

**Oświadczenie złożone
przez senatora Piotra Zientarskiego
na 40. posiedzeniu Senatu
w dniu 3 października 2013 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra zdrowia Bartosza Arłukowicza

Szanowny Panie Ministrze!

Występując w imieniu psychologów transportu, którzy zwrócili się do mnie z prośbą o interwencję w związku z projektem rozporządzenia dotyczącego badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierujących pojazdami oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy z dnia 19 czerwca 2013 r., proszę o wyjaśnienie wątpliwości nurtujących to środowisko.

Projekt rozporządzenia z dnia 19 czerwca 2013 r. drastycznie różni się od projektu z dnia 12 lutego 2013 r., który został poddany konsultacjom społecznym. Dlaczego projekt po tak zasadniczych zmianach nie został ani ponownie poddany konsultacjom społecznym, ani podany do publicznej wiadomości? Aktualny projekt rozporządzenia został zmieniony w stosunku do poprzedniego w sposób tak drastyczny, że nie można go traktować jedynie jako kolejnej zmodyfikowanej wersji, lecz jak zupełnie osobny projekt, który powinien przejść od początku całą ścieżkę legislacyjną. Dlaczego tak się nie stało?

W odpowiedzi na pytania zaniepokojonych psychologów transportu Ministerstwo Zdrowia powołuje się na konferencję ustaleniową. Niestety ani taka konferencja, ani efekty jej ustaleń nie są znane szerzej gronu psychologów transportu. Przebieg konferencji i dokonane na niej ustalenia nie zostały nigdzie opublikowane. Dlaczego? Można podejrzewać, że ustalenia dokonane podczas konferencji nie są zgodne z wiedzą i doświadczeniem psychologów praktyków, ale w związku z tym, iż nie zostały nigdzie opublikowane, można jedynie tak domniemywać. Ministerstwo Zdrowia powołuje się na konferencję ustaleniową między innymi w piśmie numer MZ-ZP-Z-6330-27384-1/AP/13.

Bardzo niepokojące są propozycje zmian merytorycznych w zakresie badań psychologicznych kierowców. Pomysł likwidacji lub wydzielenia z zakresu badań psychologicznych badania stereometrem wydaje się szczególnie nietrafny i skrajnie niezgodny z doświadczeniem psychologów praktyków. Dotychczas badanie to było przeprowadzane przez dwóch specjalistów, czyli psychologa transportu i okulistę – obaj specjaliści mieli nieco inne wytyczne, a zakres i sposób badania był zróżnicowany. Rozwiązanie takie pozwalało trafnie diagnozować kierowców nieposiadających zdolności do prawidłowej oceny odległości. Jakie są przesłanki merytoryczne do tego, by zlikwidować to badanie? Nawet osoby o prawidłowym wzroku w różnym stopniu radzą sobie z oceną odległości, a badanie stereometrem ma duży walor edukacyjny i profilaktyczny, pod warunkiem, że psycholog omówi z badanym wyniki. Jakie są dalsze plany w zakresie badania widzenia stereoskopowego? Czy przeanalizowano ewentualny koszt włączenia takich badań w zakres badań okulistycznych i, co ważniejsze, czy przeanalizowano potencjalne skutki dla bezpieczeństwa ruchu drogowego mogące nastąpić po przekazaniu tego badania w ręce tylko jednego specjalisty?

Równie niepokojący jest pomysł wyłączenia z zakresu badań psychologicznych badań w ciemni, to jest badania pierścieniem Landolta i noktometrem. Co prawda są to dość proste technicznie badania, jednak są one czasochłonne i wymagają sporo uwagi. Istnieje już odpowiednie zaplecze, liczne pracownie psychologiczne mają sprzęt i doświadczenie w jego wykorzystaniu. Jaki jest powód, by zmieniać obecną sytuację? Dlaczego nie zostało uwzględnione rozwiązanie zaproponowane w tym zakresie przez Polskie Towarzystwo Psychologiczne w piśmie z dnia 25 lutego 2013 r.? Czy przeanalizowano, jak takie rozwiązanie wpłynie na ceny badań okulistycznych? Badanie stereometrem i badanie w ciemni w większości przypadków wydłużają czas badania okulistycznego trzy- lub nawet czterokrotnie. Jak to wpłynie na dostępność badań okulistycznych?

Jak proponowane rozwiązania wpłyną na badania wykonywane przez pracownie psychologiczne dla potrzeb medycyny pracy, zwłaszcza badania osób kierujących pojazdem kat. B w ramach czynności służbowych? Czy zmieni się również zakres badań kierujących pojazdami służbowymi, czy może badanie w ciemni i badanie stereometrem będą nadal w takim samym stopniu wykorzystywane w ramach badań dla medycyny pracy? Czy przeanalizowano skutki takich zmian w odniesieniu do pracowni psychologicznych? Powszechnie wiadomo, że wiele pracowni funkcjonuje głównie dzięki wykonywaniu badań dla medycyny pracy, możliwe więc, iż ograniczenie zakresu takich badań będzie oznaczało dla dużej grupy psychologów prowadzących swoje pracownie konieczność zakończenia działalności.

Skoro projekt forsuje eliminację badań w ciemni, to dlaczego nadal znajduje się w nim wymóg dotyczący posiadania na wyposażeniu pracowni psychologicznej pomieszczenia ciemni lub też ciemni kabinowej?

Dlaczego w projekcie nie został przewidziany roczny okres karencji po otrzymaniu orzeczenia negatywnego, tak jak miało to miejsce w dotychczasowym ustawodawstwie? Można podejrzewać, iż osoba badana będzie mogła po otrzymaniu orzeczenia negatywnego – czy to w trybie normalnym, czy też odwoławczym – według własnego uznania ponawiać badania aż do momentu uzyskania przez nią pożądanego rezultatu. Jest to szkodliwe dla badań psychologicznych, ale przede wszystkim groźne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdyż badania psychologiczne przestaną skutecznie spełniać swoją funkcję, którą jest eliminowanie osób posiadających przeciwwskazania psychologiczne do kierowania pojazdami w ruchu drogowym.

Ustawa o kierujących pojazdami w art. 34 ust. 1 pkt 6 pozwala skrócić okres pomiędzy kolejnymi badaniami instruktorów nauki jazdy, jednak w żaden sposób nie wypowiada się o innych badaniach. Dlaczego rozporządzenie w żaden sposób nie precyzuje i nie rozwija tych przepisów w odniesieniu do innych grup badanych, zwłaszcza kierujących pojazdami powyżej 3,5 t, uprzywilejowanymi itp.?

Dlaczego propozycja rozporządzenia nie zawiera wzoru orzeczenia dla kierowców zawodowych wykonujących transport drogowy? We wzorze orzeczenia z 2007 r. w pouczeniu wymieniona jest procedura odwoławcza o nieodpowiedniej podstawie prawnej.

Dlaczego propozycja rozporządzenia narzuca konieczność pozostawienia w dokumentacji oryginału orzeczenia wydanego przez psychologa?

Dlaczego w załączniku nr 6 do propozycji rozporządzenia (orzeczenie dla prowadzących pojazdy uprzywilejowane) nie ma miejsca na wpisanie terminu ważności orzeczenia?

Dlaczego propozycja rozporządzenia w przypadku posiadania przez pracownię dwóch pomieszczeń zamiast trzech narzuca konieczność połączenia funkcji sali do badań grupowych z pomieszczeniem dla psychologa? Jest to przecież rozwiązanie bardzo nieergonomiczne.

Ustalenie stałej stawki za badanie jest krokiem w bardzo dobrą stronę, jednym z najmocniejszych punktów rozporządzenia, a stawka na poziomie 150 zł jest adekwatna. Jednak jednolita stawka za wszystkie badania może budzić zdziwienie i protest. Badanie kierowców, którzy zostali na nie skierowani przez policję lub wydział komunikacji w związku z przekroczeniem dopuszczalnej liczby punktów karnych, kierowaniem pojazdem po spożyciu alkoholu lub substancji działającej podobnie do alkoholu, a także po wypadku, jest niejednokrotnie dwu- lub trzykrotnie dłuższe i trudniejsze niż zwykłe badanie, dlatego powinno być droższe. Optymalna stawka za takie badanie to 250 zł.

Przedstawione pytania i wątpliwości zdają się w pełni zasadnie, dlatego oczekuję odpowiedzi.

Piotr Zientarski