



Używanie narkotyków, prowadzenie samochodu pod ich wpływem i wypadki komunikacyjne

Niniejszy przegląd bibliograficzny jest kompleksowym sprawozdaniem na temat zależności pomiędzy używaniem narkotyków, prowadzeniem samochodu pod ich wpływem a wypadkami komunikacyjnymi. Obejmuje ono zagadnienia metodologiczne, przedstawia wyniki przeprowadzanych wśród kierowców badań dotyczących powszechności używania narkotyków oraz zawiera przegląd ustaleń poczynionych w ramach dużych międzynarodowych badań epidemiologicznych publikowanych od 1999 r. W sprawozdaniu ujęto również wyniki badań eksperymentalnych i terenowych dotyczących zależności pomiędzy używaniem narkotyków, prowadzeniem samochodu pod ich wpływem a wypadkami komunikacyjnymi.

Przeprowadzane na tym polu badania można ogólnie podzielić na eksperymentalne i epidemiologiczne. Każda z tych metod ma swoje wady i zalety.

- Badania eksperymentalne mogą być realizowane w laboratorium na symulatorze jazdy lub na drodze publicznej, zaś substancje psychoaktywne podaje się wolontariuszom w dokładnie odmierzonych dawkach. Dzięki temu można interpretować wyniki w świetle pojedynczej przyczyny, jednakże możliwa jest tylko identyfikacja potencjalnych zagrożeń. Wartość tych wyników może być w niektórych przypadkach niepełna ze względu na nierealistyczne dawki, historię używania takich substancji przez wolontariuszy lub różnice pomiędzy poszczególnymi wolontariuszami.
- W badaniach epidemiologicznych obserwuje się powszechność używania narkotyków w różnych populacjach. Badania obejmują ankiety prowadzone na drogach, ocenę powszechności używania narkotyków w podziorze kierowców, badania dotyczące ryzyka wypadków, analizy odpowiedzialności, ankiety przeprowadzone wśród ogółu opinii publicznej oraz badania farmakologiczno-epidemiologiczne. Badania epidemiologiczne mają jednak ograniczony zakres, ponieważ mogą istnieć czynniki ryzyka związane z używaniem substancji psychoaktywnych, których wyniki nie uwidaczniają. Kolejną wadą badań epidemiologicznych jest brak możliwości rozróżnienia pomiędzy „realnym” czynnikiem ryzyka a innymi czynnikami, które mogą być w bardzo dużym stopniu skorelowane z czynnikiem ryzyka. Wyniki różnych badań mogą być nieporównywalne z wielu względów, takich jak chociażby różnice w badanych populacjach lub zgromadzonych próbach.

Wyniki badań eksperymentalnych wskazują, że na prowadzenie pojazdu może mieć wpływ szereg nielegalnych narkotyków; efekty działania niektórych środków – choć nie wszystkich – są uzależnione od dawki.

- Konopie indyjskie mogą osłabiać niektóre zdolności kognitywne i psychomotoryczne niezbędne do prowadzenia pojazdu.
- MDMA (ecstasy) ma zarówno negatywny, jak i pozytywny wpływ na prowadzenie pojazdu.
- W badaniach dotyczących wpływu połączenia alkoholu i nielegalnych środków odurzających ustalono, że w takich przypadkach niektóre środki (na przykład konopie indyjskie) mogą spowodować dodatkowe, synergistyczne osłabienie zdolności, podczas gdy inne (na przykład kokaina) mogą częściowo znosić efekt osłabienia zdolności. MDMA może zmniejszyć niektóre – choć nie wszystkie – szkodliwe skutki alkoholu, podczas gdy inne negatywne skutki mogą być wzmocnione.

- Nałogowe używanie wszystkich nielegalnych środków odurzających związane jest z pewnymi zaburzeniami kognytywnymi lub psychomotorycznymi i może prowadzić do pogorszenia sprawności prowadzenia pojazdu, nawet gdy dana osoba nie jest już pod wpływem takiej substancji.

Wyniki badań eksperymentalnych pokazują również wyraźnie szkodliwy wpływ niektórych leków.

- Benzodiazepiny mają na ogół niekorzystne działanie, jednakże niektóre ich typy (w zależności od tego, czy działają w długim, średnim czy krótkim okresie czasu) mogą powodować poważne zaburzenia, podczas gdy inne raczej nie wywołują efektów ubocznych następnego dnia po zażyciu.
- Leki antyhistaminowe pierwszej generacji charakteryzują się generalnie bardziej nasennym działaniem niż leki drugiej generacji, choć w obydwu grupach można znaleźć wyjątki.
- Trójpierścieniowe leki antydepresyjne przynoszą więcej szkodliwych skutków niż leki nowsze, choć wyniki badań eksperymentalnych przeprowadzonych po przyjęciu selektywnych inhibitorów zwrotnego wychwytu serotoniny drugiej generacji nie zawsze są spójne.

W każdej z klas terapeutycznych istnieją substancje wykazujące niewielki wpływ szkodliwy lub też całkowity jego brak. Te leki właśnie powinny być przepisywane osobom zamierzającym prowadzić samochód.

Badania epidemiologiczne potwierdziły wiele ustaleń dokonanych w trakcie badań eksperymentalnych. U ok. 1-2 % kierowców poddanych testom podczas badań na drogach uzyskano pozytywne wyniki obecności substancji psychoaktywnych w ślinie, z kilkoma wyjątkami.

- Prowadzenie pojazdów jednocześnie pod wpływem alkoholu i innych substancji psychoaktywnych nie należy do rzadkości.
- W badaniach dotyczących powszechności używania narkotyków, leków lub alkoholu u kierowców uczestniczących w wypadkach komunikacyjnych (ze skutkiem śmiertelnym lub bez) ustalono, że alkohol używany jest częściej niż inne substancje psychoaktywne, ale również często wykrywane są narkotyki – znacznie częściej niż w całej populacji kierowców.
- Z wszystkich substancji psychoaktywnych najbardziej popularne, oprócz alkoholu, są konopie indyjskie, choć po zbadaniu próbek na obecność benzodiazepin okazało się, że czasem są one bardziej rozpowszechnione niż konopie indyjskie.
- Statystycznie zwiększone ryzyko udziału w wypadku lub jego spowodowania stwierdzono w przypadku konopi indyjskich, benzodiazepin, amfetaminy, heroiny i kokainy; w wielu przypadkach ryzyko wzrasta przy połączeniu narkotyku/leku z inną substancją psychoaktywną, taką jak alkohol.

W celu uzyskania właściwej oceny wpływu niektórych substancji psychoaktywnych na prowadzenie samochodu i zagrożenie wypadkami należy powiązać wyniki badań epidemiologicznych i eksperymentalnych. Dla uzyskania bardziej kompatybilnych metodologii, międzynarodowa komisja ekspertów, obejmująca również przedstawicieli Europejskiego Centrum Monitorowania Narkotyków i Narkomanii oraz Krajowego Instytutu ds. Nadużywania Narkotyków (National Institute on Drug Abuse - NIDA), opracowała w latach 2006-07 projekt wytycznych dla przyszłych badań w zakresie używania narkotyków i prowadzenia pojazdów. Wytyczne te zostały uwzględnione w projekcie DRUID – dużym projekcie finansowanym przez Unię Europejską, którego celem będzie przeprowadzenie badań kliniczno-kontrolnych wpływu alkoholu, nielegalnych środków odurzających i leków na zdolność do prowadzenia pojazdów, jak również analiza powszechności używania alkoholu i innych substancji psychoaktywnych wśród kierowców uczestniczących w wypadkach i w całej populacji kierowców oraz obliczenie progów oznaczania analitycznego i progów ryzyka w odniesieniu do szeregu narkotyków i leków w różnych krajach Europy. Projekt DRUID zostanie zakończony w 2010 r.

Publikacja „Używanie narkotyków, prowadzenie samochodu pod ich wpływem i wypadki komunikacyjne – Uwagi Europejskiego Centrum Monitorowania Narkotyków i Narkomanii nr 8” (w języku angielskim) dostępna jest w wersji drukowanej (cena: 24 EUR) oraz jako plik PDF (darmowy) na stronie internetowej EMCDDA (<http://www.emcdda.europa.eu/publications/insights/driving>).