# Práce s problémovými řidiči

Publikováno: 7. 3. 2007

## Úvod

Po dlouhé řadě let marných snah odborné veřejnosti, mařených politickou nevůlí, je konečně i v legislativě České republiky zakotven institut bodového hodnocení řidičské praxe. Přestože jeho podoba není zatím ideální, je třeba zvážit důvody, které k tak zásadnímu opatření vedly, a doufat v pozitivní účinek.

Dopravní nehody a zejména jejich zbytečné tragické následky představují společenský i individuální problém v zemích napříč Evropou, potažmo celým světem. Cesty k maximální redukci tohoto nepříznivého jevu hledají jak legislativci, tak teoretici z oborů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, konstruktéři vozidel i stavitelé dopravních cest. Nejčastější příčinou vzniku nehodové situace a jejího neadekvátního řešení je selhání člověka v roli řidiče, a to i přes přiznání jistého podílu nepříznivým okolnostem či technickým a konstrukčním závadám. Nejčastější příčinou selhání lidského faktoru je pak chybné dopravní chování (vědomé či nevědomé), špatné rozhodnutí v kritické situaci a přijetí neadekvátního rozhodnutí k jejímu řešení či chybná komunikace mezi jednotlivými účastníky silničního provozu. Nelze přesně stanovit, jak velký podíl na vzniku dopravní nehody má momentální selhání řidiče a jak velkou část z dopravních nehod zaviní řidiči, o jejichž celkové dopravní způsobilosti lze vážně pochybovat. Existují jisté obavy formulovat charakteristiky nehodového či problémového řidiče, avšak analýzy průběhu dopravních nehod, jejich nejčastějších příčin, evidence dopravních nehod a přestupků z registru řidičů i praktické zkušenosti z posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel a výcviku budoucích řidičů k této formulaci opravňují.

**a) Řidičská způsobilost:**

Řidičskou způsobilostí chápeme soubor předpokladů jedince k úspěšnému zvládání základních úkolů řidiče při řízení vozidla, k bezpečnému dopravnímu chování a schopnosti komunikace a kooperace s ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Zvládnutí řidičských činností je převážně otázkou výcviku v autoškole, získání potřebných dovedností a znalostí, průběžného tréninku a sbírání zkušeností v praxi.

Dopravní chování a kvalita interpersonálních vztahů v dopravním prostředí je otázkou převážně psychologickou. Jen malé procento zavinění dopravní nehody je kvalifikováno jako důsledek špatného zdravotního stavu (somatického), zdravotní poruchy či duševního onemocnění. Rovněž tak drtivou většinu vážných dopravních přestupků (zejména překročení rychlosti, nebezpečného předjíždění, riskantní nerespektování dopravního značení) páchají osoby zcela zdravé.

Toto zjištění nijak nesnižuje význam zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, neboť existují somatická onemocnění, která postiženou osobu přímo vylučují z účasti v provozu na pozemních komunikacích v roli řidiče nebo činnost řízení motorových vozidel významným způsobem omezují.

**b) Problémový řidič**

Termínem problémový řidič je označován řidič motorového vozidla, který není schopen vyhovět požadavkům na bezpečné dopravní chování. Dopouští se nápadně častěji vážných dopravních přestupků aniž by sám pro sebe vyvodil nebezpečnost a asociálnost takového jednání. Není tedy sám bez odborné pomoci schopen své dopravní chování korigovat a uvést do souladu jak se zákonem, tak s neformálními pravidly vytvořenými řidičskou populací. Zde máme na mysli především toleranci k chybám ostatních účastníků, ohleduplnost na úkor vlastního prospěchu, přizpůsobení se obecné řidičské slušnosti a respekt k právům jiných. Příčinou problémového dopravního chování je zřídka nevyhovující zdravotní stav či diagnostikovaná duševní nemoc. Dopravně psychologické vyšetření

mnohem častěji odhaluje nedostatky v osobnostních rysech, jako jsou celková sociální nezralost, egoismus, záliba v soupeření (respektive kompenzovaný pocit méněcennosti), deformovaný životní žebříček hodnot, neuspokojivé interpersonální vztahy, celkově desintegrovaná osobnost. Často bývá odhalena i deteriorace základních psychických funkcí v důsledku organického poškození centrálního nervstva (úraz, otrava, degenerativní proces, ischemická choroba, alkoholismus a drogová závislost, razantní léčba prvotní somatické choroby, vývojová vada, nádorové onemocnění apod.). Běžná lékařská prohlídka nemůže tyto faktory zjistit, speciální vyšetření např. oční nebo neurologické odhalí jen evidentní důsledek.

Z výše uvedeného jednoznačně vyplývá nutnost ověřovat především psychickou způsobilost k řízení motorových vozidel u takto problémových osob. Nadstavbový výcvik v autoškole či důkladnější lékařská prohlídka by měly následovat jako jedno z opatření po psychologickém vyšetření, které by indikovalo problém a možnosti jeho kompenzace cíleným působením, včetně psychologické, zdravotní a edukační rehabilitace.

Práce s problémovým řidičem není ani ve vyspělejších zemích Evropské unie tak systematická, jak by si závažnost selhávání rizikových a problémových řidičů v dopravním provozu vyžadovala. Příkladem může být Německá spolková republika, kde je systém detekce, diagnostiky a rehabilitačních opatření propracován a legislativně podpořen bodovým systémem, povinným dopravně psychologickým a lékařským vyšetřením osob, které v rámci tohoto systému pozbyly řidičského oprávnění, a rehabilitačních programů.

Účinným preventivním opatřením je i řidičské oprávnění na zkoušku (nebo časově omezené), které podchycuje především mladé začínající řidiče, kteří jsou z hlediska nehodovosti nejrizikovější skupinou.

Následující tabulka podává přehled o zavedených preventivních opatřeních v zemích, které se zúčastnily projektu SARTRE 3, zaměřeného na zjišťování postojů řidičské populace v zemích Evropské unie a některých přistupujících zemích.

Tabulka: Přehled legislativních opatření v rámci práce s problémovým řidičem v době výzkumu

| Země | Bodový systém | ŘO na zkoušku | Lékařské/ psychologické vyšetření přestupkáři - alkohol | Rehabilitační kurz pro přestupkáře - alkohol | Počet opatření |
|---|---|---|---|---|---|
| Rakousko | | X | X | X | 3 |
| Belgie | | | X | X | 2 |
| Chorvatsko | X | | X | | 2 |
| Kypr | X | | X | | 2 |
| Česká republika | | | | | Nic |
| Dánsko | | X | | X | 2 |
| Estonsko | | X | | | 1 |
| Finsko | X | X | | | 2 |
| Francie | X | | | | 1 |
| Německo | X | X | X | X | 4 |
| Řecko | X | | | | 1 |
| Maďarsko | X | X | X | X | 4 |
| Irsko | X | X | | | 2 |
| Itálie | X | | | | 1 |
| Nizozemsko | | X | X | X | 3 |
| Polsko | X | | | | 1 |
| Portugalsko | X | X | X | X | 4 |
| Slovensko | | X | X | | 2 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Slovinsko | X | | X | | 2 |
| Španělsko | | | X | X | 2 |
| Švédsko | | X | X | | 2 |
| Švýcarsko | | | X | | 1 |
| Velká Británie | X | | | X | 2 |
| Celkem zemí | 13 | 11 | 13 | 9 | |
| % | 56,5 | 47,8 | 56,5 | 39,1 | |

Stav ke konci r. 2002, doplněn BS v Itálii zavedený v r. 2003
Zdroj: SARTRE 3

Jako jediná země ze zúčastněných subjektů (členské státy EU a přistupující) jsme dosud neměli legislativně zakotveno ani jedno z účinných opatření, týkající se systémové odborné práce s problémovým řidičem.

Více než polovina zúčastněných států měla již v roce 2002 v různých podobách zaveden bodový systém hodnocení řidičské praxe, který je u nás schvalován teprve nyní. Kromě toho téměř polovina zemí měla zavedený institut řidičského oprávnění na zkoušku (nebo dočasného, které je nutno v pravidelných periodách obnovovat), opět více než polovina zemí vyžadovala lékařské nebo dopravně psychologické vyšetření řidiče, který spáchal přestupek pod vlivem alkoholu a téměř ve čtyřiceti procentech zemí byl povinný rehabilitační kurz pro tyto osoby.

Česká řidičská populace je dlouhodobě otevřena účinnějším opatřením ve prospěch vyšší bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích i za cenu jistých omezení či hrozby razantnějších sankcí. Nehodovost v České republice je vysoká co do počtu dopravních nehod i závažnosti jejich následků, bez zavedení systémového preventivního opatření by naděje na výraznější zlepšení byla velmi malá.

**c) Dopravní psychologie a prevence nehodovosti**

Na tento fakt dosud nedoceněného postavení dopravní psychologie v souboru systémových preventivních opatření upozorňuje zásadní materiál, vypracovaný skupinou dopravních psychologů Evropské federace psychologů práce a organizace, ustavenou k problematice účasti dopravní psychologie jako vědního oboru a stanovení jejích praktických úkolů ve vztahu k bezpečnosti silniční dopravy. V této skupině měla své zastoupení i Asociace dopravních psychologů České republiky. Tento materiál je závazný pro další jednání s orgány Evropské unie ve smyslu implementace formulovaných zásad a požadavků do společné legislativy.

Z obsáhlejší závěrečné zprávy zde uvádíme hlavní body, týkající se možností a potřeby uplatnění dopravní psychologie jako významného a účinného preventivního prvku v procesu snižování počtu dopravních nehod a jejich následků:

1. Interpersonální komunikace v dopravě ve smyslu respektu a tolerance k ostatním účastníkům i na úkor vlastních práv, přání a potřeb. Vyvstává zde nutnost formovat žádoucí postoje, ochotu řídit se stanovenými i neformálními pravidly, neprosazovat individuální potřeby i kvazi-potřeby za cenu ohrožení majetku, zdraví či života jiných. Prostor pro uplatnění dopravně psychologické činnosti je zde jak v oblasti základního výcviku nových řidičů, tak v nástavbových či rehabilitačních kurzech pro ty, kteří se chtějí zdokonalit či polepšit.
2. Posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel. V této souvislosti není doporučováno povinné dopravně psychologické vyšetření všech žadatelů o řidičské oprávnění, ale jsou vytipovány skupiny řidičů či budoucích řidičů, u nichž lze předpokládat jisté nedostatky v psychické způsobilosti nebo u nichž by selhání mělo závažné a rozsáhlé následky:
    - Náročné řidičské profese se speciálními požadavky na bezchybné fungování (policisté, záchranáři, hasiči, přeprava nebezpečného zboží, řidiči autobusů a taxislužby)
    - Řidiči s četnějšími záznamy v kartě řidiče – nehody, přestupky
    - Osoby s alkoholovou či drogovou závislostí (i jen „problémy“ s alkoholem a drogami)
    - Osoby s kriminálním záznamem, u něhož lze předpokládat jistý vztah i k nepříznivému

dopravnímu chování (agresivnost, snížená ovladatelnost chování, sociální nepřizpůsobivost)

3. metodologická pomoc v oblastech, které nejsou výhradní doménou dopravních psychologů, ale jejich hlubší znalost lidského faktoru může významnou měrou přispět k bezpečnějšímu fungování vytvářených systémů:
    - metodologie řidičské edukace, zejména ve vztahu komunikace mezi řidičem a společenskou zpětnou vazbou
    - metodologie řidičské rehabilitace
    - metodologie řidičských doškolovacích programů, které nejsou organizovány psychology.

Z uvedené zprávy vyplývá, že téměř 2000 psychologů v zemích Evropské unie má zpracovaný soubor potřebných psychických schopností k řízení motorových vozidel, které jsou psychologickým vyšetřením ověřovány a na něž se soustřeďuje pozornost rehabilitačních kurzů pro řidiče, kteří mají opakovaně problémy s dodržováním pravidel silničního provozu, přišli o řidičské oprávnění (např. v rámci bodového systému), tím ztratili individuální mobilitu a částečně i kvalitu svého života. To zavazuje politiky, aby i oni vypracovali v rámci Evropské unie potřebné zákony a předpisy, které by tento problém řešily systematicky a cíleně, s přihlédnutím ke kompromisu mezi osobními právy jedince a potřebami společnosti. Předpokladem je i účast dopravních psychologů v legislativním procesu, kteří by prosazovali psychologické a sociální aspekty.