Bodový systém hodnocení řidičské praxe

Publikováno: 7. 3. 2007

1. Filozofie

Bodový systém hodnocení kázně řidičů v silničním provozu je zaveden v řadě motoristicky vyspělých zemí. Silným argumentem pro zavedení bodového systému i v České republice bylo vyhodnocení po řadě let jeho aplikování, které vyzdvihuje zejména jeho preventivní účinek ve smyslu trvalého snižování počtu dopravních nehod i závažnosti jejich následků. Přes rozdílnost detailů mají všechny tyto systémy společné principy a cíle: Pomocí předem stanovených pravidel vyhledávat v silničním provozu řidiče problémové, nepřizpůsobivé, nebezpečné sobě i ostatním a na základě zákonem stanovených podmínek činit opatření k jejich dočasné nebo trvalé eliminaci z účasti v silničním provozu jako řidič. Nedílnou součástí je i odborná pomoc při jejich nápravě v podobě psychologické či jiné odborné diagnostiky, psychologické rehabilitace či terapie a odborného doškolení před jejich případným návratem do provozu na pozemních komunikacích. Funkční a efektivní bodový systém obsahuje tedy jak prvek represivní – identifikaci a evidenci přestupku a jeho potrestání formou pokuty a přidělení trestných bodů - tak výchovný, rehabilitační.

Složka represivní je tvořena systémem pevně stanovených trestných bodů za spáchané přestupky proti pravidlům silničního provozu, které se jednotlivým řidičům načítají v centrální evidenci (centrálním registru). Řidič je o svém „kontě“ průběžně informován, zpravidla i varován o blížících se sankcích, pokud celkový počet bodů dosáhne stanoveného limitu. Průběžně má také možnost aktivně nebo pasivně se těchto černých bodů zbavovat. Aktivně formou dobrovolné účasti v nadstavbovém kurzu v autoškole, případně dobrovolnou konzultací s dopravním psychologem či jiným příslušným specialistou. Pasivně tak, že po určitou dobu (zpravidla 1 rok) již žádný přestupek nespáchá, za to je mu odepsán např. 1 bod, a další rok zase žádný až má konto zase čisté. Pokud ale řidič nedbá na varovná upozornění, sám se nestará o redukci bodů na svém kontě a dál pokračuje v páchání přestupků proti pravidlům silničního provozu, pak jeho konto dospěje ke kritické mezi, za níž je hodnocen jako řidič nezpůsobilý a je mu odebráno řidičské oprávnění na předem stanovenou dobu, zpravidla 6 měsíců až 2 roky (např. jako recidivistovi).

V sítích bodového systému tedy uvíznou řidiči, kteří mají skutečně problémy a představují pro ostatní účastníky silničního provozu vážné nebezpečí. Udělené tresty nejsou pro ně účinné, jistě nemalá výše celkově zaplacených pokut nestačí na jejich napravení, nebojí se ani ztráty řidičského oprávnění. Je zde tedy důvodná obava, že samotné odebrání řidičského oprávnění nebude účinným trestem, protože problém je hlubší než pouhá nekázeň či neznalost pravidel, a řidič na jeho zvládnutí evidentně sám nestačí.

Pokud se tito řidiči po odpykání trestu budou chtít dále účastnit silničního provozu, je třeba příčiny jejich nebezpečného chování odhalit a pokusit se o nápravu. Toto je záležitost fundované dopravně psychologické diagnostiky, speciálních lékařských vyšetření, konzultací s dalšími odborníky. Teprve na základě všech potřebných zjištění je možno stanovit diagnózu a další postup, od trvalého odebrání řidičského oprávnění na jedné straně, až po pouhé konzultace, pohovory na straně druhé. Mezi těmito krajními póly je pak absolvování různě intenzivních a různě dlouho trvajících kurzů, zaměřených na terapii či rehabilitaci, směřující ke zjištěnému problému, což může být žebříček životních hodnot, formování postojů k ochraně života svého i bezpečnosti ostatních osob, změna životosprávy a abstinence alkoholová i drogová, ale i řešení širších souvislostí ze soukromého i pracovního prostředí řidiče. Vedení a vyhodnocení účinků takovýchto kurzů musí být svěřeno opět zkušeným odborníkům, specialistům jak v oboru dopravní psychologie, tak psychoterapie a dalších oborů dle aktuální potřeby.

Je třeba mít na paměti, že do těchto potíží se řidič dostane dobrovolně a s vědomě přijatým rizikem. Všechno, co se s ním bude dít pak, nebude ani krátké ani snadné ani levné. Následné obtíže však nelze chápat jako formu trestu, ale jako snahu pomoci problémovým řidičům vrátit se do praxe bez

většího rizika recidivy a třeba tragického zopakování předchozích chyb. A především jako snahu zaručit svědomitým a zákona dbalým účastníkům silničního provozu co největší míru bezpečnosti jako odměnu za jejich slušnost.

2. Historie

Úvahy o zavedení bodového systému také v České republice ze strany odborníků z oblasti bezpečnosti silničního provozu sahají ještě před rok 1989, ale až teprve v r. 1999 se v konkrétnější podobě objevil návrh bodového systému hodnocení řidičské praxe v rámci přípravy zákona o provozu na pozemních komunikacích.

První zájem byl projevován z řad odborníků, zabývajících se lidským činitelem v silniční dopravě, především dopravních psychologů. Ti pociťovali nedostatek odborné péče a cílené práce s problémovými řidiči. Praktikovaný systém byl a je doposud represivní, zahrnuje pouze tresty za přestupky formou pokuty nebo ve vážných případech odebrání řidičského průkazu. Předpokládá se , že přísný trest řidiče napraví. Ani s lidmi, kteří se stali účastníky dopravní nehody nebo ji přímo zavinili, a to i opakovaně, nebylo a není probíráno jejich nebezpečné jednání, nemají zpětnou vazbu ani motiv se polepšit. Jedinou institucí, která se zabývala dílčím problémem - závislostí na alkoholu a drogách - byly protialkoholní ordinace, které však nebyly schopny poskytnout fundovanou zpětnou vazbu o rizikovosti chování - léčily jen závislost. Druhou složkou, která zareagovala na zahraniční pozitivní zkušenosti, byla policie.

V době formulace tohoto tématu byly k dispozici pouze zahraniční modely bodového systému a první vyhodnocené zkušenosti s jeho zavedením, v drtivé většině pozitivní s ohledem na prokazatelné snížení počtu dopravních nehod a jejich závažnosti. V České republice nebyl k dispozici ucelený projekt podobného systému, největší deficit byl pociťován v oblasti systematické odborné pomoci a práce s problémovými řidiči.

Návrh zákona o provozu na pozemních komunikacích (361/2000) předpokládal zavedení bodového systému hodnocení řidičské praxe Experti CDV, zejména z oborů dopravního inženýrství, psychologie a sociologie, se aktivně podíleli na vypracování funkčního bodového systému, který by bylo možno aplikovat do stávajícího dopravního prostředí. Na základě zahraničních zkušeností, především SRN, Francie a Rakouska, byl vypracován model bodového systému v podobě legislativní, tj. v paragrafovém znění, včetně návrhu na bodové ocenění přestupků. Konečná podoba, jak byla zapracována do návrhu zmíněného zákona, byla výsledkem i konzultací s odborníky z oboru dopravní i klinické psychologie, dopravní policie, oddělení vyšetřování dopravních nehod, s autodopravci a dalšími zainteresovanými složkami. Rozpracována byla speciálně pasáž zaměřená na následnou rehabilitační odbornou činnost s řidiči, kteří mají ve své řidičské praxi takové problémy, že dosáhnou maximálního počtu bodů a je jim odebráno řidičské oprávnění. Systém následné odborné péče zahrnoval dopravně psychologické vyšetření, rehabilitační kurzy i nástavbové kurzy v autoškole včetně bližší specifikace odborných kompetencí, rozsahu a náplně.

Toto téma bylo zpracováváno ve vazbě na projekty EU, především ESCAPE - bodový systém jako jedna z efektivních forem dozoru nad dodržováním pravidel provozu na pozemních komunikacích, SARTRE 2 a 3 – postoje řidičské populace k zavedení obdobných opatření , a na činnost pracovní skupiny EFPA (Evropské asociace psychologů práce a organizace), sekce dopravní psychologie, jejímž stěžejním výstupem je doporučení zavést bodový systém v zemích Evropské unie v podobě námi navrhované, tj. s průběžnou i následnou odbornou pomocí problémovým řidičům, jejíž těžiště spočívá na dopravně psychologické diagnostice a rehabilitaci.

V rámci novely zákona o provozu na pozemních komunikacích byl návrh přepracován a dopravně psychologické vyšetření bylo navrženo pro osoby, které budou žádat o navrácení řidičského oprávnění po jeho odebrání na základě dosažení či překročení limitního počtu trestných bodů. Toto opatření není chápáno jako další trest, ale jako nutnost zkoumání příčin, proč řidič není schopen sám korigovat své dopravní chování v okamžiku, kdy se jeho konto trestných bodů blíží konečnému limitu. Samotný trest odebrání řidičského oprávnění, případně opakování řidičské zkoušky po krátkém kurzu v autoškole, se dopravním psychologům jeví jako zcela neefektivní z hlediska poučení a nápravy

problémové osoby, která se poučit nedovedla z předchozích trestů.

Bodový systém hodnocení řidičské praxe byl schválen v r. 2005 a bude zaveden v rámci novely zákona 361 Sb. o provozu na pozemních komunikacích od r. 2006. Přijata byla jednodušší verze, tj. převážně represivní, jeho další zdokonalení a obohacení i o složku diagnostickou a rehabilitační však považujeme za nutný další krok. Představa optimální podoby bodového systému a její zdůvodnění je v následujícím textu.

3. Model bodového systému hodnocení řidičské praxe

Původně navrhnutý model byl objasněn na semináři organizovaném k tématu bodového systému Dopravní fakultou Jana Pernera, Pardubické university v dubnu r. 2000. Workshop k problematice bodového systému proběhl i v rámci konference k desátému výročí založení CDV v Brně, v září r. 2003, kde základní principy a efektivitu tohoto systému objasňoval prof. Kroy z německého dopravního institutu BASt.

Následující přehled byl vypracován jako podkladový materiál pro seminář v Pardubicích formou tezí a kritických aspektů zavedení bodového systému v České republice v situační relaci r. 2000.

Základní idea:

- Vypracovat jednoduchý a účinný systém vyhodnocování řidičské praxe
- Na základě stanovených kritérií identifikovat řidiče problémové, rizikové
- Zajistit systém, který nedovolí problémovému řidiči pokračovat ve špatně započaté praxi
- K tomuto cíli nabídnout odbornou pomoc

Základní součásti:

- Represe
  Dozor dopravní policie v silničním provozu, identifikace přestupků a pachatelů, nahlášení přestupků
- Rehabilitace
  Diagnostika příčin potíží
  Rozhodnutí o nápravných opatřeních
  Rozhovory, kurzy, terapie, resocializace
- Vyhodnocení výsledků, statistika, individuální pokračování řidičské praxe

Represe:

- Dozor a kontrolní činnost policie nad dodržováním pravidel silničního provozu
- Klasifikace závažnosti přestupků a přidělení trestných bodů dle sazebníku orgánem OÚ
- Evidence trestných bodů na individuálním kontě řidiče
- Stanovení limitů celkového počtu trestných bodů pro jednotlivá opatření
- Průběžná informace o stavu konta v centrálním registru

Rehabilitace:

- Dobrovolná
  - Absolvování doškolovacího kurzu, pohovoru s odborníkem
  - Absolvování speciálního ověření způsobilosti (odborné, tělesné, duševní)
  - Sebereflexe a ukáznění se (přestane porušovat předpisy)
- Nařízená
  - Povinné absolvování řízení ohledně ověření způsobilosti k řízení motorových vozidel
  - Speciální kurzy na zlepšení řidičských dovedností v autoškole
  - Speciální psychologické postupy – diagnostika, rehabilitace, terapie, rozhovory
  - Speciální vyšetření a potřebná následná léčba
  - Nařízené období zvýšeného dozoru

Motivace k dobrovolné nápravě

- Za dobrovolné kurzy a další akce je možnost odepsání trestných bodů
- Za předem stanovenou dobu bez dalších přestupků je možnost odepsání trestných bodů
- Odepsáním trestných bodů lze oddálit limitní počet a konečné potrestání
- Získání poznatků a návyků vedoucích k bezpečnějšímu chování v silniční dopravě
- Vyhnutí se trestu odebrání řidičského průkazu

Motivace k povinné nápravě

- Zachránit se na poslední chvíli před konečným opatřením
- Získat zpět možnost řídit legálně motorové vozidlo
- Splnění podmínek pro další účast v silničním provozu

Koho bodový systém postihne:

- Řidiče, kteří často, pravidelně a pokutami nenapravitelně nedbají na pravidla silničního provozu a chovají se nebezpečně
- Peněžité tresty se u nich míjejí účinkem, neodrazují
- Přes citelnost postihů a hrozby obtíží až ztráty řidičského oprávnění nejsou sami schopni tuto situaci zvládnout a bez cizí pomoci přehodnotit své dopravní chování
- Řidiče, kteří začnou mít problémy v důsledku vážné choroby, kritických životních situací, dramatického úbytku tělesné i duševní kondice (např. Náhrada za pravidelné lékařské kontroly u běžné populace řidičů – amatérů)

Koho bodový systém neohrozí:

- Řidiče, kteří dodržují pravidla silničního provozu a nechovají se jinak nápadně
- Řidiče, kteří se ojediněle, náhodně dopustí přestupku proti pravidlům silničního provozu
- Řidiče, kteří se včas zamyslí nad průběhem své řidičské kariéry a sami se aktivně či pasivně postarají o umazání případných trestných bodů

Technické zázemí:

- Vybudování centrálního registru a propojení s pracovišti okresních úřadů (odbory dopravy)
- Vybavení dopravní policie potřebnou technikou k detekci a jednoznačné dokumentaci přestupků a jejich pachatelů
- Vyškolení odborníků státní správy i pro oblast diagnostiky a rehabilitace
- Vypracování a schválení legislativy, včetně systému revizí, odvolání, vnitřní i vnější kontroly

Financování:

- **Stát, obce** - legislativa, vybavení policie, technické zázemí registrací a evidencí
- **Problémoví řidiči** – pokuty a jiné správní poplatky, odborná vyšetření, nápravné kurzy a rehabilitační procedury

Očekávané zisky:

- Snížení nehodovosti a závažnosti následků dopravních nehod
- Preventivní působení v “druhém plánu” (o potížích s bodovým systémem si řidiči řeknou)
- Zkvalitnění řidičské populace i po stránce řidičských dovedností, zlepšení dopravního chování, šetření vozidel i životního prostřední
- Zvýšení prestiže zákona a jeho dodržování

Zásady efektivity bodového systému

- Jednoduchost
- Pochopitelnost pro všechny zúčastněné

- Jednoznačnost a standardnost všech opatření
- Reálnost a průchodnost všech opatření
- Kompatibilita s původními zákony, systémy a opatřeními
- Kvalita kontrolní a represivní složky
- Bezprůtažnost vyřizování
- Zákonnost a legálnost opatření a následných úkonů, včetně systému odvolání, přezkoumání
- Zabezpečení doprovodných úkonů, vyšetření, kurzů, pohovorů, a to:
    - Metodologicky
    - Instrumentálně
    - Personálně
    - Relativní místní dostupností potřebných odborů státní správy, odborných pracovišť
- Stanovení kompetencí, kontroly odborné i správní
- Bezchybné fungování techniky

Systém bodování:

- Výběr nejzávažnějších přestupků
- Všechny přestupky
- Všechny přestupky + hodnocení závažnosti podle situace
- Přitěžující okolnosti – alkohol a nelegální drogy, délka praxe, kvalita předchozí praxe resp. recidiva

Systém informací:

- Pro řidiče:
    - Informace z centrálního registru o přidělení i umazání bodů a celkovém stavu konta
    - Informace o limitním počtu
    - Informace odboru OÚ o hrozících a přijatých opatřeních
    - Informace o možné dobrovolné nápravě
- Pro odbory OÚ:
    - Od policejních orgánů o přestupku řidiče
    - Od centrálního registru o přidělení trestných bodů a stavu konta řidiče
    - Od odborníků o výsledcích šetření, průběhu a výsledcích rehabilitace, léčby
    - Od soudů o výsledků soudního projednání, uznání zavinění přestupku (nikoli výši trestu)
- Pro centrální registr:
    - Od odborů OÚ o projednaném a právoplatném přestupku
    - O soudem projednaném přestupku

Bodové systémy ve světě

- Co mají společné:
    - Princip vyhodnocování řidičské praxe
    - Stanovení mezních limitů, za nimiž dochází k opatření
    - Princip zahlazování trestných bodů
    - Opatření pro problémové řidiče
- V čem se liší:
    - Limitní počet trestných bodů
    - Katalog bodovaných přestupků a jejich taxace
    - Míra dobrovolnosti nápravných opatření
    - Hloubka nápravných postupů
    - Detailnost legislativních zakotvení jednotlivých opatření
    - Systém zahlazování trestných bodů

Příklady:

Německá spolková republika	18 tr.b. načítání
Francie	12 tr.b. odečítání
Velká Británie	12 tr.b. načítání

Rakousko (návrh) 12 tr.b. načítání

Problémy k vyřešení a diskusi:

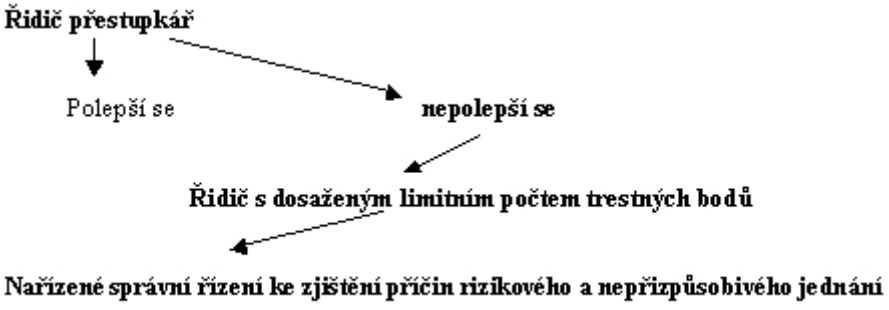
- Zavést x nezavést BS, zhodnocení nákladů a efektů
- Přijatelnost pro veřejnost, podpora veřejného mínění
- Společenská potřeba a politická vůle
- Připravenost státní správy a všech dotčených účastníků
- Výběr systému
- Kompetence
- Problém dvojího potrestání – pojetí opatření jako trestu nebo jako prevence
- Systém vyhodnocování efektů
- Míra přijetí a adaptace zavedených systémů

Kritické body navržení systému v ČR a jeho realizace:

- Přesun kompetencí z ministerstva vnitra a policie na ministerstvo dopravy a spojů a civilní orgány státní správy
- Technické zázemí
- Vysoká míra nehodovosti a její neklesající trend
- Závažnost následků
- Zhodnocení efektivity dosavadních opatření

Dopravně psychologické vyšetření a následná opatření:

- Kdy dopravně psychologické vyšetření
- Účel dopravně psychologického vyšetření
- Závěry psychologického vyšetření a následná opatření (pohovory, terapie, dlouhodobá rehabilitace)
- Kompetence k jeho provádění
- Rozsah a zaměření
- Spolupráce s lékaři, autoškolami, státní správou
- Metodické a supervizní centrum
- Školení odborníků
- Závaznost nálezu, možnost odvolání, kompetence o rozhodnutí a povolení supervize



Výsledek šetření a následná opatření

Nezpůsobilý (tělesně, duševně) nebo nespolehlivý → odebrání řidičského oprávnění

Způsobilý částečně → omezení řidičského oprávnění kontrola

Způsobilý na základě úspěšného absolvování některého z opatření → navrácení řidičského oprávnění v původním rozsahu

Schéma fungování navrženého bodového systému

4. Návrh prováděcího předpisu k zákonu o provozu na pozemních komunikacích - Dopravně psychologické vyšetření:

Institut dopravně psychologického vyšetření je zaváděn v souvislosti se zavedením institutu bodového systému hodnocení řidičské praxe v rámci dopravní legislativy ČR, a to jako opatření pro žadatele o navrácení odňatého řidičského oprávnění pro ztrátu spolehlivosti k řízení motorových vozidel.

Účelem dopravně psychologického vyšetření je zkoumat příčiny rizikového nebo nepřizpůsobivého dopravního chování, prokázaného v praxi :

1. dosaženým limitem pokut za nedodržování pravidel silničního provozu,
2. řízením vozidla pod vlivem alkoholu či nelegální drogy
3. nebo zákazem činnosti podle §90 písmene c)

Dopravně psychologické vyšetření dle tohoto zákona je oprávněna provádět:

1. fyzická osoba, podnikající podle živnostenského zákona v oboru psychologická diagnostika a poradenství se zvláštní akreditací udělenou dle podmínek prováděcího předpisu, jejíž povinností je odborně ručit za průběh a závěr psychologického vyšetření prováděného svými zaměstnanci bez akreditace.
2. Akreditovaná právnická osoba, která tuto činnost prokazatelně zabezpečí pracovníkem splňujícím podmínky pro udělení akreditace fyzické osobě, jejíž povinností je pak odborně ručit za průběh a závěr psychologického vyšetření svých kolegů bez akreditace
   a) a b) dále souhrnně jako dopravně psychologické pracoviště.

Akreditace dopravního psychologa:

Akreditaci fyzické či právnické osobě udílí Ministerstvo dopravy a spojů na návrh pověřeného metodického pracoviště. Udělená akreditace je nepřenosná.

Podmínky pro udělení akreditace:

- minimálně 3 roky prokazatelné praxe v oboru dopravní psychologie
- absolvování postgraduálního studia v oboru dopravní psychologie
- vlastní pracoviště, splňující technické a hygienické podmínky
- vlastní pracoviště vybavené potřebnými metodami, včetně předepsané přístrojové diagnostiky
- vedení evidence klientů
- zajištění archivace jak podkladových materiálů tak výsledků vyšetření
- zajištění fungování pracoviště v potřebném rozsahu
- účast na vzdělávacích kurzech a školeních, pořádaných metodickým pracovištěm
- zajištění archivu, diagnostických a metodických materiálů v případě zrušení pracoviště bez plnohodnotné náhrady

Důvody pro odejmutí akreditace:

- hrubé porušování podmínek pro udělení akreditace
- hrubé porušování etických zásad psychologického vyšetřování a práce s klientem
- odebrání oprávnění k podnikání
- odchod osoby splňující akreditační podmínky bez plynulé plnohodnotné náhrady
- nekalá konkurence

Kritéria pro pověření pracoviště metodickou a supervizní činností:

Právnická osoba schopná zajistit a prokazatelně disponovat následujícím vybavením:

1. alespoň jeden dopravní psycholog s minimálně pětiletou praxí v oboru, jehož povinností je

odborně ručit za průběh a závěr psychologického vyšetření
2. vědecko výzkumné zázemí v oboru bezpečnosti silničního provozu
3. ekonomická nezávislost na činnosti, k níž má být udílena akreditace
4. předpoklady pro dlouhodobé fungování pracoviště

Zaměření dopravně psychologického vyšetření:

1. zjištění příčin rizikového či nepřizpůsobivého dopravního chování řidičů, kteří přes opakované varování dosáhnou limitní hranice trestných bodů (8, 12) (v bodovém systému, jinak podle znění zákona o provozu na pozemních komunikacích)
2. zjištění příčin rizikového jednání řidiče (jednorázového), jehož závažnost vedla k odebrání řidičského oprávnění

Náležitosti dopravně psychologického vyšetření:

- zjištění totožnosti klienta (občanský průkaz, pas)
- výpis z evidenční karty řidiče (z konta centrálního registru)
- zjištění aktuální kondice klienta – ovlivnění alkoholem, léky, únavou, nevyspaním, nemocí
- seznámení s průběhem vyšetření
- užití výhradně standardizovaných metod v předepsaném rozsahu a obsahu
- nezbytnou součástí je osobní pohovor probíhající odděleně od skupiny
- seznámení s výsledkem vyšetření

Druhy dopravně psychologického vyšetření:

1. základní: základní psychologické vyšetření za použití standardní testové baterie
2. rozšířené: doplnění speciálními cílenými testy dle potřeby a podezření na závažnější poruchu
3. opakované: dle úvahy psychologa, na základě zdůvodněného nepříznivého výsledku v základním vyšetření lze toto zopakovat v plném rozsahu
4. kontrolní: dle úvahy psychologa, lze vyžádat kontrolní vyšetření, zaměřené na zjištění stability výsledků, dosažených ve vyšetření základním, toto lze provést po uplynutí nejméně 6 měsíců od základního psychologického vyšetření
5. supervizní: supervizní vyšetření je prováděno na základě odvolání klienta proti výsledku vyšetření podle bodu a) – d) , a to výhradně se souhlasem příslušného odboru okresního úřadu, který určí supervizora dle možností v daném regionu, zpravidla z jiného pracoviště. V případě odvolání i proti výsledku tohoto vyšetření provádí supervizi pověřené metodické pracoviště (viz výše).

Standardní testová baterie obsahuje metody zjišťující: základní psychické funkce ve vztahu k řízení motorových vozidel, strukturu osobnostních rysů (žádoucí i kontraindikační), přístrojové vyšetření reakcí ve složitějších situacích, anamnézu osobní, řidičskou včetně analýzy důvodu vyšetření.

Obsah a rozsah základního dopravně psychologického vyšetření nelze krátit v žádné z jeho částí. Obsah a rozsah kontrolního vyšetření lze upravit na základě kvalifikované úvahy psychologa. Obsah a rozsah supervizního vyšetření respektuje strukturu vyšetření základního i specifikaci šetřeného případu.

Závěr dopravně psychologického vyšetření:

1. Psychická způsobilost k řízení motorových vozidel
2. Psychická způsobilost k řízení motorových vozidel s omezením – dočasně či trvale, stanovení podmínek pro další účast v silničním provozu jako řidič (např. pravidelné kontroly, kontrolní psychologické vyšetření, upravení zdravotního stavu, životosprávy, úspěšné absolvování rehabilitačního kurzu, a pod.)
3. Trvalá psychická nezpůsobilost k řízení motorových vozidel

Dopravní psycholog je povinen sjednat konziliární vyšetření v oboru, k němuž není kompetentní, a to v případě, že na základě výsledků svého šetření pojme důvodné podezření, že obtíže klienta spadají

do této oblasti. Z téhož důvodu si může vyžádat i speciální lékařské vyšetření či klienta přímo předat do péče odborného lékaře či terapeuta.

Následná odborná pomoc formou individuálních konzultací nebo speciálních kurzů:

- Skupinová psychoterapie
- Psychologická rehabilitace
- Individuální konzultace

Organizace a vedení kurzů spadá do kompetence akreditovaného psychologa či pracoviště. Odborná a tématická náplň je cílená ke zjištěným problémům klienta nebo skupiny klientů. K této činnosti může přizvat potřebného odborníka, nebo část těchto aktivit zajistit na specializovaném pracovišti.

O průběhu těchto kurzů vede individuální záznam každého klienta, při ukončení vydá dobrozdání o jeho výsledku.

Možnost odvolání:

Proti výsledku dopravně psychologického vyšetření má klient možnost odvolání k příslušnému odboru okresního úřadu. Tento odbor má k dispozici seznam místně dostupných akreditovaných pracovišť, která mohou provést supervizní psychologické vyšetření.. Nejvyšším odvolacím orgánem je metodické pracoviště pověřené ministerstvem dopravy a spojů.

Forma a obsah nálezu z psychologického vyšetření:

Forma psychologického nálezu je zásadně písemná. Písemný protokol musí obsahovat tyto náležitosti:

- Identifikační údaje klienta
- Identifikační údaje dopravně psychologického pracoviště
- Datum, zaměření vyšetření a jeho druh
- Závěr formulovaný dle výše uvedených bodů
- Plné jméno psychologa, který vyšetření prováděl, případně jeho supervizora
- Datum vystavení nálezu
- Číslo vyšetření, pod kterým je na pracovišti evidováno
- Podpis a razítko psychologa

Nález neobsahuje konkrétní výsledky jednotlivých testů ani anamnestické a jiné zjištěné údaje, které nemají vztah k identifikaci klienta. Rovněž neobsahuje slovní popis těchto výsledků.

Zpráva o absolvování rehabilitačního kurzu či jiného opatření:

- Identifikační údaje klienta
- Identifikační údaje dopravně psychologického pracoviště
- Datum zahájení a datum uzavření kurzu
- Závěrečné hodnocení klienta a doporučení vzhledem k jeho další účasti v silničním provozu jako řidič
- Jméno lektora, terapeuta, konzultanta
- Evidenční číslo kurzu
- Datum vystavení zprávy
- Podpis a razítko lektora, případně pracoviště

Předání zprávy z psychologického vyšetření a kurzu:

- originál zprávy je předán klientovi
- autorizovaná kopie (druhý originál) je zaslán příslušnému odboru okresního úřadu
- v případě supervize jsou nálezy předány určenému supervizoru, který je oprávněn nahlédnout i do prvotních dokladů (protokolů)

Finanční úhrada za psychologické vyšetření a následnou odbornou pomoc:

Psychologické vyšetření, individuální konzultace, rehabilitační kurzy a psychoterapie jsou plně hrazeny klientem dle sazebníku vydaného metodickým pracovištěm. Individuální ceny lze počítat za mimořádné úkony nad rámec stanoveného rozsahu