

**METODIKA PRO POSUZOVÁNÍ
PSYCHICKÉ ZPŮSOBILOSTI
K ŘÍZENÍ SILNIČNÍCH MOTOROVÝCH VOZIDEL
2015**

Matůš Šucha
Vlasta Rehnová
Lenka Šrámková
Dana Černochová
Petr Zámečník

Olomouc 2015

Zpracováno v rámci projektu „Sociopsychologická analýza řidičů s dosaženým počtem 12 bodů v bodovém systému a vývoj metodiky pro posuzování psychické způsobilosti pro řízení v rámci dopravněpsychologického vyšetření“ – VG20132015121, který byl podpořen v rámci programu Bezpečnostní výzkum II Ministerstvem vnitra ČR.

OBSAH

1	Úvod	5
1.1	Afiliace k projektu MVČR.....	5
1.2	Historie metodik.....	5
1.3	Význam jednotné metodiky pro provádění DPV.....	8
1.4	Legislativa	8
1.5	Podmínky pro vydavatele, distributory a uživatele této metodiky	10
2	Doporučená struktura vyšetření a řídičské kategorie.....	11
2.1	Řidičské kategorie.....	11
2.1.1	Profesionální řidiči – povinné vyšetření podle zákona č. 361/2006 Sb. §87a, bod (1).....	11
2.1.2	Řidiči před vrácením řídičského oprávnění	11
2.1.3	Řidiči senioři.....	12
2.2	Doporučená struktura vyšetření	12
3	Popis metodiky	14
3.1	Popis rozdílů oproti metodikám předchozím.....	14
3.2	Koncepce vývoje	14
3.2.1	Popis dotazníku pro řidiče.....	15
3.3	Sociodemografické charakteristiky vzorku respondentů	15

4.	Metody a jejich vztah k řídičskému chování	17
4.1	Metody k posouzení pozornosti:.....	19
4.2	Metody k posouzení rychlosti a přesnosti reakce:.....	19
4.3	Metody k posouzení paměti:.....	19
4.4	Metody k posouzení inteligence:.....	19
4.5	Metody k posouzení osobnostních vlastností:.....	20
5.	Interpretace	22
5.1	Principy DPV, posuzování, nálezy.....	22
5.1.1	Metody a dokumenty.....	22
5.1.2	Forma testů a vyšetření	23
5.1.3	Interpretace výsledků a komplexnost posouzení	24
5.1.4	Seznámení klienta s výsledkem.....	24
5.1.5	Formulace posudku	25
6	Etika	26
6.1	Etické zásady dopravněpsychologického vyšetřování.....	26
6.1.1	Etické zásady jednání vůči klientovi.....	26
6.1.2	Etické zásady sdělení výsledků	27
6.1.3	Neetické chování vůči kolegům a oboru:.....	28
7	Terminologie, související zákony a seznam zkratk	29
8	Ekonomické aspekty.....	30
9	Literatura a další zdroje.....	31

1 ÚVOD

1.1 Afiliace k projektu MVČR

Výzkum, který byl podkladem k této metodice, byl proveden v rámci projektu s názvem „*Sociopsychologická analýza řidičů s dosaženým počtem 12 bodů v bodovém systému a vývoj metodiky pro posuzování psychické způsobilosti pro řízení v rámci dopravněpsychologického vyšetření*“, který byl podpořen v rámci programu Bezpečnostní výzkum II Ministerstvem vnitra ČR. Na tomto projektu spolupracovala Univerzita Palackého (konkrétně Katedra psychologie Filozofické fakulty), Asociace dopravních psychologů a vydavatelství Hogrefe – Testcentrum, Praha.

Hlavní cíle tohoto projektu byly dva. Za prvé, popis sociodemografických a osobnostních vlastností řidičů, kteří dosáhli 12 bodů v bodovém systému a řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění na dobu nejméně 6 měsíců. Za druhé, vytvoření metodiky pro posuzování psychické způsobilosti k řízení vozidla.

Výsledky a výstupy projektu by měly být obohacující pro dopravní a policejní psychologii a budou využívány širokým spektrem uživatelů. Kromě dopravních psychologů, kterým je k výběru a výcviku řidičů metodika určena, využijí výsledky dopravní policisté pro tvorbu preventivních a represivních opatření a dopravní specialisté pracující v oblastech prevence a rehabilitačních programů pro řidiče.

1.2 Historie metodik

Tradice psychologického výběru vhodných uchazečů pro dopravní podniky je v České republice dlouholetá. Počátky spadají do dvacátých až třicátých let minulého století, kdy vznikaly první psychotechnické laboratoře, zejména pro dopravní podniky. Další rozvoj dopravní psychologie nastal v letech sedmdesátých, kdy vznikl Ústav silniční a městské dopravy. Svá pracoviště pro výběr řidičů měla i armáda.

Se vzrůstajícím rozvojem motorismu, zejména v profesionální sféře, vznikla potřeba nových metod a ucelených metodik pro posuzování psychické způsobilosti k výkonu profese.

Níže uvádíme výčet dosud užívaných metodik:

- Metodika pro vyšetřování řidičů z povolání, ÚSMD, Praha: 1972
Tato metodika byla zaměřena na vyšetřování řidičů autobusové dopravy.
- Metodika psychologického výběru mistrů v silniční a městské dopravě, (tzv. Bílá metodika) ÚSMD, Praha, 1974.

Tato metodika byla zaměřena převážně na úroveň potřebných kognitivních funkcí a dovedností, metody měřily především výkonovou stránku celkové způsobilosti, využívány byly poznatky inženýrské psychologie. Pracoviště byla vybavena řadou přístrojů, sledujících reakce, rozhodování a vnímání.

- Alternativní metodika pro vyšetřování řidičů z povolání. ÚSMD, Praha: 1980.

Tato metodika byla zaměřena především na řidiče z povolání v nákladní a autobusové dopravě, požadavky byly kladeny i na výběr vhodných řidičů pro mezinárodní přepravu. Větší podíl zaujala oblast osobnostních charakteristik, motivace, postojů a celkové zdravotní kondice. U všech zařazených metod byly vypracovány normy. Popis metod a jejich normy tvoří menší část rozsáhlého díla, které obsahuje i základní filozofii posuzování řidičů, základní principy dopravněpsychologického vyšetření, hodnocení objektivních dat (zdravotní zpráva, výpis z karty řidiče, osobní anamnéza, řidičská anamnéza), kritéria hodnocení a interpretace výsledků v širším kontextu. Některé dílčí metody jsou stále používány v praxi dopravních psychologů.

- Metodika 9202, Metodika k vyšetřování a posuzování řidičů motorových vozidel dopravními psychology. Praha: ÚSMD, 1992.

Tato metodika vznikla na základě potřeby inovace jednotlivých metod, ve své struktuře se nijak výrazně neliší od výše zmíněné metodiky. Podkladem byla předchozí analýza nároků jednotlivých řídicích kategorií, včetně učitelů autoškoly a seniorů. Na sběru dat se podílela pracoviště dopravních psychologů, spadající pod metodické vedení ÚSMD. Výsledky rozsáhlého výzkumného vzorku byly analyzovány z hlediska úspěšnosti, respektive neúspěšnosti vyšetřených řidičů, byly vypracovány normy a doporučena kritéria hodnocení pro jednotlivé kategorie řidičů. Tato metodika byla aplikována i na posuzování řidičů taxislužby, záchranného systému, i řidičů amatérů, jejichž posouzení si vyžádal lékař.

Za účelem posuzování specifických kategorií řidičů byly vypracovány dílčí metodiky, využívající základní poznatkový fond z předchozích metodik:

- Metodika pro posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel řidičů nad 60 let věku, ÚSMD Praha, 1991.
- Metodika pro posuzování psychické způsobilosti pro výkon profese učitele autoškoly, ÚSMD Praha, 1993.
- Metodická informace k posuzování psychické způsobilosti k bezpečnému ovládní elektrických vozíků pro tělesně postižené (pro potřeby VZP), 1997.

Všechny tyto metodiky byly závazné pro praxi metodicky řízených pracovišť, předávány byly jednotlivým psychologům po zaškolení, existovala však i možnost doplnění vlastními metodami dle specifiky posuzovaných profesí.

Aktuálně je k dispozici pro posuzování psychické způsobilosti k činnosti řízení motorového vozidla Metodika 9202 (Bakalář, 1992). Samotný autor metodiky, Eduard Bakalář, v úvodu metodiky vysvětluje název rokem implementace metodiky (r. 1992) a rokem předpokláda-

né expirace metodiky (r. 2002). Od té doby však žádná jiná ucelená metodika na území České republiky nevznikla.

Dalším podkladem pro vypracování této aktuální metodiky byl Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel, který byl publikován v roce 2010 a později vydán jako certifikovaná metodika MDČR.

1.3 Význam jednotné metodiky pro provádění DPV

Metodiku nechápeme pouze jako soubor metod a norem, ale především jako vodítko k efektivně provedenému dopravněpsychologickému vyšetření řidiče, tj. v potřebné struktuře, pokrývající požadavky na jeho schopnosti a vlastnosti, zakomponované do širších souvislostí sociálních, anamnestických, motivačních i zdravotních. Jde tedy o jednotný přístup k danému zadání, umožňující srovnání co se týče podmínek, kritérií hodnocení, interpretace výsledků a závěru vyšetření, eliminující chaos a subjektivní posuzování psychické způsobilosti řidičů v náročných dopravních profesích, řidičů s problematickou řidičskou praxí či zdravotním handicapem.

Předložená metodika není závazná v konkrétních metodách, je možné používat i jiné testy, u kterých je ověřena validita ve vztahu k dopravnímu chování.

1.4 Legislativa

Následující kapitola obsahuje výčet stěžejních legislativních úprav dopravněpsychologického vyšetření.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších novel, současně platné znění (bez návrhů na znění novel)

§ 87a, Dopravněpsychologické vyšetření

- (1) Dopravněpsychologickému vyšetření je povinen se podrobovat
- a) držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1+E, C nebo C+E, pokud řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg,
 - b) držitel řidičského oprávnění pro skupinu D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel.
- (3) Dopravněpsychologickému vyšetření je povinna se podrobit osoba, která žádá o vrácení řidičského oprávnění, které pozbyla v důsledku
- a) dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů,
 - b) soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,
 - c) správním orgánem uložené sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, byla-li tato sankce uložena na dobu nejméně 6 měsíců, nebo
 - d) podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel.

(Pozn.: připravovaná novela zařazuje § 87b, všechny změny se spíše týkají upřesnění podmínek provádění DPV, odvolání apod.)

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů §21,

- (2) Držitelem profesního osvědčení může být osoba, která
- c) se s kladným výsledkem podrobila dopravněpsychologickému vyšetření; dopravněpsychologické vyšetření provádějí fyzické osoby, které poskytují služby v oboru psychologického poraden-

ství podle zvláštního právního předpisu nebo právnické osoby, u kterých je dopravněpsychologické poradenství předmětem činnosti (dále jen „dopravní psycholog“).

(*Pozn.*: návrh novely – akreditovaný dopravní psycholog dle zákona č. 361/2000 Sb.)

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších novel (aktuální znění)

HLAVA DRUHÁ, ZPŮSOBILOST K ŘÍZENÍ DRÁŽNÍCH VOZIDEL
Předpis č. 101/1995 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

§ 8 stanovuje obsah dopravněpsychologického vyšetření a jeho minimální rozsah.

Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 277/2004 Sb., vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění vyhlášky č. 72/2011 Sb.

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění vyhlášky č. 27/2012 Sb., která v § 18a stanoví vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravněpsychologického vyšetření.

1.5 Podmínky pro vydavatele, distributory a uživatele této metodiky

Certifikovaná metodika je veřejně dostupná a popisuje doporučené postupy a metody pro provádění dopravněpsychologického vyšetření. Veškeré podrobnosti určené výhradně poskytovatelům dopravněpsychologického vyšetření (akreditovaní dopravní psychologové) jsou k dispozici v související publikaci.

2 DOPORUČENÁ STRUKTURA VYŠETŘENÍ A ŘIDIČSKÉ KATEGORIE

2.1 Řidičské kategorie

2.1.1 Profesionální řidiči – povinné vyšetření podle zákona č. 361/2006 Sb. §87a, bod (1)

Držitelé řidičského oprávnění skupin C, C+E a C1+E, D a D+E a podskupin D1 a D1+E, kteří řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg.

Periodicita vyšetření:

- před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1,
- nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpозději v den dovršení 50 let
- dále pak každých pět let

Povinnost absolvovat DPV se netýká řízení pro vlastní potřebu.

2.1.2 Řidiči před vrácením řidičského oprávnění

Uvedené kategorie řidičů upravuje zákon č. 361/2000 Sb. ve znění novelizace z roku 2013. Jedná se o řidiče, kteří žádají o vrácení řidičského oprávnění, které pozbyli v důsledku:

- a) dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů
- b) soudem uloženého trestu spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel
- c) správním orgánem uložené sankce zákazu řízení motorových vozidel, byla-li tato sankce uložena na dobu nejméně 6 měsíců, nebo

- d) podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se zavázali zdržet se řízení motorových vozidel.

2.1.3 Řidiči senioři

Starší řidiči absolvují dopravněpsychologické vyšetření na základě vyžádání posuzujícího lékaře v rámci posouzení zdravotní způsobilosti. Řidiči se musí lékařské prohlídce podrobit nejdříve šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky (**Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů**). Lékař, u kterého prohlídka řidičů probíhá, si na základě výsledků prohlídky vyžádá posouzení psychické způsobilosti dopravním psychologem.

2.2 Doporučená struktura vyšetření

Dopravněpsychologické vyšetření se skládá z několika logicky na sebe navazujících částí, které tvoří jeden celek. Jedná se o následující části:

- 1) Vstupní rozhovor – psycholog informuje klienta o průběhu vyšetření, ověřuje a doplňuje osobní údaje.
- 2) Zjištění anamnestických údajů (zjištění symptomů, které představují riziko vzhledem k bezpečnému chování v dopravě), včetně řídičské anamnézy (anamnestické údaje vztahující se k řídičské praxi, výpis z evidenční karty řidiče).
- 3) Posouzení kognitivních procesů a osobnostních vlastností relevantních pro řízení vozidla:
 - a) Posuzované oblasti psychické výkonnosti:
 - inteligence
 - pozornost (koncentrace, distribuce, rozsah)
 - rozhodování
 - paměť
 - rychlost a přesnost reakcí

- b) Posouzení osobnostních vlastností:
- emocionální labilita, impulzivita
 - problematicky zvládaná agresivita
 - tendence k riskování a percepce rizika
 - soutěživost
 - nedostatek sebekritiky
 - odolnost vůči zátěži
 - psychotická symptomatika a symptomatika poruch osobnosti
- 4) Individuální rozhovor s klientem – smyslem je zejména doplnit chybějící údaje, získat další údaje v oblastech, které se jeví jako nejasné nebo rizikové, posouzení motivačních faktorů řidiče, postojů a hodnot vzhledem ke stylu řízení. Součástí rozhovoru je interpretace výsledků klientovi, dopravněpsychologické poradenství a upozornění na možná rizika při řízení vozidla.
- 5) Zhodnocení výsledků metod, anamnestických údajů a poznatků z rozhovoru a následná formulace závěru dopravněpsychologického vyšetření.

Podle zákona č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách, má psychologie výjimku - výsledky se klientovi nesdělují, pouze interpretují (či vysvětlují). Rovněž tak má klient právo na opisy či kopie jen těch částí dokumentace, které se týkají popisu příznaků a interpretace metod – nikoliv vlastních výsledků.

V odůvodněných případech, kdy informace získané v rámci uvedených přístupů (psychodiagnostické metody, rozhovor, anamnéza, pozorování) nepostačují na vyvození jasného závěru (např. v případě starších řidičů, kdy selhání ve výkonových testech může být způsobeno situačními vlivy), se ukazuje jako vhodný doplněk zhodnocení praktické jízdy. Pro pozorování musí být použita metoda, která je standardizována a je ověřena její validita (např. Wiener Fahrprobe, Chalouka & Risser, 1995). Současná legislativa však tuto možnost nepřipouští v potřebném rozsahu, zejména v případě osob bez platného řidičského oprávnění.

3 POPIS METODIKY

3.1 Popis rozdílů oproti metodikám předchozím

Všechny předchozí metodiky byly zacíleny jen na profesionální řidiče. Současný stav legislativy v souladu s realitou nově vyžaduje posuzování specifické skupiny řidičů, kteří pozbývají řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém systému hodnocení řidičské kázně, nebo spácháním závažného přestupku proti pravidlům silničního provozu. Od vydání poslední metodiky (9202) se rovněž změnila kvalita, kvantita i dostupnost vozidel, jejich vybavení moderními technologiemi, došlo k restrukturalizaci autoškolení, celkové globalizaci přepravy nákladu i osob a dalším změnám v dopravním prostředí i v duševní vyspělosti řidičů. Tyto změny je nutno reflektovat i v praxi dopravněpsychologického vyšetřování a posuzování, ověřit a validizovat nové metody a techniky, aktualizovat kritéria hodnocení a připravit půdu pro další efektivní preventivní opatření.

3.2 Koncepce vývoje

Do fáze sběru dat se zapojilo dvacet dopravněpsychologických pracovišť z celé České republiky, která posílala data k centrálnímu statistickému zpracování. Celkově byly nasbírány výsledky od 2471 řidiče, kteří se podrobili dopravněpsychologickému vyšetření. Ke sběru dat byly použity metody mezi dopravními psychology nejvíce rozšířené (kritérium vyšší prevalence) a zároveň postihující všechny důležité oblasti (kritérium pokrytí diagnostiky všech oblastí relevantních pro odborný závěr o způsobilosti k řízení motorového vozidla). Dalšími kritérii byla zastupitelnost metod (tedy snaha začlenit více metod zaměřených na tutéž oblast) a zajištění autorských práv a dostupnosti metody (aktuální distribuce v ČR). Metody, u kterých bylo nasbíráno dostatečné množství výsledků (z důvodu umožnění statistického zpracování) a u kterých byl prokázán jejich vztah k dopravnímu chování (vykazovaly potenciál predikovat rizikové dopravní chování – viz níže Kapitola 4), byly zařazeny do metodiky.

3.2.1 Popis dotazníku pro řidiče

Dotazník pro řidiče byl ve shodné formě poskytnut k dispozici každému dopravnímu psychologovi, který se zapojil do výzkumu, resp. do sběru dat. Kromě základních údajů (jméno, datum administrace, kód probanda) se skládal ze dvou částí. První část vyplňoval sám respondent (řidič podstupující dopravněpsychologické vyšetření) a otázky se týkaly především jeho řidičské anamnézy (např. jaké skupiny řidičského oprávnění vlastní a po jak dlouhou dobu, kolik kilometrů najede průměrně za měsíc či rok, jak často řídí a co je nejčastějším účelem jeho cest, kolikrát platil pokutu za přestupek, kolik zavínil dopravních nehod a jakého byly tyto nehody typu, kolik má v současné době bodů v bodovém systému, zda mu byl již odebrán řidičský průkaz a proč, aj.). Psycholog ověřil údaje podle výpisu z evidenční karty řidiče. Ve druhé části vyplňoval údaje o klientovi psycholog. Jednalo se jednak o klientovu osobní anamnézu, jako např. o jeho rodinný stav, počet dětí, vzdělání, bydliště, jednak byly vyplněny procesní otázky sběru dat, jako účel vyšetření nebo údaj, zda je pro klienta řidičský průkaz postradatelný.

Data byla zpracována statistickými metodami běžnými pro výzkum v oblasti humanitních věd v programu SPSS.

3.3 Sociodemografické charakteristiky vzorku respondentů

Cílovou populací výzkumu jsou všichni řidiči podrobující se dopravněpsychologickému vyšetření, tedy řidiči, kteří získali 12 bodů v bodovém systému, řidiči se zákazem činnosti řízení na nejméně 6 měsíců, řidiči profesionálové, řidiči senioři, řidiči odeslaní k dopravněpsychologickému vyšetření lékařem a řidiči podstupující dopravněpsychologické vyšetření na požadavek zaměstnavatele (legislativní rámec je popsán výše). Odhadujeme, že průměrně ročně podstoupí dopravněpsychologické vyšetření 7–10 tisíc řidičů. Podle tohoto odhadu tedy výběrový soubor tvořil zhruba 20 % cílové populace. Vysoká variabilita je dána částečně měnící se aktuální poptávkou po vyšetření, změnami v legis-

lativě a částečně tím, že data, která jsou podkladem pro tento odhad (neexistuje jednotná evidence), jsou značně nepřesná.

Do výzkumu byla započítána data 2471 řidiče, z čehož bylo 93 % mužů a 7 % žen. Průměrný věk respondentů byl 39 let (medián 38, standardní odchylka (SD) 13,2). U mužů byl průměrný věk 40 let (medián 38, SD 13,2), u žen byl průměrný věk 35 let (medián 33, SD 11,4).

Respondenti byli z celé České republiky. Co do rodinného stavu byli respondenti nejčastěji svobodní (39 %), ženatí/vdané (36 %) a rozvedení (15 %). Vzdělání respondentů bylo nejčastěji „vyučen/vyučena“ (50 %) a středoškolské (29 %).

4 METODY A JEJICH VZTAH K ŘIDIČSKÉMU CHOVÁNÍ

Sběr dat byl zahájen v září 2013 a ukončen v srpnu 2014. Všechny použité metody byly administrovány v rámci dopravněpsychologického vyšetření za účelem posouzení psychické způsobilosti k řízení. U všech osob lze tedy předpokládat přibližně stejnou úroveň motivace pro dosažení co nejlepších výsledků. Pouze malá část řidičů uváděla, že jim odebrání řidičského oprávnění nepůsobí velké komplikace.

Platné znění vyhlášky č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, výslovně předpokládá v rámci dopravněpsychologického vyšetření:

- zhodnocení osobnostních vlastností vyšetřované osoby, a
- vyšetření úrovně a kvality pozornosti, koordinace, rychlosti a přesnosti senzomotorické reaktivity na jednoduché a komplexní vizuální a akustické podněty v podmínkách časové zátěže.

Zahraniční předpisy (např. slovenská Vyhláška 9/2009 Sb. nebo německý předpis Fahrerlaubnis-Verordnung), zabývající se touto problematikou, jsou obsáhlejší a přesnější ve vymezení posuzovaných oblastí. Proto byly ke sběru zvoleny metody, které jsou zaměřeny na zjištění vlastností pozornosti, paměti, rychlosti a přesnosti reakcí, inteligence, rozhodování a osobnostních vlastností relevantních dopravnímu chování.

Ze souboru výsledků každé metody byly vyčleněny a vzájemně porovnávány 2 skupiny řidičů:

- 1) skupina rizikových řidičů, která byla tvořena řidiči, kteří dosáhli 12 bodů v bodovém systému (podle zákona 361/2000 Sb. § 87a), odst. 3), písm. a)) nebo jim bylo odebráno řidičské oprávnění podle zákona 361/2000 Sb. §87a), odst. 3), písm. b), c), d). Jednalo se především o řidiče, kteří řídili vozidlo pod vlivem alkoholu, překročili povolenou rychlost nebo způsobili závažnou dopravní nehodu

- 2) skupina nerizikových řidičů, do které byli zařazeni řidiči splňující všechna následující kritéria:
- a) aktuální dopravněpsychologické vyšetření bylo provedeno za účelem posouzení psychické způsobilosti k řízení motorového vozidla s hmotností nad 7,5 t (Zákon 361/2000 Sb., §87a), odst. 1))
 - b) v dosavadní řídičské praxi nebyli pokutováni za více než 3 dopravní přestupky
 - c) za poslední 2 roky se nedopustili žádného dopravního přestupku
 - d) do současné doby jim nikdy nebylo odebráno řídičské oprávnění.

Vzhledem k tomu, že u všech metod byl prokázán významný statistický rozdíl ve věku mezi uvedenými 2 skupinami řidičů, byla provedena residuální analýza výsledků k odstranění vlivu věku. U všech metod byly velmi malým počtem zastoupeny ženy, proto byly k výpočtům použity pouze výsledky mužů. Věkové rozdíly u daných metod budou zohledněny v normách.

Mezi uvedenými skupinami nebyl prokázán významný rozdíl u jednotlivých výkonových testů. Riziková řidiči nevykazují vůči nerizikovým řidičům zhoršení výkonových schopností. Tento náleží odpovídá zkušenostem dopravních psychologů, že příčinou získání 12 bodů v bodovém systému či odebrání řídičského oprávnění pro závažný přestupek nebývá deficit kognitivních funkcí daného řidiče. Pro bezpečné řízení vozidla je však určitá úroveň těchto schopností nezbytná, proto je potřebné tyto metody v rámci dopravněpsychologickém vyšetření zařadit.

Celé soubory všech výkonových metod byly analyzovány také z hlediska stanovení závěru „způsobilý“, „způsobilý s podmínkou“ a „nezpůsobilý“ pro řízení motorového vozidla požadované skupiny řídičského oprávnění. U všech metod byly nalezeny významné rozdíly, kdy kategorie řidičů posouzených se závěrem „způsobilý“ vykazovala vyšší úroveň výkonových schopností.

Na rozdíl od výkonových testů vykazovaly použité osobnostní metody významné rozdíly mezi skupinou rizikových a nerizikových řidičů. Také z hlediska souhrnného závěrečného zhodnocení způsobilosti či nezpůsobilosti k řízení motorového vozidla byly nalezeny rozdíly ve více škálách každé metody. Tyto výsledky opět podporují empirické zjištění, že rizikové dopravní chování je založeno na nevhodných osobnostních vlastnostech řidiče. Skupina rizikových řidičů vykazovala např. vyšší míru impulzivnosti, potřeby vyhledávat vzrušení, nižší schopnost anticipace, svědomitosti, zodpovědnosti, rozvážnosti a disciplinovanosti.

Závěr dopravněpsychologického vyšetření je výsledkem zhodnocení jak metod výkonových, tak osobnostních, ale i anamnézy a objektivních dat, zejména dosavadní řidičské praxe. Dílčí výsledky jednotlivých metod slouží psychologovi jako podklad pro souhrnné rozhodnutí. Při stanovení konečného závěru je třeba zohlednit vzájemné potencování nebo naopak kompenzaci zjištěných deficitů.

4.1 Metody k posouzení pozornosti

- D2 (R. Brickenkamp, E. Zillmer, vydavatelství Hogrefe-Testcentrum, 2000). Měří koncentraci pozornosti, tempo a pečlivost pracovního výkonu při diskriminaci podobných vizuálních podnětů.
- Bourdonův test (BoPr, Kuruc, Senka, Čečer, vydavatelství Psychodiagnostika, 1992, v počítačové verzi Psychosoft, Vilis M.I.C.). Měří dlouhodobější pozornostní zátěž.
- CompACT-Co (J. Prieler, J. Hochwimmer, K. Gruber, vydavatelství Hogrefe-Testcentrum, 2011), forma kvalitativní a kvantitativní složky výkonu. Je zaměřen na koncentraci a selektivní pozornost, posouzení kvantity a kvality výkonu.
- CompACT-SR (J. Prieler, J. Hochwimmer, K. Gruber, vydavatelství Hogrefe-Testcentrum, 2011), forma go-nogo. Je koncipován pro rozlišení a reakci na relevantní podněty.
- ATAVT (G. Schuhfried, vydavatelství Schufried, 2008). Je zaměřen na zjištění rychlosti a rozsahu vizuálního vnímání.

4.2 Metody k posouzení rychlosti a přesnosti reakce

- Determinační test (GETA, Psychosoft, Vilis M.I.C., VTS). Měří schopnost reagovat na vizuální a akustické podněty.
- Test rozhodování a pozornosti (v tisku, vydavatelství Hogrefe-Testcentrum). Zjišťuje reakce a rozhodování ve složitějších vizuálních situacích.

4.3 Metody k posouzení paměti

- IST (R. Amthauer, B. Brocke, D. Liepmann a A. Beauducel, vydavatelství Hogrefe-Testcentrum, 2005). Zařazen je subtest Paměť, který zjišťuje úroveň paměti pro verbální a nonverbální materiál.

4.4 Metody k posouzení inteligence

- VMT (A. K. Forman, vydavatelství Hogrefe-Testcentrum, 2002). Jednodimenzionální inteligenční test, zaměřený na usuzování a vyvozování logických vztahů.
- AMT (L. F. Hornke, S. Etzel, K. Rettig, vydavatelství Schuhfried, 1999). Jednodimenzionální inteligenční test k měření obecných rozumových předpokladů.

4.5 Metody k posouzení osobnostních vlastností

Uvedené metody byly vybrány proto, že umožňují zjistit osobnostní vlastnosti, které představují riziko pro bezpečné dopravní chování.

- PSSI (J. Kuhl, M. Kazen, vydavatelství Hogrefe-Testcentrum, 2002). Dotazník zahrnuje 14 škál, popisujících osobnostní styly, chápané jako nepatologické varianty poruch osobnosti.
- NEO-PI-3 (v tisku, vydavatelství Hogrefe-Testcentrum). Inventář popisuje 5 široce pojatých dimenzí osobnosti a jejich 30 dílčích charakteristik.

- SPARO (O. Mikšík, vydavatelství Psychodiagnostika, 2004). Dotazník zaměřený na popis osobnostní struktury.
- IHAVEZ (O. Mikšík, vydavatelství Psychodiagnostika, 1992). Dotazník zjišťující strukturu psychické variabilnosti osobnosti.
- Test ruky (M. Lečbych, Universita Palackého v Olomouci, Olomouc, 2013). Projektivní metoda sloužící k diagnostice a predikci sociálního chování.

5 INTERPRETACE

5.1 Principy DPV, posuzování, nálezy

Naplnění doporučené struktury DPV není jediným požadavkem, kterým by se měl dopravní psycholog řídit při provádění dopravněpsychologického vyšetření, interpretaci výsledků a formulaci konečného závěru.

5.1.1 Metody a dokumenty

Použité psychodiagnostické metody musí být standardizované a relevantní k posouzení úrovně daných jednotlivých aspektů psychické způsobilosti vzhledem k řízení motorového vozidla. Používání většího množství psychodiagnostických metod bez uvážení jejich duplicity vytváří zbytečnou zátěž pro posuzovaného klienta a nepředstavuje v rámci celkového posouzení významnější informační přínos. Využití nestandardizovaných metod je možné pouze ve fázi sběru dat pro standardizaci dané metody, avšak nesmí být použity pro stanovení celkového závěru.

Na druhou stranu je nutno zvažovat celkové zatížení probanda, které je důležité pro simulaci psychické zátěže v čase, např. dopravněpsychologické vyšetření v celkovém trvání např. 40 minut je z tohoto hlediska nepřijatelné.

Zjišťování anamnestických dat musí být rovněž uvážlivé s ohledem na jejich relevantnost k posouzení způsobilosti k řízení motorových vozidel, neopominutelnou součástí musí být údaje o řídičské praxi, doplněné objektivním dokumentem v podobě výpisu z evidenční karty řidiče (výpis z evidence bodů neobsahuje záznamy o nebodovaných přestupcích, odebrání řídičského oprávnění a dopravních nehodách). Tento dokument si vyžádá na příslušném dopravním odboru posuzovaný řidič. V případě zákazu řízení uděleném ve správním řízení nebo soudem je vhodné doplnit i toto rozhodnutí, kde je uveden přesný

popis přestupku či trestného činu a dalších okolností této události. Rovněž tento dokument předloží posuzovaný řidič.

Závěrečný pohovor je nedílnou součástí dopravněpsychologického vyšetření, měl by být zaměřen na celkové zhodnocení dosažených výsledků, formulaci závěru a případnou poradenskou intervenci týkající se dopravního chování, pokud se vyskytly drobné nedostatky. O problematice pojednává publikace „Rozhovor, pozorování a anamnéza v dopravněpsychologickém vyšetření“, vydána v roce 2015 Univerzitou Palackého v Olomouci.

Závěr posouzení musí být vždy vytvořen na podkladě interpretace výsledků psychodiagnostických metod a explorační v rámci vyšetření, tzn., že psycholog vytváří závěr na podkladě všech informací, které má k dispozici (tj. informace z pohovoru s klientem a pozorování, výsledky psychodiagnostických metod, anamnestické údaje a objektivní informace). V centru posuzování stojí rozhovor s klientem, který je určitým spojovacím článkem všech dostupných informací a je klíčový pro vytvoření závěru. Posouzení postavené pouze na výsledcích psychodiagnostických metod je nedostatečné.

5.1.2 Forma testů a vyšetření

Forma testu (dotazníku) může být klasická tužka-papír, nebo administrovaná a vyhodnocovaná přes počítač. Zde je třeba zvažovat vhodnost PC forem pro starší generaci, osoby s nízkou či žádnou zkušeností s používáním výpočetní techniky (ověříme v anamnestickém dotazníku či pohovorem), kdy celkový výsledek testu může být zkreslen neobratností, zmateností apod. Tento handicap je vhodné kompenzovat užíváním dotykových monitorů nebo speciálních klávesnic, určených jen pro odpovědi v daném testu. Test může být administrován i on-line přes spojení se správcem testu. Přítomnost psychologa u klienta je však vždy nutná z důvodu nezpochybnitelné identity a zajištění standardních podmínek administrace.

Vyšetření může být prováděno jednotlivě nebo skupinově. Velikost skupiny musí být vždy stanovena tak, aby byly zajištěny standardní podmínky administrace testů, individuální přístup ke každému klientovi a sledování jeho práce.

5.1.3 Interpretace výsledků a komplexnost posouzení

Výsledky jednotlivých testů (metod, postupů) musí být vždy posuzovány v kontextu zadání otázky, tj. za jakým účelem bylo dopravně-psychologické vyšetření prováděno. V podstatě se jedná o základní typy posouzení:

- a) klient je způsobilý/nezpůsobilý řídit motorové vozidlo v rozsahu původního řidičského oprávnění
- b) klient je způsobilý/nezpůsobilý k řízení vozidla nad 7,5 t (typu přepravy)
- c) klient je/není vhodný pro danou pracovní pozici konkrétního zaměstnavatele (situace výběru řidičů pro firmu).

Podle tohoto zadání jsou v celkovém zhodnocení posuzovány výsledky v jednotlivých testech.

Celkové posouzení musí zohledňovat i získaná anamnestická data a objektivní údaje o řidičské praxi, zdravotním stavu a předchozích dopravněpsychologických vyšetřeních.

5.1.4 Seznámení klienta s výsledkem

Klient má právo být seznámen s celkovým výsledkem dopravně-psychologického vyšetření a být poučen o případných nedostatcích a možnostech jejich kompenzace. Psycholog na základě zákona č. 372/2011 Sb., zákon o zdravotních službách, může výsledky pouze interpretovat, případně popisovat selhání v konkrétních metodách, nikoliv ukazovat konkrétní chyby v testu, sdělovat správná řešení, udávat skóre apod.

5.1.5 Formulace posudku

Podle aktuálně platných předpisů je třeba posudek, který je výsledkem dopravněpsychologického vyšetření, předat výhradně klientovi. Jen on má povinnost předložit jej k žádosti o vrácení řidičského oprávnění dle § 123d zákona o silničním provozu. Profesionální řidič jím prokazuje svoji způsobilost před zahájením činnosti a následně po dosažení 50 let věku. Posudek by měl obsahovat co nejméně osobních údajů a informací.

Podklady z dopravněpsychologického vyšetření psycholog archivuje a vede evidenci svých klientů. Pokud si klient vyšetření hradí sám, vydá řádné potvrzení o přijetí předem smluvené částky.

(Pozn.: Vzor posudku a termín pro možné opakování dopravněpsychologického vyšetření a odvolání se proti závěru upraví novela zákona č. 361/2000.)

6 ETIKA

Při psychologické práci, jako je provádění DPV, je třeba dbát základních etických principů. Základní etická pravidla pro psychology shrnuje např. Etický kodex Českomoravské psychologické společnosti, který je závazný pro členy ČMPS, doporučený je však pro všechny odborníky v této oblasti; Etický kodex EFPA – Meta-Code of Ethics (European Federation of Psychologists' Associations), přijatý Valným shromážděním EFPA v roce 1995 v Granadě a zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů (ve znění pozdějších předpisů).

Pokud psycholog zpracovává osobní nebo citlivé údaje (nakládá s nimi) – řídí se § 4 zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů.

Vymezení pojmů

Pro účely tohoto zákona se rozumí

- a) osobním údajem jakákoliv informace týkající se určeného nebo určitelného subjektu údajů. Subjekt údajů se považuje za určený nebo určitelný, jestliže lze subjekt údajů přímo či nepřímo identifikovat zejména na základě čísla, kódu nebo jednoho či více prvků, specifických pro jeho fyzickou, fyziologickou, psychickou, ekonomickou, kulturní nebo sociální identitu,
- b) citlivým údajem je osobní údaj vypovídající o národnostním, rasovém nebo etnickém původu, politických postojích, členství v odborových organizacích, náboženství a filozofickém přesvědčení, odsouzení za trestný čin, zdravotním stavu a sexuálním životě subjektu údajů a genetický údaj subjektu údajů. Citlivým údajem je také biometrický údaj, který umožňuje přímou identifikaci nebo autentizaci subjektu údajů.

6.1 Etické zásady dopravněpsychologického vyšetřování

6.1.1 Etické zásady jednání vůči klientovi

Před započatím vyšetření si psycholog musí ověřit potřebnou duševní kondici klienta, zejména dostatečný spánek a odpočinek nejméně

v předchozí den a aktuální zdravotní stav, a to formou čestného prohlášení. Toto se týká i případného ovlivnění alkoholem či psychotropní látkou, protože psycholog není oprávněn požadovat po klientovi objektivní test na alkohol nebo drogy.

Pokud klient v tomto prohlášení přizná oslabenou duševní kondici v takové míře, že výsledky jeho vyšetření by byly nevalidní, psycholog mu nabídne jiný termín, v němž se předpokládá odeznění nepříznivého stavu (ukončení léčby akutní nemoci, vyřešení aktuálních problémů, dostatečná doba abstinence). Realizace vyšetření indisponovaného klienta a následné kontrolní vyšetření či bezdůvodné opakování tohoto vyšetření je naopak považováno za jednání neetické, zejména je-li opakovaně účtováno v plné výši.

Psycholog se může věnovat omezenému počtu klientů ve skupině tak, aby byly dodrženy standardní podmínky administrace metod, aby psycholog mohl sledovat chování každého klienta, reagovat na jeho případné selhávání a účinně řešit vzniklé problémy, např. přerušit nebo ukončit vyšetření na žádost klienta nebo po zvážení okolností selhání apod. I v případě stanovení dopravněpsychologického vyšetření předpisy je účast na vyšetření dobrovolná. Za neetické jednání je považováno nekomfortní pracovní prostředí, nedokončení vyšetření či jednotlivých metod z důvodů časové úspory, neosobní přístup zejména při vyšetřování ve velkých skupinách osob bez možnosti reagovat na individuální potřeby jednotlivých klientů.

Dopravněpsychologické vyšetření nesmí být chápáno jako trest za klientův prohřešek (zejména v případě „vybodovaných“ či „zákazových“ řidičů nebo řidičů po vážné dopravní nehodě). Psycholog musí zachovávat nestrannost i v případě, že klientovo dopravní chování morálně odsuzuje.

6.1.2 Etické zásady sdělení výsledků

Interpretace výsledků, závěrečný pohovor, případně poradenství, je nedílnou součástí DPV. Dobrý výsledek je vhodné sdělovat střízlivě,

případně s doplněním rad, jak si dobrou duševní výkonnost udržovat. Sdělení negativního závěru je nutno vždy doplnit vysvětlením, nabídkou pomoci, náhradních řešení, možností kompenzace pomůckami apod. Nabídku kontrolního přešetření je nutno zvažovat v souvislosti s příčinami aktuálního selhání, prognózou vývoje a potřebami klienta.

V případě pochybností o způsobilosti klienta se dopravní psycholog přikloní k rozhodnutí ve prospěch bezpečnosti dopravního provozu.

Písemný posudek je předán klientovi, případně jiným subjektům jen s jeho předchozím souhlasem (např. zaměstnavateli v případě výběrového řízení, ponehodovému auditu, rodinným příslušníkům, apod.). Lékaři je posudek předán buď na základě jeho vyžádání (Vyhláška č. 277/2004 Sb.) nebo podle zákona č. 361/2000 Sb. Souhlas není nutný v případě soudně znaleckého posudku vyžádaného orgánem činným v trestním řízení (soud, policie).

6.1.3 Neetické chování vůči kolegům a oboru:

Za neetické jednání, jehož účinný postih současná legislativa prakticky neumožňuje, lze považovat prezentace na webových stránkách některých pracovišť, obsahující návody a nácvik testů pro úspěšné absolvování dopravněpsychologického vyšetření, zveřejnění žádoucích osobnostních profilů apod. Stejně tak zdůrazňování snadnosti průběhu dopravněpsychologického vyšetření bez obav o kladný výsledek, slibování nerelevantních benefitů apod. snižuje vážnost a význam dopravněpsychologického vyšetření pro klienta i pro bezpečnost silničního provozu.

7 TERMINOLOGIE, SOUVISEJÍCÍ ZÁKONY A SEZNAM ZKRATEK

- 12 bodů – V ČR v rámci tzv. bodového systému (Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem) obdrží řidiči za vybrané přestupky a trestné činy uvedené v zákoně 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (133/2011 Sb.) body. Při dosažení alespoň 12 bodů dojde ke ztrátě ŘO.
- MDČR – Ministerstvo dopravy ČR
- ŘO – řidičské oprávnění
- ŘP – řidičský průkaz
- ÚSMD – Ústav silniční a městské dopravy
- Zákon 247/2000 Sb. – Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Povinnost absolvovat DPV pro učitele autoškol je v § 21c
- Zákon č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů popisuje bodový systém, DPV a podmínky ztráty a znovuzískání ŘO
- Zákon č. 101/2000 Sb., Zákon o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů
- Vyhláška 31/2001 Sb., – vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o řidičských průkazech a o registru řidičů
- Vyhláška č. 277/2004 Sb., vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění vyhlášky č. 72/2011 Sb.
- Vyhláška č. 9/2009 Z. z. Ministerstva vnútra Slovenskej republiky z 20. prosince 2008, kterou se vykonává zákon o silniční dopravě

8 EKONOMICKÉ ASPEKTY

Okolnosti provádění dopravněpsychologického vyšetření jsou dány zákonem 361/2000 Sb. Předkládaná metodika popisuje vlastnosti jednotlivých psychodiagnostických metod, doporučené metody a postupy provádění dopravněpsychologického vyšetření dle aktuálních poznatků. Aplikace metodiky přinese pozitivní ekonomické dopady na společnost ve formě příspěvku k vyšší bezpečnosti silničního provozu. Náklady spojené s prováděním dopravněpsychologického vyšetření metodika neovlivní.

9 LITERATURA A DALŠÍ ZDROJE

- Bakalář, E. (1985). Bližší analýza psychických nároků na vybrané kategorie řidičů ČSAD a MHD. ÚSMD Praha.
- Chaloupka, Ch., Risser, R. (1995). Don't Wait for Accidents – Possibilities to Assess Risk in Traffic by Applying the “Wiener Fahrprobe”, Safety Science, Vol. 19, pp. 137–147.
- Ethical Principles of Psychologists and code of conduct (2009). This code was written by the Ethics Committee of the British Psychological Society. Published by The British Psychological Society, St. Andrews House, 48 Princess Road East, Leicester LE1 7DR. The British Psychological Society.
- Evropský metakodex etiky a Carta Ethica. (Konečná verze: březen 1995: znění upravené v Zurichu a přijaté generálním shromážděním EFPPA v Aténách, 1995).
- Fahrerlaubnis-Verordnung (1998).
- Ferjenčík, J. (2000). *Úvod do metodologie psychologického výzkumu: jak zkoumat lidskou duši*. Praha: Portál.
- Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada.
- The Universal Declaration of Ethical Principles for Psychologists
- Vyhláška č. 31/2001 Sb.
- Vyhláška č. 9/2009 Z.z.
- Vyhláška č. 277/2004 Sb.
- Zákon č. 361/2000 Sb.
- Zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů
- Weiss, P. (Ed.). (2011). *Etické otázky v psychologii*. Praha: Portál.

**Metodika pro posuzování
psychické způsobilosti
k řízení silničních motorových vozidel 2015**

Matúš Šucha, Vlasta Rehnová, Lenka Šrámková,
Dana Černochová, Petr Zámečník

Recenzenti:

PhDr. Mgr. Jiří Bauer, Ph.D.

PhDr. Pavla Rymešová, Ph.D.

Grafické zpracování: Monika Prokopová

Vytiskla Univerzita Palackého v Olomouci

Křížkovského 8, 771 47 Olomouc

www.vydavatelství.upol.cz

www.e-shop.upol.cz

vup@upol.cz

Olomouc 2015