

## I

(Comunicazioni)

## CONSIGLIO

## RISOLUZIONE DEL CONSIGLIO

del 27 novembre 2003

relativo al contrasto dell'uso di sostanze psicoattive correlato agli incidenti stradali

(2004/C 97/01)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

- (1) Tenendo presente che la strategia dell'Unione europea in materia di droga (2000-2004) sottolinea l'importanza di intraprendere lavori in tema di guida automobilistica sotto l'effetto di droghe illecite e medicinali, ed in particolare di elaborare ulteriori studi scientifici concernenti la correlazione tra droghe e incidenti stradali;
- (2) Tenendo presente che il piano d'azione dell'Unione europea in materia di droga (2000-2004) afferma che la Commissione e gli Stati membri intraprendono ricerche circa gli effetti della guida sotto l'influsso di droghe illecite e farmaci;
- (3) Tenendo presente che la comunicazione della Commissione relativa alla valutazione intermedia del Piano d'azione in materia di lotta contro la droga (2000-2004), da un lato, prende atto che il gruppo di lavoro «Alcool, droghe, medicine e guida automobilistica» ha formulato un certo numero di raccomandazioni riguardanti il problema della guida sotto l'influenza di droghe illecite e, dall'altro, invita la Commissione ed il Consiglio a dare seguito a tali raccomandazioni;
- (4) Tenendo presente la Comunicazione della Commissione riguardante un programma d'azione europeo per le sicurezza stradale, ed in particolare le misure ivi individuate per contrastare l'uso di droga e medicinali correlato alla guida di veicoli; tenendo presente altresì l'importanza di dare un seguito tempestivo ed efficace a tale programma d'azione;
- (5) Tenendo presente le conclusioni del Consiglio «Trasporti/Telecomunicazioni/Energia» relative al suddetto programma d'azione europeo, ed in particolare l'indicazione ivi contenuta di riservare speciale attenzione al problema della guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;
- (6) Rammentando la risoluzione 44/5 della Commissione Stupefacenti delle Nazioni Unite relativa alla prevenzione del consumo di droga tra i giovani a fini ricreativi e di svago approvata a Vienna nel marzo 2001;
- (7) Tenendo presente la risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti degli Stati membri sulla prevenzione dell'uso ricreativo di droga, ed in particolare la raccomandazione a ridurre il numero di incidenti stradali connessi con il consumo ricreativo di droga migliorando la mobilità dei giovani anche mediante il trasporto pubblico;
- (8) Rammentando la direttiva 91/439/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991 concernente la patente di guida, e segnatamente l'allegato III di quest'ultima che prevede norme per il mancato rilascio o il non rinnovo della patente in caso di dipendenza o di abuso regolare di sostanze psicotrope;
- (9) Tenendo presente il Titolo V della direttiva 2001/83/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 novembre 2001 recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano; considerando che questa direttiva richiede che tutti i medicinali immessi sul mercato siano accompagnati da informazioni, e che tali informazioni sull'etichettatura o sul foglietto illustrativo forniscano avvertenze ai pazienti sui potenziali rischi relativi alla loro capacità di guidare in modo sicuro nel caso in cui il medicinale sia stato assunto secondo le avvertenze ai pazienti; considerando che questa informazione è inoltre fornita ai medici nel riassunto delle caratteristiche del prodotto e deve riguardare ogni reazione avversa che concerne la capacità di guida del paziente;
- (10) Ricordando la relazione annuale 2002 dell'Osservatorio delle Droghe e delle Tossicodipendenze ed in particolare il riferimento alla pericolosità della poliassunzione di sostanze stupefacenti correlata alla guida di veicoli;
- (11) Tenendo presente i lavori condotti in questa materia dal Gruppo Pompidou del Consiglio d'Europa, ed in particolare le conclusioni del seminario tenutosi dal 18 al 20 giugno 2003 riguardante la circolazione stradale e le sostanze psicoattive;
- (12) Tenendo presente che le ricerche scientifiche indicano che le sostanze psicoattive possono pregiudicare gravemente la capacità di guida, in particolare alterando le funzioni psicomotorie dei conducenti, e di conseguenza rappresentare causa o concausa degli incidenti stradali; tenendo presente altresì le ricadute degli incidenti stradali sul piano sanitario, sociale, lavorativo e della sicurezza nei Paesi membri dell'UE;

- (13) Considerando che le statistiche raccolte dagli Stati membri circa l'effettiva incidenza delle sostanze psicoattive negli incidenti stradali sono ancora troppo frammentarie e non facilmente raffrontabili; considerando che dai dati disponibili, risulta comunque che il fenomeno è diffuso; in particolare, è preoccupante la poliassunzione di droghe e l'uso combinato di droghe, alcool e medicinali connessi alla guida di veicoli;
- (14) Considerando che il numero di incidenti stradali aumenta considerevolmente durante il fine settimana, segnatamente in corrispondenza dei luoghi di aggregazione notturni, e che in alcuni Stati membri gli incidenti stradali nelle notti di venerdì e sabato sono diventate la causa principale di morte tra i giovani di età compresa tra i quindici e i ventiquattro anni;
- (15) Considerando che occorre proseguire nella ricerca, segnatamente per gli aspetti epidemiologici. In particolare, al fine di consentire adeguate indagini epidemiologiche sono necessari ulteriori sforzi per sviluppare metodologie e strumenti di controllo tesi a rilevare l'assunzione di sostanze psicoattive da parte dei conducenti di veicoli nonché a verificare gli effetti delle stesse sulla guida;
- (16) Considerando che controlli stradali numerosi sui conducenti di veicoli, specialmente nelle situazioni a rischio, sono indispensabili al corretto monitoraggio ed a un più incisivo contrasto del fenomeno;
- (17) Considerando che, ai fini di una più completa e corretta comprensione del fenomeno, sarebbe utile incrementare, nei limiti delle risorse disponibili, il numero di test neuro-comportamentali e tossicologici effettuati sui conducenti di veicoli;
- (18) Considerando che il trasporto commerciale di beni e persone è in continua crescita nell'Unione europea, anche come conseguenza del completamento del Mercato Unico e del processo di allargamento; considerando che, al fine di prevenire incidenti che coinvolgono veicoli pesanti, l'uso di sostanze psicoattive da parte di conducenti professionisti dovrebbe essere accertato, ove possibile ed in conformità con la normativa nazionale, in occasione di visite mediche periodiche e di controlli stradali; considerando che un regime di controllo specifico relativo ai conducenti professionisti dovrebbe essere preso in considerazione;
- (19) Considerando che occorrerebbe accrescere lo scambio di informazioni a livello europeo al fine di identificare le migliori pratiche sia nella gestione di casi di uso di sostanze psicoattive correlata alla guida di veicoli sia nella formazione impartita a tutti gli operatori coinvolti;
- (20) Considerando che occorre migliorare l'opera di informazione e prevenzione che miri ad aumentare la percezione del rischio derivante dall'assunzione di sostanze psicoattive, nonché dall'uso combinato delle stesse in relazione alla conduzione di veicoli; in particolare è opportuno organizzare campagne di informazione specifiche rivolte ai giovani anche favorendo la loro partecipazione attiva; considerando che si rivelerebbe utile sensibilizzare e coinvolgere i gestori dei locali notturni e dei luoghi di ritrovo in tale opera di prevenzione;
- (21) Considerando l'importanza, ai fini della riduzione degli incidenti, di sviluppare programmi di intervento precoce personalizzati per i consumatori di droghe e di cogliere l'occasione dell'accertamento di guida in stato di alterazione psico-fisico per uso di sostanze stupefacenti come momento di contatto con il consumatore per iniziare, ove opportuno, il percorso di recupero;

SOTTOLINEA L'IMPORTANZA DI:

- (22) Promuovere ed approfondire la ricerca concernente gli effetti delle sostanze psicoattive sulla capacità di guida affinché le misure di prevenzione e di contrasto possano fondarsi su solide conoscenze scientifiche. Sfruttare a pieno le possibilità offerte dal sesto programma quadro di ricerca e sviluppo tecnologico dell'Unione europea, in particolare per ciò che riguarda gli effetti delle droghe sintetiche nonché lo studio degli effetti delle droghe sul sistema nervoso;
- (23) Aumentare, nei limiti consentiti dalla legislazione nazionale, l'utilizzo di test neuro-comportamentali e tossicologici tesi a rilevare l'eventuale assunzione di sostanze psicoattive da parte dei conducenti, nonché a verificare gli effetti di tali sostanze sulla guida, in particolare in caso di incidenti stradali mortali e di incidenti classificati come gravi secondo le definizioni e le regolamentazioni nazionali, e laddove si abbia ragionevole motivo di ritenere che i conducenti fossero sotto l'effetto di sostanze psicoattive;
- (24) Sviluppare la ricerca per migliorare i test su strada, con particolare attenzione rivolta alla loro praticabilità ed affidabilità in modo da diffonderne e generalizzarne l'utilizzo, anche alla luce dei risultati dello studio congiunto condotto dall'Unione europea e dagli Stati Uniti (Rosita II);
- (25) Garantire lo scambio di informazioni tra Stati membri, ivi compresi gli Stati aderenti all'Unione europea, al fine di identificare le migliori pratiche, e fornire tempestivamente alla Commissione europea e all'OEDT le informazioni relative alle azioni intraprese a livello nazionale al fine di consentire il monitoraggio del fenomeno a livello europeo;
- (26) Varare campagne di informazione e prevenzione mirate che mettano in guardia sui pericoli legati all'uso di sostanze psicoattive correlato alla conduzione di veicoli, con il coinvolgimento dei giovani, degli operatori sanitari, delle famiglie, della scuola nonché dei conducenti professionisti;

- (27) Mettere a punto e sviluppare efficaci misure di prevenzione, adattate agli specifici contesti culturali e sociali sia a livello nazionale che locale, tese a ridurre il numero di incidenti stradali connessi con il consumo di sostanze psicoattive negli ambienti ricreativi, comprendenti, ad esempio, l'incentivazione del trasporto pubblico come alternativa all'uso di veicoli privati in luoghi e situazioni a rischio e la costituzione di gruppi di prima assistenza composti da operatori sociali e sanitari che agiscano nei luoghi di aggregazione al fine di identificare precocemente soggetti a rischio prima che questi si pongano alla guida;
- (28) Varare azioni di sensibilizzazione e coinvolgimento dei gestori dei locali notturni e promuovere la collaborazione tra questi ultimi e le autorità competenti a livello locale e nazionale al fine di prevenire e gestire efficacemente situazioni di pericolo;
- (29) Adottare tutte le appropriate disposizioni, che prevedano anche quelle sanzionatorie, nei confronti di conducenti di veicoli che sono sotto l'effetto di sostanze psicoattive che riducano la loro capacità di guida;
- (30) Raccogliere e valutare informazioni riguardanti le misure di recupero per conducenti di veicoli che abbiano fatto uso di droghe al fine di sviluppare programmi di intervento precoci personalizzati;
- E INVITA LA COMMISSIONE A DARE UN SEGUITO TEMPESTIVO ED EFFICACE AL PROGRAMMA D'AZIONE EUROPEO PER LA SICUREZZA STRADALE, ED IN PARTICOLARE A:
- (31) Condurre uno studio sul funzionamento e l'efficacia dei test neuro-comportamentali e tossicologici concernenti l'uso e gli effetti delle sostanze psicoattive sulla capacità di guida attualmente in uso negli Stati membri dell'Unione europea. Sulla base dei risultati di tale studio, esplorare la possibilità di elaborare, in collaborazione con gli Stati membri e le parti interessate, e proporre procedure armonizzate o in alternativa linee di indirizzo a livello europeo relative agli esami di cui sopra in modo da garantire risultati affidabili e comparabili;
- (32) Elaborare, in collaborazione con gli Stati membri e le parti interessate, e proporre linee guida a livello europeo, anche sulla base delle migliori pratiche riscontrate nell'Unione europea, relative alla gestione dei casi di uso di sostanze psicoattive correlata alla guida di veicoli (ad esempio, valutazione degli effetti delle sostanze sulla guida, interventi di prevenzione secondaria e/o trattamento);
- (33) Elaborare, in collaborazione con gli Stati membri e le parti interessate, ivi compreso CEPOL, linee guida a livello europeo che raccomandino programmi di formazione per funzionari di polizia ed operatori sanitari;
- (34) Esaminare, alla luce delle esperienze realizzate a livello nazionale, ed in consultazione con l'Agenzia europea per la valutazione dei medicinali, l'opportunità di generalizzare l'uso di simboli adatti ed armonizzati sulle confezioni dei farmaci;
- (35) Prendere in considerazione la possibilità di proporre misure che assicurino adeguati livelli di controllo per i conducenti professionisti;
- (36) Operare per la costituzione all'interno della Commissione europea di un Osservatorio Europeo per la Sicurezza Stradale, fatte salve le decisioni che saranno adottate in materia dal Consiglio «Trasporti/Telecomunicazioni/Energia». In questo contesto, garantire che le questioni relative alla guida sotto l'effetto di sostanze psicoattive siano affrontate nell'ambito delle attività dell'Unione europea in materia di incidenti stradali;
- (37) Elaborare, in collaborazione con gli Stati membri e le parti interessate, un glossario comprendente termini e definizioni relativi ai principali aspetti dell'uso di sostanze psicoattive correlato alla capacità di guida di veicoli, al fine di migliorare la reciproca comprensione tra i Paesi dell'Unione europea.
-