

## ŘIDIČI PODSTUPUJÍCÍ DOPRAVNĚPSYCHOLOGICKÉ VYŠETŘENÍ V ČR

MATUŠ ŠUCHA, LENKA ŠRÁMKOVÁ, PETR ZÁMEČNÍK,  
DANA ČERNOCHOVÁ, VLASTA REHNOVÁ

---

Článek se zaměřuje na problematiku dopravněpsychologického vyšetření v ČR z hlediska počtu provedených vyšetření, složení klientely, důvodů vyšetření a závěrů vyšetření. Prezentovány jsou výsledky analýzy odebrání řidičských oprávnění (ŘO) z hlediska počtu řidičů, jejich sociodemografických charakteristik a důvodů odebrání ŘO. Uváděný výzkum analyzoval data 2471 řidičů podrobených dopravněpsychologickému vyšetření v letech 2013 a 2014, a dále data získaná z Centrálního registru řidičů MDČR z let 2006–2013. V ČR je ročně provedeno 7000–10000 dopravněpsychologických vyšetření. Nejčastějším důvodem je odebrání ŘO (50 %) či vyšetření profesionálních řidičů (40 %). Ve více než 70 % případů všech vyšetření byl řidič shledán jako způsobilý, v přibližně 20 % případů jako způsobilý s podmínkou, případně nezpůsobilý. Nejčastěji postihovanými přestupky v ČR jsou rychlá jízda a jízda pod vlivem alkoholu a jiných drog. V období let 2006–2013 bylo celkově odebráno řidičské oprávnění 56 289 osobám.

**Klíčová slova:** dopravněpsychologické vyšetření; psychická způsobilost k řízení; bodový systém; rizikový řidič; bezpečnost silničního provozu; Česká republika

### 1. Dopravněpsychologické vyšetření

Na úrovni Evropské unie pojednává o problematice posuzování psychické způsobilosti k řízení, resp. v širším pojetí o *kompetenci mobility* Interdisciplinární model pro podporu a zajištění způsobilosti k řízení v Evropě (PASS – Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility). Problematice minimálních požadavků na fyzický a duševní stav při řízení motorového vozidla se dále věnuje směrnice 91/439/EEC, která popisuje zejména somatické a některé duševní kontraindikace pro vydání řidičského oprávnění. Konkrétně nejsou specifikovány oblasti pro posuzování psychické způsobilosti pro výkon profese řidiče ani jinak upraveny normy pro dopravněpsychologické vyšetření.

V České republice dopravněpsychologické vyšetření upravuje Zákon o silničním provozu č. 361/2000 Sb. a Vyhláška 31/2001 Sb. Zákon stanovuje, kdo a za jakých podmínek je povinen se podrobit dopravněpsychologickému vyšetření, kdo může provádět dopravněpsychologické vyšetření a dále některé základní organizační náležitosti. Není stanoveno, co má být obsahem dopravněpsychologického vyšetření, jaké konkrétní metody mohou být použity, ani jaké osobnostní rysy mají být posouzeny (případně hraniční hodnoty). Vybavení diagnostickými metodami ke zhodnocení některých výkonových schopností uvádí Vyhláška 31/2001 Sb.

Hlavním cílem dopravněpsychologického vyšetření je zjistit, zda klient nepředstavuje předvídatelné riziko pro sebe nebo jiné účastníky silničního provozu. Vyšetření se zaměřuje se na zjištění úrovně psychických funkcí a osobnostních vlastností, které souhrnně tvoří předpoklady psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel. Výsledky vyšetření toto riziko definují v míře pravděpodobnosti, zda bude řidič schopen bezpečného dopravního chování. Bezpečné dopravní chování je definováno atributy přiměřenosti jednání situaci, respektu k pravidlům, tolerance a ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu. Dopravněpsychologické vyšetření se skládá z 5 částí, z čehož 2. až 4. část tvoří psychologická explorační a souvisí s přímou prací s klientem. Celkově se jedná o tyto části:

1. shromáždění a studium všech relevantních dokumentů o klientovi
2. zjištění a vyhodnocení anamnestických údajů
3. administrace psychodiagnostických metod a interpretace výsledků
4. individuální rozhovor s klientem
5. zpracování posudku

Výstupem dopravněpsychologického vyšetření je posudek o psychické způsobilosti k řízení vozidla, ve kterém psycholog uvede výsledek posouzení (tj. vyjádření ohledně způsobilosti nebo nezpůsobilosti). Vždy musí být uvedeno, jestli je klient způsobilý/ nezpůsobilý/způsobilý s podmínkou k požadovanému typu vozidla. V případě omezení lze uvést i harmonizační kód (harmonizační kódy vyjadřují podmínění nebo omezení řídičského oprávnění nebo podmínek pro řidiče; jsou upraveny ve vyhlášce 31/2001 Sb.). Častou podmínkou udělení způsobilosti k řízení vozidla je také omezení platnosti posudku na určitou dobu stanovením dalšího kontrolního vyšetření.

Dopravněpsychologickému vyšetření je povinen se podrobovat:

- a) dle zákona 361/2000Sb. § 87a) držitel řídičského oprávnění pro skupinu C1+E, C nebo C+E (pokud řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7500 kg) a skupinu D1+E, D nebo D+E, a to před zahájením výkonu činnosti a dalšímu dopravněpsychologickému vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let;
- b) dle § 21 zák. č. 247/2000 Sb. je dopravněpsychologické vyšetření povinné i pro učitele autoškol.
- c) dle zákona 361/2000 Sb § 87a) (novela Zákona 101/2013) se musí dopravněpsychologickému vyšetření podrobit i řidiči se zákazem činnosti řízení motorového vozidla, a to po jakémkoliv zákazu řízení motorových vozidel v rámci trestního řízení, nebo po zákazu činnosti, který byl uložen ve správním řízení nejméně na 6 měsíců.

## 1.1 Dopravní psychologové v ČR

Dopravněpsychologické vyšetření v ČR může provádět psycholog, kterému Ministerstvo dopravy ČR udělilo akreditaci k provádění dopravněpsychologického vyšetření podle § 87a odst. 5. Zákona č. 361/2000 Sb. Ministerstvo udělí akreditaci žadateli, který splní podmínky dané uvedeným zákonem, a to konkrétně:

- a) absolvoval akreditované magisterské studium v oboru psychologie,
- b) absolvoval postgraduální studium v oboru dopravní psychologie akreditovaného studijního programu nebo programu celoživotního vzdělávání prováděného vysokou školou,
- c) má alespoň 3 roky praxe v oblasti dopravní psychologie a

d) má k dispozici vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravněpsychologického vyšetření.

V současnosti (ke dni 3. 12. 2014) je v ČR registrováno 240 dopravních psychologů. Rozložení dle krajů (je možné působit ve více krajích – tj. součet dopravních psychologů v daných krajích je vyšší než celkový počet registrovaných dopravních psychologů) je uveden v tabulce č. 1.

Zastoupení dopravních psychologů v přepočtu na počet obyvatel (Český statistický úřad, 2014) jednotlivých krajů není zcela rovnoměrné. Nejvíce dopravních psychologů připadá na počet obyvatel v hl. městě Praze, a nejméně pak v Libereckém kraji, viz tabulka 1.

Tabulka 1 Poměr obyvatel a dopravních psychologů dle krajů ČR

Kraj	Počet obyvatel	Počet dopravních psychologů	Počet obyvatel na 1 dopravního psychologa
Liberecký kraj	438 527	8	54 816
Karlovarský kraj	301 075	10	30 108
Jihočeský kraj	636 459	12	53 038
Zlínský kraj	586 626	12	48 886
Královéhradecký kraj	552 099	14	39 436
Kraj Vysočina (Jihlavský)	510 520	15	34 035
Pardubický kraj	515 804	16	32 238
Plzeňský kraj	572 859	20	28 643
Středočeský kraj	1 297 044	24	54 044
Ústecký kraj	826 037	25	33 041
Olomoucký kraj	636 677	25	25 467
Moravskoslezský kraj	1 224 044	28	43 716
Jihomoravský kraj	1 168 975	33	35 423
Hlavní město Praha	1 246 176	59	21 122

## 1.2 Počty provedených dopravněpsychologických vyšetření

Vzhledem k absenci jednotného registru můžeme pouze odhadovat, kolik dopravněpsychologických vyšetření ročně je v České republice provedeno. Velmi orientační odhad je možné založit na následujících datech:

1. počet řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění z důvodu dosažení 12 bodů nebo z jiného důvodu (zejména řidiči se zákazem řízení delším než 6 měsíců);
2. počet vyšetření, které provedli dopravní psychologové zastoupení v předkládaném výzkumu za 1 rok;
3. celkový počet dopravních psychologů v ČR (dle akreditace MDČR).

Všechny uvedené zdroje dat mají značné nedostatky:

1. Řidiči, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění – můžeme jenom předpokládat, jaký počet řidičů (a v jaké periodě) absolvuje dopravněpsychologické vyšetření. Nutné je rovněž přihlídnout k faktu, že orientačně 25 % ze všech řidičů, kteří se tzv. vybodovali,

nikdy nevlastnilo řidičské oprávnění. Pro účel orientačního odhadu počtu těch řidičů, kteří absolvují dopravněpsychologické vyšetření za účelem vrácení řidičského oprávnění (ŘO), budeme předpokládat 60 % z těch, kteří se tzv. vybodovali. Dle dat dostupných v Centrálním registru řidičů MDČR (tzv. Eliška) bylo do konce roku 2013 odebráno řidičské oprávnění 56 289 řidičům (viz tabulka 2), přičemž od roku 2010 klesá počet řidičů, kterým bylo odebráno ŘO za rok. Orientačně je ročně odebráno řidičské oprávnění (z důvodu dosažení 12 bodů nebo jiného důvodu) přibližně 6000–7000 řidičů. Celkově se tedy jedná o přibližně 3600–4200 řidičů, kteří by mohli absolvovat dopravněpsychologické vyšetření ročně.

Tabulka 2 Počet odebraných řidičských oprávnění v ČR ročně

Rok	Počet	Procento z celkového počtu za roky 2006–2013
2006	92	0,2
2007	3 310	5,8
2008	8 565	15,2
2009	10 860	19,3
2010	10 294	18,3
2011	9 129	16,2
2012	7 687	13,7
2013	6 352	11,3
<b>Celkem</b>	<b>56 289</b>	<b>100,0</b>

- Zcela postrádáme data k počtu dopravněpsychologických vyšetření profesionálních řidičů. Určitým vodítkem může být poměr řidičů, kteří byli vyšetřeni v rámci předkládaného výzkumu. Přibližně 50 % tvořili tzv. vybodovaní řidiči a řidiči s odebraným řidičským oprávněním z jiného důvodu. Přibližně 40 % tvořili profesionální řidiči. Pokud bychom tedy pracovali s odhadem 4000 řidičů, kterým je ročně odebráno ŘO a podstoupí dopravněpsychologické vyšetření (viz bod 1), tak odhad pro profesionální řidiče by byl přibližně 3200 řidičů, kteří podstoupí dopravněpsychologické vyšetření ročně. Nutno podotknout, že dopravněpsychologické vyšetření podstupují klienti i z jiného důvodu, než odebrání ŘO nebo z důvodu zákonného požadavku u profesionálních řidičů (např. na žádost lékaře). Nicméně data z předkládaného výzkumu naznačují, že se jedná o velmi malý počet vyšetření. Proto je v tomto momentu do výpočtu nezahrnujeme.
- Celkově za období 9 měsíců poskytlo 20 dopravních psychologů výsledky 2471 vyšetření. Extrapolaci značně komplikuje fakt, že ne všichni psychologové sbírali data v rámci celých 9 měsíců a rozdíly mezi počty dodaných vyšetření byly značné (50–300 vyšetření), a dále předpoklad, že se do výzkumu zapojili psychologové, kteří provádějí spíše více vyšetření (zejména se věnují dopravní psychologii). Velmi orientačně můžeme předpokládat průměrně 80 vyšetření na 1 dopravního psychologa ročně. Registrovaných dopravních psychologů v ČR je 240. Celkově tedy dle tohoto zdroje dat můžeme předpokládat orientační počet 19200 vyšetření ročně.

Vidíme tedy, že odhad z pohledu dat realizace vyšetření (data od dopravních psychologů), tj. 19 200, je značně vyšší, než odhadovaný počet vyšetření z pohledu poptávky, tj. cca 7400.

Vzhledem k velmi orientačním a nepřesným vstupním datům není možné stanovit přesnější odhad počtu provedených dopravněpsychologických vyšetření ročně než interval cca 7000–19 000 vyšetření. Autoři tohoto článku považují za více relevantní data získaná empiricky při provedení výzkumu zde prezentovaného a přiklání se spíše k nižším hodnotám uvedeného rozmezí, tj. 7000–10 000 vyšetření ročně.

## 2. Metoda

Výzkum byl proveden v rámci projektu s názvem „Sociopsychologická analýza řidičů s dosaženým počtem bodů 12 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 spolupracuje Univerzita Palackého (konkrétně Katedra psychologie Filozofické fakulty), Asociace dopravních psychologů a vydavatelství Hogrefe-Testcentrum, Praha. Hlavní cíle tohoto projektu jsou 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 – se zaměřením na osobnost řidiče (osobnostní vlastnosti, motivační činitele a postoje) a sociodemografické charakteristiky (věk, pohlaví, bydliště, rodinný status, řidičské zkušenosti, přestupky, nehody a jiné). Projekt tím reaguje na potřebu doplnit údaje o rizikových řidičích. Rizikové chování řidičů je hrozbou pro dopravní bezpečnost, proto si projekt klade za cíl rizikové řidiče popsat a definovat nástroje, které je pomohou detekovat. Jedná se jak o eliminaci výběru rizikových řidičů do pozic profesionálních řidičů, tak o nový přístup při práci s tzv. vybodovanými řidiči (termín „vybodovaný řidič“ je dále užíván v článku pro označení skupiny řidičů, kteří dosáhli 12 bodů a bylo jim odebráno řidičské oprávnění) a tzv. „zákazovými“ řidiči (tj. řidič, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění z jiného důvodu než dosažení 12 bodů v bodovém systému). V současné době nejsou k dispozici údaje ohledně osobnostních nebo sociodemografických charakteristik rizikových řidičů, kromě obecných charakteristik zahrnujících např. nezodpovědnost, impulzivitu, neopatrnost a agresivitu (Zaoral, Šucha, Seitl, 2010).

Druhým cílem je vytvoření metodiky pro posuzování psychické způsobilosti k řízení vozidla. 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 (1992) a rokem předpokládané expirace metodiky (2002). Od té doby však žádná jiná metodika na území České republiky nevznikla. Výsledky a výstupy projektu by měly být využívány širokým spektrem uživatelů. Kromě dopravních psychologů, kterým je k výběru a výcviku řidičů určena metodika, výsledky využijí dopravní policisté pro tvorbu preventivních a represivních opatření, učitelé autoškol, autodopravci a dopravní specialisté pracující v oblastech prevence a rehabilitačních programů pro řidiče.

Do fáze sběru dat se zapojilo dvacet dopravních psychologů z celé České republiky, kteří data předali ke statistickému zpracování. Celkově byla nasbírána data od 2471 řidičů, 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 (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 bude k dispozici dostatečné množství výsledků (statistické zpracování) a u kterých bude prokázán jejich vztah k dopravnímu chování (tedy budou mít potenciál predikovat rizikové dopravní chování), budou zařazeny do metodiky.

## 2.1 Popis dotazníku pro řidiče

Dotazník pro řidiče ve shodné formě byl poskytnut k dispozici každému dopravnímu psychologovi, který se zapojil do výzkumu, resp. do sběru dat. Kromě základních údajů (jméno, datum narození, 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 zavinil dopravních nehod a jakého typu byly tyto nehody, kolik má v současné době bodů v bodovém systému, zda mu byl již odebrán řidičský průkaz a proč aj.).

Ve druhé části vyplňoval údaje o klientovi psycholog. Jednalo se jednak o osobní anamnézu, jako např. 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 (následovala kontrola údajů podle výpisu z evidenční karty řidiče).

## 2.2 Výzkumný soubor

Cílovou populací výzkumu jsou všichni řidiči podrobující se dopravněpsychologickému vyšetření, tedy řidiči tzv. vybodovaní, řidiči se zákazem činnosti řízení na nejméně 6 měsíců, řidiči profesionálové, řidiči senioři, řidiči odesaní k dopravněpsychologickému vyšetření lékařem a řidiči podstupující dopravněpsychologické vyšetření na žádost zaměstnavatele (legislativní rámec je popsán výše). Pokud předpokládáme, že průměrně ročně podstoupí dopravněpsychologické vyšetření 7000–19 000 řidičů, tvoří tedy výběrový soubor zhruba 20 % cílové populace.

Do výzkumu byla započítána data od  $n = 2471$  řidičů, z čehož bylo 93 % mužů a 7 % žen. Průměrný věk respondentů byl 39 let (medián = 38 let, SD = 13,2 roku). U mužů byl průměrný věk 40 let (medián = 38 let, SD = 13,2 roku), u žen byl průměrný věk 35 let (medián = 33 let, SD = 11,4 roku). 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 středškolské (29 %).

### 3. Výsledky

#### 3.1 Důvody pro vyšetření

Nejčastějším důvodem pro podstoupení dopravněpsychologického vyšetření, jak je patrné z tabulky 3, bylo odebrání řidičského oprávnění z jiného důvodu než získání 12 bodů, a to konkrétně v 42,7 % případů. Získání 12 bodů v bodovém systému (a následné odebrání ŘO) bylo důvodem vyšetření v 8,3 % případů. Celkově tedy můžeme konstatovat, že přibližně polovina všech dopravněpsychologických vyšetření byla provedena z důvodu odebrání řidičského oprávnění, resp. vzhledem k požadavku podstoupit dopravněpsychologické vyšetření před vrácením ŘO.

Druhou nejpočetnější skupinou – necelých 40 % všech případů - představují profesionální řidiči, kteří podstoupili dopravněpsychologické vyšetření podle Zákona 361/2000 § 87a) odst. 1. Poměrně překvapivé je velmi nízké zastoupení řidičů seniorů nebo řidičů odeslaných lékařem (i v této kategorii se jedná zejména o seniory), celkově méně než 2 % všech případů.

Tabulka 3 Důvod podstoupení dopravněpsychologického vyšetření

Důvod vyšetření	Počet osob	Procento
Získání 12 bodů v bodovém systému	205	8,3 %
Odebrání řidičského oprávnění z jiného důvodu než získání 12 bodů	1056	42,7 %
Profesionál – vozidlo s hmotností nad 7500 kg	962	38,9 %
Senior	5	0,2 %
Odeslaný lékařem	40	1,6 %
Na žádost firmy	142	5,7 %
Informace nedodána	61	2,5 %
<b>Celkem</b>	<b>2471</b>	<b>100 %</b>

#### 3.2 Důvody pro odebrání řidičského oprávnění a přestupky směřující k dosažení 12 bodů

Nejčastějším důvodem pro odebrání řidičského oprávnění byla jízda pod vlivem alkoholu, jízda pod vlivem drog a rychlá jízda (viz tabulka 4).

Tabulka 4 Důvody odebrání řidičského oprávnění (kromě dosažení 12 bodů)

Důvod	Počet vyšetření	Procento
1. Alkohol	648	61,4 %
2. Drogy	118	11,2 %
3. Rychlá jízda	81	7,7 %
4. Jiné	58	5,5 %
5. Způsobení závažné dopravní nehody	54	5,1 %
6. Informace nedodána	32	3,0 %
7. Jízda bez ŘO	25	2,4 %

8. Maření ZŘMV	21	2,0 %
9. Nebezpečný způsob jízdy	18	1,7 %
10. Ujetí od dopravní nehody	1	0,1 %
<b>Celkem</b>	<b>1056</b>	<b>100 %</b>

Pokud se zaměříme na přestupky, které vedly k dosažení 12 bodů (a odebrání ŘO), nejčastějším důvodem je rychlá jízda následována nepoužíváním bezpečnostních pásů. Celkové pořadí je uvedeno níže:

1. Rychlá jízda
2. Bezpečnostní pásy
3. Telefonování
4. Alkohol
5. Maření úředního rozhodnutí
6. Jiné důvody
7. Způsobení dopravní nehody
8. Nebezpečný způsob jízdy
9. Drogy
10. Jízda bez ŘO
11. Ujetí od dopravní nehody

Celkově tedy můžeme konstatovat, že nejčastější důvody vedoucí k odebrání ŘO je překročení maximální povolené rychlosti a jízda pod vlivem alkoholu a jiných drog. Příčinným rychlá jízda je vedoucím důvodem pro odebrání ŘO z důvodu dosažení 12 bodů.

### **3.3 Charakteristiky řidičů s dosaženým počtem bodů 12**

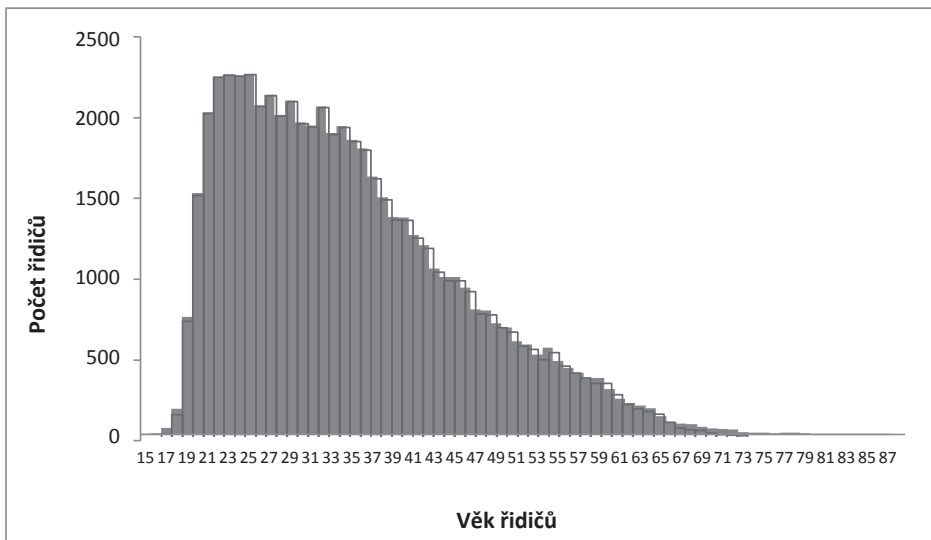
Níže uvedené analýzy se týkají řidičů (celkově evidenci tvoří 56 289 osob), kteří v období od ledna 2006 do prosince 2013 přišli o řidičské oprávnění z důvodu dosažení 12 bodů v rámci bodového systému. Za dané období došlo maximálně ke třem vybodování téže osoby – 56 289 osobám bylo ŘO odebráno z důvodu bodového hodnocení jednou, 1327 dvakrát a 13 osobám celkem třikrát, přičemž 112 osob dosáhlo více jak 50 bodů. V souboru vybodovaných můžeme sledovat od roku 2010 setrvalý pokles vybodovaných, což může být způsobeno adaptací řidičů na bodový systém a lepší schopností rizikových řidičů vyhnout se přistižení či potrestání (viz tabulka 2).

#### **3.3.1 Pohlaví a věk**

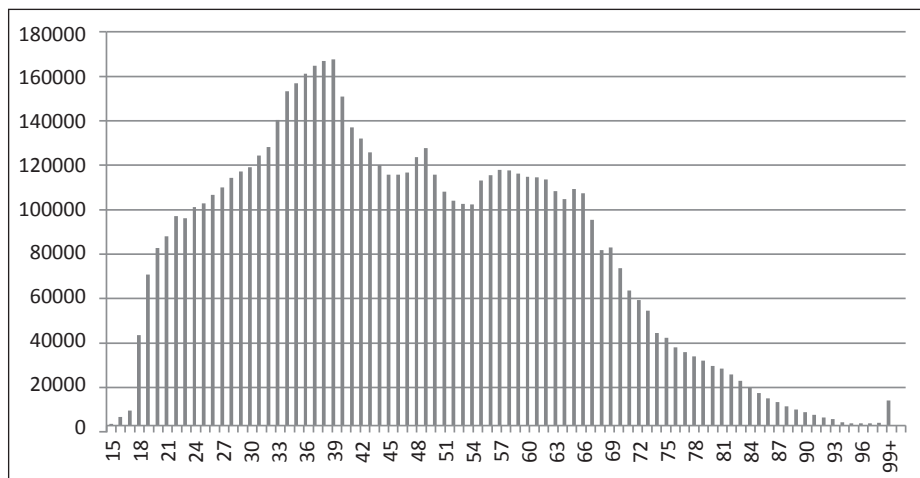
Jednoznačný nepoměr mezi vybodovanými řidiči z hlediska pohlaví – téměř 53 tisíc mužů a 3300 žen (u podruhé vybodovaných tvořily ženy jen 2,5 % s celkem 34 vybodovanými) – neodpovídá poměru držitelů řidičského oprávnění (58 % muži, 42 % ženy). Muži ale ujedou zhruba o dvě třetiny více kilometrů jako soukromí řidiči a navíc mezi řidiči z povolání jsou téměř výhradně muži. Nicméně tyto dva faktory samy o sobě nestačí na vysvětlení tak propastného rozdílu.

Z hlediska věku je značná převaha mladších řidičů. Řidiči s odebráním řidičským průkazem ve věku od 15 do 30 let tvořili 42 % (téměř 23 tisíc osob) souboru přičemž starší 60 let pouze 2,4 % (celkem se jedná o 1343 osob). Nejčastěji se řidiči vybodují v 25 letech. Viz grafy 1 a 2 a tabulka 5.





Graf 1 Počet odebráných ŘO dle věku  
Zdroj: Registr vybudovaných řidičů v České republice, 2014



Graf 2 Počet držitelů ŘO dle věku  
Zdroj: Český statistický úřad, 2014

Tabulka 5 Věk řidičů v době odebrání řidičského oprávnění

Pořadí vybudování	N	Průměr	SD	Modus	Minimum	Maximum
1.	56 289	34,7	11	25	15	87
2.	1 327	33,9	9	25	19	69

### 3.3.2 Skupiny řidičských oprávnění

Většina řidičů (více jak 52 tisíc) vlastnila řidičský průkaz pro skupinu B, z čehož 30 tisíc nemělo řidičská oprávnění na jiné skupiny vozidel. Přesnější údaje se nacházejí v tabulce 6. Menší podíl profesionálních řidičů (resp. řidičů s větším počtem řidičských oprávnění) z celku se vyskytoval i v případě podruhé vybodovaných, kdy bylo vybodováno 1327 osob (přičemž řidičů, které bychom mohli označit za profesionály, byla méně než třetina). Ze statistik vystupuje relativně vysoký počet (i podíl) osob s oprávněním pro řízení traktoru, přibližně 15,5 tisíc osob, který je mnohonásobně vyšší než podíl v populaci řidičů. Dále pak téměř 3,5 tisíce osob, které byly přistíženy při jízdě bez řidičského oprávnění. V případě podruhé vybodovaných to bylo 121 osob (přibližně 10 % celého souboru).

Tabulka 6 Počty u jednotlivých skupin řidičských oprávnění

Skupina oprávnění	První odebrání ŘO	Druhé odebrání ŘO
AM	52 646	1 210
A1	35 547	692
A2	13 007	227
A	11 746	199
B1	52 268	1 212
B	52 287	1 212
C1	14 363	288
C	14 507	287
D1	1 040	5
D	1 058	5
BE	8 162	162
C1E	6 900	137
CE	6 972	137
D1E	831	4
DE	845	4
T	15 577	301
<b>Celkový počet odebraných ŘO</b>	<b>56 289</b>	<b>1 340</b>

Zpravidla se jedná o kombinaci oprávnění pro více kategorií motorových vozidel u jednoho držitele.

### 3.3.3 Přestupky

Řidiči se nejčastěji dopouštěli dopravních přestupků, při nichž získali – jednorázově či opakovaně – dva (39 094 osob), tři (30 330 osob) či sedm (28 259 osob) bodů. Jinými slovy, 70 % všech vybodovaných řidičů a řidiček spáchalo přestupek hodnocený 2 body, 54 % přestupek hodnocený 3 body a 50 % přestupek hodnocený 7 body. Nicméně tato kombinace neznamená, že se jedná o profil vybodovaného řidiče. Naopak se kumulace těchto přestupků vylučuje a v souboru se vytváří dvě skupiny. Ti, kteří se vybodovali za opakované malé přestupky (většina), a ti, kteří způsobili sedmibodový přestupek (v kombinaci s minimem dalších přestupků). V distribuci přestupků pak jsou nadreprezentovány

dnes už zrušené přestupky za jeden bod, přičemž přestupky za 4–6 bodů vykazují řidiči zcela minimálně. Velmi podobně je to v souboru podruhé vybodovaných (viz tabulka 7).

Tabulka 7 *Distribuce přestupků*

Vybodování	1 bod	2 body	3 body	4 body	5 bodů	6 bodů	7 bodů
<b>Poprvé</b>	15,5 %	38,5 %	18 %	4 %	3 %	4 %	17,5 %
<b>Podruhé</b>	10,5 %	31,5 %	24 %	8 %	2,5 %	2 %	22 %

Pokud se podíváme na konkrétní přestupky, tak nejčastějším proviněním u poprvé vybodovaných je překročení maximální povolené rychlosti, následováno nepoužitím pásů a jízdou pod vlivem alkoholu nebo drog, a u vybodovaných podruhé se pak na první místo dostalo nepoužívání pásů. Ve skupině překročení rychlosti je nejčastější porušení rychlostního limitu v obci do 20 km, což je celospolečenský problém způsobený bagatelizací rizika plynoucího z vysoké rychlosti.

Tabulka 8 *Přehled provinění dle četnosti*

Provinění	Poprvé	Podruhé
Světla	4,5 %	3,5 %
Porušení zákazové nebo příkazové značky (krom překročení rychlosti, zákazu předjíždění a značek B28 a B29)	12 %	7 %
Rychlost v obci překročena o méně než 20 km/h	17,5 %	12,5 %
Rychlost mimo obec překročena o méně než 30 km/h	3 %	–
Pásky a sedačky	21 %	28 %
Telefon	5,5 %	6 %
Rychlost v obci překročena o více než 20 km/h	7 %	6,5 %
Řízení bez řidičského oprávnění	5,5 %	11,5 %
Alkohol a drogy	12,5 %	10 %
<b>Celkem</b>	<b>88,5 %</b>	<b>85 %</b>

### 3.4 Vyšetření řidičů profesionálů

Legislativní rámec upravující podstoupení dopravněpsychologického vyšetření u řidičů z povolání je popsán v části 1. Odhadovaný počet aktivních profesionálních řidičů je 300–400 tisíc, přičemž počet řidičů, kteří potřebují dopravněpsychologické vyšetření, variuje mezi 500–1500 za měsíc.

### 3.5 Závěr dopravněpsychologického vyšetření

Závěr dopravněpsychologického vyšetření je formulován jako jasné sdělení, jestli je řidič způsobilý, způsobilý s podmínkou nebo nezpůsobilý řídit motorové vozidlo dle daných skupin řidičských oprávnění. Z tabulky 9 je patrné, že ve více než 70 % případů všech vyšetření byl řidič shledán jako způsobilý, v přibližně 20 % případů řidič byl shledán jako způsobilý s podmínkou, případně nezpůsobilý (přibližně 2 % z celkového počtu). V necelých 9 % případů informace nebyla k dispozici.

Tabulka 9 Závěr dopravněpsychologického vyšetření

Závěr vyšetření	Počet osob	Procento
Způsobilý	1763	71,3 %
Způsobilý s podmínkou + nezpůsobilý	495	20,1 %
Informace nedodána	213	8,6 %
<b>Celkem</b>	<b>2471</b>	<b>100 %</b>

Při posouzení způsobilosti s podmínkou se v naprosté většině případů (více než 70 %) jednalo o vyžádanou kontrolu v určeném časovém horizontu. V přibližně 5 % případů byl přidělen některý z harmonizačních kódů (viz tabulka 10).

Tabulka 10 Typ podmínky při závěru vyšetření „způsobilý s podmínkou“

Typ podmínky	Počet osob	Procento
Harmonizační kódy	19	4,7 %
Vyžádaná kontrola	309	71,1 %
Jiná podmínka	73	16,7 %
Informace nedodána	33	8,4 %
<b>Celkem</b>	<b>438</b>	<b>100 %</b>

## 4. Diskuse

Jedním z cílů předkládaného článku bylo provést expertní odhad počtu provedených dopravněpsychologických vyšetření v ČR ročně. Metodu expertního odhadu jsme zvolili z důvodu nedostupnosti dat, které by poskytly přesný základ pro výpočet. Presentovaný odhadovaný počet prováděných vyšetření ročně je v rozmezí 7000–19 000 vyšetření. Již samotné velké rozmezí poukazuje na značně nepřesná vstupní data. Za problematické pokládáme zejména odhadovat počet vyšetření provedených jednotlivými dopravními psychology a extrapolaci na celou ČR. Z tohoto důvodu i z osobních zkušeností autorů se spíše kloníme k více konzervativní variantě a nižším odhadovaným počtům. Odhadujeme, že počet dopravněpsychologických vyšetření ročně se pohybuje kolem 7000.

Informace ohledně důvodů vedoucích k dosažení 12 bodů nebo odebrání ŘO z jiného důvodu nejsou přesným odrazem řídičského chování, resp. riskantního řídičského chování na českých silnicích. Velký vliv na prezentovaná data má forma a míra vymáhání práva – dopravní dohled. Jinými slovy – nelze zcela jednoznačně říct, že prezentované rizikové chování se ve skutečnosti vyskytuje nejčastěji. Spíše se jedná o přestupky, které jsou ve větší míře postihovány, tj. na postih kterých je ze strany dopravního dohledu kladen důraz.

Rovněž výběr metod na základě prevalence možná není metodologicky nejčistější volbou, nicméně ve výzkumu tohoto rázu byl nezbytný. Pro výzkum bylo důležité nasbírat co největší počet dat od co nejširšího spektra respondentů z celé České republiky, proto bylo nutné angažovat dopravní psychology, kteří tato vyšetření provádějí. Každý psycholog má svou osvědčenou baterii testů, kterou používá nebo která je dána pracovištěm, na kterém

pracuje. Z těchto důvodů nebylo možné plošně metody participujícím psychologům „nařídít“ a byla zvolena opačná cesta, tedy zjištění prevalence užívaných testů a jejich zařazení do výzkumu. Stejně tak by bylo v laboratorně čistém výzkumu vhodné použít všechny zastupitelné metody u všech probandů. Ani toto nebylo možné, a to jak z etických, tak z časových důvodů – zamezení nadužívání psychologických metod při diagnostice je součástí profesní etiky každého psychologa, stejně jako eliminace prodlužování již tak časově náročného dopravněpsychologického vyšetření.

Z důvodu etiky výzkumu a ochrany osobních dat vyšetřovaných klientů bylo nutné data náležitě zabezpečit. Pro účely výzkumu byla zpracovávána až anonymizovaná data, o respondentech jsou z identifikačních údajů známy jen věk, pohlaví a účel vyšetření.

Počet žen ve výzkumném souboru tvořil jen 7 % celkového počtu respondentů, což neodpovídá poměru řidičů a řidiček, čili přibližně 60 % mužů a 40 % žen (Ministerstvo dopravy ČR, 2014). Odpovídá to ale počtu řidičů podrobujících se dopravněpsychologickému vyšetření, neboť na profesionálních řidičských pozicích pracují častěji muži než ženy, stejně tak je více „vybodovaných“ řidičů než řidiček (MDČR, 2014).

Geografické rozložení účastníků není rovnoměrné, nemáme však důvod se domnívat, že by kraj bydliště ovlivňoval řidičské chování řidičů; dle policejních statistik jsou v některých krajích nehodovosti vyšší, nicméně tyto rozdíly mezi kraji nejsou signifikantní (MDČR, 2014).

Nejčastějším důvodem dopravněpsychologického vyšetření u respondentů bylo odebrání řidičského oprávnění z jiného důvodu než dosažení 12 bodů v bodovém systému (zhruba dvě třetiny souboru). Nejčastějším důvodem v rámci této podskupiny bylo požití alkoholu před jízdou (u mužů 64 %, u žen 65 %), požití jiných návykových látek před jízdou (u mužů 12 %, u žen 11 %). Na druhém místě bylo provedení vyšetření pro profesní účely, na třetím místě, co do počtu respondentů, byli vybodováni řidiči. Body byly nejčastěji řidičům udělovány za rychlou jízdu, nepoužívání bezpečnostních pásů a telefonování při jízdě. Za každý přestupek je zákonem přesně daný počet bodů připisující se v bodovém systému. Např. za jízdu bez bezpečnostních pásů je udělen počet bodů 3, za řízení s telefonem v ruce počet bodů 2, oproti tomu za nedovolenou jízdu přes železniční přejezd se jedná o 7 bodů. To je důvodem, proč byly kategorie „jízda bez bezpečnostních pásů“ a „řízení s telefonem v ruce“ zastoupeny v souboru z registru řidičů nejvíce, ačkoliv samotný tento důvod nejčastěji nebyl důvodem pro „vybodování“.

Dle popisných statistik a typů přestupků lze konstatovat, že řidiči, kteří byli vybodováni poprvé a podruhé, se od sebe příliš neliší. Nelze tvrdit, že by existoval profil řidiče, který bude s největší pravděpodobností vybodován i podruhé.

Vysoké zastoupení řidičů traktorů je částečně dáno vysokým počtem držitelů tohoto oprávnění (1,5 milionu) a částečně způsobeno automatickým ziskem tohoto oprávnění absolventy zemědělských a automobilových škol, kteří spadají do skupiny rizikových řidičů. Vybodování této skupiny řidičů nijak nesouvisí s používáním traktorů, jelikož tyto se pohybují většinu času mimo pozemní komunikace. Navíc registrovaných traktorů je 50× méně, než držitelů oprávnění T, a reálně tak traktory řídí jen 2 % z držitelů oprávnění T.

Nízké procentuální zastoupení závěrů „nezpůsobilý“ je nutno posuzovat v kontextu současné praxe provádění dopravněpsychologických vyšetření z důvodu vrácení řidičského oprávnění, kdy existují (a jsou nabízeny) možnosti získání kladného posudku bez komplikací, či přímé účasti na dopravněpsychologickém vyšetření. Je tedy pravděpodobné, že

část nezpůsobitelných řidičů takto unikla i z našeho vzorku. Vyšší procento závěrů „způsobit s podmínkou“ pak reflektuje určitou nejistotu dopravních psychologů v řešení krajních případů, způsobenou jednak absencí pevných norem u jimi používaných metod, jednak nadějí na polepšení posuzovaných řidičů. Vznikající metodika upřesní kritéria a poskytne normy u vybraných diagnostických metod, jako další efektivní řešení se zde nabízí zavedení institutu rehabilitačních programů pro řidiče, kteří by dostali druhou šanci na základě cílené intervence.

## 5. Závěr

V současnosti je v ČR registrováno přibližně 240 dopravních psychologů. Jejich rozložení dle počtu obyvatel krajů není rovnoměrné, nejvíce dopravních psychologů připadá na počet obyvatel v hl. městě Praze, a to jeden dopravní psycholog na přibližně 21 tisíc obyvatel. Nejméně dopravních psychologů je pak v Libereckém kraji, a to jeden dopravní psycholog na přibližně 55 tisíc obyvatel.

Odhad počtu provedených dopravněpsychologických vyšetření ročně v ČR je velmi problematický, neboť vstupní data jsou značně nekompletní. Autoři článku na podkladě triangulace dat a extrapolace odhadují, že v ČR je ročně provedeno 7000 až 10 000 dopravněpsychologických vyšetření. Nejčastějším důvodem pro provedení dopravněpsychologického vyšetření, dle dat získaných z prezentovaného výzkumu, bylo odebrání řidičského průkazu z jiného důvodu než získání 12 bodů, zejména z důvodu správním orgánem uložené sankce zákazu činnosti řízení motorového vozidla nejméně na 6 měsíců. Spolu s důvodem dosažení 12 bodů tvořila tato skupina přibližně polovinu všech provedených vyšetření. Druhou nejpočetnější skupinou jsou profesionální řidiči, kteří podstoupili vyšetření v necelých 40 % všech případech.

Nejčastějším důvodem pro odebrání řidičského oprávnění byla jízda pod vlivem alkoholu, jízda pod vlivem drog a rychlá jízda. Pokud se zaměříme na přestupky, které vedly k dosažení 12 bodů, tak nejčastějším důvodem je rychlá jízda následována nepoužíváním bezpečnostních pásů. Celkově tedy můžeme konstatovat, že v souladu s předpokladem, nejčastěji postihovanými přestupky jsou rychlá jízda a jízda pod vlivem alkoholu a jiných drog. V období let 2006 až 2013 bylo celkově odebráno řidičské oprávnění 56 289 osobám, přibližně 3 % z uvedených osob bylo ŘO odebráno opakovaně (maximálně 3×). Z pohledu vývoje v čase můžeme sledovat poměrně výrazný úbytek osob, kterým bylo odebráno ŘO – nejvíce odebrání bylo v roce 2009, v roce 2013 sledujeme přibližně 40% pokles.

Z pohledu pohlaví, ve shodě literaturou na téma rizikového řízení, konstatujeme velkou převahu mužů, a to i když bereme v úvahu výrazné zastoupení mužů z řad profesionálních řidičů a počet kilometrů najetých za rok u soukromých řidičů (poměr mužů a žen). Rovněž nadreprezentovaní v souboru těch, kterým bylo odebráno ŘO, jsou mladí řidiči (do 35 let), což potvrzuje obecně známý fakt rizikovitosti této skupiny. Velká část řidičů (přibližně 90 %), kterým bylo odebráno ŘO, vlastnila řidičský průkaz pro skupinu B, z nichž přibližně 60 % nemá řidičská oprávnění na jiné skupiny vozidel. Z toho můžeme usuzovat, že nejpočetnější skupinou řidičů s odebraným ŘO jsou soukromí řidiči s ŘO pro skupinu B.

Z pohledu přestupků a trestních činů se 70 % všech vyhodovaných řidičů dopustilo prohřešku, po němž ztratili 2 body, 54 % prohřešku za 3 body a 50 % prohřešku za

7 bodů. Identifikovat můžeme 2 skupiny řidičů: vybodovaní za opakované malé přestupky (většina) a ti, kteří způsobili sedmibodový přestupek (v kombinaci s minimem dalších přestupků). Z pohledu závěru vyšetření konstatujeme, že ve více než 70 % případů všech vyšetření byl řidič shledán jako způsobilý, v přibližně 20 % případů řidič byl shledán jako způsobilý s podmínkou, případně nezpůsobilý. U podmínky se v naprosté většině případů jednalo o vyžádanou kontrolu v určeném časovém horizontu.

---

## LITERATURA

- Bakalář, E. (1992). *Metodika 9202: Metodika k vyšetřování a posuzování řidičů motorových vozidel dopravními psychology*. Praha: Ústav silniční a městské dopravy.
- Český statistický úřad. (2014). Počet obyvatel v obcích k 1. 1. 2014. [Vyhledáno 11. 5. 2014 na <http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/p/130072-14>].
- Ministerstvo dopravy ČR. (2014). Registr vybodovaných řidičů v České republice. Stav k 31. 12. 2013. Vyhláška 31/2001 Sb. O řidičských průkazech a registru řidičů. Dostupná také na: <https://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=50763&nr=31~2F2001&rpp=15#local-content>.
- Zákon o silničním provozu 361/2000 Sb. Dostupný také na: <https://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=49756&nr=361~2F2000&rpp=15#local-content>.
- Zaoral, A., Šucha, M., Seitl, M. (2010). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel*. Brno: Centrum dopravního výzkumu.

## PSYCHOLOGICAL ASSESSMENT OF DRIVERS

M. ŠUCHA, L. ŠRÁMKOVÁ, P. ZÁMEČNÍK, D. ČERNOCHOVÁ, V. REHNOVÁ

### ABSTRACT

The text introduces a topic of psychological assessment of drivers in the Czech Republic – a number of assessment procedures, a range of the assessed, reasons for the assessment and assessment outcomes. The results further analyse driving licence revocation – i.e. a number of drivers with revocation, their SES and reasons for the revocation. The research included data from 2471 drivers who were assessed in 2013 and 2014 and also data from Central index of drivers conducted by the Ministry of transport between 2006 and 2013. Approximately 7000–10,000 assessments of drivers are carried out every year in the Czech Republic. The most frequent reasons for the assessment are driving licence revocation (50%) and/or assessment of professional drivers (40%). In more than 70% of cases drivers were considered legally competent, in 20% of cases drivers were described as conditionally competent and/or incompetent. The most common offences include speeding, use of alcohol and other drugs. A driving licence was revoked to 56,289 persons between 2006 and 2013.

**Keywords:** psychological assessment of fitness to drive; psychological assessment of drivers; demerit point system; risky driver; traffic safety; The Czech Republic

## FAHRER, DIE SICH DER VERKEHRSPSYCHOLOGISCHEN UNTERSUCHUNG IN TSSCHECHIEN UNTERZIEHEN

M. ŠUCHA, L. ŠRÁMKOVÁ, P. ZÁMEČNÍK, D. ČERNOCHOVÁ, V. REHNOVÁ

### ABSTRAKT

Dieser Artikel befasst sich mit den Problemen der verkehrspsychologischen Untersuchung in der Tschechischen Republik in Bezug auf die Anzahl der durchgeführten Tests, der Klientele, Gründe für die Untersuchung und Ergebnis der Untersuchung. Wir präsentierten die Ergebnisse der Analyse des Entzuges der Fahrerlaubnis in Bezug auf die Anzahl der Fahrer, deren soziodemographischen Merkmale und Gründe für den Entzug. Die vorliegende Studie analysiert Daten von 2471 Fahrern, die sich der verkehrspsychologischen Untersuchung in 2013 und 2014 unterzogen haben. Weiter präsentieren wir Daten aus dem Zentralregister der Autofahrer des Ministeriums für Verkehrswesen der Tschechischen Republik aus den Jahren 2006–2013. In der Tschechischen Republik werden jährlich 7000 bis 10 000 verkehrspsychologische Untersuchungen durchgeführt. Der häufigste Grund ist der Entzug der Fahrerlaubnis (50 %) und die Prüfung von Berufskraftfahrern (40 %). In mehr als 70 % wird der Fahrer als fähig beurteilt, in etwa 20 % der Fälle fähig mit Bedingung oder nicht fähig. Meist Verstößen Fahrer in der Tschechischen Republik gegen die Regeln durch hohe Geschwindigkeit und Fahren unter Einfluss von Alkohol und anderen Drogen. Im Zeitraum 2006–2013 wurden insgesamt Führerscheine von 56 289 Personen entzogen.

**Schlüsselwörter:** verkehrspsychologische Untersuchung; geistige Tauglichkeit zum Autofahren; Punktesystem; Risiko Fahrer; die Straßenverkehrssicherheit; die Tschechische Republik

*PhDr. Matúš Šucha, Ph.D., je vedoucím Katedry psychologie Filozofické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci. Profesionálně se orientuje na problematiku dopravní psychologie, lidského faktoru v dopravně obecně a na problematiku manažerského poradenství. Je akreditovaným koučem (MŠMT ČR), dopravním psychologem (MDČR), psychoterapeutem a mentorem EuroPsy pro oblast dopravní psychologie. E-mail: matus.sucha@upol.cz*

*PhDr. Lenka Šrámková studuje v interním doktorském programu na Katedře psychologie FF UP v Olomouci. V současné době realizuje výzkum týkající se aspektů rozhodování dopravních policistů a je spoluautorkou připravované Metodiky pro posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel.*

*Mgr. Petr Zámečník působí v Centru dopravního výzkumu, v. v. i., v Brně. Je akreditovaným dopravním psychologem a zaměřuje se na problematiku lidského faktoru a rehabilitační programy pro řidiče.*

*PhDr. Dana Černochová, Ph.D., je akreditovanou dopravní psycholožkou a mentorkou EuroPsy pro oblast dopravní psychologie. Je zaměstnána ve vydavatelství Hogrefe-Testcentrum.*

*PhDr. Vlasta Rehnová je akreditovanou dopravní psycholožkou a mentorkou EuroPsy pro oblast dopravní psychologie. Působí v soukromé praxi.*

Zpracování článku bylo umožněno díky podpoře projektu „Sociopsychologická analýza řidičů s dosaženým počtem bodů 12 v bodovém systému a vývoj metodiky pro posuzování psychické způsobilosti pro řízení v rámci dopravněpsychologického vyšetření“ v rámci programu Bezpečnostní výzkum II Ministerstva vnitra ČR VG20132015121.