

# Interdisciplinární model pro podporu a zajišťování způsobilosti k řízení v Evropě

Psychologická a lékařská asistence pro bezpečnou mobilitu  
(**PSYCHOLOGICAL AND MEDICAL ASSISTANCE FOR SAFE MOBILITY – PASS**)

Allhof-Cramer, A., Krohn, B., Laub, G., Nickel, W., Rohlfig, C., Rothenberger, B., Schubert, W., Stephan, E.

## Shrnutí

Sekcí dopravní psychologie v profesním svazu německých psycholožek a psychologů byl v roce 2004 založen „kulatý stůl“. Tento si dal za cíl navrhnout rámcový model pro budoucí sjednocení systému řídičských oprávnění v členských státech EU. Tím má dojít k vzájemnému přiblížení současných velmi rozdílných národních systémů řídičských oprávnění. Poznatky dopravní psychologie a dopravní medicíny je v zájmu bezpečnosti provozu potřebné v budoucnosti brát v úvahu mnohem více než dnes.

Řídící výbor, který je tvořen špičkovými odborníky, zpracoval z pověření „kulatého stolu“ model PASS – **Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility** – který je tímto poprvé představován interesované veřejnosti.

## Abstract<sup>2</sup>

The Traffic Psychology section of the Association of German Professional Psychologists initiated a round table in 2004 with the goal of outlining a model to unify licensing procedures for motor vehicle operators in the European Union and to harmonize wide divergencies presently characterising national systems of regulation. In the interest of traffic safety, advances in traffic psychology and traffic medicine should be integrated more systematically into this unification endeavour in the future.

Leading representatives of cooperating psychological associations formed a steering committee that authored the PASS Model – **Psychological and medical Assistance for Safe Mobility** – on behalf of the round table. The PASS model is herewith introduced to interested professionals.

## Literatura

Allhof-Cramer, A., Krohn, B., Laub, G., Nickel, W., Rohlfig, C., Rothenberger, B., Schubert, W., Stephan, E.: PASS: Ein interdisziplinäres Modell zur Förderung und Sicherung der Mobilitätskompetenz in Europa. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 53 (2007), číslo 1, strana 6-8.

---

<sup>1</sup> Kulatým stolem pověřená řídicí skupina reprezentuje různé zájmy a frakce dopravní psychologie ve Spolkové republice Německo. Má následující složení:

**A. Allhof-Cramer** (Sektion Verkehrspsychologie, BDP), **B. Krohn** (AFN Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V.), **G. Laub** (TÜV Süd Life Service GmbH, **W.-R. Nickel** (Europa-beauftragter Verkehrspsychologie der Föderation Deutscher Psychologengemeinschaften), **C. Rohlfig** (AVUS Gesellschaft für Arbeits-, Verkehrs- und Umweltsicherheit mbH), **B. Rothenberger** (Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen, BNV), **W. Schubert** (Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie, DGVP), **E. Stephan** (Fachgruppe Verkehrspsychologie der Deutschen Gesellschaft für Psychologie, DGPs).

<sup>2</sup> Anglická verze článku je k dispozici na [www.zvs-online.de](http://www.zvs-online.de) a též na [www.bdp-verkehr.de](http://www.bdp-verkehr.de) jako download.

## **OBSAH**

1. Předpoklady
2. Úrovně podpory a zajišťování způsobilosti k řízení
3. Opatření modelu PASS na primární úrovni prevence
4. Opatření modelu PASS na sekundární úrovni prevence
5. Opatření modelu PASS na terciální úrovni prevence
6. Zajišťování kvality a výzkum

## **Preambule**

Evropská unie usiluje o trvalé snižování počtu dopravních nehod v Evropě. Dopravní nehody znamenají velké ztráty ekonomických a individuálních zdrojů, navíc způsobují velké utrpení obětem dopravních nehod i jejich rodinám. Smrtným nehodám a nehodám s následky na zdraví je však možné předcházet. Obyvatelé Evropy očekávají co možná nejlepší ochranu před riziky, která s sebou přináší silniční doprava, očekávají také bezpečnost při přepravě osob i nákladů. Očekávají bezpečnou mobilitu. Evropská unie si proto stanovila cíl, do roku 2010 snížit počet obětí dopravních nehod na evropských silnicích na polovinu.

Tak výrazného snížení je možné dosáhnout, jestliže se bude nad rámec již plánovaných opatření využívat též znalostí a metod z oboru lékařství a psychologie. Realizace cíle v dlouhodobém horizontu je možná pouze s pomocí interdisciplinární podpory dopravní psychologie a dopravního lékařství. Z tohoto důvodu by Evropská unie měla znalostí a potenciálu dopravní psychologie a dopravního lékařství využívat s mnohem větší intenzitou a zakotvit je ve směrnici týkající se získávání řidičského oprávnění (tzv. směrnice o řidičských průkazech)..

Příčiny těžkých a smrtelných nehod můžeme najít především v lidském chování a subjektivní zkušenosti účastníků provozu. Platí to pro všechny dopravní prostředky (automobil, vlak, letadlo, loď). Žádné modely rizika nejsou založeny na technických faktorech, nýbrž na lidských faktorech a to je důvod, proč evropská dopravní psychologie a dopravní lékařství chtějí a mohou přispět k podstatnému zlepšení.

Chování i subjektivní zkušenosti řidičů motorových vozidel stíhaných a usvědčených z vážných dopravních přestupků mohou být průběžně a pozitivně ovlivňovány. Chování osob s duševními, tělesnými a věkovými ztrátami integrity nebo výkonu mohou být diagnostikovány a léčeny k efektivnímu zlepšení schopnosti vyrovnávat se s požadavky provozu. Tyto úkoly ovšem předpokládají odpovídající odborné kompetence na straně profesionálních poskytovatelů služeb. Hlavním cílem dopravní psychologie a dopravní medicíny je zlepšit bezpečnou mobilitu účastníků provozu a zajistit tato zlepšení na co nejdelší dobu.

## **1. Předpoklady**

### **1.1 Schopnost mobility (způsobilost k řízení)**

Ústředním pojmem modelu PASS je způsobilost k řízení, která vyjadřuje komplex duševních, tělesných, postojových a behaviorálních předpokladů řidiče pro bezpečné a partnerské vedení motorových vozidel. Model PASS směřuje k tomu, aby posílil individuální zodpovědnost řidiče za svou bezpečnost, ale i bezpečnost ostatních účastníků provozu.

### **1.2 Interdisciplinární přístup**

Způsobilost k řízení závisí na tělesných a psychologických faktorech jako je zdraví, individuální postoje, situačně podmíněné chování a osobnostní rysy. Tato způsobilost může být stále zlepšována prostřednictvím rozvoje individuálních zdrojů. PASS proto kombinuje dopravní lékařství a dopravní psychologii v interdisciplinární přístup s cílem rozvíjet jedince. Spolupracuje s ostatními obory, které se snaží přímo nebo nepřímo ovlivňovat chování účastníků silničního provozu v souladu s vytyčenými cíli.

### **1.3 Cíle**

PASS přispívá k realizaci cílů Evropské unie zajistit zvýšení bezpečnosti dopravy. Stejně tak PASS přispívá k správnému vnímání zákonných opatření a právní bezpečnosti v jednotlivých případech, čímž podporuje potřeby občanů na jejich mobilitu.

### **1.4 Koncept**

Evropský systém podpory rozvoje způsobilosti k řízení musí zohledňovat poznatky získané v jednotlivých členských zemích. PASS tyto zkušenosti shromažďuje a poskytuje rámec pro integraci poznatků a zároveň může zajistit adekvátní prostor pro implementaci národních ustanovení.

### **1.5 Rozsah kompetencí**

PASS popisuje úkoly dopravního lékařství a dopravní psychologie ve snaze rozvíjet způsobilosti k řízení. Sdružuje poznatky z inženýrství, soudnictví a dopravní pedagogiky.

## **2. Úrovně podpory a zajišťování způsobilosti k řízení**

PASS rozlišuje tři úrovně prevence zaměřené na trvalé zlepšování způsobilosti k řízení. Rozvoj způsobilosti k řízení předpokládá celoživotní aktivní učební proces.

### **2.1 Primární úroveň prevence**

Primární úroveň prevence zahrnuje všechny účastníky dopravy, kteří se účastní dopravy bez podstatných omezení a řídí se pravidly silničního provozu.

Na této úrovni se nachází většina řidičů. Jejich způsobilost k řízení je dostatečně rozvinutá prostřednictvím předškolní dopravní výchovy, školního vzdělání a pozitivního ovlivnění během socializace (např. rodiče, učitelé a vrstevníci).

## 2.2 Sekundární úroveň prevence

Sekundární úroveň prevence zahrnuje řidiče, kteří trpí tělesným omezením nebo se u nich projeví nedostatky chování v silniční dopravě a jsou držiteli řidičského oprávnění. Začlenění těchto řidičů do dopravního prostředí je rizikové, protože jejich způsobilost k řízení je výrazně snižena.

## 2.3 Terciální úroveň prevence

Terciální úroveň prevence zahrnuje řidiče, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění z důvodů tělesného omezení, nedostatků v chování, závažných dopravních přestupků nebo trestných činů v dopravě. Z výše uvedených důvodů by tyto osoby neměly legálně řídit žádné vozidlo. Jsou charakterizovány vysokým rizikovým faktorem kvůli nebezpečnému chování v dopravním prostředí a sníženou způsobilostí k řízení.

## 3. Opatření modelu PASS na primární úrovni prevence

Řidiči motorových vozidel, kteří se účastní provozu bez závažného porušování pravidel, se nemusí podrobovat intervenčním opatřením do doby, kdy spáchají závažný dopravní přestupek, nebo se u nich projeví rizikové faktory spojené s věkem.

### 3.1 Příklady opatření k rozvoji způsobilosti k řízení ve vybraných skupinách

- předškolní dopravně-vzdělávací programy
- programy vzdělávání řidičů s doplňkovými opatřeními
- prevence užívání drog a alkoholu v silničním provozu
- programy zaměřené na zvládání konfliktů

### 3.2 Opatření k zajištění způsobilosti k řízení pro účastníky se speciální zodpovědností

- Účastníci s řidičským oprávněním skupiny C:  
Posouzení tělesné způsobilosti dopravním lékařem před při prvním udělení řidičského oprávnění a pak ve stanovených intervalech.
- Uživatelé, kteří jsou oprávněni z titulu svého povolání přepravovat jiné osoby vozidly taxi nebo propůjčenými vozidly, a uživatelé s řidičským oprávněním D:  
Vstupní posouzení tělesné a duševní způsobilosti dopravním lékařem ve spojení s dopravním psychologem. U vyšších věkových skupin by měla být tělesná způsobilost posuzována ve stanovených intervalech. Starší uživatelé by také měli být posuzováni z hlediska duševní způsobilosti dopravním psychologem, který je oprávněn posoudit behaviorální a postoje předpoklady pro kompenzaci důsledků stárnutí.

### 3.3 Opatření k zajišťování způsobilosti k řízení uživatelů v určitých věkových skupinách

- Udělování oprávnění žadatelům, kteří chtějí řídit motorová vozidla skupiny A, B, C nebo D před dosažením zákonem stanoveného věku: Vstupní posouzení tělesné způsobilosti dopravním lékařem ve spojení s dopravním psychologem, který je oprávněn posuzovat duševní a osobnostní předpoklady pro bezpečné řízení vozidla.

- Starší držitelé řidičských oprávnění skupin A, B a C: Nabídka dobrovolného posuzování tělesných a duševních schopností dopravními lékaři a dopravními psychology. Postup může být opakován. Výsledky mají pro dotyčného charakter doporučení, které zahrnuje možnosti kompenzace z hlediska lékařského, psychologického a technického.

#### **4. Opatření modelu PASS na sekundární úrovni prevence**

Intervenční opatření pro řidiče s tělesným omezením, pro řidiče trpící behaviorálními problémy spojenými s řízením nebo řidiče, jejichž chování se odchyluje od právních norem, se liší podle závažnosti problému. Cílem těchto opatření je zachování individuální způsobilosti k řízení a zamezení sankcí omezujících mobilitu.

##### **4.1 Lékařská prohlídka**

Je třeba vytvořit katalog, ve kterém budou definována jednotlivá tělesná omezení. Pro každý stupeň handicapu budou definovány odpovídající lékařské prohlídky. Prohlídky musí být prováděny speciálními kvalifikovanými dopravními lékaři, kteří mohou doporučit uživatele motorového vozidla k vyšetření dopravními psychology.

##### **4.2 Bodový systém a podpora způsobilosti k řízení**

Užitečnou podporou realizace modelu PASS je bodový systém, ve kterém se porušení dopravních předpisů zaznamenává pomocí bodů podle stupně jejich závažnosti. Dosažení určitého minimálního (resp. nejvyššího) počtu bodů vede k omezení mobility, resp. ztrátě řidičského oprávnění.

Jakmile řidič dosáhne stanovené hranice bodů (definované národním právem), jsou mu uložena taková opatření, která povedou k obnovení způsobilosti k řízení. Opatření mohou být skupinová nebo individuální a jejich cílem je změnit postoje a chování jedince. Poskytovatelé služeb jsou speciálně vyškoleni dopravními psychology nebo – pokud jsou porušení minimální nebo nejde o delikty související s alkoholem či návykovými látkami – mohou intervence provádět učitelé se specializací na vzdělávání řidičů.

V individuálních případech, kdy celkový počet přidělených bodů není příliš vysoký pro povinnou intervenci, je pro podporu mobility možné provádět intervence na dobrovolném základě.

##### **4.3 Opatření k zajištění bezpečnosti**

Formou katalogu mají být rovněž definovány oblasti problémů, které ovlivňují dopravní chování (např. užívání drog a alkoholu, chronické porušování rychlostních omezení). Pro každý problém katalog upraví postup řešení a také hranici, od jakého stupně projevů tohoto problému je žádoucí provádět psychologické nebo lékařsko-psychologické vyšetření.

Prohlídky jsou prováděny speciálně kvalifikovanými lékaři a dopravními psychology v institucích, které jsou pro takové prohlídky oficiálně akreditovány (viz též 5.2).

Podpora a rehabilitace individuální způsobilosti k řízení je poskytována kvalifikovanými dopravními psychology.

## 5. Opatření modelu PASS na terciální úrovni prevence

Omezení mobility odnětím řidičského oprávnění jako formy potrestání řidiče je z hlediska systematických změn v postoji a chování řidiče neefektivní. Ztráta řidičského oprávnění však u řidiče posiluje motivaci k identifikaci a změně rizikového chování. Intervence ke zvýšení způsobilosti k řízení jsou založeny na diagnostice orientované na řešení a léčbě orientované na zdroje, které zdůrazňují potenciál jedince ke změně postojů a chování.

Dotčeným osobám bude nabídnuta pomoc, jak mohou využít dobu bez řidičského oprávnění k rehabilitaci své způsobilosti k řízení. Využití této pomoci se doporučuje. Pomoc může spočívat v dopravně-psychologických opatřeních (například dopravně-psychologické individuální nebo skupinové terapie).

Pro zamezení nepřijatelného rizika je nutné před obnovením řidičského oprávnění provést lékařské a nebo psychologické vyšetření.

### 5.1 Opatření ke zlepšení a obnovení způsobilosti k řízení

Opatření ke zlepšení způsobilosti k řízení u osob s tělesnými handicapami zahrnují tělesnou léčbu.

Uživatelé motorových vozidel se specifickými behaviorálními nebo osobnostními problémy nebo s poruchami chování a subjektivní zkušenosti, nebo uživatelé, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění za vážné přestupky, se mají raději léčit pomocí individuálních opatření dopravní psychologie. Přitom mají být aplikována dopravně-psychologická opatření a ověřená opatření pro změnu postojů a chování. Tato opatření podléhají hodnocení pomocí kritéria legislativního osvědčení.

### 5.2 Hodnocení způsobilosti k řízení

Před vrácením řidičského oprávnění uživateli se zkoumá, zda je obnovena způsobilost k řízení a existuje proto příznivá prognóza. Zkoumání je prováděno kvalifikovanými dopravními lékaři a dopravními psychology, kteří mají zákonem stanovenou akreditaci. Rozsah posuzování a hodnotící kritéria se stanoví jednotně a jsou závazná pro všechny poskytovatele těchto služeb.

Jestliže z posouzení vyplyne, že přetrvávají nedostatky, které je možno v rámci definovaných rámcových podmínek odstranit, potom mají posuzující možnost doporučit pro pokračování účasti na silničním provozu vhodné podmínky nebo stanovit určitá omezení, za kterých je vrácení řidičského oprávnění přípustné.

## 6. Zajišťování kvality a výzkum

Model PASS předpokládá, že jeho systémové prvky budou podléhat trvalému rozvoji a zajišťování kvality.

### 6.1 Státní dozor

Instituce, které posuzují způsobilost k řízení (viz 4.3 a 5.2), podléhají státní kontrole. Kontrola se vztahuje na neutralitu a jednotnost posuzování.

## 6.2 Prokazování účinnosti

Účinnost opatření k zajišťování a podpoře způsobilosti k řízení se má hodnotit v souladu s kritérii vědeckého výzkumu. Toto platí jak pro opatření dopravně-psychologické terapie, tak i pro posuzování způsobilosti k řízení.

## 6.3 Odborná kvalifikace a další vzdělávání

Praktikující dopravní psychologové a dopravní lékaři musí mít pro poskytování služeb odpovídající kvalifikaci a jsou povinni pokračovat ve vzdělávání a rozvoji svých odborných vědomostí a schopností. Předpokladem pro provádění dopravně-psychologického vyšetření a terapie, je dokončení alespoň magisterského studia v oboru psychologie.

Požadavky na odbornou kvalifikaci a další vzdělávání dopravních lékařů a dopravních psychologů musí být jednoznačně definovány formou katalogu.