



Odborné posuzování a podpora řídičské způsobilosti v Evropě

Odborné posuzování řídičské způsobilosti se stalo od poloviny 20. let jedním z nejvýznamnějších elementů evropské dopravně-bezpečnostní politiky. Již více než 25 let je také podpora řídičské způsobilosti – také nazývána doškolování a rehabilitace – důležitou součástí systému opatření pro snižování počtu nehod.

V stále se zvětšující a sjednocené Evropě jsou ale srovnatelné systémy vzácné. Sice řada členských států vyvinula velmi podobné formy odborného posuzování a podpory řídičské způsobilosti (např. Rakousko, Itálie, Španělsko, Polsko, Česko), většina zemí však jde vlastní cestou. To v sobě skrývá nebezpečí, že v průběhu dalších budoucích harmonizačních snah bude osvědčené (ale dle mínění občanů ekonomické a základní práva narušující) opatření na ochranu veřejnosti obětováno na úkor méně účinných opatření. Známkou toho, že toto nebezpečí hrozí, je „3. EU směrnice o řídičských průkazech“ a také příloha III této směrnice, která spolu s ní vešla v platnost. Ani jeden z těchto dokumentů neobsahuje žádné upozornění na to, že se ve spojitosti s udělením / znovudělením řídičského oprávnění ukázala být smysluplná, či dokonce nezbytně nutná psychologická a medicínská spolupráce.

Komise VdTUV začaly proto již před lety spolu s dalšími organizacemi (např. BDP, EFPA, DGVP) dostávat ve známost německý systém po celé Evropě a dalších státech, stejně jako iniciovat výměnu zkušeností. K tomu patří i početné návrhy na přeformulování směrnice, přítomnost na mezinárodních událostech a kongresech s příspěvkem o odborném posuzování a rehabilitaci. Obzvláště řada kongresů „Fit-to-drive“, která započala roku 2006, má poukázat na okolnosti budoucí celoevropské strategie na tvorbu jednotlivých, individuální mobilitu podporujících a bezpečnostních systémů pro ty, kterých se to. Kromě toho sem ještě patří standardizace (sjednocení) vzdělávání řídičů, zavedení bodového systému a především implementace, popř. další rozvoj odborného posuzování a rehabilitace problémových řídičů.

Hlavní (výchozí) body zakotvení dopravní psychologie v legislativě Evropské unie

- Zavedení jednotných dopravně psychologických minimálních požadavků na řídiče se zvláštní zodpovědností: např. řídiči přepravující nebezpečný náklad nebo přeprava osob
- Stanovení plošně v EU jednotné technické a dopravně psychologické specifikace pro ustanovení týkající se systému Alcolock
- Vypracování dopravně psychologických konceptů k zajištění bezpečnější mobility starších lidí v Evropě
- Zavedení harmonizovaného bodového systému jako předpokladu pro implementaci dopravně psychologických opatření

