un ekstāzi nav tik skaidri, tomēr apliecina, ka lielas devas izraisa transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanos. Pagaidām vēl nav izstrādāta objektīva metode, kā izmērīt katras narkotikas izraisīto transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanos, līdzīgi kā tas ir ar alkohola koncentrāciju asinīs.

Kopumā šo problēmu par transportlīdzekļu vadīšanu narkotisko vielu ietekmē pašlaik pēta *DRUID*, lielākais ES projekts, kas tika uzsākts 2006. gadā un turpināsies līdz 2010. gadam. *DRUID* mērķis ir izstrādāt pietiekamu pamatu saskaņotai ES regulai par transportlīdzekļu vadīšanu alkohola, narkotisko vielu un medikamentu ietekmē.

Līdz tam laikam šīs politikas ziņojums apkopo būtiskākos jautājumus, ar kuriem saskaras politikas veidotāji, un tas raksturo jaunākās Eiropas tendences, kas var sekmēt lēmumu pieņemšanu šajā jomā.

Lai mazinātu zaudēto dzīvību skaitu, ko izraisa transportlīdzekļu vadīšana psihoaktīvo vielu ietekmē, ir jāveic pasākumi, kas balstīti uz šīs sarežģītās parādības zinātnisku izpratni. Likumdevēju uzdevums ir izstrādāt atbilstošus un iedarbīgus tiesību aktus, ko varētu īstenot, šādi sniedzot skaidru vēstījumu sabiedrībai.

**Wolfgang Götz,**  
EMCDDA direktors

### Definīcija

**Transportlīdzekļu vadīšana narkotiku ietekmē.** Atkarībā no katras valsts tiesību aktiem šī definīcija var attiekties uz autovadītāju, kuram ir konstatēta izmērāma kognitīvo vai psihomotoro spēju mazināšanās, impulsivitāte; narkotiku daudzums asinīs, kas pārsniedz pieļaujamo līmeni un var izraisīt minētās sekas attiecīgā līmenī, vai jebkuru narkotiku klātbūtni asinīs.

### Galvenie jautājumi

1. Ziņas par satiksmes negadījumiem, ko izraisījuši transportlīdzekļu vadīšana narkotiku ietekmē, bieži piesaista lielu plašsaziņas līdzekļu uzmanību. Tomēr tikai dažās valstīs ir pieejama ticama statistika par to, cik izplatīta ir transportlīdzekļu vadīšana narkotiku ietekmē.
2. Ar pieejamiem datiem ir grūti iegūt ticamus zinātniskus pierādījumus par ietekmi uz izturēšanos, izplatību un avāriju risku. Daudziem pētījumiem ir nepietiekama izlase, un, pamatojoties uz šo pētījumu rezultātiem, bieži ir grūti izdarīt secinājumus.
3. Atspoguļojot zinātniskajās diskusijās valdošo neskaidrību par minēto vielu konkrēto iedarbību, dažādu ES dalībvalstu tiesību aktos tiek atšķirīgi definēti pārkāpums, kas saistīts ar transportlīdzekļu vadīšanu narkotiku ietekmē.
4. Transportlīdzekļu vadīšanas spējas var pasliktināt dažādi psihoaktīvie medikamenti: gan tie, kurus ir atļauts likumīgi izrakstīt un lietot, gan tie, kurus nav atļauts izrakstīt un lietot.
5. Pašlaik policijai, patrulējot ceļmalā, ir ļoti grūti precīzi un ātri noteikt, vai autovadītājs atrodas narkotiku ietekmē.
6. Joprojām ir atklāts jautājums par informatīvo kampaņu efektivitāti, lai novērstu transportlīdzekļu vadīšanu narkotiku ietekmē. Galvenās mērķa grupas var nesadzirdēt tām adresēto vēstījumu vai vienkārši ignorēt to.

## 1. Transportlīdzekļu vadīšanas izplatība narkotiku ietekmē daudzās Eiropas valstīs nav izpētīta

Tie pētījumi par narkotiku lietošanas izplatību autovadītāju vidū, kas publicēti no 1999. līdz 2007. gadam, sniedz datus tikai par 13 no 27 ES dalībvalstīm, kā arī par Norvēģiju.

Pēc nejausības principa ceļmalā veiktas autovadītāju aptaujas, kas varētu sniegt reprezentatīvu ainu par visiem autovadītājiem kopumā, ir pieejamas par trim ES dalībvalstīm un Norvēģiju. Citas aptaujas sniedz datus par to, kā narkotikas lieto konkrētas autovadītāju grupas. Daži pētījumi izvērtēja tikai tos autovadītājus, kuri iesaistīti negadījumos ar letālu iznākumu, citi pievērsās izlases grupām, ko veidoja ievainotie vai bojāgājušie autovadītāji, negadījumos iesaistītie autovadītāji un tie autovadītāji, kuri tika turēti aizdomās par transportlīdzekļu vadīšanu alkohola vai narkotiku ietekmē. Tomēr šo dažādo pētījumu rezultāti nav zinātniski salīdzināmi.

Kopumā kaņepes ir izplatītākās no atklātajām aizliegtajām vielām, bet benzodiazepīni ir izplatītākie nosauktie psihoaktīvie medikamenti. Pierādījumi liecina, ka gan aizliegtajām, gan izrakstītajām narkotikām ir daudz plašāka izplatība un bieži vien tās tiek lietotas kopā ar alkoholu to autovadītāju vidū, kuri ir iesaistīti satiksmes negadījumos vai tiek turēti aizdomās par transportlīdzekļu vadīšanu narkotiku vai alkohola ietekmē.

Vispārējā informācijas nepietiekamība saglabājas, neraugoties uz ieteikumu, ko 2002. gadā sniedza Eiropas Komisijas ekspertu darba grupa par narkotikām, medikamentiem un transportlīdzekļu vadīšanu, proti, ka visus autovadītājus, kuri iesaistīti negadījumos ar letālu iznākumu, vajadzētu pārbaudīt uz alkohola un narkotiku lietošanu.

## 2. Zinātniskā pamatojuma izstrādes šķēršļi

Kopš 1999. gada Eiropā ir veikti vairāk nekā 30 pētījumi par narkotiku izplatību autovadītāju vidū. Tomēr šie pētījumi ir izmantojuši atšķirīgas metodes un atlasījuši dažādas autovadītāju grupas, tādēļ ir grūti izdarīt vispārīgus secinājumus.

Atlasīto cilvēku skaits ir bijis mainīgs – no mazāk par 50 līdz vairāk par 10 000, un vairāk nekā trešdaļa paziņoto pētījumu ir aptvēruši mazāk par 500 personām.

Arī valstu tiesību akti un politika var ierobežot izplatības pētījumu mērogu un salīdzināmību. Piemēram, lielākajā daļā valstu nav atļautas pēc nejausības principa veiktas narkotiku pārbaudes ceļmalā. Dažās valstīs tiek veikti testi tikai attiecībā uz aizliegtajām narkotikām un nav iespējams noteikt psihoaktīvo medikamentu izplatību.

Pozitīvs alkohola tests var likt ignorēt jebkuru prasību par narkotiku pārbaudi, un šādos gadījumos ierobežotajiem resursiem un likuma prasībām par apsūdzības celšanu ir prioritāte, salīdzinot ar jebkādu vajadzību iegūt visaptverošus datus. Tā ir noticis Dānijā, Igaunijā, Īrijā un Portugālē. Francijā iespēja veikt SAM pētījumu, kas ir viens no plašākajiem pēdējo gadu pētījumiem par šo tematu, radās līdz ar izmaiņām šīs valsts Autoceļu kodeksā, kas noteiktos apstākļos rosināja policiju pārbaudīt visus autovadītājus attiecībā uz narkotiku lietošanu.

Jaunie starptautiskie norādījumi par pētījumu projektu standartizāciju tika sagatavoti ar Eiropas Narkotiku un narkomānijas uzraudzības centra (EMCDDA) un Eiropas Komisijas Enerģētikas un transporta ģenerāldirektorāta palīdzību. Tajos ir ņemtas vērā atšķirības, kas ir vērojamas dalībvalstu tiesību aktos un testēšanas politikā, un tie sniedz vairāk nekā simt ieteikumu, kas iedalīti uzvedības, epidemioloģijas un toksikoloģijas apakšgrupās.

## 3. Kādas robežvērtības izvēlēties?

Lai definētu pārkāpumu, kas ir saistīts ar transportlīdzekļu vadīšanu narkotiku ietekmē, lielākā daļa Eiropas valstu ir izvēlējušās vienu no šādām divām metodēm. Vienpadsmit valstīs tiek sodīti tikai pavājināta transportlīdzekļa vadīšanas spēja, neatkarīgi no tā, vai to ir izraisījusi nelegālu narkotiku vai medikamentu lietošana. Vienpadsmit citās valstīs ir pieņemta "nulles iecietības" politika, un autovadītāji tiek vienmēr sodīti par transportlīdzekļu vadīšanu narkotisko vielu ietekmē. Septiņās valstīs šīs divas metodes tiek apvienotas, lai arvien bargāk reaģētu uz pārkāpumiem, kas saistīti ar transportlīdzekļu vadīšanu narkotisko vielu ietekmē.

Dažas "nulles iecietības" valstīs īpaši nenodala psihoaktīvos medikamentus no nelegālajām narkotikām, bet citas to dara. Somijā un Zviedrijā tika pieņemti jauni "nulles iecietības" tiesību akti par aizliegto narkotiku apkarošanu pēc tam, kad noskaidrojās, ka ir īpaši grūti pierādīt pārkāpumu, kas saistīts ar transportlīdzekļu

vadīšanas spēju pasliktināšanos. Kiprā šo problēmu risina, šādiem autovadītājiem izvirzot apsūdzību par nelegālu narkotiku lietošanu. Tomēr Beļģijā un Apvienotajā Karalistē ir īpaši aizliegts izmantot pārbaudēs par transportlīdzekļu vadīšanu narkotiku ietekmē iegūtos rezultātus kā pierādījumu attiecībā uz jebkuru citu pārkāpumu.

Pierādījumus par narkotiku lietošanu var iegūt no dažādiem bioloģiskiem paraugiem, tostarp no asinīm, urīna, siekalām, sviedriem un pat matiem. Asinis ir lieliski piemērota matrica, kas ļauj juridiski pierādīt transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanos, bet ceļmalā veiktās mutes dobuma šķidrums (siekalu) pārbaudes ir vēlamas ērtības labad. Narkotiku lietošanas robežvērtības var noteikt arī, izmantojot zemāku atklāšanas robežu vai arī tādās robežās, kurās var sagaidīt, ka iestāsies transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanās. Tomēr izrādās, ka dažām narkotikām, tostarp kaņepēm un opioīdiem, transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanās pakāpe ir atkarīga no devas, savukārt citām vielām, piemēram, amfetamīniem, tā nav. Noteikšanu vēl vairāk sarežģī alkohola vai citu narkotiku panesamība un mijiedarbība ar tām. Francijā lielāku sodu saņem tie autovadītāji, kuru gadījumā ir noteikts, ka viņi ir vienlaicīgi lietojuši gan narkotikas, gan alkoholu.

## 4. Reaģējot uz psihoaktīvo medikamentu lietošanu

Psihoaktīvie medikamenti, piemēram, pretsāpju (opioīdi), nomierinošie līdzekļi (benzodiazepīni), antidepresanti un antihistamīni dažkārt var būtiski ietekmēt transportlīdzekļu vadīšanas spējas. Pētījumu rezultāti apliecina, ka autovadītāji var būt lietojuši šīs zāles medicīniskos nolūkos saskaņā ar ārsta izrakstītu recepti, vai arī lietojuši tās nepareizi (dažkārt kopā ar nelegālām vielām). Arvien lielākas bažas izraisa arī iespējamā ietekme, ko var radīt pieaugošais to narkotiku lietotāju skaits, kas ārstējas opioīdu aizvietojošajā terapijā.

Lielākajā daļā valstu likums soda jebkuru – gan nelegālo, gan medicīnisko – narkotiku izraisītu transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanos. Francijā, Austrijā un Portugālē uz dažiem transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktinošiem psihoaktīviem medikamentiem, piemēram, benzodiazepīniem, neattiecas aizliegums par transportlīdzekļu vadīšanu narkotiku ietekmē, kaut arī par to var sodīt kā par vispārīgu pārkāpumu, kas ir saistīts ar

bīstamu transportlīdzekļu vadīšanu. Pretēji tam Čehijā, Igaunijā, Polijā, Slovēnijā un Slovēnijā likums soda par transportlīdzekļu vadīšanu, ja ir atrasta jebkuru narkotiku klātbūtne organismā, pat ja tās ir medicīniskas. Septiņas valstis (Beļģija, Čehija, Vācija, Latvija, Luksemburga, Slovēnija un Somija) ir pieņēmušas divpakāpju sistēmu, kas par jebkādam aizliegtu vielu pēdām soda ar nekrimnāla rakstura sodu vai zemākās pakāpes krimināla rakstura sodu, bet daudz bargāk izturas pret jebkuras vielas izraisītu transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanos. Latvijā par medicīniskas vielas izraisītu transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanos ir paredzēts mazāks sods nekā par aizliegtu vielu klātbūtni. Somijā un Zviedrijā autovadītājus, kuriem ir atrasti medikamenti, var atbrīvot no soda, ja viņi var uzrādīt ārsta recepti, kaut arī viņus tajā pašā laikā var sodīt par transportlīdzekļu vadīšanu, kas atzīta par pavājinātu.

## 5. Narkotiku pārbaudes autovadītājiem

Pēc autovadītāja apturēšanas policijas darbiniekam, iespējams, būs jāveic sākotnējā pārbaude par narkotiku lietošanu, analizējot autovadītāja izturēšanos vai bioloģiskos paraugus. 2002. gada februārī Eiropas

Komisijas ekspertu darba grupa par narkotikām, medikamentiem un transportlīdzekļu vadīšanu sniedza ieteikumu, ka policistiem, kuri ir iesaistīti ceļu satiksmes kontrolē, būtu obligāti jāmaca par to, kādas pazīmes liecina par transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanos, ko izraisījis narkotiku lietošana. Šīs pārbaudes var ietvert, piemēram, acu zilišu izmēra pārbaudi, koordinācijas testus, uzvedības testus, reakcijas un runas veida pārbaudes. Vēl pirms 2007. gada tikai četras ES valstis (Beļģija, Portugāle, Zviedrija un Apvienotā Karaliste) ziņoja, ka satiksmes policistiem ir paredzētas obligātas mācības šajā jomā, bet 11 valstis ziņoja par *ad hoc* papildu mācībām. Turklāt katrā valstī tika izmantotas atšķirīgas pārbaudes.

Mutes dobuma šķidruma (siekalu) analīze var nodēvēt autovadītāju pārbaudēm ceļmalā – urīna analīze nav piemērota metode, ar ko konstatēt transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanos. Tomēr vēl arvien ir jāapstiprina to ierīču drošums, kuras izmanto siekalu pārbaudēm ceļmalā. No deviņām uz vietas izmantojamām siekalu pārbaudīšanas ierīcēm, kas laika posmā no 2003. līdz 2005. gadam tika novērtētas ES “Rosita-2” projekta ietvaros, nevienu nevarēja ieteikt autovadītāju pārbaudēm ceļmalā. Ierīču trūkumus zināmā mērā varētu

kompensēt ar izmaiņām pārbaudžu kārtībā. Kopš 2004. gada sistēma, kas darbojas Viktorijā, Austrālijā, pārbaudēm ceļmalās izmanto divu veidu secīgus siekalu testus, lai iegūtu iespējami precīzākus pozitīvos rādījumus, bet apsūdzības pamatā ir rezultāti, ko sniedz otra parauga vēlāks apstiprinājums laboratorijā. Kaut arī Francijā izmanto siekalu pārbaudes ceļmalā, tomēr Eiropas Savienībā parasti apsūdzības pamatā ir asins analīžu rezultāti.

## 6. Vai profilakses kampaņas ir iedarbīgas?

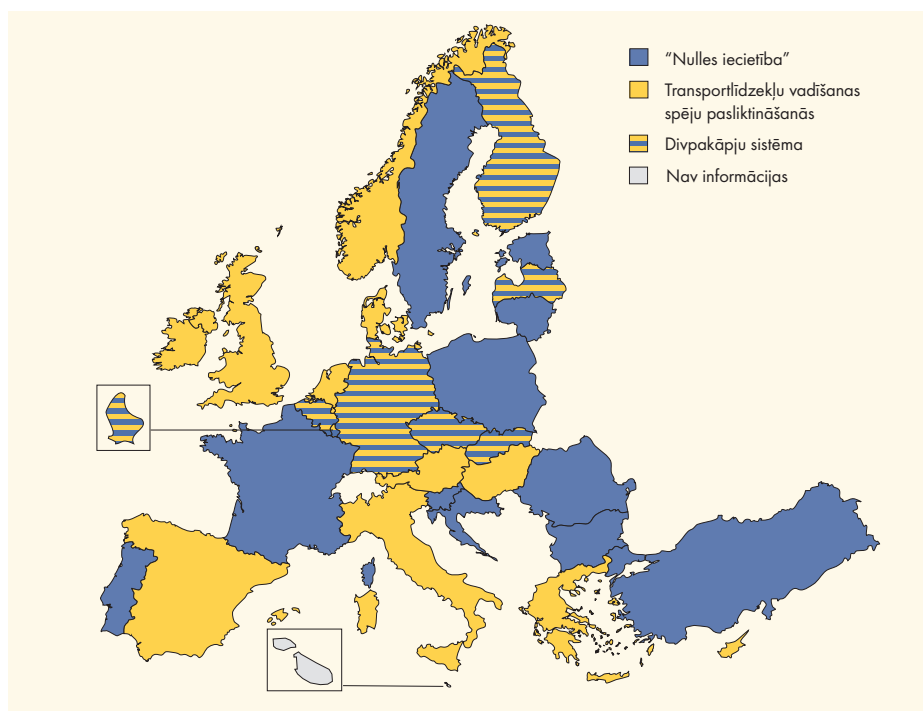
Vairākās valstīs veiktās aptaujas atklāja, ka pietrūkst izpratnes par nelegālo narkotiku ietekmi uz transportlīdzekļu vadīšanas spējām. Tās arī apliecināja, ka daudzi autovadītāji nezina, kādas sekas izraisa narkotiku un alkohola vienlaicīga lietošana. Gados vecāku autovadītāju vidū bieži pietrūkst izpratnes par psihoaktīvo medikamentu ietekmi uz transportlīdzekļu vadīšanas kvalitāti. Turklāt iespējams, ka daudzi autovadītāji neievēro likumus, kas aizliedz vadīt transportlīdzekļus šādu medikamentu ietekmē.

Profilaktiskas kampaņas, kas vērstas pret transportlīdzekļu vadīšanu narkotiku ietekmē, ir rīkotas vairākās ES dalībvalstīs. Parasti tās rīko kā kampaņas plašsaziņas līdzekļos, bieži vien iekļaujot informāciju par narkotikām plašākā kampaņā, kas koncentrējas uz alkoholu.

Tomēr vispārīgos vēstījumus, kas sasniedz gados jaunos kaņepju lietotājus, iespējams, neuzklausa vai pat nepamanīs gados vecāki psihoaktīvo medikamentu lietotāji, un otrādi. Līdzīgi abas šīs grupas var uzskatīt, ka brīdinājumi par alkoholu uz tām neattiecas. Profilakses programmas būs iedarbīgākas, ja tās tiks pielāgotas attiecīgai mērķa grupai.

Skaidras informācijas sniegšana pacientiem, kuri lieto psihoaktīvos medikamentus, var atturēt viņus no transportlīdzekļu vadīšanas šo medikamentu iedarbības laikā. Šajā jomā lielākā daļa valstu paļaujas uz pacientu informācijas lapiņu, kas ievietota iepakojuma iekšpusē, piemēram, iesakot uzmanīties, ja pacients jūtas miegains. Jānorāda, ka ne vienmēr var paļauties uz pacientu subjektīvajām izjūtām, turklāt tās var nebūt precīzas. Pašlaik tikai piecas valstis ir ziņojušas, ka izmanto skaidru apzīmējumu vai piktogrammu uz medikamentu ārējā iepakojuma, ja šie medikamenti var ietekmēt transportlīdzekļu vadīšanas spējas.

## Transportlīdzekļu vadīšanu narkotiku ietekmē ES dalībvalstīs var definēt kā transportlīdzekļu vadīšanas spēju pasliktināšanos, ko izraisījušas narkotikas, vai kā jebkādu narkotiku klātbūtni asinīs (“nulles iecietības” pieeja), un dažas valstis vienlaikus izmanto abas definīcijas, veidojot divpakāpju sistēmu



**"Mērķis: narkotikas"** ir pārskatu sērija, ko publicē Eiropas Narkotiku un narkomānijas uzraudzības centrs (EMCDDA) Lisabonā. Šos pārskatus regulāri sagatavo 23 Eiropas Savienības oficiālajās valodās, kā arī norvēģu un turku valodā. Oriģinālvaloda ir angļu valoda. Jebkuru rakstu var reproducēt ar nosacījumu, ka tiek norādīts avots.

Lai iegūtu bezmaksas abonementu, lūdzu, rakstiet uz e-pasta adresi [publications@emcdda.europa.eu](mailto:publications@emcdda.europa.eu)

Cais do Sodré, 1249-289 Lisabona, Portugāle  
Tālrunis: +351 211210200 • Fakss: +351 218131711  
[info@emcdda.europa.eu](mailto:info@emcdda.europa.eu) • [www.emcdda.europa.eu](http://www.emcdda.europa.eu)

## Reaģējot uz transportlīdzekļu vadīšanu narkotiku ietekmē Eiropā: secinājumi un politiski apsvērumi

1. Visās ES dalībvalstīs ir jāveic aptaujas par narkotiku lietošanas izplatību autovadītāju vidū. Visu autovadītāju, kuri iesaistīti satiksmes negadījumos ar letālu iznākumu, pārbaude attiecībā uz narkotiku un alkohola lietošanu nodrošinātu nozīmīgu informācijas avotu šīs problēmas uzraudzībai.
2. Ir pieejami jauni norādījumi par pētījumu projektiem, kuros ir ņemta vērā tiesisko un praktisko ierobežojumu daudzveidība dažādās valstīs. To mērķis ir uzlabot pētījumu salīdzināmību, un tie var sekmēt paraugprakses apmaiņu.
3. Strādājot ar tiesisko reakciju, politikas veidotājiem vajadzētu ņemt vērā jaunāko pieejamo zinātnisko informāciju. Līmenim, kādā autovadītājs tiek atzīts par likumpārkāpēju, vajadzētu būt skaidram visām iesaistītajām personām, kā arī plašākai sabiedrībai.
4. Valstu tiesību aktos un to ieviešanā ir jārod līdzsvars starp rūpēm par ceļu satiksmes drošību un personu terapeitiskajām vajadzībām.
5. Ir jāpārskata tiesiskie regulējumi, jo, pat neraugoties uz esošo pārbaudes metožu ierobežotību, ir iespējams ieviest iedarbīgākas procedūras. Un tad noteikti radīsies jaunas iespējas.
6. Profilakses kampaņas būtu jāadresē konkrētām riska grupām un jākoncentrē uz konkrētām vielām; tās būtu jābalsta uz zinātniskiem pierādījumiem; un kampaņas būtu stingri jāizvērtē attiecībā uz ietekmi, kādu tās atstāj uz autovadītāju iztūrešanos un attieksmi.

## Galvenie avoti

EMCDDA (2007), *Drugs and driving*, Selected issue, Eiropas Narkotiku un narkomānijas uzraudzības centrs, Lisabona.

EMCDDA (2008), *Drug use, impaired driving and traffic accidents*, Insights No 8. Eiropas Narkotiku un narkomānijas uzraudzības centrs, Lisabona.

Laumon, B., Gadegbeku, B., Martin, J., Biecheler, M. (2005), Cannabis intoxication and fatal road crashes in France: population based case-control study. *BMJ* 331, 1371. lpp.

Pompidū grupa (2000), *Road traffic and drugs*, Eiropas Padomes izdevniecība, Strasbūra.

Pompidū grupa (2004), *Road traffic and psychoactive substances*, Eiropas Padomes izdevniecība, Strasbūra.

Walsh, J. M., Verstraete, A. G., Huestis, M. A., Mørland, J. (2008), Guidelines for research on drugged driving. *Addiction* 103. 1258.–1268. lpp.

## Informācija tīmeklī

Alkohola, narkotiku un satiksmes drošības starptautiskā padome (ICADTS):

<http://www.icadts.org/>

DRUID projekts:

<http://www.druid-project.eu/>

Narkotiku un transportlīdzekļu vadīšanas tiesiskais regulējums, pārskats par tematu:

<http://eldd.emcdda.europa.eu/html.cfm/index19034EN.html>

"Rosita" – novērtējums par pārbaudēm ceļmalā:

<http://www.Rosita.org>

Viktorijas parlaments, Austrālija – narkotiku pārbaudžu programmas projekts:

<http://www.parliament.vic.gov.au/research/2006DBroadsafety.pdf>



Publikāciju birojs  
[Publications.europa.eu](http://Publications.europa.eu)

OFICIĀLAIS IZDEVĒJS: Eiropas Savienības Publikāciju birojs  
© Eiropas Narkotiku un narkomānijas uzraudzības centrs, 2009  
DIREKTORS: Wolfgang Götz  
AUTORS: Brendan Hughes  
REDAKTORS: Peter Fay  
GRAFISKAIS IZPILDĪJUMS: Dutton Merryfield Ltd, Apvienotā Karaliste  
Printed in Luxembourg