

3.3. Járművezetők pszichológiai vizsgálata és gondozása

A tevékenység célja

A pszichológusi munka sajátos válfaját alkotják azok a tevékenységek, amelyek alapját közvetlen jogszabályi kötelezettség alkotja. Az a tény, hogy pszichológiai vizsgálaton/kezelésen való eredményes részvételhez kötik végzettség, szakképzettség megszerzését, munkakör ellátását, önmagában is speciális, és az együttműködés eredményességét kedvezőtlenül befolyásoló kapcsolatot eredményez a vizsgált/kezelt személy és a pszichológus között, hiszen céljaik határozottan divergálnak: a vizsgált/kezelt személy kedvező döntés elérésére, míg a pszichológus az alkalmasok és alkalmatlanok megkülönböztetésére vagy a kedvezőtlen jellemzők megváltoztatására törekszik. Az ebből adódó feszültség annál erőteljesebb, minél általánosabb és kikerülhetetlenebb, az életminőséget kedvezőtlenül befolyásoló akadályt jelent a kedvezőtlen alkalmasság-vizsgálati döntés illetve az eredménytelen gondozás, és minél kevésbé áll rendelkezésre az érintett személy és a pszichológus számára más alternatíva, mint a korlátozó döntés.

A jogszabályi kötelezettség halmozott megjelenése a közlekedés különböző területein, részben a közlekedési alrendszer nyitottságából, a társadalmi lét más területeivel való érintkezéséből, részben a közlekedés fokozott baleseti veszélyeztetettségét elfogadó közfelfogásból következik. Általános érvényűnek tekinthető Kroj (1997) megfogalmazása, amely szerint az orvosi-pszichológiai alkalmassági véleményezés és - hozzátehetjük - a közúti járművezetők pszichológiai alkalmasságának helyreállítására irányuló gondozási rendszer is az érintettek mobilitáshoz való alkotmányos alapjoga és a közlekedésben résztvevők élethez és testi integritáshoz való - szintén alkotmányos - joga által teremtett feszültségi mezőben helyezkedik el. Korlátozott formában igaz ez az összefüggés a vasúti-, légi-, és vízi-közlekedés területére is, azonban ez utóbbiakban más az aktív és passzív résztvevők aránya, az aktív résztvevők túlnyomó többsége foglalkozásként végez járművezetői tevékenységet, így a pszichológiai vizsgálat és kezelés a munkaköri alkalmasság megállapítása és megtartása/visszaállítása körébe tartozik (ezért nem a baleseti veszélyeztetettség a kizárólagosan figyelembe vett kritérium).

A pszichológiai szempontok alapján történő korlátozás illetve feltételhez kötés azon a - részleteiben sokszor vitatott, de egészében soha sem tagadott - tételen alapul, hogy az egyéni jellemzők és ezen belül bizonyos individuális pszichológiai sajátosságok befolyásolják az adott járművezető baleseti veszélyeztetettségét, és ez olyan mértéket érhet el, ami indokolttá teszi, hogy a személynek megtiltsák a járművezetést. Ez a tétel, eltérő formában ugyan, de megjelent az 1968-as Közúti Közlekedési Egyezményben az ún. Bécsi Konvenció), az azt kiegészítő 1971-es Genfi Megállapodásban, felismerhető az EU Irányelvekben ("rögzíteni kell a vezetői engedély kiadásának minimális egészségügyi és szellemi követelményeit"... "a gépjárművezetőnek megfelelő képességek, és ismeretek birtokában kell lenni"), részét képezi a közúti közlekedésről szóló 1998. évi I. Törvénynek ("közúton járművet az vezethet, aki biztonságos vezetésre alkalmas állapotban van" Tv. 5 § (2) bek.), imperatívusként bukkan fel számos európai ország közlekedési jogszabályában (BDR. StVG 4 § ...ha valaki a gépjárművezetésre alkalmatlannak bizonyul, úgy a közlekedési hatóság köteles a vezetői engedélyét bevonni). A Magyar Alkotmánybíróság (119/B/1992.AB) az utánpótlással

kapcsolatban kimondja, hogy a biztonságos közlekedésre való alkalmassá tétel a társadalomnak joga és kötelessége.

Az elvi nézetazonosság nem jelent szükségszerűen egyetértést a megvalósítás módját illetően. Elfogadva az egyéni pszichológiai jellemzők és az egyéni baleseti veszélyeztetettség szintje közötti kapcsolatra vonatkozó alaptételt, megoldást kell találnunk arra az elméleti-módszertani dilemmára, ami az azonosítható egyéni jellemzők és a baleset bekövetkezése közötti összefüggés valószínűségi jellegéből következik. A pszichológus felelőssége természetesen eltérő lehet annak függvényében, hogy egyedül vagy más tudományok, szakterületek képviselőivel együtt alakítja ki a véleményét, hogy javaslatot tesz, vagy döntést hoz, hogy rendelkezésre állnak-e a járművezető bevéltására vonatkozó adatok, vagy sem. A magyar gyakorlat egyedül állóan nehéz feladatot ró a pszichológusra, hiszen adott esetben kizárólag pszichológiai jellemzők alapján (az egészségi alkalmasságra vonatkozó kedvező megállapítás ismeretében), hatósági döntést kell hoznia a becsült egyéni baleseti veszélyeztetettség alapján, közlekedési előélettel nem rendelkező, járművezető-jelöltre vonatkozóan.

Megvalósítandó feladatok

A járművezetőkre irányuló pszichológiai vizsgálattal megoldandó feladat tehát, annak pszichológiai vizsgálati eszközök segítségével történő hiteles megállapítása, hogy a vizsgálati személy járművezetőként való részvétele a közlekedésben eléri vagy meghaladja-e a kritikus baleseti veszélyeztetettség szintet. A közúti közlekedés területén az 1988. évi I. Tv. 2. § (2) és (3) bekezdése alapján alkotott jogszabály (jelenleg a 11/1988 (XII. 20.) KM-BM együttes rendelet) írja elő, hogy kik kötelezettek előzetes vagy időszakos pályaalkalmassági vizsgálatra, illetve, hogy kik, milyen esetben és kik által kötelezhetők rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatra. A pályaalkalmasság-vizsgálatok rendjét meghatározó jogszabály konkrét előírásokat és irányelveket is tartalmaz a pályaalkalmassági minősítés szakmai szempontjaira, módszereire és az alkalmasságot kizáró okokra vonatkozóan. A közel negyed évszázada kialakított rendszer négy hierarchikusan egymásra épülő alkalmassági kategóriát különböztet meg, és meghatározza, hogy különböző közúti járművek vezetéséhez, illetve járművezetést is magába foglaló munkakörök ellátásához milyen pályaalkalmassági minősítés tartozik. A pszichológiai alkalmasságot előzetesen csak a járművezető jelöltek kiemelt - feltételezés szerint magas követelményű vagy objektív veszélyeztetettségű - csoportjainál vizsgálják, de rendkívüli pályaalkalmasság-vizsgálatot kezdeményezhetnek a jogszabályban meghatározott hatóságok és személyek bármelyik pályaalkalmassági csoportba tartozó járművezető esetében. Két kiemelt, extrém objektív veszélyeztetettségűnek tekintett csoport, az autóbusszvezetők, és megkülönböztető jelzést használó járművek vezetői esetében kötelező az ötévenkénti időszakos pályaalkalmassági vizsgálat. Az előzetes vizsgálatra kötelezettek köre 1978 óta jelentős mértékben szűkült, de még ma is ez tekinthető dominánsnak, melyhez viszonyítva elenyésző a rendkívüli pályaalkalmasság-vizsgálatok száma. Azokban a nyugat-európai országokban, ahol mindkét vizsgálati formát alkalmazzák, éppen ellentétes az arány, vélhetően Magyarországon is ilyen irányú változás következik be. A két vizsgálati forma közötti különbség eltérő kérdésfeltevéssel, lényegesen különböző módszerbeli sajátosságokkal jár együtt.

A kötöttpályás járművek vezetői pszichológiai alkalmasságának megállapítása is jogszabályon alapul, azonban míg a villamosvezetőket közúti járművezetőként a már tárgyalt rendszerbe illesztették a trolibuszvezetőkkel együtt, jóllehet itt valójában nem konvertálható munkaköri alkalmasság megállapítás a feladat, addig a vasúti dolgozók esetében alacsonyabb szintű jogszabály a 14/1985 (XI. 30.) KM rendelet írja elő a pszichológiai vizsgálati kötelezettséget. Itt is megjelenik az alkalmassági kategória (alfa, béta, delta, gamma)

elkülönülnek előzetes-, időszakos-, és rendkívüli vizsgálatok. A rendelet ugyan csak a mozdonyvezetők esetében írja elő, hogy minden második orvosi vizsgálatnak ki kell terjednie a pszichológiai alkalmasság megállapítására is (ugyanaz vonatkozik minden rendkívüli orvosi vizsgálatra) a gyakorlatban azonban ettől eltérően, az alkalmassági döntést hozó orvos a közvetlenül a forgalomban különböző munkakörben tevékenykedők esetében gyakran kezdeményezi a pszichológiai vizsgálatot is. Lényegi különbség, hogy míg a közúti járművezetők esetében a vizsgálat csak egészségileg alkalmasnak minősített személyeknél végezhető el, és a pszichológus önállóan hoz államigazgatási határozatnak minősülő pályalkalmasság-vizsgálati döntést, addig a vasúti dolgozók esetében a döntést az orvos hozza, a pszichológiai minősítés figyelembe vételével.

A polgári repülés szakszemélyzetének, így a légi jármű vezetőinek a 12/1983 (VI. 30.) KPM számú rendelet alapján, az Egészségügyi Minisztériummal egyetértésben kiadott 38. számú Légügyi Előírás 761707 /1988. teszi kötelezővé hivatásos repülési pályát kezdőknél minden esetben, bizonyos egészségügyi osztályokba soroltaknál a 45. életév elérésekor, valamint az előírásban részletezett rendkívüli esetekben. A hatósági minősítést a Repülőegészségügyi Szolgálat hozza, de a Pályalkalmassági Vizsgáló Állomás önálló szakvéleményt ad. A hivatkozott előírás részletesen tárgyalja a vizsgálandó jellemzőket, a kizáró okot képező patológiás személyiség-megnyilvánulásokat, és különbséget tesz teljes illetve részleges vizsgálat között, mely utóbbinál a hatóság főorvosával történő egyeztetés alapján egyénileg határozzák meg a vizsgálat mélységét és irányát a már engedéllyel rendelkezőknél, gyakorlatilag tehát rendkívüli alkalmasság-vizsgálatok esetében. A pszichológiai szakvélemény az adott szakszolgálat követelményeinek való megfelelés mértékét tartalmazza.

A viziközlekedés területére vonatkozóan jogszabály, csak a hajózási egészségi alkalmasság feltételeit határozza meg. a pszichológiai alkalmasság megállapítását illetve felülvizsgálatát korábban ellátó szervezeti egységek megszűntek, pszichológiai szakvélemény beszerzésének kezdeményezése esetleges.

A járművezetők pszichológiai gondozásával kapcsolatos jogszabály szintű előírás csak a közúti gépjárművezetőkkel szemben van hatályban. Az 1988 évi I Törvény a közlekedés biztonságának fokozása érdekében, meghatározott esetekben (Tv. 18. § (4) (5) bekezdés) utánpótlási kötelezettséget ír elő járművezetők számára, ha vezetői engedélyüket közlekedési szabálysértés miatt legalább 6 hónapra vagy a közlekedési előéleti pontrendszer alapján visszavonták, illetve a bíróság közlekedési bűncselekmény elkövetése miatt a járművezetéstől eltiltott, és vissza akarják kapni vezetői engedélyüket. A Tv. alapján kiadott - Alkotmány Bírósági döntés és Legfelső Bírósági állásfoglalás figyelembevételével többször módosított - 139/1991. (X. 29.) Korm. rendelet olyan utánpótlási programokat ír elő (I.-VII.), amelyek az elméleti illetve a gyakorlati oktatás kivételével (I. II. program) pszichológusi, pszichiáteri vagy pszichoterapeuta képesítésű foglalkozásvezetőt igényelnek. Pszichológusnak kell résztvennie a feltáró tevékenységet végző csoport munkájában. A feltáró csoport dönti el, hogy melyik utánpótlási program szolgálja várhatóan a leghatékonyabban az adott személy domináns közlekedési magatartási problémájának megoldását. Az utánpótlási rendszer létrehozásának alap gondolata (hasonlóan a világ számos országában, így minden nyugat európai országban működő "driver improvmnt" kurzusokhoz, vagy az utóbbi időben "Aufbauseminaren" megnevezésű, a közúti gépjárművezetők pszichológiai aspektussal is rendelkező gondozáshoz), hogy "a feltűnő közlekedési magatartás megismétlődésének valószínűsége specifikus utánpótlással, rehabilitációval vagy terápiával olyan mértékben csökkenthető, ami megengedhetővé teszi a kurzus sikeres elvégzését követően a vezetői engedély visszaadását az érintett számára" (Perczel 1999.)

Milyen szakképesítés, milyen kompetenciák és készségek szükségesek a feladatok eredményes megvalósításához?

A pszichológiai alkalmasság-vizsgálatok illetve az alkalmassági vélemény, döntés kimunkálása során a pszichológus elsődleges "természetes" partnere az orvos, azonban nálunk nem valósult meg az a szimmetrikus, az egyenlő partnerek konszenzuális döntését igénylő rendszer, mint pl. német orvosi-pszichológiai alkalmasságvizsgálati egységekben. Annak ellenére, hogy szakmai szempontból a szomatikus és a pszichés sajátosságokat előnyösen együtt és közösen kellene mérlegelni, zömmel vagy hierarchikus rend jött létre (ahol a végső döntést az orvos hozza), vagy a két tevékenység elkülönül (közúti járművezetők pályaalkalmasság-vizsgálata). A rendkívüli vizsgálatok, amelyek indítéka az esetek túlnyomó többségében valamilyen közlekedési esemény vagy a személy közlekedési magatartását is érintő markáns viselkedésbeli változás, a pszichológus és a közlekedési szakemberek (elsősorban oktatók, vizsgabiztosok, baleseti ok-kutatók) közötti együttműködést feltételez. Ez valósul meg az öt alkalommal sikertelen gyakorlati vizsgát tettek esetében illetve a feltáró csoportokon belül, de megjelenhet a vasúti-, és a légi közlekedés területén végrehajtandó rendkívüli vizsgálatokban is, hiszen a vizsgálat kezdeményezéséhez, elrendeléséhez vezető, megfigyelt magatartási sajátosságok értelmezéséhez és így a vizsgálat irányának mélységének meghatározásához nem elegendőek a pszichológiai ismeretek. A különböző területeken tevékenykedő szakemberek közötti együttműködést megnehezíti, hogy jelenleg semmilyen kötelező előírás sincs közlekedésspecifikus szakmai felkészültség megszerzésére vonatkozóan, sőt a szakpszichológusi képesítés sem előfeltétel (a légiközlekedés kivételével), ami kiáltó ellentétben áll, a nyugat-európai, szinte aggályosan gondos, képzettségi követelményekre vonatkozó kötelező előírásokkal. Valószínűsíthető, hogy e téren is az európai normákhoz közelítő változás következik be.

Módszerek

A területre jellemző hazai metodológia és az alkalmazott konkrét módszeregyüttesek a terület történelmi fejlődésének tipikus termékei, így meghatározóan jellemző rájuk a pszichotechnikai hagyományok továbbélése, a széles vizsgálati spektrum és a részeredmények mozaik-szerű egyesítésén alapuló döntés. Ez természetes következménye a munkaköri alkalmasság előzetes megállapítása során, a várható beválás előrejelzésekor alkalmazott metodológia kizárólagosságának. Minden érintett közlekedési ágazatban megtaláljuk az észlelésre, mozgáskoordinációra, figyelmi teljesítményre irányuló műszeres vizsgálatokat, amelyet csak a közúti járművezetők vizsgálata során gazdagítanak e célra kifejlesztett rész-szimulátorok, és megtaláljuk a személyiségvizsgálatok szinte teljes arzenálját, a klasszikus nagy projektív technikáktól az általános és közlekedésspecifikus kérdőíves személyiség, pszichoszociális magatartási diszpozíció vagy közlekedési viselkedési preferencia feltáró eljárásokig. A vizsgálati módszeregyüttesek nagy produkciófelülete szükségszerűen következik a kérdésfeltevés jelenlegi formájából, legalább is az előzetes vizsgálatok vonatkozásában. A megalapozott kedvező döntés előfeltétele ugyanis, hogy a pszichológus ellenőrizze a közlekedési magatartás szempontjából releváns összes egyéni pszichológiai jellemzőt, ilyen módon zárva ki, hogy bármelyikük, vagy kombinációjuk megengedhetetlen egyéni veszélyeztetettségi szintet eredményezzen. Ez a kérdésfeltevés alapvetően különbözik a feltűnő magatartású gépjárművezetők Nyugat-Európában meghonosodott vizsgálati megközelítésétől, melynek során arra kell választ adni,

hogy mi a hibás közlekedési magatartás megismétlődésének valószínűsége. Ez az egyes esetekben szűkebb spektrumú ugyanakkor mélyebb vizsgálatot jelent és a par excellence pszichológiai jellemzők mellett, szociokulturális sajátosságok, viselkedési értékek, magatartási diszpozíciók feltárását is magában foglalja. Belátható azonban, hogy összességében - a feltűnő magatartási jellemzők és az oksági háttér sokfélesége miatt - hasonlóan széles spektrumot eredményez, tehát a pszichológusnak jártassággal kell rendelkeznie az ezek feltárására alkalmas eljárások mindegyikének használatában.

A pszichológus metodológiai és módszerismereti felkészültségével szembeni kardinális követelmények nem az egyes módszerek ismeretére, hanem a részeredmények összegzésére vonatkoznak. Az alkalmassági döntésig vagy szakvéleményig bonyolult extrapoláció vezet. A pszichológusnak a vizsgálati részeredmények összegzése alapján érvényes elképzeléssel kell rendelkeznie arról, hogy ezek együttesen milyen szerepet játszanak a személy tényleges járművezetői magatartásában. Az érvényes elképzelés kialakításának előfeltétele az adott járművezetői munkakör objektív követelményrendszerének mélyreható, lehetőség szerint közvetlen saját élményekkel is gazdagított, a közlekedépszichológiai törvényszerűségek érvényesülési mechanizmusának konkrét gyakorlati szintű ismerete, és a balesetek bekövetkezésének konkrét folyamatával kapcsolatos megfelelő tájékozottság. A pszichológusnak tehát a közlekedésről, legalábbis az általa vizsgált szegmenséről hasonló gazdagságú és mélységű ismeretekkel kell rendelkeznie, mint a feltárt pszichológiai jellemzőkről és azok magatartásbefolyásoló szerepéről. Kiemelt követelmény a pszichológussal szemben a konkrét módszertani ismereteken túlmenően a jó kontaktuseremtési képesség, az empátia és a távolságtartó objektivitás egyensúlya. Bevezetőben utaltunk arra, hogy a pszichológus és a vizsgált/kezelt személy kapcsolatát az objektív helyzet, a célok, érdekek konvergenciájának hiánya nehezíti. Természetes jelenség a disszimuláció, elzárkózás, frusztráltság, a pszichológussal szembeni bizalmatlanság, gyanakvás. A pszichológusnak mindezen hátráltató tényező ellenére képesnek kell lennie a helyzet oldására, megfelelő együttműködés kialakítására és ugyanakkor nem szabad, hogy egyéni szimpátiái a személy számára kedvezőtlen döntés egzisztenciális vagy más előnytelen következményeinek felismerése háttérbe szorítsa a vizsgálatot szükségessé tevő, a közlekedésbiztonságot szolgáló célt.

Az utánképzésben résztvevő pszichológusok metodológiai, módszerismereti felkészültségével szembeni követelmények meghatározásakor különbséget kell tennünk a feltáró munka és a foglalkozásvezetés között. A feltáró munka a hazai gyakorlatban ma még csak a program kiválasztására korlátozódik, és úgy tűnik, az elméleti vagy a gyakorlati képzést rutin-szerűen kijelölik, a vezetői engedély elvételét eredményező cselekmény pedig szinte determinálja a programválasztást. Változik a helyzet a közlekedési előéleti pontszám alapján utánképzésre kötelezettek megjelenésekor, hiszen a közlekedési cselekmény-kombinációk erősen különbözhetnek. Ugrásszerűen megnő a pszichológussal szemben támasztott követelmény, ha - a nyugat-európai gyakorlatnak megfelelően - mérlegelés tárgyát képezheti, hogy a személy bevonható-e a siker reményében utánképzésbe. Ez egyrészt szükségessé teszi a feltáró csoport kibővítését közlekedési alkalmasság-vizsgálatokban jártas orvossal, másrészt feltétellé emelheti a pszichológus pályaalkalmasság-vizsgálatokban való gyakorlati jártasságát. A foglalkozásvezető módszertani jártasságával szembeni követelmények tekintetében jelenleg nagyon nagy a különbség a nyugat-európai és a hazai előírások, továbbá a hazai előírások és a tényleges gyakorlat között. Önmagában az a tény, hogy a foglalkozásokat pszichológusok, pszichiáterek, pszichoterapeuták, sőt a III. program esetében korábban co-terapeutaként gyakorlatot szerzett pedagógiai és közlekedési szakmai végzettségűek, akár szakoktatók is vezethetik, jelzi a követelményrendszer kialakulatlanlanságát. Az egyes programokban megjelenő célok és a módszerekre vonatkozó

utalások ("dinamikus orientált csoportterápia" IV. programban..."pszichológiai behavior terápiai elemek" az V.programban..."korrektív behavior terápia" a VI.programban..."analitikusan orientált csoportterápia, a személyiség struktúrájának befolyásolása" a VII.programban) alapján kimondható, hogy csak magasszintű terápiai felkészültséggel, a kiscsoport technikákban, különböző interaktív dinamizáló tréning eljárásokban megfelelő tapasztalatokkal rendelkező szakemberek oldhatják meg sikeresen a feladatot. A hivatkozott rendelet szerint, az Utánképzési Foglalkozásvezetői Névjegyzékbe csak megfelelő foglalkozáson sikeres részvétel után kerülhetnek, és a felvett foglalkozásvezetők részére kötelező az ötévenkénti továbbképzés. Jelenleg azonban a rendszer ezen része nem működik. Az Utánképzést szervező közlekedési felügyeletnek tényleges szakmai szupervíziót és támogatást - legalább is a pszichológusok vonatkozásában nem nyújtanak, a foglalkozások minőségéről, eredményességéről nincs rendszeres és hiteles visszajelzés, ezért a feladatot ellátó pszichológus önképzésre való hajlandóságán, lehetőségein, szakmai-etikai tartásán múlik, hogy milyen mértékben sajátítja el az eredményes foglalkozásvezetéshez szükséges ismereteket, jártasságokat és készségeket. A foglalkozásvezetőkre is érvényes, amit a vizsgálatot végzőkkel kapcsolatban kifejtettünk, az objektív feltételek nem kedveznek az együttműködésnek, sokan fölösleges tortúrának, a büntetés részének, vagy súlyos anyagi terhet jelentő kényszer-szolgáltatásnak tekintik az utánképzésben való részvételt, ami természetesen kedvezőtlenül befolyásolja az eredményességet. Az utóbbi évek német és osztrák tapasztalatai egyértelműen jelzik, hogy az utánképzésben való részvétel kötelezővé tétele, illetve a vezetői engedély visszaadása előfeltételeként való megjelenése a korábban éveken át eredményesen alkalmazott kurzusoknál is nagymértékben csökkentette a hatékonyságot, a tapasztalt és igen jó felkészültségű foglalkozásvezetők ellenére. Vélhetően, belátható időn belül az utánképzés fontosságának felismerése, súlyának növekedése és az alkalmasság-vizsgálatokkal való integráció következtében pontosan strukturált követelmények fogalmazódnak meg a foglalkozásvezetőkre vonatkozóan is.

Jogi, etikai megfontolások

A terület specifikumaiból következik, hogy sajátos formában jelennek meg az általánostól lényegesen eltérő hangsúlyt kapnak egyes szakmai-etikai követelmények. A tárgyalt, jogszabályok által kötelezően előírt tevékenységi területek mindegyike kapcsolódik - közvetve vagy közvetlenül - valamilyen korlátozáshoz, engedélyezési feltételhez, és ezen keresztül egzisztenciális érdekekhez, alkotmányos állampolgári jogokhoz vagy személyiségi jogokhoz. A pszichológus alap-beállítottságától, törekvéseitől némiképp idegen helyzetbe kerül, nem a személyt közvetlenül támogató és az önkéntes együttműködésen alapuló szerepet tölt be, hanem társadalmi, ágazati vagy munkáltatói érdekek érvényesülését segíti elő szakmai tevékenységével, és ez csak áttételesen a vele kapcsolatban álló személyek számára nehezen átélhető, megragadható módon áll összhangban a vizsgált/kezelt személy érdekével. Ez pregnánsan jelenik meg a közúti járművezetők pszichológiai alkalmasságának megállapításával foglalkozó pszichológusok esetében, akik államigazgatási határozatot hoznak, ez ellen államigazgatási eljárás keretei között fellebbezéssel élhetnek az érintettek, és a II. fokú döntés után Bírósághoz fordulhatnak, ahol az ellenérdekű fél az alkalmasság-vizsgálati döntést hozó intézmény. Ennek következménye, hogy ezt a munkakört csak köztisztviselők láthatják el, akikre a Köztisztviselői Törvény és Etikai Kódex, a vagyionbevallási kötelezettség éppen úgy érvényes, mint a Pszichológus Etikai Kódex és a szakma többi írott vagy íratlan szabálya. Más, kibővített értelmet kap az objektivitás, pártatlanság, függetlenség, összeférhetetlenség. Minél távolabb kerül a pszichológus

tevékenysége a hatósági döntéstől, annál enyhébbek ezek a követelmények, de a kettős etikai követelmény jelenléte minden területen vagy tevékenységi körben kimutatható.

Irodalom

KROJ, G. (1995) *Psychologisches GutachtenKraftfahreignung* Deutscher Psychologen Verlag GmbH.

KROJ, G; DIENES, E (2001) *Driver Improvement Traffic Psychology Today*. Kluwer Academic Publishers Boston-Dordrecht-London 165-179

PERCZEL TAMÁS; DIENES ERZSÉBET:(1996) *A Perpetual Personality Feature or a Modifiable Attitude Disposition* International Conference on Traffic and Transport Psychology Handbook of paper presentations Valencia, Spain ICTTP

PERCZEL, TAMÁS. (1999) *A közúti járművezetői alkalmasságvizsgálati rendszerek* Alkalmazott Pszichológia I. évf. 3.szám 21-30.