Psychological Research (in the Balkans)
Volume 25, No 3, 2022, 257-269
ISSN 1311-4700 (Print); SSN 2367-9174 (Online)
http://journalofpsychology.org; E-mail: psy_research@abv.bg
DOI: https://doi.org/10.7546/PsyRB.2022.25.03.07

PSYCHOLOGICAL FITNESS TO DRIVE – A COMPARISON OF PRACTICES IN EUROPE

Zornitsa Totkova

Institute of Population and Human Studies
Bulgarian Academy of Sciences

Sofia 1113, Acad. Georgi Bonchev St., Bl. 6, Fl. 5/6, Bulgaria

z.totkova@abv.bg

Abstract. *The report briefly presents the role and place of transport psychology and examines its application in relation to the assessment of psychological fitness to drive. The paper describes the criteria for evaluation of the psychological aptitude to drive in Austria, Germany, Hungary, Portugal, the Czech Republic and Bulgaria and points out the groups of drivers who are subject to such an assessment. The data are compared and analyzed according to the studied parameters and the similarities and differences in the countries are outlined. In conclusion, the report stresses the importance of the psychological assessment of fitness for safe driving behaviour.*

Keywords: transport psychology; psychological aptitude; fitness to drive; comparative analysis.

The article can be cited as follows:
Totkova, Z. (2022). Psychological fitness to drive – a comparison of practices in Europe. *Psychological Research (in the Balkans)*, Volume 25, Number 3, 2022, 257-269. ISSN 0205-0617 (Print); ISSN 2367-9174 (Online). DOI: https://doi.org/10.7546/PsyRB.2022.25.03.07

© Z. Totkova, 2022

Received: *September 05, 2022*
Accepted: *December 23, 2022*

The author has read and approved the final manuscript.

Psychological Research (in the Balkans)
Volume 25, No 3, 2022, 257-269
ISSN 1311-4700 (Print); SSN 2367-9174 (Online)
http://journalofpsychology.org; E-mail: psy_research@abv.bg
DOI: https://doi.org/10.7546/PsyRB.2022.25.03.07

ПСИХОЛОГИЧЕСКА ГОДНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА – СРАВНЕНИЕ НА ПРАКТИКИТЕ В ЕВРОПА

Зорница Тоткова

Институт за изследване на населението и човека
Българска академия на науките

София 1113, ул. „Акад. Георги Бончев“, бл. 6, България

z.totkova@abv.bg

Абстракт. *Докладът представя накратко ролята и мястото на транспортната психология и разглежда нейното приложение във връзка с оценката на психологическа годност за управление на моторно превозно средство. Описани са критериите за оценка на годността в Австрия, Германия, Унгария, Португалия, Чехия и България, като са посочени и групите водачи, които задължително подлежат на такава оценка. Данните са сравнение и анализирани спрямо изследваните параметри и са очертани сходствата и различията в отделните страни. В заключение докладът посочва значението на психологическата годност за безопасното поведение на шофиране.*

Ключови думи: транспортна психология; психологическа годност; сравнителен анализ.

Статията да се цитира по следния начин:
Тоткова, З. (2022). Психологическа годност за управление на моторни превозни средства – сравнение на практиките в Европа. [Psychological fitness to drive – a comparison of practices in Europe]. *Psychological Research (in the Balkans)*, Volume 25, Number 3, 2022, 257-269. ISSN 0205-0617 (Print); ISSN 2367-9174 (Online). (In Bulgarian). DOI: https://doi.org/10.7546/PsyRB.2022.25.03.07

© З. Тоткова, 2022

Статията е постъпила на 05 септември 2022
Публикувана на 23 декември 2022

Авторът е прочел и одобрил окончателния вариант на ръкописа.

Въведение

Психологията, със своите специфични модели и теории в рамките на дисциплинарния подход, има значителен принос във връзка с развитието на транспортните науки. По своята същност психологията може да определи и предскаже какво е влиянието на възможностите и ограниченията в транспортната система и как това се отразява върху поведението на всички участници в движението, както и последиците от това поведение. Именно това превръща психологическия подход в неизменна и задължителна част от изследванията и целите на транспортните науки, които целят да оптимизират транспортната система и да минимизират негативния ефект за околната среда и човека. Основната цел е постигане на безопасност, чрез създаване на надеждни методи за по-добро познаване и предвиждане на човешкото поведение и неговата вариативност при взаимодействието му с околната среда (Barjonet, 2001). Единствената дисциплина, която изучава поведението на човека в тази посока, като се фокусира върху психологичните процеси, които са в основата на това поведение, е транспортната психология (Тоткова, 2021). Транспортната психология анализира, обяснява и прогнозира всички проявления, свързани с движението на хора и стоки (Michon, 1989). Дисциплината изследва човека и неговото поведение в различните транспортни системи, но за нейно основно направление може да се приеме проучването на човешкото поведение по време на шофиране и във връзка с възникналите инциденти и произшествия на пътя.

Транспортната психология намира най-широко приложение в оценката на психологическата годност на водачите на моторни превозни средства, тъй като тяхното функциониране е ключово за безопасността на движение. Психологическата годност засяга области на психомоторните и когнитивните способности, поведението в стресови ситуации и личностните особености. Годността се определя, когато са изпълнени минималните психологически изисквания в отделните области на изследване. Налични са множество емпирични доказателства за ефективността на психологическия подход към оценката на водачите. Психологическото тестване има предимството на обективен и научен начин за оценка на знанията, уменията и способностите на водачите. Основна задача на тази оценка е да се изследва годността за шофиране на всички кандидати и ефективно да се отсеят онези от тях, които са опасни за движението. За тази цел изследователите определят професионално значимите аспекти, важни за процеса на шофиране, които следва да се тестват. Според една от класификациите тестовете за оценка на годността и способността попадат в три основни групи: психомоторни, сензорни и когнитивни Gangloff (1993). Психомоторните тестове обикновено са инструментални и служат за измерване на различни аспекти на движението като сръчност, скорост на реакция и други. Сензорните тестове по същество проучват слухови и зрителни способности и служат за определяне на възприеманата интензивност на два звука, тяхната тонална височина, продължителност, зрителната острота, цветовото възприятие. Когнитивните тестове изследват способностите за възприятие, както и интелектуалните функции. В допълнение се прилагат интервюта и личностни въпросници. Интервютата могат да се провеждат по различни начини – неструктурирани, полуструктурирани и структурирани, като от всички тях структурираните интервюта имат най-висока надеждност и валидност (McDaniel et al., 1994; Huffcut & Arthur, 1994). Въпросниците за оценка на личността изследват набор от индивидуални характеристики и черти, като целта е да се направят изводи за поведението на водачите в определени ситуации. Според други автори, психологическата оценка се фокусира върху психометрични критерии, оценяващи когнитивни, личностни и поведенчески характеристики, като за всяка област се използва широк набор от инструменти. Психологическата оценка най-често се среща по отношение на: когнитивни

способности (Sommer et al., 2008), сензорни способности и личностни характеристики (Clare & Robertson, 2005; Nordfjærn & Rundmo, 2013; Ozkan & Lajunnen, 2006), самооценка (Sundstrom, 2008). В световен мащаб на психологическа оценка подлежат професионалните водачи, тъй като тяхната роля при управление на превозните средства е от изключително значение за безопасността на движение и наемането на кандидат, който не отговаря на изискваните стандарти, може да се превърне в критичен за системата елемент.

Психологическа годност на водачи на моторни превозни средства в Европа

От изключително значение при оценката на психологическата годност за управление на моторно превозно средство, е да се вземат предвид изискванията, нужни за изпълнение на задачите, свързани с процеса на шофиране. Този процес е комплексен и включва бързо повтарящ се цикъл от мисли и действия, който изисква определени умения и способности за успоредно взаимодействие с превозното средство, от една страна, и с външната среда ¬ от друга. Информацията за ситуацията на пътя се получава чрез визуални и слухови възприятия. Тази информация се обработва посредством много когнитивни процеси, сред които краткосрочната памет, дългосрочната памет и внимание. Въз основа на тази информация се правят преценки, които водят до решения, пряко свързани с управлението на моторното средство. Решенията, от своя страна, се трансформират в определени действия, които се изпълняват посредством мускулно-скелетната система на човека. Тези конкретни действия включват управлението на волана, използването на огледалата за задно виждане, подаването на сигнали, използването на функции на превозното средство, неговото ускорението, натискане на спирачките и други (Sucha, 2014). Тези действия са съобразени както с пътните условия, така и с останалите превозни средства, участващи в движението. Според някои изследователи лицата, годни да управляват моторни превозни средства, трябва да отговарят на определени физически и психологични изисквания и да не са склонни да нарушават правилата за движение по пътищата (Müller & Laub, 2006).

В отделните държави съществуват различни изисквания, свързани с оценката на психологическата годност за управление на моторно превозно средство. Тези изисквания обикновено регламентират кои психологични характеристики подлежат на оценка, тестовете, с които тази оценка се осъществява и лицата, които задължително подлежат на изследване. В някои държави оценката на психологическата годност е част от цялостната оценка на годността за шофиране, докато в други психологическата оценка се прави отделно и служи само като критерий за това дали водачът е годен, или не да управлява моторно превозно средство, а в трети страни резултатите са индикативни за поведението на шофиране като цяло и различни институции могат да го вземат предвид. Въпреки това всички държави формулират изискванията в тази посока така, че да осигурят безопасност за всички участници в движението по пътищата. В следващите страници ще анализираме практиките и изискванията за оценка на психологическата годност на водачи на моторни превозни средства в Австрия, Германия, Португалия, Унгария, Чехия и България.

Психологическата оценка на водачите на моторни превозни средства в Австрия включва изследване на специфични за шофирането умения и готовността за адаптиране към условията на пътя. Към специфичните за шофиране умения се причисляват когнитивни процеси като: наблюдателност, внимание, бързина и точност на реакциите, концентрация, интелигентност, памет и други. Готовността за адаптиране оценява различни личностни характеристики чрез въпросници и задълбочено в детайлно интервю. Приема се, че човек има затруднения в адаптацията си към условията на пътя в случаите, в които свидетелството за управление на водача е отнемано три пъти

в рамките на 5 години; в случаите, в които водачът е управлявал под влияние на алкохол с повече от 0.8 промила на хиляда или при отказ водач да даде алкохолна проба. Психологическата оценка на годността се прилага както преди получаване на свидетелство за управление на моторно превозно средство, така и след това (в единични случаи или периодично). На задължителна оценка и в двата случая подлежат:

- водачи, които управляват МПС под влиянието на вещества предизвикващи зависимост;
- водачи, без зависимост, които управляват МПС под влиянието на вещества, предизвикващи зависимост;
- водачи на моторни превозни средства, при които е установено наличие на повече от 0.8 промила на хиляда;
- кандидати за пробно свидетелство за управление категория B;
- кандидати за свидетелство за управление категория D (автобус);
- кандидати за свидетелство за управление на МПС, които са се провалили на теоретичната част от изпита 5 пъти или на практическата част от изпита 4 пъти;
- водачи, за които има съмнение за занижени умения или недостатъчна адаптация към условията на пътя (за такива се приемат водачи, които вече са причинили инциденти на пътя);
- водачи, за които се смята, че не са достатъчно интелектуално зрели или представянето им е влошено поради напредване на възрастта;
- водачи, чиито умения за управление са поставени под съмнение, поради извършване на престъпления като нападение, грабеж, изнасилване, непредумишлено убийство и други.

Психологическата оценка е задължителна и като допълнение към медицинска епикриза и в случаите, в които са налице сериозни психични проблеми и зависимости. Кандидатите за придобиване на свидетелство за управление на автобус преминават през психологически скрининг, за да се оцени тяхната наблюдателност и концентрация, бързина и координация, а мотивацията им за придобиване на такова свидетелство се изследва в интервю. При незадоволително ниво на уменията, свързани с управлението на моторно превозно средство или незадоволителна способност за адаптация към пътната обстановка, се прави пълна психологическа оценка. Използваните методи за оценка в Австрия отговарят на съвременните научни изисквания и са валидирани за изследване в сферата на транспортната психологията. По-голямата част от тестовете са електронни и преди прилагане се одобряват от Министерството на науката и Министерството на транспорта. Анализът показва, че в над 90% от случаите центровете за психологическа оценка използват Виена Тест Систем (Vienna Test System).

Според закона за движение по пътищата в Германия, водачите трябва да управляват моторно превозно средство само в добро физическо и психическо състояние и спазвайки правилата за движение (Wagner et al., 2014). Правилата за оценка на годността за управление на моторно превозно средство в Германия се определят от Ръководство за оценка на годността за управление и от Критериите за формиране на решението за оценката на годността за управление. В държавата има разграничение между годност и умения за управление на моторно превозно средство. Уменията за управление включват изследване на толерантност към стрес, способност за ориентация, концентрация, внимание, реакции. Годността за управление се свързва с физическата и психологическа годност на индивида и са фундаментални за безопасно управление на моторно превозно средство. Тя включва медико-психологична оценка, която обхваща медицински преглед (история на заболяванията, физически преглед, лабораторни изследвания), психологично интервю (предварителна фаза, събиране на биографични данни, събиране на данни свързани с нарушенията на пътя, оценка на поведението, свързано с нарушенията и оценка на нагласите към

промени) и психологична компютърно базирана оценка на когнитивни процеси, свързани с представянето на пътя. Оценката може да се допълни и от практически тест за управление на моторно превозно средство в реална ситуация и при определени условия. Медико-психологична оценка може да се изиска с цел изясняване на съмнения, свързани с уменията за управление на превозни средства спрямо две групи водачи. В първата група попадат водачи, които подлежат на психологическа оценка когато: въпреки медицинската експертиза има допълнителна нужда от медицинска и психологическа оценка; трябва да се вземе решение за издаване на ранно свидетелство за управление на превозно средство на млад човек; се наблюдават нередности по време на практическия изпит; е извършено голямо нарушение на пътя или са на лице повтарящи се нарушения на пътя; са извършени криминални нарушения, свързани с управлението на превозно средство; свидетелството за управление се подновява, след като е било отнето. Във втората група попадат водачите, които са кандидати за придобиване на свидетелство за управление на моторно превозно средство категория C и категория D. Водачите и от двете групи подлежат на оценка, когато:

- медицинската експертиза дава индикации за злоупотреба с алкохол или други фактори сочат за възможна злоупотреба с алкохол;
- водачът има поредица от извършени нарушения на пътя, в резултат от шофиране под въздействието на алкохол;
- водачът е управлявал МПС при наличие на повече от 0.8 промила на хиляда при проверка с дрегер;
- е необходимо да се установи дали е налице злоупотреба или зависимост към алкохол;
- кандидатът понякога употребява канабис и други фактори провокират съмнение в неговите умения, свързани с управлението на МПС;
- свидетелството за управление на МПС е отнето, поради установена наркотична зависимост;
- е необходимо да се установи дали е налична зависимост или проблемна употреба на вещества, които предизвикват зависимост;
- водач няколко пъти е управлявал МПС с повече от 0.25 промила на хиляда;
- свидетелството за управление на МПС се подновява след отнемане поради липса на достатъчно контролни точки.

Кандидатите за получаване на свидетелство за управление на МПС трябва да отговарят на необходимите физически и психологични изисквания. Освен това кандидатите не трябва да са извършили пътни нарушения или да имат криминални прояви. Кандидати за свидетелство за управление на автобус трябва да покажат, че те са в състояние да носят отговорност, свързана с превоза на пътници (Brieler et al., 2015). При удължаване на срока на валидност на свидетелството за управление при категория C и D, оценката се осъществява периодично на всеки 5 години; както и след 50 годишна възраст. Изследването се осъществява чрез компютъризирана система за оценка в почти всички случаи. Прилаганите методите за оценка са подходящи за изследване в сферата на транспортната психология и отговарят на изискванията за надеждност и валидност. Отново Виена Тест Систем (Vienna Test System) се използва в повечето случаи при оценка на психологическата годност на водачи за управление на моторни превозни средства в Германия. Други системи, които се използват са пакета за телесна програма Corporal program package и APT 2020 на Австрийския борд за пътна безопасност (Poschadel & Falkenstein 2009). Поради значението на психологическата годност за управление както за водачите, така и за безопасността на движението като цяло, ефективността ѝ в Германия е периодично изследвана, чрез анализ на процента рецидиви от данните

на Федералната агенция за автомобилен транспорт.

Португалия прилага психологична оценка на годността за управление на моторно превозно средство, която включва изследване на когнитивната, психомоторната и психо-социалната сфера. В тази посока са определени параметри за всяка от тези сфери, които са важни за поведението свързано с безопасно шофиране. По отношение на когнитивната сфера се изследват интелект, внимание и концентрация, възприятие и памет. Оценката на психомоторната сфера включва изследване на моторни умения, координация, реакция, множествено модално представяне. В последната психо-социална сфера се проучва личността, чрез изследване на личностни черти, свързани с процеса на шофиране. Оценка на психологическата годност се прилага за водачи преди получаването на свидетелство за управление, както и след придобиване. На задължителна оценка подлежат:

- кандидати за свидетелство за управление на МПС или водачите на всеки клас МПС, чийто изпит е наложен от съда в резултат от сериозни нарушения на правилата за движение;
- кандидати, които са получили резултат „Негоден" на изпита за придобиване на свидетелство и са обжалвали решението;
- кандидати, при които лекари са препоръчали психологическа оценка или в които психологическата оценка е изискана с решение на съда;
- във всички случаи, в които лекари смятат, че психологическата оценка е важна, за да се вземе решение за психологическата годност на кандидата;
- водачи на линейки, пожарни коли, водачи, които превозват ученици и водачи, които извършват таксиметров превоз;
- водачи, чието свидетелство за управление на МПС е временно отнето и изтекло;
- водачи с отнето свидетелство за управление на МПС по различни причини.

На психологическа оценка подлежат водачи на възраст над 70 години, които удължават срока на валидност на свидетелството си. В такива случаи общопрактикуващ лекар изготвя подробна медицинска експертиза с информация за медицинска история и наличието или отсъствието на сърдечно-съдови, автоимунни, неврологични и психиатрични заболявания. Тези лекари могат да изискат преминаване през допълнителни медицински прегледи и психологична оценка. За оценка на психологическата годност се прилагат широко разпространени и познати инструменти за измерване на отделните параметри за всяка от сферите. Част от тези методи са: SPM, COG/S8 или S9, TAVTMB ATAVT/S1, RT/S6, LVT/S2 или S3, COG/S11, VISGED/S11, IVPE и други.

В Унгария оценката на психологическата годност на водачите не цели да изследва физическите умения за управление на моторно превозно средство, а се фокусира върху установяване на нивото на характеристиките, които влияят върху поведението на шофиране и нивото на уменията за шофиране. Изследването дава информация относно наличието на всички индивидуални психологични маркери, необходими за безопасно управление на превозно средство, които осигуряват адекватни реакции и устойчивост на стрес. В допълнение, се търси информация относно придобитите знания и необходимите умения за безопасно шофиране, като се оценяват наблюдателността, способност за вземане на решения, времето за реакция. Оценката на психологическата годност се извършва от обучен психолог, посредством специално разработени инструменти, тестове и индивидуално интервю. Това изследване се провежда в Департамента за психологическа оценка, който разполага с две секции: Секция за предварителна оценка – където се оценяват кандидатите за професионални водачи; Секция за специална и контролна оценка – където се осъществява контрол на професионалните водачи в определени случаи. В Унгария има обособени четири категории водачи, които подлежат на оценка:

- водачи от Категория 1, които управляват моторни превозни средства, използвани при спешни случаи;
- водачи от Категория 2, които управляват превозни средства в публичния транспорт (автобуси, тролейбуси, таксита), водачи на автобуси, осигуряващи международни превози, с минимум 17 седящи места, водачи на превозни средства, които превозват опасни товари;
- водачи от Категория 3, които управляват превозни средства с обща тежест под и над 7500 кг.;
- водачи от Категория 4, които са любители с кат. В само в случаите, в които са се провалили пет пъти на практическия изпит или оценка се изисква от полиция, прокурор, лекар и други длъжностни лица.

Оценка на психологическата годност може да се изиска и от работодател или от самия водач. Тази оценка е както предварителна, така и периодична, когато това е необходимо. Резултатите от оценката на се представят под формата на писмено становище, което може да се обжалва и да се изиска повторна оценка. Процедурата за оценка на водачите включва следните стъпки: 1) Установяване на идентичност; 2) Удостоверяване на извършено плащане; 3) Представяне на свидетелство за здравословно състояние, което позволява управление на МПС; 4) Тестване на представянето; 5) Тестване на личностните характеристики; 6) Психологично интервю; 7) Взимане на решение. Тестване на представянето изследва характеристики като: възприятие и наблюдателност, концентрация и внимание, реакции (скорост, точност) и сензомоторна координация. Тестване на личностните характеристики включва изследване на: самоконтрол, емоционална стабилност, социална приспособимост, толерантност, склонност към поемане на физически и социален риск. Психологичното интервю има за цел да събере информация, свързана с обучението, квалификациите, професионалния опит, семейния статус и обстоятелства, здравословно състояние, предходни глоби и пътни инциденти. В Унгария се прилага Тестова система за психологична оценка на водачи ART2020, разработена от Австрийския борд за пътна безопасност.

В Чехия оценката на психологическата годност за управление на моторно превозно средство се състои както от обективни психологически тестове за оценка на уменията за изпълнение на задачите при управлението на превозното средство, въпросници за оценка на личностните характеристики, придружени от дълбочинно интервю и от практическа оценка на уменията за управление, състояща се от теренно наблюдение на поведението на водача. По преценка може да се изиска и допълнителен медицински преглед. Психологическата оценка в Чехия се фокусира върху изследване на когнитивните функции, на уменията за изпълнение, на личностните черти и нагласи, и на склонността за поемане на риск. Когнитивните функции включват оценка на вниманието (устойчивост на монотонност, превключваемост на вниманието, концентрация, устойчивост на стрес), паметта (краткосрочна и работна), интелекта, периферното визуално възприятие, визуалната ориентация и реакциите (време и капацитет на реакцията, способност за вземане на решение и реакция в динамична среда). Оценката на личността се фокусира върху склонността към рисково поведение, нагласите (готовността му за сътрудничество на пътя; нагласите му към: хазарта, другите участници в движението; към автомобилите; навици, свързани с употреба на алкохол), търсенето на усещания, гневът, агресията и враждебността. Дълбочинното интервю също е значима част от психологическата оценка, която е съществена за крайното определяне на резултатите. В тази част на психологическата оценка се взима предвид цялата информация от проведените тестове и от медицинските изследвания, и се събира информация, която липсва, неясна е или е индикативна за наличие на проблем. Интервюто е полуструктурирано, като на-

сочва процеса, но и осигурява възможност да индивидуализиране. Основната цел е да се анализира цялостната информация и да се изведе резултат за това дали водачът е годен за управление или не. Наблюдението на поведението на водача на пътя по време на практическия изпит може да се използва като оценяващ критерий и като допълваща оценка за подобряване на прогнозите. В Чехия оценката на психологическата годност за управление на моторно превозно средство е задължителна за:

- всички професионални водачи (преди да придобият свидетелство за управление и след това на всеки 5 години);
- инструкторите в автошколите;
- водачите в напреднала възраст (при поискване от лекар);
- водачи с отнето свидетелство за управление (поради сериозни нарушения като превишаване на позволената скорост и шофиране под въздействието на психоактивни вещества; агресивно поведение на шофиране или поради достигане на недостатъчен брой контролни точки в талона).

В България изискванията, условията и реда за провеждане на оценка на психологичната годност на водачи на моторни превозни средства са регламентирани в Наредба 36 от 2006 година. Оценката за психологическа годност се прилага по отношение на познавателната, психомоторната и личностната сфера на психиката и включва качествени и количествени критерии, които се установяват с различни тестове. Качествените критерии за психологическа годност представляват професионално значими психологически качества и включват параметри като: точност на възприятието за време, пространство и движение; обем, устойчивост, концентрация, разпределение и превключване на вниманието; бдителност; памет; подвижност и гъвкавост на мисловните процеси; невербален интелект и други. По отношение на психомоторната сфера се изследват: сръчност на движенията; бързина, точност и стабилност на реакциите. Във връзка с изискванията за психологическа годност към личностната сфера се проучват професионално значими качества като: емоционална устойчивост; самоконтрол; съвестност; отговорност; сдържаност; липса на агресивност; дисциплинираност; склонност към поемане на разумен риск; адекватна самооценка и устойчивост към професионално безотговорно поведение. Задължителна част от изследването за психологическа годност на водачите са беседата и наблюдението, които дават допълнителна информация за качествата, необходими за съответната категория или професионална група. Беседата се провежда индивидуално с всяко изследвано лице и включва стандартизирани въпроси относно опита, качествата и поведението на лицето като водач на МПС. По време на беседата се дава обратна информация на лицата за техните резултати от психологическото изследване, показват се обработените бланки и листове за отговори. Наблюдение на поведението се извършва по време на цялото изследване. Данните от беседата заедно с данните от наблюдението по време на всички части на изследването се описват в резултатната карта на изследваното лице. Оценката на изброените до тук професионално значими качества, чрез които се определя психологическата годност се прилага за кандидат водачи, за водачи и за председатели на изпитни комисии. След приети изменения в наредбата от края на октомври 2022 година, психологическото изследване е задължително за:

- всички кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство от категории Ттб, Ттм, C, D и подкатегории C1 и D1;
- постъпване на работа на водачите на таксиметрови автомобили, водачите на автомобили за обществен превоз на пътници или товари; водачите, които извършват превоз за собствена сметка и пътна помощ;
- лицата, които са загубили правоспособност по реда на чл. 157, ал. 4 от

Закона за движението по пътищата (ЗДвП) поради отнемане на контролните точки;
- лицата, на които временно е отнето свидетелство за управление на моторно превозно средство по реда на чл. 171, т. 1, буква „а“ от ЗДвП;
- водачите, които са лишени от право да управляват моторно превозно средство на основание чл. 174, ал. 2 от ЗДвП;
- водачите, които са лишени от право да управляват моторно превозно средство на основание чл. 343г от Наказателния кодекс.

Измененията отменят задължителното тестване на определен период от време и правят удостоверенията за психологическа годност безсрочни. Изследванията се провеждат в лечебни заведения, медицински центрове и диагностично-консултативните центрове, към които следва да се организира психологическа лаборатория с поне един психолог. В България изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ е единственият орган, който осъществява контрол, има право да разработва методика и методически указания за работа с психологическите тестове, регистрацията, обработката, оценяването и интерпретирането на резултатите, както и да изисква и събира данни от проведените психологически изследвания от психологическите лаборатории в страната. Прилагат се известни и често използвани инструменти за оценка на отделните характеристики, които са валидирани и нормирани за страната. Психологическото изследване има за цел да установи годността на водача за управление на моторно превозно средство без опасност от допускане на пътнотранспортни произшествия.

Сравнителен анализ

Представените данни, свързани с изискванията и критериите за психологическа годност за управление на моторно превозно средство в Австрия, Германия, Португалия, Унгария, Чехия и България показват, че във всяка от тези страни тази оценка е индикатор за определянето на водачите като безопасни или не за средата на движение. Наблюдава се, че във всяка от разгледаните държави психологическата оценка включва изследване на качества от психомоторната, познавателната и личностната сфери.

По отношение на психомоторната сфера най-често изследвани са реакциите на водача, тяхната скорост и точност, като това е приложимо в Австрия, Германия, Португалия, Унгария, Чехия и България. В допълнение се изследват наблюдателност (Австрия, Унгария, Чехия), сръчност (Португалия, България) и координация (Португалия, Унгария).

Във връзка с познавателната сфера във всички проучени страни се оценяват когнитивни процеси като: внимание, концентрация, памет и интелект. Възприятие се изследва в Португалия и България, докато устойчивост на стрес в Австрия, Германия и Чехия.

Най-голямо разнообразие се наблюдава в определянето на личностните характеристики, важни за процеса на шофиране и тяхното изследване. Въпреки това може да се обобщи, че склонността към поемане на риск (Австрия, Унгария, Чехия, България), чувството за социална отговорност, самоконтрола и емоционалната стабилност (Австрия, Португалия, Унгария, България) са най-често проучваните характеристики на личността. Сред тези характеристики попадат още и агресивността, изследвана в Австрия, Чехия и България, самооценката, която се проучва в Унгария и България и търсенето на силни усещания, което се изследва в Португалия и Чехия. Чехия е и единствената държава, която изследва задълбочено нагласите на водачите към другите участници в движението (включително уязвимите участници), към превозните средства и спрямо готовността им за сътрудничество на пътя.

Сравнявайки данните във връзка с провежданото интервю като част от психологическата оценка на годността за шофира-

не, става ясно че такова се провежда във всички държави с изключение на Португалия, за която не са открити такива данни. Наблюдават се различия в същността и дълбочината на интервюто в отделните държави. Така например интервюто в Германия, Унгария и България включва поскоро въпроси, свързани с образованието, квалификациите, професионалния опит и семейния статус, както и събиране на данни за извършените нарушенията на пътя и участията в пътни инциденти. В Австрия и Чехия интервюто е полуструктурирано и дълбочинно и заема значима част от психологическата оценка. Освен анализ на резултати от проведените тестове, следва да се събере допълнителна информация в случай, че тя някъде липсва или е съмнителна. Цели се проучване на нагласите, мотивацията, ценностите и начина на живот, като накрая се извежда цялостен профил на водача, определяйки го като годен за управление на моторно превозно средство или не.

Различия в изследваните държави се наблюдават по отношение на лицата, които задължително подлежат на психологическа оценка за определяне на годността за управление на моторно превозно средство. Във всички изследвани държави на такава оценка подлежат професионалните водачи, кандидатите за такива, както и водачите с отнети свидетелства, поради различни причини. Анализът по държави показва, че във всички страни на психологическа оценка подлежат водачите, употребили психоактивни вещества зад волана. В две от страните – Австрия и Германия проблемът с шофирането след употреба на алкохол или наркотици се приема изключително сериозно и толерантността към тези водачи е напълно изключена. В тези две държави се предоставя възможност за издаване на свидетелство за управление на МПС преди навършване на пълнолетие, като в такива случаи лицата подлежат на психологическа оценка, най-вече за да се установи нивото на психологическа зрялост. Впечатление прави, че в не малко страни психологическата оценка е задължителна, когато се изиска от различни медицински лица и представители на отделни институции (Австрия, Германия, Португалия). Забелязва се още, че в повечето държави психологическа оценка на годността се прилага за водачи след определена възраст (Австрия, германия, Португалия и Чехия). Специално отношение и задължителна оценка на годността се прилага и при лица, които неколкократно се провалят при полагане на практически и теоретичен изпит при кандидатстване на свидетелство за управление на превозно средство (Унгария, Австрия).

В обобщение може да се отбележи, че оценката за психологическа годност за управление на моторно превозни средство се прилага в Австрия, Германия, Унгария, Португалия, Чехия и България. Изследваните критерии по отношение на познавателната и психомоторната сфери са в голяма степен еднакви в отделните държави и има не малко припокриване в използваните инструменти. Известни различия се наблюдават в изследваните параметри по отношение на личностната сфера, но дори и при тях се откриват не малко сходства. Съществени са различията във връзка с дефинираните групи водачи, които задължително подлежат на психологическа оценка на годността, като в някои държави се обръща особено внимание на водачите, които управляват моторно превозно средство след употреба на психоактивни вещества, с в други страни фокусът е предимно върху професионалните водачи.

Заключение

Транспортната психология се стреми да предскаже поведението на водачите на пътя, като целта е да се идентифицират тези от тях, опасни за транспортната система като цяло. В тази посока един от най-обективните и ефективни начини за определяне на тези водачи е въвеждането и прилагането на психологически тестове, които оценяват годността за безопасно управление на моторно превозни средство. Транспортните психолози използват раз-

лични инструменти като: тестове за оценка на умения (Schuhfried, Sommer, Aniţei & Chraif, 2010; Sommer, Schuhfried, Aniţei & Chraif, 2010); тестове за оценка на личностни характеристики (Ulleberg & Rundmo, 2003; Herle, 2009); методи за изследване на поведението на пътя и склонността към поемане на риск (Dula &Ballard, 2003; Aniţei, Chraif, Niculae & Vancea, 2009); провеждане на наблюдения, интервюта и беседи. Психологическата оценка на годността за управление на моторно превозно средство и последващите анализи могат да са сериозни индикатори за поведението на шофиране в дадена държава, на базата, на които да се създават програми за интервенция и рехабилитация на водачите. Пример за активна работа в тази посока е Германия, където е сформирана комисия от експерти за управление на качеството по отношение на диагностиката и подобряването на поведението на шофиране. В допълнение, към разработването на психологически модели за прогнозиране на водачи, които системно нарушават правилата за движение са създадени курсове за рехабилитация, които значимо допринасят за намаляване на шофирането след употреба на психоактивни вещества (Navaco, 2001). От гледна точка на безопасното движение по пътищата, проучването на психологичните аспекти на функциите на човека и поведението му в процеса на управление на моторно превозно средство придобива първостепенно значение. Откриването на психологическите причини, поради които водачите предизвикват инциденти на пътя, лежи в основата на политиката за намаляване на пътно транспортните произшествия.

Литература

1. **Тоткова, З.** (2021). Транспортна психология. Същност и значение. *Бюлетин за безопасност на движението по пътищата,* 6, 46-50. [Totkova, Z. (2021). Transport psychology. Nature and meaning. Road Safety Bulletin, 6, 46-50]. (In Bulgarian).
2. **Aniţei, M., Chraif, M., Schuhfried, G. & Sommer, M.** (2011). The validation of expert system traffic psychological assessment to romanian driving schools. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 30, 457-464.
3. **Barjonet** (2001). Traffic psychology today. Boston, London: Kluwer Academic Publishers.
4. **Brieler, P., Chehadi, O., Minge, M.** (2015). Medical-psychological assessment of fitness to drive in Germany, *Journal of local and global health science*, 76.
5. **Clare, S. & Robertson, I. T.** (2005). A meta-analytic review of the Big Five personality factors and accident involvement in occupational and non-occupational settings. *Journal of Occupational and Organizational Psychology, 78*(3), 355-376.
6. **Dula, C. S. & Ballard, M. E.** (2003). Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving. *Journal of Applied Social Psychology, 33*(2), 263-282.
7. **Gangloff, B.** (1994). La sélection par les tests, EAP, Issy-Les-Moulineaux.
8. **Herle, M.** (2009). Personality measurement in traffic psychological assessment. In: W.R. Nickel, G. Meinhard, I. Born (Hrsg). Proceedings zu Fit to drive. 4th International Traffic Expert Congress, 56-61. Bonn: Kirschbaum.
9. **Huffcut, A. I. and Arthur, W.** (1994). Hunter and Hunter revisited; interview validity for entry-level jobs. *Journal of Applied Psychology*, 79(2), 184-190.
10. **McDaniel, M. A., Whetzel, D. L., Schmidt, F. L. and Maurer, S. D.** (1994). The validity of employment interviews: a comprehensive review and meta-analysis, *Journal of Applied Psychology 79*(4), 599-616.
11. **Michon, J. A.** (1989). Sociale verkeerskunde: Een plaatsbepaling In C. W. F. Van Knippenberg, J. A. Rothengatter, J. A. Michon (Eds.), *Handboek Sociale Verkeerskunde,* Assen: Van Gorcum.
12. **Müller, K. & Laub, G.** (2006). The Medical Psychological Assessment: An Opportunity for the Individual, Safety for the General Public.
13. **Nordfjærn, T. & Rundmo, T.** (2013). Road traffic safety beliefs and driver behaviors among personality subtypes of drivers in the Norwegian population. *Traffic Injury Prevention*, 14(7), 690-696.
14. **Novaco, R. W.** (2001) Transportation Psychology. Editor(s): Neil J. Smelser, Paul B. Baltes, In: International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences, Pergamon, 15878-15882.
15. **Ozkan, T., Lajunen, T. & Summala, H.** (2006). Driver Behaviour Questionnaire: A follow-up study. *Accident Analysis & Prevention, 38*(2), 386-395.
16. **Poschadel, S., Falkenstein, M., Pappachan, P., Poll, E. & Willmes von Hinkeldey, K.** (2009). *Testverfahren zur psychometrischen Leistungsprüfung der Fahreignung*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
17. **Schuhfried, G., Sommer, M., Anitei, M. & Chraif, M.** (2010). The Validation methodology of a psychological assesment battery for driver‘s school in Romania. Romanian Journal of Experimental Applied Psychology, 1(1).
18. **Sommer, M., Herle, M., Hausler, J., Risser, R., Schutzhofer, B. and Chaloupka, Ch.** (2008). Cog-

nitive and personality determinants of fitness to drive. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11(5), 362-375.
19. **Sommer, M., Schuhfried, G., Aniţei, M. & Chraif, M.** (2010). A model of driving tests battery validation. Studii şi cercetări.
20. **Šucha, M.** (2014). Road users' strategies and communication: driver-pedestrian interaction. Transport Research Arena (TRA), 1.
21. **Sundström, A.** (2008). Self-assessment of driving skill: A review from a measurement perspective. *Transportation Research part F, 11*(1), 1-9.
22. **Ulleberg, P. & Rundmo, T.** (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety science, 41*(5), 427-443.
23. **Wagner, T., Brenner-Hartmann, J., Seidl, J. Musshoff, F., Hoffmann-Born, H. and Lohr-Schwaab, S.** (2014). Assessment of personal resources for safe driving – the principles of medical psychological assessment in Germany. 8th Fit to drive, 19-22.

ASST. PROF. ZORNITSA TOTKOVA, PHD
Institute of Population and Human Studies
Bulgarian Academy of Sciences
Sofia 1113, Acad. Georgi Bonchev St., Bl. 6, Fl. 5/6, Bulgaria
z.totkova@abv.bg

Copyright (c) 2022 Psychological Research (in the Balkans)

This work is licensed under a **Creative Commons Attribution 4.0 International License.**