

KANCELARIA OGÓLNA

Wpł. 16 -09- 2020
PKP-64963-2020

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów 3

[REDACTED]

KPRM



PREZES RADY MINISTRÓW

W imieniu ~~Stowarzyszenia PORTOC PSYCHOLOGICZNA SPOŁECZNA~~
~~AKTYWNA~~ składam na ręce Prezesa Rady Ministrów petycję
~~stowarzyszenia psychologów z Województwa Świętokrzyskiego~~ z prośbą o
poważne zajęcie się problemami psychologów pracy i psychologów
transportu. Firmowanie petycji przez ~~[REDACTED]~~
indywidualne ma na celu oczekiwanie przyjęcia tej petycji do pracy Rady
Ministrów i takie nadanie biegu sprawy, aby nie wylądowała ona w biurku
najniższego szczebla urzędnika.

K/o:

1. Minister Zdrowia
2. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej

PREZES RADY MINISTRÓW

Zwracamy się do Pana Prezesa Rady Ministrów o pomoc w poprawie funkcjonowania służby badań psychologii transportu i psychologii przemysłowej.

Potrzebne jest utworzenie wyodrębnionej służby w postaci INSTYTUTU PSYCHOLOGII TRANSPORTU I PSYCHOLOGII PRZEMYSŁOWEJ.

Celem działania w/w instytutu będzie nadzór i koordynacja badań psychologicznych kierowców zawodowych, kierowców amatorów, operatorów urządzeń transportowych i innych stanowisk dla potrzeb przemysłowych (tzn. wózkowych, suwnicowych, maszyn budowlanych, i innych prac wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej).

Sprawowanie nadzoru dokonywać się będzie na zasadzie bezpośredniego nadzoru, wydawania poleceń, realizacji zadań wypracowanych przez INSTYTUT z pominięciem skomplikowanych urzędniczych procedur kontroli, i zależności od jednostek poza psychologicznych.

Instytut powinien być jednostką podporządkowaną bezpośrednio Ministrowi (np. Ministrowi Infrastruktury), jako osobny departament podległy bezpośrednio Ministrowi.

UZASADNIENIE

Podstawą działania służby psychologicznej w Polsce jest uchwała nr 155/72 Rady Ministrów z dnia 9.06.1972 w sprawie kierunków działania i środków zmierzających do poprawy bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego. U podstaw tej uchwały była poprawa bezpieczeństwa na drogach. Patrząc na kolejne działania przez ostatnie prawie 50 lat, można stwierdzić, że główny cel został odsunięty na dalszy plan, ustępując miejsca różnym innym celom, a przede wszystkim celom różnych grup

interesów.

W ślad za w/w uchwałą Minister Komunikacji upoważnił Instytut Transportu Samochodowego do prowadzenia działalności związanej z przeprowadzaniem badań w zakresie nadzoru i koordynacji. Wszystkie pracownie badające kierowców, niezależnie od ich usytuowania w resortach, podlegają weryfikacji pod względem wyposażenia jak i obsady kadrowej wg jednolitych kryteriów. Ponadto w zakresie organizacji powołano w województwach pracownie wiodące i kierowników wojewódzkich (koordynatorów), aby realizować główny cel badań. Taka organizacja sprzyjała wysokim standardom badań i stopniowemu rozwojowi metod badań psychologicznych. Efektem był znaczny spadek wypadków i zachowań niebezpiecznych na drogach i w zakładach przemysłowych.

Kolejne modyfikacje przepisów dotyczących badań psychologicznych doprowadziły do stanu obecnego, który znacznie odbiega od celów i efektów, jakie były założone prawie 50 lat temu. Obecnie badania psychologiczne stały się zależne od innych służb, tzn. od medycyny pracy, od szkół jazdy oraz od sztywnych rozwiązań prawnych.

Wpłynęły na to zmiany w przepisach, tzn.

1. podporządkowanie badań psychologicznych badaniom profilaktycznym, oraz
2. połączenie badań sprawności psychologicznej kierowcy z uzyskiwaniem kwalifikacji wstępnej i okresowej w szkołach jazdy.

Ad.1 Po przesunięciu przepisów wykonawczych z Ministerstwa Transportu do Ministerstwa Zdrowia w 2010 badania psychologiczne zostały podporządkowane lekarskim badaniom profilaktycznym. Obecnie to lekarz kieruje do psychologa osoby wykonujące prace wymagające szczególnej sprawności psychofizycznej. W praktyce polega to na tym, że ZOZ-y zawierają umowy z kilkoma pracownikami psychologicznymi i prowadzą taką grę, aby jedna z pracowni jak najtaniej wykonywała badania sprawności, aby ZOZ osiągnął jak najwyższy zarobek na samym skierowaniu na bad. psychologiczne. W tak rozumianej konkurencji rozwój metod psychologicznych został całkowicie zaniedbany. Lekarze badań profilaktycznych chcą całkowitego zdominowania badań psychologicznych, czego przykładem jest wydanie przez Instytut Medycyny Pracy im Prof. Noefera 18.11.2018 wytycznych, w których lekarze chcą sami decydować o tym, czy kierować czy nie kierować na badania psychologiczne na poszczególne stanowiska pracy. W w/w wytycznych lekarze zaproponowali wyłączenie różnych stanowisk z „prac

wymagającej pełnej sprawności psychoruchowej”. Ponieważ te sformułowania stoją w sprzeczności z obowiązującymi rozporządzeniami, środowisko psychologów gremialnie oprotestowało w/w wytyczne. W konsekwencji Ministerstwo Zdrowia wydało stosowne decyzje, aby wytyczne zostały anulowane.

Ad.2 Połączenie badań psychologicznych z kwalifikacją wstępną i okresową wynika z modyfikacji ustawy o transporcie drogowym i zapisu art 39k. Ust2 punkt 4 „Pierwsze badanie psychologiczne, o którym mowa w ust 1, jest wykonywane przed dniem wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie kwalifikacji, a każde następne dla kierowcy we wieku do 60 lat – w terminie właściwym do ukończenia szkolenia okresowego, jednak nie później niż do dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego”.

Te zapisy spowodowały zasadniczą zmianę w orzecznictwie psychologicznym i medycznym. Szkoły jazdy zaczęły oferować kursy na kwalifikacje i dobierać psychologa a także lekarza do tych kursów. W praktyce to wygląda tak, że zlecają psychologowi w czasie weekendu dużą ilość badań kierowców (30-40 osób), i oczekują szybkiego wykonania badań. Część psychologów godzi się na takie rozwiązanie i kosztem jakości badań w krótkim czasie (kilku godzin) takie badania wykonuje. Niektóre szkoły jazdy nawet wyznaczają osobny pokój, gdzie takie badania psychologiczne są naprędce wykonywane. Takie działania nie mają jednak nic wspólnego z prawdziwym orzecznictwem, gdyż badania wykonywane są byle jak, trzeba płacić szkołom za kierowanie osób na badanie, a rozwój metodologii badań zostaje całkowicie zaniedbany.

Ogólnie można powiedzieć, że wymienione wyżej przepisy w postaci ustawy o transporcie drogowym, oraz ustawa w sprawie badań profilaktycznych pozbawiła psychologów podmiotowości, gdyż to inne służby „rozdają karty” w sprawie orzecznictwa psychologicznego, a psycholog musi przyjąć ich warunki. Realizowany jest przede wszystkim cel zarobku dla tych, którzy „rozdają karty”, a cel najważniejszy, czyli walka o bezpieczeństwo jest realizowany w bardzo małym stopniu. Te rozwiązania spowodowały całkowite odejście od celów badań psychologicznych, jakie stawiano im 40 lat temu. Jest to oczywistym błędem, gdyż życie pokazuje, że właśnie psycholog transportu ma do odegrania ważną rolę w eliminowaniu czynnika ludzkiego w wypadkach, jeżeli nawiąże kontakt z osobą badaną i dotrze do sfer konfliktowych. Bardzo często docierają do nas informacje o niekorzystnych zjawiskach w

społeczeństwie:

1. Częste nadużywanie alkoholu przez kierowców amatorów i zawodowych, i kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu.
2. Jazda pojazdami pod wpływem narkotyków i tzw. dopalaczy.
3. Występowanie u wielu ludzi różnych problemów psychicznych takich, jak depresja, stany maniakalne, załamania psychiczne, stany psychotyczne, wybuchy agresji, a nawet skłonność do poważnych przestępstw i zaburzeń.
4. Skłonność do nieprzestrzegania przepisów drogowych, branżowych itp.
5. Niebezpieczne zachowania na drodze, jazda niedostosowana do warunków drogowych, brawura itp.

Wszystkie te wyżej wymienione zjawiska leżą w zakresie działania służby psychologicznej, a nie w zakresie lekarza badań profilaktycznych, czy szkół jazdy.

Biorąc to wszystko pod uwagę, my jako psychologowie uważamy, że należy dokonać zasadniczej zmiany organizacji pracy psychologów i przepisów w oparciu, o które działają psychologowie. Przede wszystkim powinni oni uzyskać podmiotowość i uniezależnić się od wpływu innych służb, które nastawione są jedynie na zysk z badań psychologicznych. Ponadto należy umożliwić rozwój metod badań psychologicznych, aby możliwa była szybka i precyzyjna diagnoza wymienionych wyżej niekorzystnych zjawisk.

Dlatego potrzebne jest po pierwsze utworzenie INSTYTUTU PSYCHOLOGII TRANSPORTU. Jeżeli są ograniczenia natury prawnej należy inaczej nazwać pracę psychologa transportu, odnieść się oprócz orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań, do diagnozy cech, również do pomocy psychologicznej, wsparcia psychologicznego, terapii. Zamiast sformułowania „badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu”, które zawarte jest w art 82 ustawy o kierujących pojazdami można użyć innego określenia, które nie będzie miało tak dużo konsekwencji prawnych zawartych w w/w ustawie dotyczących badań psychologicznych. Można znaleźć inną nazwę na to zagadnienie, np.

1. Sprawdzenie predyspozycji psychicznych do bezpiecznej jazdy pojazdem mechanicznym.
2. Diagnoza cech niekorzystnych przy prowadzeniu pojazdu mechanicznego..
3. Diagnoza i terapia przeciwwskazań do prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Chodzi o to, aby wyeliminować zapisy art 82 do art 90 ustawy o kierujących pojazdami, które są niekorzystne dla dobrej organizacji badań

psychologicznych, oraz aby było możliwe przekazanie nadzoru i koordynacji badań INSTYTUTOWI PSYCHOLOGII TRANSPORTU.

W szczególności:

1. Należy wyeliminować wszystkie zapisy dotyczące wpisów do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną. Należy taki rejestr w Urzędach Marszałkowskich zlikwidować, a badania psychologiczne (o zmienionej nazwie), pracownię psychologiczną przenieść do rejestru prowadzonego przez Instytut Psychologii Transportu. (dotyczy art.83 ust.1 pkt1, art 85.ust1,2,3,4,5,6,7,8,9.)

2. Należy zlikwidować oświadczenia na temat spełnienia wymogów prowadzenia badań psychologicznych. Zamiast tego potrzebne byłoby uzyskanie odpowiedniej opinii INSTYTUTU PSYCHOLOGII TRANSPORTU, który wydawałby pozytywną opinie czasowo, a następnie przedłużałby ją, lub nie, w zależności od realizacji celów poszcz. pracowni

3. Należy uchylić art 88 dotyczący nadzoru przez marszałka województwa nad przeprowadzeniem badań psychologicznych. Uprawnienia dotyczące nadzoru, rejestracji psychologa, wyposażenia pracowni, warunków lokalowych, wykonywaniu poleceń i realizacji zadań w zakresie bezpieczeństwa badanych osób należy przekazać INSTYTUTOWI PSYCHOLOGII TRANSPORTU, tak, aby psycholog prowadzący badania odpowiadał w pełnym zakresie przed INSTYTUTEM, czyli przed psychologami a nie przed urzędnikami, lub prawnikami.

4. Art 90, po powołaniu INSTYTUTU zostanie całkowicie uchylony, a organizacja badań psychologicznych zostanie powierzona INSTYTUTOWI, który stworzy odpowiednie zapisy dotyczące metodyki badań, wymagań lokalowych, wzorów zaświadczeń itp.

Reasumując należy stwierdzić, że chcąc uporządkować sprawę badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu, wykorzystając psychologów do rozwiązania wielu problemów związanych z bezpiecznym prowadzeniem pojazdów przez kierowcę amatora i kierowcę zawodowego, należy rozpocząć od powołania INSTYTUTU PSYCHOLOGII TRANSPORTU przy Ministerstwie Infrastruktury. INSTYTUT finansowany byłby z budżetu państwa i podlegał bezpośrednio ministrowi. Na początek jego zatrudnienie wynosiłoby ok. 7-8 doświadczonych psychologów, znających zagadnienia badań kierowców, ale również organizacji badań, oraz tworzenia nowych metod badawczych. Dalszym etapem rozwoju INSTYTUTU byłoby powołanie po 2-3 pracowników terenowych, których celem byłoby w przyszłości


współuczestniczenie w tworzeniu nowych metod badawczych, analiza wypadkowości, współpraca z organami policji w zakresie określenia czynnika ludzkiego w powstawaniu wypadków, nadzór nad badaniami, nad pracownikami i psychologami, wdrażanie nowych metod badań psychologicznych. Kolejnym etapem byłoby weryfikacja rozporządzeń dotyczących pracy psychologów, aby móc realizować zamierzone cele, którym jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i w kierowaniu pojazdami w przemyśle, na terenach firm i fabryk.

Jeżeli zaś chodzi o badanie psychologiczne w ramach badań profilaktycznych, to najwyższy czas, aby stworzyć odpowiednie rozporządzenie w ministerstwie np. infrastruktury, które określałoby potrzebę badań psychologicznych osób wykonujących prace wymagające szczególnej sprawności psychofizycznej, oraz usamodzielnieni tych badań od lekarskich. Obowiązek skierowania takich pracowników bezpośrednio do pracowni psychologicznej należałoby do zakładu pracy, a kontrola tych badań należałoby do Państwowej Inspekcji Pracy.

W obecnych czasach, gdy ciągle na drogach i w fabrykach dochodzi do różnych nieoczekiwanych wydarzeń, kolizji, wypadków z ofiarami w ludziach, konieczna jest zmiana sposobu podejścia psychologa do osób kierujących pojazdami i obsługujących urządzenia niebezpieczna na terenach zakładów pracy.

Psycholog powinien wykonywać różne testy sprawnościowe, ale również dużą wagę przywiązywać do sprawdzenia cech osobowości, charakteru, wyszukiwać problemy dręczące osobę, ze szczególnym uwzględnieniem przeżyć wymykających się spod kontroli osoby badanej. W przypadku braku kontroli nad różnymi sferami życia uczuciowego i emocjonalnego psycholog powinien zająć się korektą tego typu przeżyć i zachowań, a w razie potrzeby podjąć terapię, lub skierować osobę do wyspecjalizowanej jednostki.

Oczywiście, aby prowadzić w ramach badań psychologicznych tego typu działania, psychologowie i pracownice psychologiczne powinny być lepiej do tego celu przygotowane. Nie może się to odbywać w warunkach prowizorycznych, w pomieszczeniach szkół jazdy, przy dużej ilości osób badanych, w krótkim czasie, tak, jak to jest realizowane obecnie.

Część trzeźwo myślących psychologów od 2013 roku zwracała uwagę na nieprawidłowy kierunek rozwoju poradnictwa psychologicznego. Już w 2013 grupa inicjatywna 

proceeding conversations with [REDACTED]. The first statement on January 16, 2016 to the President of the Council of Ministers through the [REDACTED] ultimately took place in the office of the Ministry of Health, from which we received assurance that „proposals for changes in the scope of methodology will be thoroughly analyzed, and then considered. . . . after consulting experts . . .” At that time, however, no one took up the matter, despite the fact that the statement was signed by several psychologists [REDACTED]. Subsequent statements to the Ministry of Health: on March 8, 2016, on September 15, 2016. In each case, the responses were similar, that the proposals will be thoroughly analyzed. However, the analyses were not carried out, and the effects to date are none.

The next step was an interpellation to the Marshal of the Sejm on September 12, 2016 regarding the improvement of provisions concerning psychological research in Poland. The response, for the second time from the Ministry of Health, was equally enigmatic as the previous one. The matter was not taken up.

The next statement on July 14, 2017 to the [REDACTED] with a proposal for changes in the provisions of the law on road traffic, did not bring any solution, the MP even did not refer to our proposals.

In this situation, since government officials do not see the need to take action under the conditions of work of the environment of psychologists in transport, we are demanding such solutions, so that psychologists can take care of their workshop.

