

PASS: Euroopa juhtimispädevuse edendamise ja kindlustamise valdkondadevaheline mudel

A. Allhoff-Cramer, B. Krohn, G. Laub, W.-R. Nickel, C. Rohlfing, B. Rothenberger, W. Schubert, E. Stephan

Kokkuvõte: Saksa Psühholoogide Kutseühingu liikluspsühholoogide sektsioon kutsus 2004. aastal ellu „Ümarlaua”. Selle eesmärgiks oli luua raammudel tulevikus ühtlustatavale juhilubade süsteemile Euroopa liikmesriikides. Sellisel viisil oleks võimalik üksteisele lähendada praegu veel suuri erinevusi sisaldavad siseriiklikud juhilubade süsteemid. Liiklusohutuse seisukohalt tuleb tulevikus senisest enam arvestada liikluspsühholoogia ja liiklusmeditsiini teadussaavutustega. Kõrgetasemeline juhtgrupp töötas „Ümarlaua” ülesandel välja mudeli PASS – *Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility*, mida käesolevaga tutvustatakse avalikkusele esmakordselt.

Dokumendid: Allhoff-Cramer, A., Krohn, B., Laub, G., Nickel, W., Rohlfing, C., Rothenberger, B., Schubert, W., Stephan, E.: *PASS: Ein interdisziplinäres Modell zur Förderung und Sicherung der Mobilitätskompetenz in Europa*. Z.f. Verkehrssicherheit 53 (2007), nr. 1, lk. 6.

Võtmesõnad: Euroopa (8034), mobiilsus (9105), juhilubade punktisüsteem (1530), korduvad teo toimepanijad (1519), sõidukõlbulikkus (2226), meditsiiniline läbivaatus (2276), rehabilitatsioon (2292), kvaliteedi tagamine (9123), hindamine (9020)

TURVALISE MOBIILSUSE PSÜHHOLOOGILINE JA MEDITSIINILINE TOETUS (PASS)

Valdkondadevaheline mudel mobiilsuspädevuse edendamiseks ja kindlustamiseks

Preambula

Euroopa Liit tahab liiklusõnnetuste arvu oluliselt vähendada. Liiklusõnnetused tähendavad alati suuri majandus- ja inimressursside kaotusi ning põhjustavad ohvritele ja nende perekondadele suuri kannatusi. Siiski on nii surmaga kui ka vigastustega lõppevaid õnnetusi võimalik ära hoida. Eurooplased ootavad parimat võimalikku kaitset liiklusriskide eest, turvalisemat reisijate ja kaupade vedu. Nad ootavad turvalist mobiilsust. Seetõttu on Euroopa Liit seadnud endale eesmärgiks vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu Euroopas 2010. aastaks poole võrra.

Selline vähendamine on võimalik juhul, kui lisaks seni kavandatud mõistlikele meetmetele rakendatakse järjekindlalt ka liikluspsühholoogia ja liiklusmeditsiini alaseid erialateadmisi. Kestva tulemuse saavutamine on võimalik ainult liikluspsühholoogia ja liiklusmeditsiini alaste teadmiste interdistsiplinaarse kaasamisega. Sel põhjusel peab Euroopa Liit senisest enam kasutama liikluspsühholoogia ja liiklusmeditsiini saavutusi ning potentsiaali, ühitades sellekohased teadmised ja meetodid juhtimisõiguse litsenseerimise nõuetega.

Surmaga ja vigastustega lõppevate õnnetusjuhtumite põhjusi tuleb otsida eelkõige tänava- ja maanteeliikluses osalejate käitumisest ning subjektiivsetest hoiakutest. See puudutab kõiki transpordivahendeid (sõidukid, rongid, lennukid, laevad). Liiklusõnnetuste riskimudelid põhinevad mitte tehnilisel, vaid inimteguril ja just seetõttu saavad ja suudavad liiklusohutuse püsivasse arengusse oma panuse anda liikluspsühholoogia ja liiklusmeditsiin.

Tõsiseid rikkumisi toime pannud mootorsõidukite juhtide käitumist ja hoiakuid on võimalik püsivalt ja positiivselt mõjutada. Vaimsete, kehaliste ning vanadusest tingitud puuetega inimeste käitumist ja nende sooritusvõime terviklikkuse kaotust on võimalik diagnoosida ja ravida, et tõhusalt parandada nende pädevust tulla toime liikluses esitatavate nõudmistega. Need ülesanded eeldavad vastava erialase teenuse pakkujate spetsialiseeritud väljaõpetamist. Liikluspsühholoogia ja liiklusmeditsiini esmaseks ülesandeks on tõsta liikluses osalejate mobiilsuse turvalisust, tagada selle paranemine kindlalt ja võimalikult pikaks ajaks.

1 Eeldused

1.1 Mobiilsuspädevus

PASS-i keskse mõistena tähistab mobiilsuspädevus mootorsõidukite ohutu ning koosreguleeritud käitamise vaimsete, kehaliste, hoiakuliste ja käitumuslike aluste kogumit. PASS-i eesmärgiks on sõidukijuhi vastutuse suurendamine enese ja teiste liiklejate ohutuse eest. Juhtimispädevuse mõiste hõlmab saksa keeleruumis kasutatavat õigusmõistet „juhtimisvõimekus”.

1.2 Valdkondadevaheline lähenemine

Mobiilsuspädevus sõltub sellistest kehalistest ja vaimsetest teguritest nagu tervis, isiklikud hoiakud, olukordadest sõltuvad käitumisviisid ning isiksuse omadused. Mobiilsuspädevust saab individuaalsete ressursside arendamise kaudu jätkuvalt parandada. Seega seob PASS liiklusmeditsiini ja liikluspsühholoogia ühiseks valdkondadevaheliseks lähenemiseks individuaalsele arengule, võimaldades ühtlasi koostööd teiste erialadega, mis püüavad liikluses osalejate käitumist otseselt või kaudselt samas suunas mõjutada.

1.3 Eesmärgid

PASS aitab kaasa Euroopa Liidus liiklusohutuse tõstmiseks seatud eesmärkide elluviimisele. Samaaegselt aitab PASS kaasa ka õigluse ja õiguskaitse tajumisele üksikjuhtudel ning seega toetab kodanike vajadusi enese määratud mobiilsuse järele.

1.4 Mõiste

Tõeliselt euroopalik mobiilsuspädevust parandav ja arendav süsteem peab arvesse võtma liikmesriikides kogutud teadmised. PASS tagab valdkondadevahelise raamistuse selle teadmise sulandamiseks, kindlustades samal ajal adekvaatse ruumi rahvuslikult kohandatud regulatsioonide rakendamiseks.

1.5 Tegevusvaldkond

PASS kirjeldab liiklusmeditsiini ja liikluspsühholoogia ülesandeid mobiilsuspädevuse edendamisel ja arendamisel ning hõlmab inseneriteaduste, õigusteaduse ja sõidukijuhtide koolituse saavutusi.

2 Mobiilsuspädevuse edendamise ja tagamise tasemed

PASS eristab mobiilsuspädevuse parandamise ja tagamise kolme ennetustasandit.

2.1 Esmane ennetustasand

Esmane ennetustasand hõlmab kõiki neid liikluses osalejaid, kes järgivad liiklusseadusi ja piiranguid ohutu liikluse nõuetest oluliselt hälbimata.

Enamus juhtidest on sellel tasandil. Koolieelne liikluskasvatus, liiklusõpe ja sotsialiseerumise käigus (vanematelt, õpetajatelt ja omasugustelt) omandatud positiivsete mõjude summa on andnud oma panuse nende liikluses osalejate piisava mobiilsuspädevuse arengusse.

2.2 Teisene ennetustasand

Teisesel ennetustasandil asuvad juhid, kellele on peale liiklusreeglitest hälbimist juhtimisõigus säilitatud. Sellistel isikutel võivad olla piirangud kehaliste puuete tõttu või on nad ilmutanud puudujääke oma juhtimiskäitumises. Nende liikluses osalemine on seotud suurema riskiga ja nende üldine mobiilsuspädevus on märgatavalt madalam kui esmasel tasandil olevate mootorsõidukijuhtide oma.

2.3 Kolmandane ennetustasand

Kolmandasel ennetustasandil asuvad sõidukijuhid, kellelt on peale liiklusnormidest kõrvalekaldumist kas kehalise puude, isiksuslike ja/või käitumuslike puudujääkidega seonduva tugevalt hälbinud või kuritegeliku käitumise tõttu juhtimisõigus ära võetud. Seaduslikult ei saa sellised isikud tänava- ja maanteeliikluses osaleda. Neile on iseloomulik väga kõrgeks tõusnud risk liikluses ohtlikult käituda ja mobiilsuspädevuse puudulik areng.

3. Ennetavad sekkumised PASS mudeli esimesel tasandil olevate mootorsõidukijuhtide puhul

Liikluses ilma kehtestatud normidest kõrvale kaldumata osalevate mootorsõidukijuhtide puhul kohustuslikke sekkumisi ei rakendata, välja arvatud juhtudel, kui neile on antud eriline vastutus või kui neil on risk vanusega seotud soorituspuuete tekkeks.

3.1. Sekkumisnäited valitud sihtrühmades mobiilsuspädevuse arendamiseks

- koolieelsed liiklusõpetuse programmid
- sõidukijuhtide koolitusprogrammid koos täiendavate meetmete kasutamisega
- sekkumised narkootikumide ja alkoholi tarbimise vältimiseks liikluses osaledes
- inimestevaheliste konfliktide lahendamise oskuste treenimine

3.2. Meetmed mobiilsuspädevuse tagamiseks erilise vastutusega sõidukijuhtidel

C-klassi juhtimisõigusega sõidukijuhid: kehalise kõlblikkuse hindamine liiklusrsti poolt enne juhtimisõiguse andmist ja peale seda kehtestatud ajavahemike järel.

Takso või rendiautoga reisijaid vedavad sõidukijuhid ja D-klassi juhtimisõigusega sõidukijuhid: algne kehalise ja vaimse kõlblikkuse hindamine liiklusrsti ja liikluspühholoogi poolt. Vanemates vanusegruppides tuleb kehalist hindamist korrata kehtestatud ajavahemike järel. Vanemate sõidukijuhtide vaimset kõlblikkust tuleb perioodiliselt hinnata liikluspühholoogil, kelle pädevusse kuulub vananemise mõjude kompenseerimise käitumuslike ja hoiakuliste eeltingimuste hindamine.

3.3. Meetmed mobiilsuspädevuse tagamiseks sõidukijuhtide erilistes vanusegruppides

- Enne kehtestatud vanusepiiri klassides A, B, C või D mootorsõidukijuhtimise lubade taotlejate litsenseerimine: algne kehalise sobivuse hindamine liiklusrsti poolt koos liikluspühholoogiaga, kes on

pädev hindama ohutuks sõidukijuhtimiseks vajaminevaid vaimseid ja isiksusele omaseid ressursse.

- A, B ja C klassi juhilubadega eakad sõidukijuhid: hindamisprotseduuride pakkumine liiklusarstide ja liikluspsühholoogide poolt mobiilsuspädevuse kehaliste ja vaimsete aspektide vabatahtlikult hinnata laskmiseks. Protseduure võib korrata ja nende tulemustel on soovituslik iseloom, mis erijuhtudel võtavad arvesse toetavaid meditsiinilisi, psühholoogilisi ning tehnilisi meetmeid.

4. Ennetavad sekkumised PASS mudeli teisesel tasandil olevate mootorsõidukijuhtide jaoks

Mootorsõiduki juhtide puuete, liiklussooritusega seotud käitumisprobleemide või liiklusnormidest silmatorkavalt hälbijate puhul on sekkumismeetmed diferentseeritud vastavalt probleemi raskusastmele. Nende meetmete eesmärgiks on isiku mobiilsuspädevuse taastamine ja juhtimisõiguste edasise tühistamise ärahoidmine.

4.1. Arstlik läbivaatus

Tuleb koostada mobiilsuspädevust piiravate kehaliste puuete kataloog, milles puuete erinevate astemete jaoks on piiritletud kohustusliku meditsiinilise kontrolli erinäidustused. Läbivaatuse peab tegema eriettevalmistusega liiklusarst, kes võib suunata mootorsõiduki juhi täiendavatele uuringutele liikluspsühholoogi juurde.

4.2. Mobiilsuspädevust toetav karistuspunktide süsteem

PASS mudeli elluviimise üheks abistavaks tingimuseks on karistuspunktide süsteem, milles liiklusrikkumiste ohtlikkuse aste on kaardistatud karistuspunktidega. Selle süsteemi rakendamine viib mobiilsuse piiramiseni või juhtimisõiguse peatamiseni teatud punktide piirmäära ületamisel.

Niipea kui riiklikult kindlaks määratud punktide piirmäär on ületatud kas ühekordse raske rikkumise või kogunenud väiksemate rikkumiste summaga, muutub kohustuslikuks osalemine mobiilsuspädevuse parandamisele suunatud sekkumises. Sellised sekkumised võivad olla individuaalsed või grupiviisilised eesmärgiga muuta osaleja hoiakuid ja käitumist. Teenusepakkujateks on eriettevalmistusega liikluspsühholoogid või minimaalsete rikkumiste ja sõltuvusainetega ning nende kuritarvitamisega mitteseotud juhtudel ka liiklusõpetajad.

Lisaks võib üksikjuhtudel, mil karistuspunktide summa pole kohustusliku sekkumise otsuse langetamiseks piisav, luua ajendeid vabatahtlikuks mobiilsuspädevuse tõstmise sekkumistel osalemiseks.

4.3. Sekkumised liiklusohutuse tagamiseks

Tavaliselt sisaldab liiklusõnnetustega seotud inimtegurite loetelu käitumuslikke nähtusi (nt eelnenud narkootikumide või alkoholi tarvitamist, kroonilist kiiruseületamist), mis teevad tõsiselt küsitavaks igasuguse oletuse piisava mobiilsuspädevuse kohta. Käitumispuude raskusastet selles loetelus kasutatakse indikaatorina mootorsõidukijuhi mobiilsuspädevuse taseme psühholoogilise ja/või meditsiinilise uuringu vajalikkuse kohta.

Uuringud viiakse läbi vastava ettevalmistusega liiklusarsti ja liikluspsühholoogi poolt institutsioonides, millised on selle konkreetse ülesande täitmiseks ametlikult akrediteeritud (vrdl 5.2).

Individaalse mobiilsuspädevuse parandamisele või taastamisele suunatud asjakohaseid sekkumisi viivad läbi vastava kvalifikatsiooniga liikluspsühholoogid.

5. Sekkumised PASS mudeli kolmandasel ennetustasandil olevatele mootorsõidukijuhtidele

Mobiilsuse peatamist juhtimisõiguse tühistamise kaudu kogetakse karistusena ja see ei vii reeglina vajalike muutusteni hoiakutes või käitumises. Mobiilsuse kaotus siiski tugevdab motivatsiooni olemasolevate käitumisprobleemide tunnistamiseks ja parandamiseks. Sekkumised mobiilsuspädevuse parandamiseks põhinevad lahendustele suunatud diagnostikal ning ressurssidele orienteeritud mõjutuseesmärkidel, mis rõhutavad isiku potentsiaale muuta oma hoiakuid ja käitumist.

Mobiilsuse kaotusega karistatud mootorsõidukijuhid saavad sellega juhtimisõiguse peatamise ajal võimaluse oma mobiilsuspädevuse taastamiseks. Nende võimaluste kasutamine on soovituslik. Asjakohast liiklusterapiat võib läbi viia individuaalkorras või gruppides.

Enne mootorsõiduki juhtimise õiguse ennistamist tuleb läbi viia psühholoogiline ja/või arstlik kontroll igasuguse vastuvõetamatu riski võimaluse välistamiseks.

5.1. Mobiilsuspädevuse parandamise ja taastamise meetmed

Mobiilsuspädevuse parandamise meetmed kehaliste puuetega isikutel hõlmavad näidustatud meditsiinilist ravi.

Käitumis- ja/või isiksusespetsiifiliste probleemidega või käitumis- ja subjektiivse kogemuse häiretega mootorsõidukite juhte või neid, keda on tõsistes mootorsõidukite liiklusega seotud õigusrikkumistes süüdi mõistetud, on soovitatav mõjutada liikluspsühholoogia individualiseeritud meetoditega. Sellised sekkumised peavad olema tõenditel põhinevad ning omama hoiakute ja käitumise parandamise meetoditena tõestatud efektiivsust. Nede meetodite efektiivsust tuleb hinnata õiguskuulekuse kriteeriumi suhtes.

5.2. Mobiilsuspädevuse kontrollimine

Enne juhtimisõiguse taastamist uuritakse seaduserikkujat uuesti, et teha kindlaks, kas mobiilsuspädevus on taastatud ja kas positiivset prognoosi on võimalik kinnitada. Kontrollimise viivad läbi riiklikku akrediteeringut omavad kvalifitseeritud liiklusarstid ja liikluspsühholoogid. Nii kontrolli ulatus kui ka selle otsustuskriteeriumid on siduva jõuga kõigile professionaalide osalusega teenusepakkujatele.

Kui kontroll peaks osutama, et sekkumiseesmärgid on mootorsõidukijuhi poolt saavutamata jäänud ja samas kinnitama ennustust, et mobiilsuspädevust on eritingimustel võimalik taastada, võivad professionaalid soovitada tingimusi, millistel seaduserikkuja juhtimisõiguse taastamine teostatav on.

6. Pidev kvaliteedijuhtimine ja uurimistöö

PASS mudeli koostisosad on pidevalt edasiarendatavad ja kvaliteedijuhtimisele allutatud.

6.1. Riiklik järelvalve

Mobiilsuspädevuse kontrollimise institutsioonide teenuseid kontrollitakse riiklikult. Valitsusepoolse järelvalve eesmärgiks on mobiilsuspädevuse kontrollimise protsessi neutraliteedi ja ühetaolisuse tagamine.

6.2. Efektiivsuse tõendamine

Mobiilsuspädevuse parandamise sekkumiste efektiivsust hinnatakse teaduslike uuringute kriteeriumide kohaselt. See kehtib nii liikluspsühholoogiliste sekkumiste kui ka mobiilsuspädevuse kontrollimise kohta.

6.3. Erialane kvalifikatsioon ja täiendõpe

Praktiseerivad liikluspsühholoogid ja liiklusarstid peavad oma teenust osutades omama vastavat kvalifikatsiooni ja on kohustatud oma ametialaseid teadmisi ja suutlikkust edasi arendama. Kõik kvalifitseeritud praktiseerijad on lõpetatud haridusega, mille tase vastab vähemalt magistrikraadile.

Kraadinõuete loetelu ja kraadijärgse täiendõppe kriteeriumid peavad liiklusarstide ja liikluspsühholoogide jaoks olema selgelt määratletud.

„Ümarlaud”

Saksa Psühholoogide Kutseühingu liikluspsühholoogide sektsiooni juhatus jätkas viimasel ametiajal kokkukutsutud **Ümarlaua**, mis koosnes liikluspsühholoogia kõikide Saksamaa rühmituste 21 esindajast, tööd. Nimetatud rühmitustest valitud kaheksast esindajast koosnev juhtgrupp sai

ülesandeks töötada välja Euroopa juhtimispädevuse edendamise ja kindlustamise valdkondadevahelise mudeli põhimõtted. Nimetatud mudeli üldesmärgid on õigluse rakendumine konkreetsetel juhtudel, liiklusohutuse parandamine ja ohutu individuaalse juhtimisvõime kujundamine või taastamine. Mudeli väljatöötamisel lähtusid juhtgrupi liikmed järgmistest kriteeriumitest: lihtsus, kvaliteedi tagamine, selgus, täpne rollide defineerimine, kulude-tulude hindamine.

Mudelit PASS esindavad peale Ümarlaua ühehäälsel otsust 13. septembril 2006 kõik olulisemad Saksa liikluspsühholoogia rühmitused ning seda toimetavad juhtgrupi liikmed, kes kirjutavad nimetatud mudelile ka autoritena alla. A. Allhoff-Cramer

Kontaktpartner für Estland:

Dipl.-Psych. und Magister Gunnar Meinhard
Lektor
Tallinn College Of Engineering
Pärnu mnt 62,
10135 Tallinn
Estland
gm@tkk.ee