

**PRZEGLĄD
NAUKOWO-METODYCZNY**

**EDUKACJA
DLA
BEZPIECZEŃSTWA**

ROK VII NUMER 2/2015 (27)



Poznań 2015

Recenzenci działów:

prof. dr hab. inż. Józef BUCZYŃSKI – bezpieczeństwo narodowe
prof. zw. dr hab. Michał PŁACHTA – bezpieczeństwo wewnętrzne
prof. dr hab. Bogdan ŚLUSARZ – bezpieczeństwo zdrowotne
prof. dr hab. Małgorzata SUŚWIŁŁO – pedagogika
prof. dr hab. Mieczysław CIOSEK – psychologia
prof. dr hab. Daniel FIC – zarządzanie

Stali recenzenci zewnętrzni

prof. zw. dr hab. inż. Piotr Sienkiewicz
prof. zw. dr hab. inż. Jarosław Wolejszo
prof. zw. dr hab. Irina Surina
prof. zw. dr hab. inż. Bogdan Szulc
ks. prof. dr hab. Mirosław Michalski
prof. dr Romualdas Povilaitis
prof. dr Tamara Tkacz
doc. dr Alena Doušková
dr Zlatica Hul'ová
dr Natalia Lyman
dr Juraj Madej


Redakcja naukowa

Ewa Misterska

Skład komputerowy

Marta Walachowska

Redakcja oświadcza, że wersją podstawową czasopisma jest wydanie papierowe.

Copyright © 2015 by Edition
 wydawnictwo Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa
All rights reserved

ISSN: 1899-3524

 wydawnictwo Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa
ul. Orzeszkowej 1, 60-778 Poznań
tel. 61 851 05 18
e-mail: kierownik.wydawnictwa@wsb.net.pl
www.wsb.net.pl

Druk i oprawa
"ESUS" Agencja Reklamowo-Wydawnicza
ul. Wierzbicice 35, 61-855 Poznań
tel./fax. 61 835 35 36
www.esus.pl

SPIS TREŚCI

Wstęp (Ewa MISTERSKA)	7
BEZPIECZEŃSTWO NARODOWE	15
<i>Możliwości wymiany informacji pomiędzy jednostkami dowodzenia Wojsk Lądowych oraz Marynarki Wojennej</i> (Mariusz FRAŃCZEK).....	17
<i>Obowiązki państwa i obywatela w zakresie obronności i w sytuacjach stanów nadzwyczajnych</i> (Wiesław OTWINOWSKI).....	41
<i>Zdolnościowa ocena zagrożeń</i> (Miroslaw BANASIK)	55
<i>Zagrożenie struktur państwowych w rozwoju społeczeństwa informacyjnego</i> (Zdzisław CZAJA)	73
BEZPIECZEŃSTWO WEWNĘTRZNE	93
<i>Формирование экологической культуры как фактор экологической безопасности</i> (Witold JAŚWIN)	95
<i>Ochrona infrastruktury krytycznej</i> (Albert KAROLEWSKI, Małgorzata REJMAN-KAROLEWSKA).....	105
<i>Bezpieczeństwo lasów w warunkach globalnego zagrożenia środowiska</i> (Eugeniusz KOŚMICKI)	119
<i>Metodologiczne trudności wykorzystania wstępnej analizy zagrożeń w ocenie ryzyka dla celów zarządzania kryzysowego</i> (Marcin KLEINOWSKI).....	143
<i>The morality of capitalism; is capitalism moral?</i> (Henryk MACURA)	161
<i>Współdziałanie terenowych organów administracji wojskowej z samorządem powiatowym na przykładzie Słupska</i> (Grzegorz PIETREK)	175
ZARZĄDZANIE	187
<i>Przekształcenie przywiązanych gospodarstw pomocniczych w Instytucje gospodarki budżetowej – analiza i ocena wprowadzonych zmian</i> (Anna KRAWCZYK-SAWICKA).....	189
<i>Rekrutacja i selekcja personelu w procesie kadrowym nowoczesnej organizacji</i> (Maciej MARCZYK, Ilona ZIEMKIEWICZ-GAWLIK)	197
<i>Zarządzanie wiedzą a bezpieczeństwo organizacji</i> (Aleksandra NOWIK)	209
<i>Zarządzanie relacjami z pacjentami na rynku usług medycznych</i> (Agnieszka RUTA)	219

<i>Wybrane aspekty zarządzania lokalną polityką społeczną</i> (Jerzy STĘPIEŃ, Barbara KOŁODZIEJ)	227
PEDAGOGIKA	243
<i>The shaping of identity within the context of educational space. The national memory place in Łambinowice</i> (Joanna LUSEK)	245
<i>Definicyjne ujęcie kształcenia a konstruktywizm</i> (Alicja MAŚLEJ)	259
<i>Konflikt i integracja ról rodzinnych i zawodowych</i> (Agnieszka SOBOLEWSKA-POPKO)	271
<i>Efekty kształcenia a oczekiwania doktorantów wobec przedmiotu „Nowoczesne metody i techniki prowadzenia zajęć dydaktycznych”</i> (Anna Maria WÓJCIK)	287
<i>Bezpieczeństwo narodowe wyzwaniem dla szkolnej edukacji fizycznej</i> (Kazimierz ŻEGNAŁEK, Ewelina GUTKOWSKA-WYRZYKOWSKA).....	297
BEZPIECZEŃSTWO ZDROWOTNE	311
<i>Cyberprzemoc w opinii i doświadczeniach uczniów szkół podstawowych</i> (Irena BEKIER)	313
<i>Analiza ilościowa i jakościowa świadczeń zdrowotnych udzielonych w Szpitalnym Oddziale Ratunkowym Szpitala Uniwersyteckiego nr 1 w Bydgoszczy w latach 2007-2008</i> (Teresa BRANICKA-BIELECKA, Juliusz JAKUBASZKO, Andrzej WITKOWSKI, Ewa ZIELIŃSKI, Piotr PORZYCH)	323
PSYCHOLOGIA	333
<i>Badania psychologiczne kierowców w obliczu zmian prawnych w 2014 roku</i> (Maria GRZYMISŁAWSKA-CYBULSKA, Marcin CYBULSKI)	335
<i>Psychospołeczne warunki pracy a wypalenie zawodowe wśród funkcjonariuszy Służby Więziennej</i> (Elżbieta KASPRZAK, Marion KOPER)	351
<i>Postawy kobiet wobec badań profilaktycznych wykrywających raka szyjki macicy</i> (Marzena KAŹMIERCZAK, Agnieszka STĘPIEŃ, Agnieszka WRÓBEL-BANIA, Grażyna GEBUZA, Estera MIECZKOWSKA, Małgorzata GIERSZEWSKA, Agnieszka STĘPIEŃ).....	367
<i>Educational role of the media in molding woman's body image</i> (Marcin CYBULSKI, Marta CZARNECKA-IWAŃCZUK, Wojciech STRZELECKI, Maja STRZELECKA).....	383
RECENZJE, SPRAWOZDANIA I ANALIZY PRAWNE	397
<i>Głosa do wyroku sądu najwyższego z dnia 25 maja 2011 r., II CSK 527/10</i> (Grzegorz MANIA)	399
<i>Recenzja książki autorstwa Brendana Simmsa, pt. "Taniec mocarstw. Walka o dominację w Europie od XV do XXI wieku", Wydawnictwo poznańskie 2015, ss. 639</i> (Piotr KWIATKIEWICZ)	407

CONTENTS

Introduction (Ewa MISTERSKA)	7
NATIONAL SECURITY	15
<i>Possibilities of information exchange between Marine and Land Army units</i> (Mariusz FRAĆZEK)	17
<i>Duties of the state and citizens in the scope of defense and in crisis situations</i> (Wiesław OTWINOWSKI)	41
<i>Threats capability assessment</i> (Miroslaw BANASIK)	55
<i>Threat to state structures in the development of information society</i> (Zdzisław CZAJA)	73
INTERNAL SECURITY	93
<i>The creation of ecological culture as a factor of ecological security</i> (Witold JAŚWIN)	95
<i>The protection of critical infrastructure</i> (Albert KAROLEWSKI, Małgorzata REJMAN-KAROLEWSKA)	105
<i>Safety of forests in global environmental hazards</i> (Eugeniusz KOŚMICKI)	119
<i>Methodological difficulties in the use of preliminary hazard analysis in a risk assessment for the purpose of a crisis management</i> (Marcin KLEINOWSKI)	143
<i>The morality of capitalism; is capitalism moral?</i> (Henryk MACURA)	161
<i>The cooperation between military administration and local authorities on the example of Slupsk</i> (Grzegorz PIETREK)	175
MANAGEMENT	187
<i>The transformation of prison work units into institutions of state budget economy</i> (Anna KRAWCZYK-SAWICKA)	189
<i>The recruitment and selection of personnel in the HR process of a modern organization</i> (Maciej MARCZYK, Ilona ZIEMKIEWICZ-GAWLIK)	197
<i>Knowledge management and security of organization</i> (Aleksandra NOWIK)	209
<i>The management of patient relations on the medical services market</i> (Agnieszka RUTA)	219

<i>The selected aspects of local social policy management</i> (Jerzy STĘPIEŃ, Barbara KOŁODZIEJ)	227
PEDAGOGY	243
<i>The shaping of identity within the context of educational space. The national memory place in Łambinowice</i> (Joanna LUSEK)	245
<i>The definitive approach to education and constructivism</i> (Alicja MAŚLEJ)	259
<i>Conflict and integration family roles and professional</i> (Agnieszka SOBOLEWSKA-POPKO)	271
<i>The effects of education and the expectations of PhD candidates towards the subject „Modern methods and techniques of teaching classes”</i> (Anna Maria WÓJCIK)	287
<i>National security challenge for school physical education</i> (Kazimierz ŻEGNAŁEK, Ewelina GUTKOWSKA-WYRZYKOWSKA).....	297
HEALTH SECURITY	311
<i>Cyberbullying in the opinions and personal experiences of primary school children</i> (Irena BEKIER)	313
<i>A quantity and quality analysis of medical services provided in the Emergency Department of University Hospital 1 in Bydgoszcz in 2007 and 2008</i> (Teresa BRANICKA-BIELECKA, Juliusz JAKUBASZKO, Andrzej WITKOWSKI, Ewa ZIELIŃSKI, Piotr PORZYCH)	323
PSYCHOLOGY	333
<i>Drivers’ psychological examination in the face of legislative changes in 2014</i> (Maria GRZYMISŁAWSKA-CYBULSKA, Marcin CYBULSKI)	335
<i>Psycho-social work conditions and professional burnout among prison service staff</i> (Elżbieta KASPRZAK, Mariona KOPER)	351
<i>Women attitudes towards preventive examinations of cervical cancer</i> (Marzena KAŻMIERCZAK, Agnieszka STĘPIEŃ, Agnieszka WRÓBEL-BANIA, Grażyna GEBUZA, Estera MIECZKOWSKA, Małgorzata GIERSZEWSKA, Agnieszka STĘPIEŃ).....	367
<i>Educational role of the media in molding woman’s body image</i> (Marcin CYBULSKI, Marta CZARNECKA-IWAŃCZUK, Wojciech STRZELECKI, Maja STRZELECKA).....	383
REVIEWS, REPORTS AND LEGAL ANALYSES	397
<i>Highest Court verdict of 25. 05. 2011 gloss II CSK 527/10</i> (Grzegorz MANIA).....	399
<i>Review of Brendan Simms Europe: The Struggle for Supremacy, 1453 to the Present, Poznan Publishing House 2015, p. 639</i> (Piotr KWIATKIEWICZ).....	407

Maria GRZYMISŁAWSKA-CYBULSKA

Szkoła Wyższa Psychologii Społecznej Wydział Zamiejscowy w Poznaniu
Instytut Prawa

Marcin CYBULSKI

Uniwersytet Medyczny im. Karola Marcinkowskiego w Poznaniu
Zakład Psychologii Klinicznej

BADANIA PSYCHOLOGICZNE KIEROWCÓW W OBLICZU ZMIAN PRAWNYCH W 2014 ROKU

Wstęp

Badania lekarskie i psychologiczne zmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego są jednym z elementów kształtowania bezpieczeństwa drogowego. Długo oczekiwaną Ustawą z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami¹ uchylony został Rozdział IV Działu IV ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym² regulujący zasady sprawdzania stanu zdrowia i predyspozycji psychicznych do kierowania pojazdami. Uchylone przepisy Prawa o ruchu drogowym regulujące zasady wykonywania badań lekarskich i psychologicznych kierowców, instruktorów i egzaminatorów oraz kandydatów na kierowców, instruktorów i egzaminatorów zastąpione zostały przepisami ustawy o kierujących pojazdami. Ustawa ta weszła w życie z dniem 19 stycznia 2013 r.³

Pomimo uchylenia przepisów rangi ustawowej, z woli ustawodawcy, wyrażonej w art. 137 ustawy o kierujących pojazdami, zachowały moc obowiązującą przepisy wykonawcze wydane na podstawie upoważnień określonych w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Ustawodawca zastrzegł jednak, że przepisy wykonawcze wydane na podstawie delegacji ustawowej zamieszczonej w Prawie o ruchu drogowym nie mogą obowiązywać dłużej niż przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami. W konsekwencji, rzeczą upoważnionych ministrów stało się przygotowanie i ogłoszenie nowych przepisów wykonawczych, które weszłyby w życie najpóźniej z dniem 20 lipca 2014 r.

Realizację tego obowiązku stanowi rozporządzenie Ministra Zdrowia z 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy.⁴ Z dniem 20 lipca 2014 r. wydane na podstawie art. 90 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami rozporządzenie Ministra Zdrowia z 8 lipca 2014 roku zastąpiło wydane na podstawie art. 125 ustawy Prawo o ruchu drogowym rozporządzenie Ministra Zdrowia z 1 kwietnia 2005 r. w sprawie badań psychologicznych kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wykonujących pracę na stanowisku kierowcy.⁵

¹ Dz. U. z 2014 r., poz. 600

² Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.

³ Art. 137 ustawy o kierujących pojazdami zmieniony ustawą z 13 stycznia 2012 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym Dz.U. 2012 r., poz. 113

⁴ Dz. U. z 2014 r., poz. 937

⁵ Dz. U. z 2005 r. Nr 69, poz. 622 ze zm.

Wprowadzanie nowych rozwiązań z natury rzeczy skłania do podejmowania badań w tym zakresie. Problematyka badań psychologicznych kierowców jest tym bardziej interesująca, że ustawodawca, de facto, zobligował podmioty wykonujące badania z zakresu psychologii transportu, osoby poddawane tym badaniom oraz organy administracji publicznej do okresowego funkcjonowania w stanie niespójności obowiązujących uregulowań prawnych z uwagi na to, że instytucje nowo uchwalonej ustawy podlegały wykonaniu w trybie przepisów rozporządzenia wydanego w oparciu o uchylone tą ustawą przepisy innej ustawy. Rozporządzenie z 2014 r. powinno zatem wyeliminować obserwowany od czasu uchylecia przepisów Prawa o ruchu drogowym stan niepewności spowodowany wyraźną niekiedy niespójnością przepisów ustawy o kierujących pojazdami i przepisów rozporządzenia z 2005 r.

W toku przeprowadzonych, na potrzeby niniejszego opracowania, badań przeanalizowano nowe przepisy rangi podustawowej i zestawiono je z dotychczas obowiązującymi. Przeprowadzone porównanie miało pozwolić na wyciągnięcie wniosków, czy – a jeśli tak to w jakim zakresie nowe uregulowania eliminują dotychczas obserwowane niedoskonałości i trudności natury formalnej związane z przeprowadzaniem badań psychologicznych kierowców. Intencją prezentowanego opracowania stało się również zdiagnozowanie ewentualnych wątpliwości, które rodzić może stosowanie nowych przepisów wykonawczych w zakresie przeprowadzania badań psychologicznych kierowców i wskazanie propozycji ich rozwiązania.

Tak wytyczone cele wymagały wykorzystania metody historycznej oraz przeprowadzenia badania komparatystycznego. W tym celu dokonano analizy tekstów prawnych, treści orzeczeń Naczelnego Sądu Administracyjnego i wojewódzkich sądów administracyjnych, a ponadto także opracowań doktrynalnych poświęconych problematyce przeprowadzania badań psychologicznych kierowców. W toku badań analizie poddano również projekt rozporządzenia Ministra Zdrowia z 13 grudnia 2013 r., który został udostępniony przez Ministerstwo Zdrowia.⁶ Metoda prawno-porównawcza okazała się również potrzebna dla przeprowadzenia kompleksowej oceny nowych przepisów wykonawczych.

Zakres przedmiotowy rozporządzenia w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących prace na stanowisku kierowcy

Dotychczas obowiązujące rozporządzenie z 2005 r. określało szczegółowe warunki i tryb kierowania osób na badania psychologiczne oraz odwoływania się od orzeczeń psychologicznych; szczegółowy tryb uzyskiwania i cofania uprawnień w zakresie przeprowadzania badań psychologicznych i orzekania w zakresie zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych; a także warunki, zakres i sposób przeprowadzania badań psychologicznych. W dalszej kolejności określono sposób postępowania z dokumentacją związaną z przeprowadzanymi

⁶ Projekt Rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie badań psychologicznych kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wykonujących pracę na stanowisku kierowcy z 13 grudnia 2013 r. http://www2.mz.gov.pl/wwwfiles/ma_struktura/docs/badanpsycho_kier_20140107.pdf (pobrano 10.06.2014 r.)

badaniami psychologicznymi oraz wzory stosowanych dokumentów; jak również wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną; wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru. Obowiązujące dotąd rozporządzenie określało ponadto szczegółowe warunki, jakie musi spełniać pracownia psychologiczna oraz maksymalne stawki opłat za badania psychologiczne.

Zgodnie z wolą ustawodawcy wyrażoną w art. 90 ustawy o kierujących pojazdami, zakres przedmiotowy obowiązujących od 20 lipca 2014 r. przepisów wykonawczych przedstawia się nieco inaczej niż dotychczas. W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę, że uregulowane w rozporządzeniu z 2005 roku kwestie warunków i trybu kierowania na badania psychologiczne oraz odwoływania się od orzeczeń psychologicznych aktualnie regulują przepisy ustawy o kierujących pojazdami. Przesłanki i organ właściwy do wydania skierowania na badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu uregulowano w art. 99 ust. 1 pkt 3 lit. a-d ustawy o kierujących pojazdami. Natomiast procedura składania wniosku o przeprowadzenie ponownego badania psychologicznego, krąg podmiotów uprawnionych do wystąpienia z takim wnioskiem, termin do złożenia tego wniosku, jak i właściwość wojewódzkich ośrodków medycyny pracy do przeprowadzenia ponownego badania określa art. 84 ust. 2-6 ustawy o kierujących pojazdami. Zwrócić należy również uwagę, że „wniosek o przeprowadzenie ponownego badania psychologicznego” zastąpił dotychczasowe „odwołanie”, a w miejsce „uprawnionego psychologa prowadzącego badanie w zakresie psychologii transportu przez okres co najmniej 5 lat” jedynym podmiotem legitymowanym do wydania orzeczenia „II instancji” są „wojewódzkie ośrodki medycyny pracy, właściwe ze względu na miejsce zamieszkania osoby badanej”.

Rozporządzenie z 2014 r. nie reguluje kwestii trybu uzyskiwania i cofania uprawnień w zakresie przeprowadzania badań psychologicznych i orzekania w zakresie zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Podobnie do wcześniejszej regulacji, rozporządzenie z 2014 r. określa szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób przeprowadzania badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu i wydawania orzeczeń psychologicznych (§ 1 pkt 1). Określono też sposób postępowania z dokumentacją związaną z badaniami psychologicznymi w zakresie psychologii transportu oraz wzory stosowanych dokumentów (§ 1 pkt 3). W rozporządzeniu z 2014 r. określono wzór zaświadczenia o wpisie do ewidencji uprawnionych psychologów oraz wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną (§ 1 pkt 4 i 5).

Obydwa akty rangi podustawowej określają szczegółowe warunki, jakie musi spełniać pracownia psychologiczna. Przepisy rozporządzenia z 2014 roku wprowadzają ponadto zupełnie nowe uregulowanie, a mianowicie określają metodykę przeprowadzania badań psychologicznych (§ 1 pkt 2).

Szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób przeprowadzania badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu i wydawania orzeczeń psychologicznych

Przepisy rozporządzenia z 2014 r. stanowią, że osoby posiadające skierowanie zgłaszają się na badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu w okresie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania skierowania

(§ 2). Zagadnienie terminu do zgłoszenia się na badania psychologiczne uregulowane zostało w sposób analogiczny do dotychczas obowiązującego – zawartego w § 2 ust. 10 rozporządzenia z 2005 r. Należy zatem przyjąć, że 30-dniowy termin do zgłoszenia się na badania jest terminem instrukcyjnym.⁷ Uchybienie temu terminowi nie rodzi zatem żadnych określonych przepisami prawa sankcji, jak i nie pozbawia uprawnionego psychologa prawa do przeprowadzenia stosownych badań.

Rozporządzenie z 2014 r. w zasadniczy sposób różni się jednak od rozporządzenia z 2005 r., w sferze wytycznych dotyczących przeprowadzania badania psychologicznego w zakresie psychologii transportu. Nowa regulacja jest zdecydowanie bardziej szczegółowa. Obowiązujące dotąd przepisy stanowiły, że badanie obejmuje w szczególności ocenę cech osobowości, sprawności intelektualnej i sprawności psychofizycznej. Katalog elementów podlegających ocenie i narzędzi do ich weryfikacji miał charakter otwarty.

Aktualnie, szczegółowy opis przeprowadzania badania psychologicznego zawarty został w § 4 ust. 1 i 2. Na procedurę przeprowadzania badania psychologicznego przez uprawnionego psychologa w zakresie psychologii transportu składa się wywiad bezpośredni i obserwacja osoby badanej oraz badania narzędziami diagnostycznymi i ocena oraz opis osoby badanej – pod względem sprawności intelektualnej i procesów poznawczych; ocena osobowości z uwzględnieniem funkcjonowania w sytuacjach trudnych, a także ocena dojrzałości społecznej oraz ocena sprawności psychomotorycznej. Już pobieżna analiza przepisów pozwala stwierdzić, że obowiązujące przepisy katalog elementów podlegających ocenie określają dużo bardziej precyzyjnie, niż w rozporządzenie z 2005 r. Obowiązujące rozporządzenie w sferze normatywnych wytycznych przeprowadzania badań psychologicznych w pierwszej kolejności wymienia wywiad bezpośredni i obserwację osoby badanej, podkreślając rangę wywiadu i obserwacji, jako, zdaniem autorów, jednych z istotniejszych metod diagnostycznych. Podobne wnioski można również wysnuć na podstawie literatury branżowej.⁸ Zwrócić bowiem należy uwagę, że inne elementy będą miały znaczący diagnostycznie charakter w przypadku kierowcy pojazdu uprzywilejowanego, a inne w przypadku kierowców kierowanych na badania z powodu przekroczenia dopuszczalnej liczby punktów karnych, czy z powodu prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości. Przykładowo, jak się wydaje tym drugim przypadkiem celowym będzie bardziej szczegółowej ocenie niż w przypadku np. kierowców pojazdów uprzywilejowanych powinny podlegać zachowania aspołeczne i metody radzenia sobie ze stresem.

Niewątpliwie nowość stanowi również dookreślenie warunków przeprowadzania badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu, tak aby zapewniały one uzyskanie trafnych i rzetelnych wyników badania (§ 4 ust. 2 rozporządzenia z 2014 r.). Zwrócić można jednak uwagę, że na etapie projektu omawianego rozporządzenia zakładano sformułowanie wymogu zapewnienia ciszy

⁷ Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 03.03.2008 r. sygn. I OSK 197/07, uchwała Naczelnego Sądu Administracyjnego z 20.05.2010 r. sygn. I OPS 12/09, www.nsa.gov.pl

⁸ A. Łuczak, A. Tarnowski, *Artefakty w opartych na metodach kwestionariuszowych badaniach psychologicznych kierowców*. „Medycyna Pracy”, 2014; 65(3), <http://dx.doi.org/10.13075/mp.5893.2014.036>

oraz uniemożliwienia wzajemnej obserwacji udzielanych odpowiedzi w przypadku badań grupowych⁹.

Ustawodawca doprecyzował również, jakie czynności uprawniony psycholog ma podjąć po przeprowadzeniu badań (§ 4 ust. 3). Szczególnie należałoby zaakcentować, że osoba badana nie tylko powinna zostać poinformowana o wynikach przeprowadzonego badania, ale – jak wynika z zał. nr 5 do obowiązującego rozporządzenia – informacja ta ma zostać przekazana w sposób zrozumiały dla niej.

Metodyka przeprowadzania badań psychologicznych

Stosownie do treści § 7 rozporządzenia z 2014 r. badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu przeprowadza się z zachowaniem Metodyki przeprowadzania badań psychologicznych, stanowiącej załącznik do rozporządzenia. Dotychczas obowiązujące przepisy nie regulowały metodyki przeprowadzania badań psychologicznych, w zakresie psychologii transportu. W Załączniku nr 5 do rozporządzenia z 2014 r., zatytułowanym „Metodyka przeprowadzania badań psychologicznych” możemy wyróżnić 2 części. Część pierwsza Metodyki to „Standardy przeprowadzania badań psychologicznych”. Część druga to „Zakres metod i urządzeń badawczych”.

W odniesieniu do „Standardów przeprowadzania badań psychologicznych” uwagę zwraca kilka elementów. Po pierwsze – uprawniony psycholog ma obowiązek stosować testy i urządzenia diagnostyczne spełniające warunki standaryzacji, obiektywizmu, normalizacji, rzetelności i trafności, w miarę możliwości posiadające udowodnioną trafność diagnostyczną w badaniach psychologicznych kierowców. Tymczasem, jak wskazują uprawnieni psychologowie, aktualnie większość z urządzeń nie posiada aktualnego podręcznika testowego, który weryfikowałby obiektywizm stosowanych narzędzi. Próby takie zostały jednak podjęte w odniesieniu do części testów stosowanych w badaniach kierowców.¹⁰ W następnej kolejności zauważyć należy, że uprawniony psycholog ma obowiązek stosować narzędzie posiadające udowodnioną trafność diagnostyczną w badaniach psychologicznych kierowców.

W dalszej kolejności, należy zwrócić uwagę na sformułowanie obowiązku stosowania standardów etycznych, w tym bezstronności i należytej staranności prowadzonej diagnozy. Zaakcentowanie wymogu bezstronności, wyłącza w zasadzie celowość przeprowadzania badań osób, z którymi uprawniony psycholog pozostaje w takich relacjach, że mogą one wzbudzać wątpliwości co do jego obiektywizmu. Co niezwykle istotne, analiza ust. 2 „Standardów przeprowadzania badań psychologicznych” prowadzi do wniosku, że w załączniku nr 5 do rozporządzenia z 2014 r. de facto określono dodatkową przesłankę odmowy przeprowadzenia badania. Zasadniczo przesłanki odmowy przeprowadzenia badania przez uprawnionego psychologa określa § 5 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia z 2014 r., czyniąc to w sposób podobny do określonego przepisami rozporządzenia z 2005 r. Tymczasem, zwrócić należy uwagę, że w „Standardach przeprowadzania badań psychologicznych” wskazuje się, że jeżeli

⁹ A. Łuczak, A. Tarnowski, *Badania psychologiczne kierowców. Charakterystyka psychometryczna wybranych testów sprawności psychomotorycznej i procesów poznawczych*. Warszawa 2011

¹⁰ Ibidem

występują okoliczności, które uniemożliwiają uprawnionemu psychologowi wydanie rzetelnej, kompetentnej i obiektywnej opinii, to jest on zobligowany odmówić przeprowadzenia badania.

Sposób postępowania z dokumentacją badania psychologicznego

Dotychczas obowiązujące przepisy określały sposób postępowania z dokumentacją badania psychologicznego w zakresie psychologii transportu w § 4 ust. 4 i 5 rozporządzenia z 2005 r.

Przepisy rozporządzenia z 2014 r., na wzór rozporządzenia z 2005 r. stanowią co składa się na dokumentację badań psychologicznych oraz jakie dane zawiera rejestr osób badanych (§ 8 ust. 1 i 2). Postanowienia obu aktów są w zasadniczej mierze tożsame. Dotychczas obowiązujące przepisy rozporządzenia z 2005 roku wprost określały okres przechowywania dokumentacji w pracowni psychologicznej oraz tryb postępowania z dokumentacją po upływie tego okresu, a także w przypadku likwidacji pracowni psychologicznej. Projekt rozporządzenia zakładał uregulowanie tych kwestii poprzez odpowiednie zastosowanie przepisów wydanych na podstawie art. 11 ust. 5 ustawy z 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy.¹¹ Ostatecznie jednak, ustawodawca odstąpił od tej koncepcji i przepisy rozporządzenia z 2014 r. – analogicznie, jak dotychczas – określają czas przechowywania dokumentacji, z tym, że obowiązujące przepisy stanowią, że upływ wymaganego okresu 20 lat, liczymy od końca roku kalendarzowego, w którym dokonano ostatniego wpisu. Po upływie określonego przepisami okresu, dokumenty są komisyjnie niszczone, a ustalona przepisami rozporządzenia z 2014 r. procedura komisyjnego niszczenia dokumentów przedstawia się tak jak dotychczas. W tym kontekście, zauważyć należy, że aktualne pozostają również pewne wątpliwości i nieścisłości dostrzegane przez psychologów transportu dotychczas. Brak bowiem jakichkolwiek wytycznych, co do tego ile osób stanowić powinna komisja, o której mowa w § 9 ust. 2 rozporządzenia z 2014 r., ani też, kto ewentualnie miałby wchodzić w jej skład. Wydaje się, że z uwagi na pełnione czynności nadzorcze, celowym byłby udział w takich czynnościach osoby upoważnionej z ramienia marszałka województwa, właściwego ze względu na miejsce uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną. Jednak przepisy takiego wymogu nie formułują. Ponadto, jakkolwiek, przepisy rozporządzenia z 8 lipca 2014 r. określają elementy, które musi zawierać protokół z komisyjnego niszczenia dokumentacji badania psychologicznego, to – jak się wydaje – protokół taki nie może nie wskazywać kto, kiedy, gdzie i jakich czynności dokonał, kto i w jakim charakterze był przy tym obecny, co i w jaki sposób w wyniku tych czynności ustalono i jakie – ewentualnie – uwagi zgłosiły obecne osoby.

Nowość stanowią postanowienia rozporządzenia z 2014 r. określające sposób przechowywania dokumentacji i nakazujące przechowywać ją w warunkach organizacyjnych i technicznych uniemożliwiających dostęp osób nieupoważnionych oraz zapewniających jej ochronę przed zniszczeniem, uszkodzeniem lub zgubieniem. Rozporządzenie z 2005 r. nie precyzowało tej kwestii.

¹¹ Dz. U. z 2004 r. Nr 125, poz. 1317 ze zm.

Wzory stosowanych dokumentów

Dotychczas obowiązujące rozporządzenie z 2005 r. określało wzory skierowań na badanie psychologiczne; wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną; wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców; wzór karty badania psychologicznego; wzór pieczęci uprawnionego psychologa; oraz wzory orzeczeń psychologicznych.

Tymczasem rozporządzenie z 2014 r. określa wzory orzeczeń psychologicznych (zał. 1-4), przy czym w miejsce dotychczasowych dwóch wzorów (zał. nr 12 i 13 rozporządzenia z 2005 r.) przewidziano aż cztery druki. Wzór karty badania psychologicznego określa załącznik nr 6 obowiązującego rozporządzenia. Dotychczas wzór ten znajdował się w zał. nr 9 do rozporządzenia z 2005 roku. Ponadto określono wzór zaświadczenia o wpisie do ewidencji uprawnionych psychologów (zał. nr 7 rozporządzenia z 2014 r.) oraz wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną (zał. nr 8), który dotychczas określony był w zał. nr 7 do rozporządzenia z 2005 r.

Dotychczas obowiązujące przepisy nie określały wzoru zaświadczenia o wpisie do ewidencji uprawnionych psychologów. Aktualne obowiązujące przepisy rozporządzenia z 2014 r. nie określają natomiast wzorów skierowań na badania psychologiczne (dotychczas określone były one w zał. nr 1-5 rozporządzenia z 2005 r.). Jak pokazywała praktyka – w szczególności w przypadku osób kierowanych przez pracodawców – skierowań takich nie wystawiano. Przedsiębiorcy, świadomi braku sankcji spowodowanych nie wystawieniem skierowania, nie uzupełniali tego braku pomimo monitów uprawnionych psychologów.

Zwrócić jednak należy uwagę, że jakkolwiek stosownego wzoru nie określa rozporządzenia z 2014 r., to jednak ustawodawca przewidział sytuacje, w których badanie psychologiczne nie będzie mogło zostać przeprowadzone bez skierowania. Takie skierowanie na badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu musi zostać wydane przez właściwego starostę niezwłocznie w przypadkach określonych w § 6 rozporządzenia Ministra Zdrowia z 18 grudnia 2012 r. w sprawie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii oraz szczegółowych warunków i trybu kierowania na badania lekarskie lub badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu.¹² Wzór tego skierowania, stanowiącego decyzję administracyjną, określa zał. nr 4 do rozporządzenia z 2012 r.

Aktualnie, rozporządzenie z 2014 r. nie określa również wzoru wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną (zał. nr 6 rozporządzenia z 2005 r.) oraz wzorów pieczęci pracowni psychologicznej i uprawnionego psychologa (dotychczas odpowiednio: zał. nr 8 i 11 rozporządzenia z 2005 r.). Zwrócić jednak należy uwagę, że jakkolwiek w przeciwieństwie do dotychczasowej regulacji, obowiązujące rozporządzenie nie określają wzoru wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną to jednak ustawodawca precyzuje wymogi formalne

¹² Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 18 grudnia 2012 r. w sprawie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii oraz szczegółowych warunków i trybu kierowania na badania lekarskie lub badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu Dz. U. z 2013 r., poz. 9

takiego wniosku, wskazując w art. 85 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami jakie dane musi zawierać wniosek o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną.

Odnosząc się natomiast to braku wzorów pieczęci, wskazać należy że – w przeciwieństwie do § 3 ust. 4. oraz § 5 ust. 2 rozporządzenia z 2005 roku – obowiązujące przepisy nie stanowią aby pracownia psychologiczna i uprawniony psycholog używali pieczęci. Jednocześnie, zauważyć trzeba, że ustawodawca nie upoważnił w art. 90 ustawy o kierujących pojazdami właściwego ministra do określenia takiego wzoru, podczas gdy uczyni to wprost w art. 81 ust. 1 pkt 4 tej samej ustawy, formułując delegację do wydania przepisów wykonawczych w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców.¹³ Należy zatem przyjąć, że jakkolwiek uprawnieni psycholodzy i pracownie psychologiczne mogą posługiwać się pieczęciami, to de facto nie ma takiego obowiązku, a pieczęć taka nie musi odpowiadać konkretnym, określonym przepisami prawa wymogom. Zwróćmy też uwagę, że jak wskazuje analiza dotychczas obowiązujących i aktualnych wzorów dokumentów, wzory orzeczeń psychologicznych określone w zał. nr 12 i 13 do rozporządzenia z 2005 r. wymagały „pieczęci pracowni psychologicznej” oraz „podpisu i pieczęci uprawnionego psychologa”. Natomiast obowiązujące wzory orzeczeń, określone w zał. nr 1-4 do rozporządzenia z 2014 r. wymagają wyłącznie „określenia pracowni psychologicznej” oraz „informacji o uprawnionym psychologu oraz jego podpisu”. Podobnej zmianie uległy wymagania określone we wzorach kart badania.

Terminy ważności orzeczeń psychologicznych

Dotychczas obowiązujące przepisy, określały dwa wzory orzeczeń psychologicznych (zał. nr 12 i 13 do rozporządzenia z 1 kwietnia 2005 r.). Zarówno w przypadku orzeczenia, wydawanego w wyniku badania psychologicznego przeprowadzanego na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym (zał. nr 12), jak i w przypadku orzeczeń wydawanych w wyniku badania przeprowadzonego na podstawie ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹⁴ (zał. nr 13) wzór orzeczenia psychologicznego zawierał „Pouczenie”, w treści, którego znajdowała się m.in. informacja, kiedy badany będzie podlegał kolejnemu badaniu psychologicznemu.

Stosownie do tych informacji instruktor, egzaminator, kierowca pojazdu uprzywilejowanego oraz kierujący tramwajem podlegali badaniom kontrolnym psychologicznym co 5 lat do ukończenia 65 roku życia i następnie corocznie. Z kolei osoby podlegające badaniom na podstawie ustawy o transporcie drogowym podlegały badaniom psychologicznym: w wieku do 60 lat – co 5 lat; powyżej 60 roku życia – co 30 miesięcy.

Rozporządzenie z 2014 r. przewiduje cztery wzory orzeczeń psychologicznych.

Pierwszy wzór – określony w zał. nr 1 dotyczy – określonych przepisami orzeczeń psychologicznych wydawanych po przeprowadzeniu badania psychologicznego w celu ustalenia istnienia bądź braku przeciwwskazań

¹³ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 17 lipca 2014 r. sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców, Dz.U. z 2014, poz. 949

¹⁴ Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 ze zm.

psychologicznych do kierowania pojazdem. Termin ważności orzeczenia określa uprawniony psycholog. Nie czyni tego jednak dowolnie, ale na okres o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 2 oraz art. 16 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami. W świetle powyższego należałoby przyjąć, że orzeczenie psychologiczne, określone w zał. nr 1 wydaje się na okres maksymalnie 5 lat. Z treści wskazanego przepisu wynika też, że ustawodawca zasadniczo nie narzuca uprawnionemu psychologowi okresu ważności orzeczenia psychologicznego, wytyczając wyłącznie maksymalny okres ważności takiego dokumentu.

Drugi wzór – określony w załączniku nr 2 – dotyczy orzeczeń psychologicznych wydawanych po przeprowadzeniu badania psychologicznego w celu ustalenia istnienia bądź braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem osób ubiegających się o wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym lub przewożącym wartości pieniężne albo o przedłużenie ważności tego dokumentu. Uprawniony psycholog jest zobowiązany wskazać termin ważności orzeczenia psychologicznego, z tym, że – jak wynika z „Pouczenia” – orzeczenie to wydawane jest na okres, o którym mowa w art. 109 ust. 2 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami. Stosownie do treści wskazanego przepisu starosta wydaje zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym, określając ważność zezwolenia na okres 5 lat, nie dłużej jednak niż na okres wynikający z terminu ważności orzeczenia lekarskiego i psychologicznego (...). Należy zatem przyjąć, że orzeczenie psychologiczne wydawane osobom ubiegającym się o wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym lub przewożącym wartości pieniężne również nie może być wydane na okres dłuższy niż 5 lat, natomiast – jak się wydaje – istnieje możliwość miarkowania tego okresu.

Trzeci – określony w zał. nr 3 – wzór orzeczenia psychologicznego wydawany jest w wyniku przeprowadzenia badania w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań do wykonywania czynności instruktora albo egzaminatora. Konstrukcja druku orzeczenia psychologicznego, którego wzór znajduje się w zał. nr 3, wymaga określenia przez uprawnionego psychologa terminu następnego badania psychologicznego, przy czym termin ten ma zostać wytyczony zgodnie z art. 34 ust. 5 pkt 1 i pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami. Stosownie do treści tego przepisu badanie psychologiczne przeprowadza się przed przystąpieniem do kursu, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 6 ustawy o kierujących pojazdami, a następnie okresowo dla osób w wieku: do 60 lat – co 5 lat; a powyżej 60 lat – co 30 miesięcy. Zwrócić jednak należy uwagę, że w przeciwieństwie do zasad dotąd obowiązujących terminy tych badań mogą ulec skróceniu, jeżeli psycholog w wyniku badań, stwierdzi u osoby badanej stan zdrowia wskazujący na możliwość wystąpienia przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami przed upływem terminów, o których mowa w art. 34 ust. 5 w zw. z art. 60. Jakkolwiek, zatem funkcjonujące uregulowanie jest zbliżone do dotychczasowego, to jednak ustawodawca uwzględnił, swoisty charakter orzeczeń psychologicznych i zasadność określania ważności terminu orzeczenia psychologicznego, indywidualnie – każdorazowo z uwzględnieniem okoliczności danego przypadku. Jak wskazuje jednak ustawa, za zasadę należałoby uznać wydawanie orzeczeń na okres wynikający z art. 34 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy o kierujących pojazdami. Uprawniony psycholog nie może, bowiem zupełnie dowolnie określać terminu kolejnego badania psychologicznego. Ewentualne skrócenie ustawowego terminu

kolejnego badania może nastąpić wyłącznie wtedy gdy ziszczyły się przesłanki określone w art. 34 ust. 6 ustawy o kierujących pojazdami, tj. psycholog w wyniku badań, stwierdził u osoby badanej stan zdrowia wskazujący na możliwość wystąpienia przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami przed upływem terminu wynikającego z ustawy. Fakt taki musi zatem znajdować potwierdzenie w dokumentacji badania psychologicznego w zakresie psychologii transportu.

Czwarty wzór (zał. nr 4) stosowany jest w odniesieniu do wyników badania przeprowadzonego w celu stwierdzenia istnienia lub braku istnienia przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy. Konstrukcja wzoru tego orzeczenia psychologicznego, wymusza na uprawnionym psychologu określenie terminu ważności wydanego orzeczenia. Uprawniony psycholog musi, bowiem wskazać termin następnego badania psychologicznego. Podkreślić należy, że data kolejnego badania – jak wskazuje treść orzeczenia – ma zostać ustalona zgodnie z art. 39k ust. 3 pkt 1 lub pkt 2 ustawy o transporcie drogowym. Z kolei, stosownie do treści, powołanego w orzeczeniu przepisu ustawy o transporcie drogowym badania psychologiczne są przeprowadzane: do czasu ukończenia przez kierowcę 60 lat – co 5 lat; a po ukończeniu przez kierowcę 60. roku życia – co 30 miesięcy. Reasumując, wzór orzeczenia określony w zał. nr 4 do rozporządzenia z 2014 roku w pewnej mierze rozwiązuje pojawiające się dotąd w praktyce wątpliwości związane z terminem ważności orzeczeń psychologicznych wydawanych w trybie przepisów ustawy o transporcie drogowym. To uprawniony psycholog będzie zobowiązany wskazać termin kolejnego badania psychologicznego, co należy uznać za trafne rozwiązanie, w szczególności, w przypadku kierowców tuż przed 60 rokiem życia. Z treści orzeczenia będzie, bowiem jednoznacznie wynikało kiedy należy poddać się kolejnemu badaniu psychologicznemu. Dotychczas, pojawiały się wątpliwości czy orzeczenie wydane kierowcy tuż przed 60 rokiem życia należy traktować jako ważne przez kolejne 5 lat; 30 miesięcy, czy też – co chyba najtrafniejsze – przez okres, który pozostał od dnia wydania orzeczenia psychologicznego do 60 urodzin plus 30 miesięcy. Obowiązujący kształt orzeczenia takie wątpliwości pozwala wyeliminować. Można w 59 roku życia dawać na 5 lat. Aktualne pozostają jednak inne problemy. Częstotliwość i terminy przeprowadzania badań psychologicznych stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy wykonującego przewozy drogowe określają przepisy ustawy o transporcie drogowym. Wyłącznie zakres i zasady wykonywania tych badań podlegają reżimowi rozdziału 13 ustawy o kierujących pojazdami. Stąd też nie możemy przyjąć, że w przypadku badań psychologicznych przeprowadzanych w celu stwierdzenia istnienia lub braku istnienia przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy przepisy ustawy o kierujących pojazdami znajdą zastosowanie w zakresie ewentualnego skrócenia ważności takiego orzeczenia. W braku szczególnego uregulowania tej kwestii przepisami ustawy o transporcie drogowym, bez odpowiedzi pozostaje pytanie, co należy uczynić w sytuacji gdy przeprowadzony wywiad pozwala stwierdzić psychologowi, że jakkolwiek aktualnie nie istnieją przeciwwskazania do pracy na stanowisku kierowcy, to jednak celowym byłoby powtórzenie takiego badania wcześniej niż w terminie wynikającym z art. 39k ust. 3 pkt 1 lub pkt 2 ustawy o transporcie drogowym.

Możliwość skrócenia terminu ważności orzeczenia przewidziana jest jedynie dla osób wymienionych w art. 34 i art. 60 ustawy o kierujących pojazdami, co zostało wyraźnie w niej wskazane.

Szczegółowe warunki, jakie musi spełniać pracownia psychologiczna

Obowiązujące przepisy, stanowią, że w pracowni psychologicznej ma znajdować się pomieszczenie przeznaczone do badań zbiorowych i pomieszczenie do badań indywidualnych, każde o powierzchni nie mniejszej niż 12 m². Ponadto pracownia musi posiadać pomieszczenie o powierzchni nie mniejszej niż 10m² dla uprawnionego psychologa. Dopuszcza się jednak aby równocześnie rolę pomieszczenia dla uprawnionego psychologa pełniło pomieszczenie do badań zbiorowych albo pomieszczenie przeznaczone do badań indywidualnych (§ 10 ust. 2 rozporządzenia z 2014 r.). Dotychczasowa redakcja przepisów określających wymogi lokalowe pracowni psychologii transportu rodziła wątpliwości, co do tego ile pomieszczeń de facto pracownia posiadać musi. Jakkolwiek rozporządzenie z 2005 r. wyliczało nazwy i określało wymogi co do powierzchni wymaganych pomieszczeń, to jednak czyniło to w taki sposób, że niekiedy przyjmowano, że w istocie możliwe jest prowadzenie pracowni w jednym pomieszczeniu, łączącym funkcje określone w § 3 ust. 1 pkt 1-3 rozporządzenia z 2005 r. Obowiązujące przepisy eliminują dotychczasową nieścisłość i wskazują, że aktualnie pracownia psychologiczna musi posiadać co najmniej 2 pomieszczenia o pow. nie mniejszej niż 12 m² każde (do badań zbiorowych oraz do badań indywidualnych) i jedno z tych pomieszczeń może pełnić również funkcję pomieszczenia dla uprawnionego psychologa.

Obowiązujące przepisy formułują nadto wymóg posiadania zestawu narzędzi diagnostycznych. Tymczasem rozporządzenie z 2005 r. oprócz zestawu narzędzi i metod badawczych wymieniało również ciemnię kabinową lub pomieszczenie służące za ciemnię. Tymczasem, rozporządzenie z 2014 r. nie formułuje wymogu posiadania ciemni kabinowej lub pomieszczenia służącego za ciemnię.

Wysokość opłat za badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu, wpis do rejestru przedsiębiorców, wpis do ewidencji uprawnionych psychologów

Dotychczas przepisy wykonawcze określały maksymalne stawki opłat za badania psychologiczne (§ 12 rozporządzenia z 2005 r.). W praktyce oznaczało to, że pracownie psychologiczne konkurowały między sobą głównie ceną za przeprowadzenie badania. W szczególności duże przychodnie medycyny pracy oferowały pakiety – obejmujące badanie przez lekarza medycyny pracy oraz badanie z zakresu psychologii transportu – za kwotę nieznacznie różniącą się od maksymalnej stawki przewidzianej rozporządzeniem z 2005 r. za samo tylko badanie psychologiczne.

Obowiązujące przepisy ustalają wysokość opłat za badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu. Oznacza to, że rynkowa cena tego badania nie będzie już mogła być – jak miało to miejsce dotychczas – niższa od określonej w rozporządzeniu z 2014 r.(13 pkt 1 i 2). Aktualnie, przepisy wykonawcze ustalają również wysokość opłat za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną oraz za wpis do ewidencji uprawnionych psychologów (§ 13 pkt 3 lit. a i b). Jak wskazywano, w toku procesu tworzenia omawianych

przepisów, ustalona kwota 150 zł za przeprowadzenia badania psychologicznego z zakresu psychologii transportu jest zgodna z rzeczywistym kosztem przeprowadzania takiego badania, uwzględniającym czas jego wykonywania, jak i amortyzację sprzętów, a także koszty utrzymania lokalu.

Podsumowanie

Wejście w życie rozporządzenia z 2014 r. bez wątplenia usuwa pewien stan niepewności związany z oczekiwaniem na ogłoszenie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie delegacji zawartej w ustawie o kierujących pojazdami.

Obowiązujące przepisy w pewnej mierze usuwają wątpliwości, które w praktyce rodziło stosowanie przepisów zawartych w rozporządzeniu z 2005 roku. Zwrócić, bowiem należy uwagę, że w przeważającej mierze uprawniony psycholog ma możliwość miarkowania okresu ważności wydawanego orzeczenia. Rozwiązania takiego nie przewidywały dotychczas obowiązujące przepisy. Przepisy dają w tym zakresie jasne wytyczne, które – jak się wydaje – stanowią odpowiedź na rzeczywiste potrzeby praktyków. W dalszej kolejności należy zauważyć, że w sposób znacznie bardziej precyzyjny uregulowano zakres badania. Pojawia się wywiad bezpośredni i obserwacja osoby badanej, o których przepisy dotąd nie wspominały. Wyraźnie zaakcentowana została również troska o standardy i jakość przeprowadzonych badań. Na uwagę zasługuje również określenie Metodyki przeprowadzania badań psychologicznych, a w szczególności ustanowienie gwarancji bezstronności w tym zakresie. Bez wątplenia elementy te należy ocenić pozytywnie. Jak się wydaje słusznie też zdecydowano o uregulowaniu stawek za badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu w sposób sztywny. Przyjęte uregulowanie daje podstawę przypuszczać, że wykluczona zostanie możliwość konkurowania na obserwowanych dotąd w praktyce zasadach.

Jakkolwiek pewne wątpliwości może budzić brak określenia wzorów pieczęci pracowni psychologicznej i uprawnionego psychologa to jednak zwrócić należy uwagę, że przepis art. 90 ustawy o kierujących pojazdami nie upoważnił ministra właściwego do spraw zdrowia do określenia tego elementu w drodze rozporządzenia.

Obowiązujące przepisy w sposób analogiczny do rozporządzenia z 2005 roku regulują kwestię postępowania z dokumentacją badania psychologicznego, jak również przesłanek odmowy przeprowadzenia badania psychologicznego. Jakkolwiek, jednak zdecydowano o ujednoczeniu terminów ponownego zgłoszenia się na badanie psychologiczne (w przypadku gdy uprawniony psycholog musiał odmówić przeprowadzenia takiego badania), to – jak się wydaje – ustawodawcy umknęła zasadnicza w tej sprawie kwestia. A mianowicie, ani dotychczasowe, ani aktualne przepisy nie przewidują żadnych sankcji w razie nie zgłoszenia się w terminie wyznaczonym przez psychologa. Co więcej, brak instrumentu, który stanowiłby gwarancję, że osoba – która zgłosiła złe samopoczucie lub stan zdrowia, albo stan której wskazywał, że jest w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie jak alkohol – w ogóle ponowi próbę poddania się badaniom w tej samej pracowni psychologicznej. Tymczasem, wydaje się, że celowym byłoby rozważenie stworzenia instrumentów, które dawałyby takie gwarancje. Jak się bowiem wydaje sytuacje, o których mowa

w § 5 ust. 1 rozporządzenia z 2014 r. nie powinny pozostawać obojętne diagnostycznie, ale być uwzględniane jako element obserwacji osoby badanej.

Reasumując, rozporządzenie z 2014 r., które weszło w życie 20 lipca 2014 roku w pewnej mierze stanowi odpowiedź na pojawiające się dotąd w praktyczne problemy psychologów transportu. Wciąż istnieją jednak problemy, które nadal pozostają nierozwiązane, pomimo, że pewna niedoskonałość przepisów była widoczna już na gruncie rozporządzenia z 2005 r. W rzeczywistości jednak, kształt obowiązujących od 20 lipca 2014 r. przepisów zweryfikuje dopiero praktyka.

Wytyczone przez autorów cele wymagały wykorzystania metody historycznej oraz przeprowadzenia badania komparatystycznego. Zastosowana metoda prawno-porównawcza okazała się również potrzebna dla przeprowadzenia kompleksowej oceny nowych przepisów wykonawczych.

Przeprowadzone badania pozwoliły ustalić, że odmiennie przedstawia się zakres przedmiotowy dotychczas, jak i aktualnie obowiązujących przepisów. Inaczej uregulowano procedurę odwoławczą od orzeczeń psychologicznych, środkowi zaskarżenia nadano nową nazwę, ustalono właściwość innego podmiotu do przeprowadzania badań „II instancji”. Analogicznie uregulowano zagadnienie terminu (długości i charakteru) do zgłoszenia się na badania psychologiczne na podstawie skierowania. Określono standardy przeprowadzania badań i ustalono nowe wzory dokumentów oraz zasady pobierania opłat za badania.

Obowiązujące uregulowania stawiają nowe zadania przed psychologami transportu. Częściowo rozwiązane zostały dotychczasowe wady uregulowań prawnych, jednak rodzą się również nowe wątpliwości.

Streszczenie

Prezentowane opracowanie przedstawia wnioski oparte na badaniach przeprowadzonych w celu ustalenia w jaki sposób zmiana stanu prawnego wpłynie na praktykę psychologów transportu badających kierowców w zakresie przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy oraz fundamentalne dla praktykujących psychologów transportu zagadnienia dotyczące przebiegu badania kierowców, wydawania orzeczeń psychologicznych oraz postępowania z dokumentacją badań. Kompleksowa analiza wyników przeprowadzonych badań uwzględnia fakt styku dwóch dziedzin nauki: psychologii i prawa. Właściwa interpretacja uzyskanych wyników wymagała zarówno wiedzy w sferze interpretacji przepisów prawa; jak i warsztatu oraz standardowych uwarunkowań w sferze przeprowadzania badań psychologicznych z zakresu psychologii transportu. Dlatego też prezentowane opracowanie, jakkolwiek stanowi omówienie przeprowadzonych badań, to formułuje również prognozy na temat realiów przeprowadzania badań psychologicznych kierowców w nowych uwarunkowaniach prawnych. Prognozy te wymagały współpracy praktyków: z zakresu psychologii transportu oraz prawa.

Wytyczone przez autorów cele wymagały wykorzystania metody historycznej oraz przeprowadzenia badania komparatystycznego. Zastosowana metoda prawno-porównawcza okazała się również potrzebna dla przeprowadzenia kompleksowej oceny nowych przepisów wykonawczych.

Przeprowadzone badania pozwoliły ustalić, że odmiennie przedstawia się zakres przedmiotowy dotychczas, jak i aktualnie obowiązujących przepisów. Inaczej uregulowano procedurę odwoławczą od orzeczeń psychologicznych,

środkowi zaskarżenia nadano nową nazwę, ustalono właściwość innego podmiotu do przeprowadzania badań „II instancji”. Analogicznie uregulowano zagadnienie terminu (długości i charakteru) do zgłoszenia się na badania psychologiczne na podstawie skierowania. Określono standardy przeprowadzania badań i ustalono nowe wzory dokumentów oraz zasady pobierania opłat za badania.

Obowiązujące uregulowania stawiają nowe zadania przed psychologami transportu. Częściowo rozwiązane zostały dotychczasowe wady uregulowań prawnych, jednak rodzą się również nowe wątpliwości.

Summary

The study presents conclusions based on the research made to know whether the change in the legal status would influence the work of transport psychologists who examine drivers. The study has also focused on fundamental issues for practising transport psychologists. The proper interpretation of obtained results needs considerable knowledge of both law interpretation, skills and tools and standard considerations in the field of conducting psychological examinations in transport psychology. Therefore, this study, being discussion of the research, makes also prognosis on the reality of conducting psychological tests for drivers in new legal considerations. These prognoses needed cooperation of practising specialists in transport psychology and law.

The objectives that have been set needed the use of historical method and performing comparative examination. The implemented legal-comparative method appeared also to be useful in making complex evaluation of new executor provisions.

The study has allowed the statement that the material scope appears to be different for previous and present regulations. The appeals procedure for psychological decisions has been regulated differently, a new name has been given to remedy at law and the legal competence of another subject for conducting examinations of second instance has been set. The standards of conducting examinations have been defined together with rules of charging for the above.

The present regulations set new tasks for transport psychologists. Some drawbacks of legal regulations have been removed, but there are also new doubts that have arisen.

Bibliografia

1. Łuczak A., Tarnowski A.: *Artefakty w opartych na metodach kwestionariuszowych badaniach psychologicznych kierowców*, „Medycyna Pracy” 2014; 65(3), <http://dx.doi.org/10.13075/mp.5893.2014.036>
2. Łuczak A., Tarnowski A., *Badania psychologiczne kierowców. Charakterystyka psychometryczna wybranych testów sprawności psychomotorycznej i procesów poznawczych*. Warszawa 2011
3. Projekt Rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie badań psychologicznych kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wykonujących pracę na stanowisku kierowcy z 13 grudnia 2013 r., http://www2.mz.gov.pl/wwwfiles/ma_struktura/docs/badanpsycho_kier_20140107.pdf (pobrano 10.06.2014 r.)

4. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 1 kwietnia 2005 r. w sprawie badań psychologicznych kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wykonujących pracę na stanowisku kierowcy Dz. U. z 2005 r. Nr 69, poz. 622 ze zm.
5. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 18 grudnia 2012 r. w sprawie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii oraz szczegółowych warunków i trybu kierowania na badania lekarskie lub badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu Dz. U. z 2013 r., poz. 9
6. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy Dz. U. z 2014 r., poz. 937
7. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 17 lipca 2014 r. sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców, Dz.U. z 2014, poz. 949
8. Uchwała Naczelnego Sądu Administracyjnego z 20.05.2010 r. sygn. I OPS 12/09, www.nsa.gov.pl
9. Ustawa z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.
10. Ustawa z 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy Dz.U. z 2004 r. Nr 125, poz. 1317 ze zm.
11. Ustawa z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Dz.U. z 2013 r., poz. 1414 ze zm.
12. Ustawa z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami Dz. U. z 2014 r., poz. 600
13. Ustawa z 13 stycznia 2012 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym Dz. U. 2012 r., poz. 113
14. Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 03.03.2008 r. sygn. I OSK 197/07

