

**COLEGIUL PSIHOLOGILOR DIN ROMÂNIA**

**GHID DE BUNE PRACTICI PENTRU  
ACTIVITĂȚILE DE  
EVALUARE PSIHOLOGICĂ A  
CONDUCĂTORILOR AUTO**

**30 aprilie 2022**

Elaborat de:  
Corneliu Hăvârneanu  
Mihaela Rus

**Adoptat formal:**

Acest document a fost adoptat formal în cadrul ședinței Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România din data de 30 aprilie 2022.

**Referința corectă către acest document:**

Hăvârneanu, C. & Rus, M. (2022). Ghid de bune practici pentru activitățile de evaluarea psihologică a conducătorilor auto. Colegiul Psihologilor din România.

---

## CUPRINS

### **1. Introducere**

- 1.1. Rolul psihologului din transporturi
- 1.2. De la stil la skill
- 1.3. Obiectivele ghidului

### **2. Competențele specialistului în evaluarea și consilierea psihologică a conducătorilor auto**

- 2.1. Cerințele evaluatorilor
- 2.2. Cunoștințe și calificări necesare

### **3. Evaluarea abilităților de conducere auto (examinarea psihologică a candidaților pentru școlarizarea în conducerea autovehiculelor, redobândirea permisului de conducere, siguranța transporturilor)**

- 3.1. Abilități cognitive
- 3.2. Abilități psihomotrice

### **4. Evaluarea factorilor de personalitate**

### **5. Evaluarea stilului conducătorilor auto**

- 5.1. Perceperea și asumarea riscului
  - 5.1.1. Metoda autoraportării în investigarea percepției riscului în trafic
    - 5.1.1.1 Evaluarea unor constructe înrudite cu riscul în trafic
    - 5.1.1.2. Măsurarea unor constructe legate de percepția și asumarea riscului (estimarea subiectivă a riscului, pericolele sau beneficiile percepute etc. și predicția probabilității de asumare a riscului în general)
    - 5.1.1.3. Investigarea percepției riscului în trafic prin evaluarea unor scenarii
  - 5.1.2. Măsurarea indirectă a riscului
    - 5.1.2.1. Măsurarea percepției riscului din perspectiva iluziei controlului

---

#### 5.1.2.2. Utilizarea scenariilor vizuale folosind situații reale din trafic

### 5.2. Evaluarea riscului din perspectiva teoriei comportamentului planificat (TCP)

#### **6. Agresivitatea în trafic**

6.1. Evaluarea agresivității prin analizarea unor trăsături asociate

6.2. Diferențe individuale în funcție de gen, vârstă și experiență în privința agresivității

6.3. Instrumente specifice de evaluare a agresivității în trafic

#### **7. Etapele procesului de evaluare**

7.1. Convorbirea de acomodare

7.2. Anamneza - informații personale și profesionale

7.3. Administrarea instrumentelor de evaluare

#### **8. Interpretarea rezultatelor evaluării**

8.1. Profilul psihologic

8.2. Elaborarea și emiterea avizului psihologic, tipologii de avizare

#### **9. Consilierea în domeniul siguranței traficului**

9.1. Obiectivele unui program de consiliere în domeniul siguranței rutiere

9.2. Grupuri țintă

#### **10. Calitățile instrumentelor de evaluare**

10.1. Fidelitatea

10.2. Validitatea

10.3. Norme

ANEXA nr. 1 Proba de reactivitate senzorio-motorie Bonnardel, utilizată ca probă de comportament.

ANEXA nr. 2 Investigarea percepției riscului în trafic prin evaluarea unor scenarii

ANEXA nr. 3 Măsurarea percepției riscului din perspectiva iluziei controlului

ANEXA nr. 4 Utilizarea scenariilor vizuale pentru evaluarea percepției și asumării riscului în trafic

ANEXA nr. 5 Evaluarea riscului din perspectiva teoriei comportamentului planificat (TCP)

ANEXA nr. 6 Scala tendinței de a conduce agresiv - PADS

ANEXA nr. 7 Percepția riscului și atribuirea responsabilității (consiliere)

ANEXA nr.8 Emoții la volan și respectarea normelor rutiere (consiliere)

---

ANEXA nr.9 Ghid de anamneză

ANEXA nr. 10 Cadrul legislativ al profesiei de psiholog în specialitatea psihologia  
transporturilor

ANEXA nr. 11 Avizul psihologic

Bibliografie



---

### Rezumat

Acest manual se adresează psihologilor care activează în domeniul psihologiei transporturilor. Manualul nu are un caracter normativ, ci reprezintă un reper pentru activitatea profesională a psihologilor atestați în domeniul psihologiei transporturilor în vederea creșterii eficienței activităților desfășurate.

Domeniul de aplicare al acestui manual acoperă următoarele aspecte:

- (1) competențele persoanelor care efectuează evaluarea psihologică;
- (2) rolul evaluării psihologice legate de siguranță;
- (3) procesul de evaluare a criteriilor legate de siguranță;
- (4) definirea criteriilor de evaluare;
- (5) utilizarea instrumentelor de evaluare;
- (6) evaluarea propriu-zisă a conducătorilor auto;
- (7) deciziile de evaluare

Îndrumările conținute în acest document sunt relevante pentru evaluarea și consilierea psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor, a persoanelor care urmează să fie formate în vederea obținerii permisului de conducere și a persoanelor care intenționează să obțină o nouă categorie de conducere. Psihologii care activează în domeniu trebuie să fie responsabili de calitatea serviciilor prestate, să fie preocupați de o formare profesională în acord cu atestatul pe care îl posedă, să respecte reglementările care țin de profesia de psiholog cu liberă practică, în vigoare. Psihologii vor depune eforturi continue pentru a se dezvolta, pentru a-și menține competențele astfel încât, pe tot parcursul activității lor, să asigure servicii de calitate beneficiarilor. Un proces de evaluare psihologică riguros este important și pentru persoanele care intenționează să obțină permis de conducere, indiferent de categorie sau care au incidență în psihologia siguranței rutiere. Există o istorie lungă care oferă dovezi empirice pentru eficacitatea evaluării. În primul rând, aceasta se datorează faptului că evaluarea psihologică are avantajul de a fi o modalitate obiectivă și științifică de estimare a abilităților. În siguranța rutieră este important să se ia în considerare efectul angajării persoanelor care nu respectă standardele cerute, comportamentul acestora determinând producerea accidentelor.

Factorul uman este aproape în totalitate responsabil pentru producerea accidentelor (în cca. 85% din cazuri cf. Rothengatter & Huguenin, 2004).

---

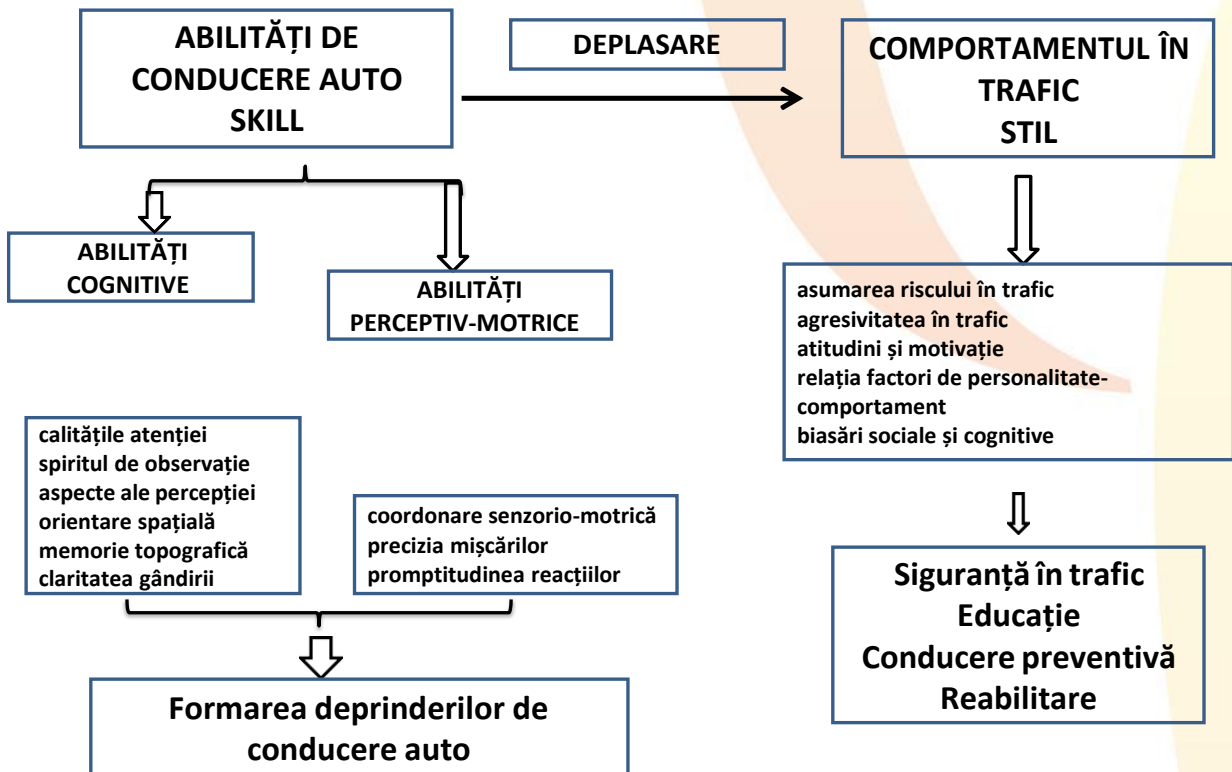
Procesul de evaluare a conducătorilor auto este fundamental pentru reducerea ratei accidentelor. Dar, întâlnim frecvent în literatură teme care vizează performanța și durata șofatului, diferitele atitudini ale conducătorilor auto, asumarea riscului în trafic, motivația, formarea, educarea, antrenamentul, selecția și reabilitarea conducătorilor auto. Deseori producerea accidentelor de circulație a fost asociată cu dispoziția afectivă a șoferului, starea de oboseală, consumul de alcool, vârsta prea mare sau prea mică, starea vremii, starea drumurilor, starea mașinii, lipsa de experiență la volan, tendințele antisociale, viteza prea mare sau prea mică, acuitatea senzorială etc. Mai mult, acest manual vizează și o schimbare de paradigmă în domeniul psihologiei transporturilor care constă în tendința actuală de a deplasa investigația psihologică dinspre cunoașterea abilităților de conducere (skill) spre cunoașterea comportamentului în trafic (stil). Investigarea abilităților de conducere este importantă mai ales pentru intervenția și consilierea în faza de formare a deprinderilor de conducere sau pentru determinarea gradului de deteriorare a acestor abilități la persoanele în vârstă. Dar, este important să cunoaștem și tendințele de asumare a riscului, atitudinile față de respectarea normelor rutiere, posibilitatea de a prezice manifestările agresive, relația dintre factorii de personalitate și comportament, biasările cognitive ale conducătorilor auto (iluziile conducătorilor auto cf. Rothengatter, T. 2002). Cunoașterea acestor aspecte este deosebit de importantă pentru educarea, consilierea, reabilitarea participanților la trafic cu efecte asupra creșterii siguranței rutiere.

Utilizarea eficientă a unui proces de evaluare trebuie să ia în considerare următoarele:

- să îndeplinească nevoile specifice de funcționare în siguranță conform cerințelor naționale de siguranță și sănătatea psihologică;
  - acest lucru să se facă într-un mod cât mai economic și eficient.
-

Tendința actuală în investigarea conducătorilor auto

Skill vs. Stil ?





## 1. INTRODUCERE

Este lesne de observat orientarea preponderentă a psihologilor spre evidențierea abilităților necesare formării deprinderilor de conducere și evitarea producerii accidentelor în trafic. Totodată se observă o neglijare a aspectelor atitudinale și comportamentale, legate de stilul de conducere. „Psihologia transporturilor” (așa cum este numită la noi) se limitează strict la efectuarea examenelor psihologice de obținere sau menținere a permisului auto și nu a făcut pasul spre înțelegerea și explicarea comportamentului celor aflați la volan. Cercetarea psihologică a comportamentului în trafic este foarte slab susținută, iar intervențiile bazate pe date empirice sunt practic inexistente. Cu alte cuvinte, psihologia românească aplicată în transporturi nu a făcut încă pasul spre prevenție. Pe de o parte, psihologul este ignorat de autorități, iar pe de altă parte nici nu pare să-și cunoască adevăratul rol în sistemul de prevenire al accidentelor.

### 1.1. Rolul psihologului din transporturi

Dezvoltarea psihologiei participantului la trafic, mai ales după 1980, a determinat o diversificare a atribuțiilor psihologului din transporturi.

Ca strategii de intervenție, psihologul se poate implica în următoarele domenii de activitate:

Președintele CSODN (Asociația națională de combatere a accidentelor rutiere din Cehia, al X-lea Congres de Psihologie Europeană (Praga, 3-6 iulie 2007)

- (1) formativ, alături de instructor în cristalizarea deprinderilor de conducere;
- (2) evaluare psihologică inițială;
- (3) reevaluarea și constituirea de programe specializate pentru cei ce persistă în comiterea unor erori ;
- (4) analiza cazurilor de accidente imediat după momentul producerii lor, culegere de date și consilierea victimelor ori a familiei victimelor.

Risser (1998) consideră că atribuțiile pe care psihologii le au în domeniul transporturilor s-au extins de-a lungul anilor, ele acoperind în prezent o gamă largă de activități:

- (1) educația și instruirea tuturor participanților la trafic;
  - (2) îmbunătățirea șofatului și reabilitarea;
  - (3) ergonomie;
-

- 
- (4) evaluarea infrastructurii;
  - (5) consultanță pentru legislație;
  - (6) supervizarea programelor de formare și training;
  - (7) consultare în calitate de expert;
  - (8) expertiză cu privire la siguranța în trafic;
  - (9) dezvoltarea metodelor de evaluare;
  - (10) cercetare;
  - (11) evaluarea efectului măsurilor de prevenție.

Schlag (1999) identifică șase arii ale psihologiei transporturilor în care specialiștii ar trebui să participe activ, și anume:

- (1) cercetări asupra comportamentului și asupra accidentelor;
- (2) prevenirea accidentelor și îmbunătățirea siguranței în trafic;
- (3) cercetare și consiliere în materie de mobilitate, costuri de transport și industria construcțiilor de mașini;
- (4) construcția de automobile și design;
- (5) evaluare psihologică, consiliere și reabilitare;
- (6) psihologia transportului feroviar, aerian și maritim

### **1.2. De la stil la skill**

Evans (1991) distinge între performanța și comportamentul conducătorilor auto. Performanța reflectă ceea ce poate să facă conducătorul auto în funcție de abilitățile de care dispune, iar comportamentul se referă la ceea ce face efectiv conducătorul auto și poate fi puternic determinat social și cultural. Cele două dimensiuni sunt fundamental diferite deoarece performanța vizează *abilitățile și erorile umane* în conducere, în timp ce latura comportamentală face referire la factorii care determină un anumit *stil de comportament* la volan.

Aspecte referitoare la performanță (abilități, engl. *skill*) vizează viteza de reacție la stimuli neobișnuiți, attribute ale atenției (stabilitate și mobilitate), estimarea distanțelor și a mișcării, aprecierea vitezei de deplasare, viteza de sesizare a unor eventuale pericole, acuitate vizuală, vedere nocturnă, vedere cromatică, acuitate auditivă, localizarea zgomotelor, timpul de reacție bazal și la alegere, coordonarea mișcărilor manuale, capacitatea de învățare motorie.

---

Dintre aspectele referitoare la stilul comportamental, remarcăm tendința de cunoaștere a nivelului emotivității, calmul și tendința de a se dezorganiza la apariția unor situații neașteptate, perceperea și asumarea riscului, elemente biografice, motivație și interese, atitudini și alte aspecte ale personalității. Tendința actuală este de a deplasa cunoașterea dinspre *skill* spre *stil*.

Evaluarea psihologică a aspectelor care vizează *skill-ul* sunt importante pentru cunoașterea și monitorizarea performanței la volan în special în perioada de formare inițială a conducătorului auto sau atunci când anumite funcții psihice sunt deteriorate din cauza vârstei înaintate sau a unor afecțiuni (de exemplu un accident vascular cerebral). Totodată, evaluarea stilului comportamental devine un deziderat major în scopul creșterii siguranței în trafic, prin investigarea comportamentelor neadaptate și prin măsurarea eficienței intervențiilor corective.

Evidențiem deci două direcții importante și complementare în evaluarea psihologică în domeniul transporturilor:

(1) *evaluarea abilităților de conducere*: investigarea aspectelor cognitive, calitățile atenției, percepție, memorie, motricitate etc.;

(2) *evaluarea stilului de conducere*: abateri intenționate de la reguli, perceperea și asumarea riscului, atitudini, agresivitate, factori de personalitate asociați cu accidentele din trafic, iluziile conducătorilor auto (biasuri).

### **1.3. Obiectivele ghidului**

- (1) să asiste psihologii în luarea deciziilor pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor ;
- (2) să ofere repere pentru înțelegerea și explicarea comportamentului în trafic;
- (3) să ofere repere pentru alegerea unor strategii eficiente de intervenție.

Notă:

Pe baza unei analize amănunțite a literaturii de specialitate, și pe baza rezultatelor relevante din studii, acest manual oferă un cadru de referință pentru o psihologie modernă, „a participantului la trafic”, care include „comportamentul la volan”, dar nu se limitează strict la acesta.

---

---

## **2. COMPETENȚELE PSIHOLOGULUI ÎN EVALUAREA ȘI CONSILIEREA PSIHOLOGICĂ A CONDUCĂTORILOR AUTO**

Evaluarea și consilierea psihologică a conducătorilor auto presupune un cadru comun de referință în ceea ce privește nivelul de responsabilitate și calificare a persoanelor care activează în domeniu.

### **2.1. Cerințele evaluatorilor**

- (1) expertiza și experiența necesare pentru a practica psihologia transporturilor;
- (2) cunoașterea pericolelor posibile și a mediului în care-și desfășoară activitatea conducătorii auto;
- (3) înțelegerea modului în care măsurile destinate eliminării sau reducerii riscurilor ar putea fi afectate de lipsa aptitudinii psihologice.

Acești profesioniști stabilesc conținutul evaluării, alegerea instrumentelor de evaluare, administrarea instrumentelor de evaluare și interpretarea rezultatelor, procedura de standardizare, se implică în activitatea de instruire, îndrumare și consiliere a persoanelor evaluate.

### **2.2 Cunoștințe și calificări necesare**

- (1) Metode de descriere și de analiză a postului;
  - (2) Metode de selecție a personalului;
  - (3) O gamă largă de instrumente de evaluare relevante;
  - (4) Respectarea codului etic de conduită;
  - (5) Respectarea regulilor și legilor naționale specifice domeniului;
  - (6) Principii și proceduri psihometrice (statistici descriptive și inferențiale);
  - (7) Caracteristicile tehnice ale testelor (fidelitatea, validitatea, standardizarea etc.);
  - (8) Teorii și tehnici privind testele de aptitudini și personalitate;
  - (9) Orientări privind testele bazate pe computer;
  - (10) Principii și tehnici ale interviului profesional;
  - (11) Cum se efectuează studii de validitate și fidelitate;
  - (12) Proceduri pentru soluționarea contestațiilor și reevaluarea solicitanților;
  - (13) Proceduri de consiliere în domeniul siguranței traficului.
-

### 3. EVALUAREA ABILITĂȚILOR DE CONDUCERE AUTO (EXAMINAREA PSIHOLAGICĂ A CANDIDAȚILOR PENTRU ȘCOLARIZAREA ÎN CONDUCEREA AUTOVEHICULELOR, REDOBÂNDIREA PERMISULUI DE CONDUCERE, SIGURANȚA TRANSPORTURILOR)

Pentru a realiza o evaluare eficientă și pentru a îmbunătăți performanța persoanelor evaluate, sistemul de testare trebuie să conțină anumite elemente care trebuie aranjate într-o ordine secvențială.

#### Elementele unui sistem „structurat” de evaluare

Întrebări cheie	Acțiune necesară
Care este problema/scopul nostru?	Definiți criteriul (criteriile) de performanță care va fi atins prin utilizarea sistemului de testare a aptitudinilor
Ce vrem să măsurăm (testăm)?	Efectuați analiza postului. „Traduceți” cerințele postului/personalului și criteriile de performanță în termeni psihologici științifici care pot fi măsurate prin teste psihologice.
Cum măsurăm? Care teste sunt cele mai potrivite?	Alegeți bateria de testare (set de teste/instrumente de măsurare) și succesiunea lor.
Cum ajungem de la rezultatele testelor la o decizie?	Utilizăm scorurile testelor pentru a realiza un profil. Definiți criteriile pe baza cărora luați decizii favorabile, nefavorabile, restrictive.
Cum ne poate valida eficiența sistemul de evaluare?	Prin implementarea feedback-ului de date în procesul de instruire sau de la angajatori sau date referitoare la cazierul rutier.

#### 3.1. Abilități cognitive

Selecția instrumentelor/metodelor de evaluare se face de către psiholog, care este responsabil de evaluare și decizie. Această selecție trebuie să se bazeze pe date actuale referitoare la validitatea, fidelitatea și obiectivitatea instrumentelor/metodelor de evaluare.

Psihologul este cel care trebuie să stabilească strategia de examinare și să selecteze probele care vor fi administrate în conformitate cu scopul investigației. Atunci când se face o evaluare inițială, în vederea obținerii permisului de conducere, investigația trebuie să se orienteze preponderent spre evaluarea nivelului aptitudinal, scopul fiind asistența psihologică în perioada de formare a deprinderilor de conducere auto. Dar investigația nu trebuie să neglijeze aspectele atitudinale, motivaționale, tendința spre căutarea senzațiilor tari, tendința spre activarea unor comportamente agresive sau de asumare a riscului în trafic etc., pentru a putea oferi o consiliere adecvată referitoare la conduita preventivă și conducerea în siguranță. Bineînțeles că investigația va deveni din ce în ce mai laborioasă, cu cât activitatea devine mai complexă și responsabilitatea mai mare.

#### Cele mai importante abilități cognitive specifice conducătorilor auto

Factori psihologici	Definiție	Instrumente/metode de evaluare
<b>Concentrarea atenției</b>	- capacitatea de a menține câmpul conștiinței asupra unei sarcini fără a fi distras - implică de asemenea capacitatea de concentrare asupra unei sarcini plictisitoare (vigilență).	testul Kraepelin. testul Bourdon-Amfimov testul Toulouse-Piérro testul d2 test Flanker - AC test de rezistență la monotonie
<b>Mobilitatea atenției</b>	- abilitatea de a trece de la o sursă de informație la altele. Informația se poate prezenta sub forma cuvintelor, semnalelor, sunetelor, obiectelor sau altele	testul Praga testul Platonov trial making test (TMT) test Flanker - AD
<b>Memoria procedurală</b>	- abilitatea de a-ți reaminti mișcările motrice exersate anterior, procedeele de mânăuire a diferitelor ustensile.	Observația formarea stereotipului de lucru la probele motricitare/reactivitate
<b>Viteza de percepție</b>	- această abilitate implică gradul în care știm să comparăm cifre, obiecte, imagini sau forme, repede și cu precizie. Obiectele de comparat pot fi prezentate toate odată sau unul după altul. Această aptitudine presupune, de asemenea, compararea unui obiect prezentat cu un alt obiect de care trebuie să ne amintim	test figuri identice testul d2 testul PON



## NOTĂ:

Pentru a realiza interpretarea calitativă a rezultatelor, trebuie să ținem seama de câteva aspecte:

(1) distribuția greșelilor în timpul desfășurării probei: greșelile apar doar la începutul probei, apar numai la sfârșitul unei serii sau a unui rând, sunt grupate aleatoriu, apar fluctuații de la o etapă la alta (studierea graficului performanței pe etape).

(2) o performanță cantitativă bună în detrimentul calității, aceasta semnifică superficialitate în execuția sarcinii de lucru, fluctuații ale atenției, momente în care vigilența scade și controlul acțiunii poate fi pierdut. În general, la persoanele impulsive, extravertite și cele instabile emoțional constatăm acest patern comportamental.

(3) când persoana dă importanță calității și neglijează cantitatea, putem vorbi despre o menținere constantă a vigilenței pe parcursul sarcinii, nu apar fluctuații ale atenției, iar controlul acțiunii este menținut. Acest pattern comportamental este observat la persoanele calme, stabile emoțional, introvertite.

(4) în alegerea probei, este important să ținem seama de natura sarcinii și caracteristicile persoanei evaluate (vârstă, nivel de instruire). De exemplu în cazul testului Bourdon-Amfimov natura sarcinii presupune activarea proceselor psihice de recunoaștere a trăsăturilor familiare (literele alfabetului) și executarea unei mișcări motrice simple (baraj). Sarcina executată este simplă și presupune utilizarea unor resurse cognitive limitate, comparativ cu sarcina din testul Kraepelin sau testul Toulouse-Pierron. Nivelul performanței se poate datora diferențelor de dificultate a sarcinii și nu fluctuațiilor atenției.

### 3.2. Abilități psihomotrice

Psihomotricitatea vizează procesele și funcțiile psihice care asigură primirea informațiilor și elaborarea unor răspunsuri de execuție motorii adecvate.

#### Cele mai importante abilități psihomotorii specifice conducătorilor auto

Factori psihologici	Definiție	Instrumente/metode de evaluare
<b>Controlul preciziei mișcărilor</b>	- abilitatea de a executa mișcări precise pentru conducerea unei mașini sau a unui vehicul. Această aptitudine presupune gradul în care aceste mișcări sunt executate repede și în mod repetat	proba de coordonare și disociere manuală Lahy (DM)

<b>Coordonarea mișcărilor membrilor</b>	- este abilitatea de a coordona mișcările simultane, a două sau mai multe membre (mâini și picioare), ca în cazul conducerii unui vehicul.	proba de coordonare și disociere manuală Lahy (DM)
<b>Reacții motrice la alegere</b>	- presupune alegerea rapidă și precisă dintre două sau mai multe mișcări, ca răspuns la cel puțin două semnale diferite (lumini, sunete, imagini etc.). Se referă la viteza cu care este declanșat răspunsul bun (cu mâna, piciorul sau alte părți ale corpului).	proba de reactivitate senzorio-motorie Bonnardel (variantă computerizată)
<b>Sincronizarea mișcărilor</b>	- este abilitatea de a adapta răspunsurile la schimbările de viteză și/sau de direcție ale unui obiect sau ale unui mediu în mișcare continuă. Această aptitudine presupune viteza acestor reglaje în anticiparea schimbărilor. Ea nu se referă la situația în care viteza și direcția obiectului este perfect previzibilă.	proba de reactivitate senzorio-motorie Bonnardel (variantă computerizată)
<b>Timp de reacție</b>	- este abilitatea de a răspunde rapid la un semnal (sunet, lumină, imagine etc.) atunci când acesta apare. Ea se referă la viteza cu care este declanșată mișcarea mâinii, piciorului sau a altor părți ale corpului	Probă computerizată timp de reacție simplu (platforma CAS++)

#### 4. EVALUAREA FACTORILOR DE PERSONALITATE

Cercetările din domeniu au încercat să afle legătura dintre personalitatea șoferului și accidentele rutiere. Se pare că personalitatea are mai degrabă implicații indirecte decât directe asupra accidentelor. Beirness (1993) a constatat că personalitatea este un predictor slab în ceea ce privește accidentele, însă interacționează cu alți factori proximali. Sümer (2003) a propus un model în care personalitatea reprezintă unul din multitudinea de factori care au impact imediat asupra factorilor proximali, precum stilul de conducere și factori tranzitorii (erori, încălcarea regulilor) care mai apoi influențează apariția accidentelor. Un anumit profil de personalitate nu presupune în mod necesar că persoana va produce un accident sau că va încălca flagrant normele rutiere. Aceste trăsături pot sugera prezența unei potențialități care poate sau nu poate fi transformată în realitate. Pentru ca o potențialitate să poată fi transformată în realitate și să apară un comportament manifest sunt necesari și alți factori declanșatori ai comportamentului, factori care deseori sunt situaționali sau dispoziționali. Doar interacțiunea dintre trăsăturile de personalitate și contextul situațional poate prezice într-o manieră adecvată comportamentul manifest în trafic.



**Cei mai importanți factori de personalitate asociați cu producerea accidentelor rutiere,  
nerespectarea normelor și comportamente riscante**

<b>Factori de personalitate</b>	<b>Definiție</b>	<b>Instrumente de evaluare</b>
<b>Deschiderea</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>identifică persoanele independente, creative, cu o cultură generală bogată, orientate spre dezbaterile ideilor și a teoriilor.</i></li> <li>- la polul scăzut regăsim persoanele pragmatice și conformiste, care preferă valorile conservatoare, tradiționale.</li> </ul>	inventarul de personalitate DECAS
<b>Extreversiunea</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>este specifică persoanelor exuberante, sociabile, energice, care se fac remarcate cu ușurința într-un grup de oameni.</i></li> <li>- la polul opus se află persoanele tăcute, timide și formale în manifestare, care adoptă o atitudine pasivă, rezervată.</li> </ul>	inventarul de personalitate DECAS
<b>Conștiinciozitatea</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- este asociată persoanelor disciplinate, cu un simț ridicat al datoriei și cu o nevoie puternică de realizare profesională.</li> <li>- <i>la polul opus se găsesc persoanele flexibile, care tind să amâne sarcinile sau să renunțe ușor dacă întâmpina probleme.</i></li> </ul>	inventarului de personalitate DECAS
<b>Agreabilitatea</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- este specifică persoanelor tolerante, înțelegătoare, care dau dovadă de spirit de echipă.</li> <li>- <i>la polul opus găsim persoanele individualiste, mai puțin încrezătoare în ceilalți, cu un spirit competitiv ridicat și centrate pe sarcină în dauna relațiilor umane</i></li> </ul>	inventarul de personalitate DECAS
<b>Stabilitatea emoțională</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- este asociată cu maturitatea emoțională. Aceste persoane sunt calme, au încredere în ele și fac față cu succes stresului.</li> <li>- <i>la polul opus se afla indivizii vulnerabili și labili emoțional, care se descurajează sau se irită ușor în fața obstacolelor</i></li> </ul>	inventarul de personalitate DECAS (Sava)

<b>Căutarea de senzații în trafic</b>	- nevoia de senzații și experiențe noi, variate, complexe, precum și dorința de a-și asuma riscuri fizice și sociale de dragul unor de astfel de experiențe” (Zuckerman, 1994) Cuprinde patru componente: căutarea fiorului și aventurii, căutarea unor experiențe noi, dezinhibiție și evitarea plictiselii	Arnett Inventory of Sensation Seeking Traffic Sensation Seeking (Matthews) Chestionarul de personalitate Zuckerman -Kuhlman
<b>Locul controlului în trafic</b>	- se referă la măsura în care oamenii cred că ceea ce se întâmplă cu ei depinde de comportamentul lor și, prin urmare, situațiile pot fi controlate de ei înșiși (internalisti) sau, dimpotrivă, <i>cred că evenimentele sunt produsul unor factori întâmplători, cum ar fi norocul, soarta sau intervenția altor persoane puternice (externaliști)</i> (Elliot, 1997).	Traffic locus of control scale – Romanian version C. Măirean, G.Havârneanu, Popușoi, C.E. Havârneanu
<b>Personalitatea de tip A</b>	-caracteristica majoră a personalității tip A este lupta permanentă cu timpul, a cărei percepție îl ține pe individ mereu încordat și tensionat. -persoane competitive, ambicioase, foarte concentrată pe obiective, nerăbdătoare, impulsive, hiper-energice	

## 5. EVALUAREA STILULUI CONDUCĂTORILOR AUTO

### 5.1. Perceperea și asumarea riscului

Percepția corectă a unui pericol constă nu numai în identificarea acestuia la momentul potrivit, ci și în evaluarea corectă a consecințelor, gravității, precum și a modului corect de acțiune pentru evitarea acestuia. Conștientizarea situației periculoase și evaluarea acesteia sunt aspecte importante pentru percepția pericolelor.

Perceperea pericolelor este mai mult decât identificarea unui pericol și sunt implicate patru procese importante: detectarea pericolului, evaluarea amenințării, selectarea acțiunilor pentru evitare și punerea în aplicare a acțiunilor selectate, Groeger (2000)

#### 5.1.1. Metoda autoraportării în investigarea percepției riscului în trafic

##### 5.1.1.1 Evaluarea unor constructe înrudite cu riscul în trafic:

- (1) măsurarea senzațiilor tari -Arnett Inventory of Sensation Seeking
- (2) evaluarea impulsivității -Barratt Impulsivity Scale
- (3) evaluarea stimei de sine ca sofer -Driving as Relevant to Self-esteem Scale
- (4) autoevaluarea propriilor abilități efectul “mai bun decât media”

### EX.1: Comparația cu alți conducători auto în general

*În comparație ceilalți șoferi, performanța mea la volan este...*

<i>categoria mai slabă</i>	<i>mult mai slabă</i>	<i>ceva mai slabă</i>	<i>ceva mai bună</i>	<i>mult mai bună</i>	<i>categoria mai bună</i>
1	2	3	4	5	6

### EX.2: Comparația cu alți conducători auto similari persoanei evaluate

*Sunt mai bun decât ceilalți șoferi de aceeași vârstă și experiență cu mine*

<i>dezacord total</i>	<i>dezacord puternic</i>	<i>dezacord slab</i>	<i>acord slab</i>	<i>acord puternic</i>	<i>acord total</i>
1	2	3	4	5	6

**5.1.1.2.** Măsurarea unor constructe legate de percepția și asumarea riscului (estimarea subiectivă a riscului, pericolele sau beneficiile percepute etc.)

(1) *The Risk Involvement and Perception Scale-Revised*, (RIPS-R).

(2) *Risk perception questionnaire* Rosenbloom și colab. (2008)

**5.1.1.3.** Investigarea percepției riscului în trafic prin evaluarea unor scenarii (ANEXA NR.2)

#### **5.1.2. Măsurarea indirectă a riscului**

**5.1.2.1. Măsurarea percepției riscului din perspectiva iluziei controlului**  
(ANEXA NR 3)

Iluzia controlului (control illusion / illusion of control) reprezintă credința că poți face față situațiilor riscante (DeJoy, 1987 *apud* Parker & Manstead,1996). Pentru Langer (1975) este tendința indivizilor de a percepe că au mai mult control asupra propriului comportament sau asupra mediului decât au în realitate.

**5.1.2.2. Utilizarea scenariilor vizuale folosind situații reale din trafic** (ANEXA NR 4)  
În acest caz se prezintă subiecților imagini cu situații reale din trafic și li se solicită următoarele aspecte:

- (1) să identifice elementele care reprezintă un pericol potențial;
- (2) să estimeze probabilitatea cu care elementul identificat poate fi cauza unui accident în situația respectivă;
- (3) să aprecieze pe o scală gradul de pericol al situației în ansamblu;
- (4) să estimeze viteza cu care ar trebui să se circule în acea situație pentru a evita orice pericol; să stabilească viteza cu care persoana ar prefera să circule.

## 5.2. Evaluarea riscului din perspectiva teoriei comportamentului planificat (TCP

-ANEXA NR. 5)

Tendențele de asumare a riscului pot fi cunoscute și prin măsurarea atitudinilor față de comportamentele din trafic, față de ceilalți participanți la trafic, față de respectarea normelor rutiere, a modului de percepție a riscului și a toleranței la risc. Aceste componente nu sunt izolate, ci interacționează, dar pot fi examinate și prin determinări independente. Conform TCP (Ajzen, I. 1991) *atitudinea față de comportament, norma subiectivă și controlul perceput al comportamentului* conduc la formarea unei intenții comportamentale care, cel mai probabil, se va materializa într-un comportament concret.

(1) *Atitudinea* se referă la evaluările unui comportament, evaluări care pot fi favorabile sau nefavorabile („*Ce se întâmplă dacă fac asta?*”).

(2) *Norma subiectivă* descrie presiunea percepută de persoană atunci când se angajează într-un comportament. Se referă la percepția de către subiect a modului în care persoane importante din viața acestuia evaluează efectuarea unui comportament specific („*Ce vor crede ceilalți dacă fac asta?*”).

(3) *Controlului perceput* se referă la dificultatea efectuării actului, abilitatea percepută a individului de a efectua un comportament specific („*Pot să fac asta fără prea multă bătaie de cap?*”).

Evaluarea se realizează pornindu-se de la diferite încălcări ale normelor rutiere și adresarea unor întrebări care vizează componentele teoriei.

### **Exemple de încălcări ale normelor:**

- (1) depășirea vitezei cu 15 kilometri pe oră peste limita admisă de 50 km/h
- (2) depășirea vitezei cu 15 kilometri pe oră peste limita admisă de 90 km/h
- (3) circulația foarte aproape față de mașina din față
- (4) depășirea pe o trecere de pietoni.

### **Întrebările bazate pe TCP.(se vor repeta pentru fiecare încălcare a normei):**

- (1) *intenții* (Cât de probabil este comportamentul în viitor?)
- (2) *atitudini* (Cât de acceptabil este comportamentul tău?)
- (3) *norma subiectivă* (Cât de acceptabil este comportamentul tău pentru persoane importante?)
- (4) *percepția controlului propriului comportament* (Cât de ușor este să respecti

regulile ?)

(5) *percepția comportamentului altora* (Cât de des încalcă alții aceste norme ?)

Notă: pentru inventarierea răspunsurilor se vor utiliza scale Likert

Foarte improbabil 1.....2.....3.....4.....5.....6 Foarte probabil

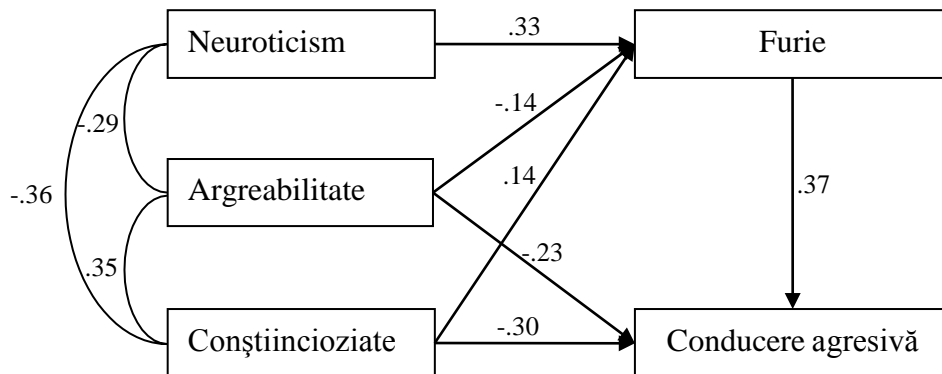
Foarte inacceptabil 1.....2.....3.....4.....5.....6 Foarte acceptab

## 6. Agresivitatea în trafic

### 6.1. Evaluarea agresivității prin analizăa unor trăsături asociate

În literatura specifică domeniului, autorii raportează diferite asocieri între diferiți factori de personalitate și furie sau conducerea agresivă. Practic, cunoașterea gradului de prezență a acestor trăsături ne permite să facem predicții asupra unor posibile comportamente agresive.

Model predictiv al compoartamentului agresiv în trafic (Jovanovic et al., 2011)



Yagil, (2001) indică ponderi semnificative directe pentru patru factori în predicția agresivității:

FACTOR	PROCENT DIN VARIANȚĂ EXPLICATĂ
Competitivitate	15,71%
Iritabilitate	15,70%
Ostilitate	14,68%
Anxietate	14,53%

Lajunen, Parker, Stradling, 1(998):

<b>Furia provocată de blocajele din trafic</b>	
FACTOR	Coef. de corelație (r)r
Autoevaluarea abilității de a conduce în siguranță trafic	.34
Vârsta	.42
Autoevaluarea abilităților perceptiv-motorii	.45
Numărul de kilometri parcurși anual	.47
<b>Furia provocată de conducerea periculoasă</b>	
Vârsta	.17
Numărul de kilometri parcurși anual	.24
<b>Furia provocată de ostilitatea directă</b>	
Vârsta	.28
Autoevaluarea abilității de a conduce în siguranță trafic	.33
Numărul de kilometri parcurși anual	.37

## 6.2. Diferențe individuale în funcție de gen, vârstă și experiență în privința agresivității:

(1) șoferii tineri recurg la comportamente agresive la volan mai des decât șoferii mai în vârstă. În plus, ei conduc cu viteze mai mari atunci când sunt furioși (Capsi et al., 1995).

(2) șoferii cu experiență la volan sunt mai puțini înclinați să realizeze acte agresive, spre deosebire de cei fără experiență în trafic.

(3) bărbații sunt mai înclinați spre comportamente agresive la volan spre deosebire de femei. La fel și cei cu personalitate de tip A. Femeile devin furioase la fel de des și de intens ca bărbații pentru aceleași motive, însă nu se exprimă la fel de



frecvent și agresiv ca aceștia. Ele manifestă mai multă agresivitate verbală, în timp ce bărbații mai multă agresivitate fizică (Dahlen & Ragan, 2004).

### **6.3. Instrumente specifice de evaluare a agresivității în trafic (ANEXA NR.6)**

Există scale specifice pentru evaluarea furiei și a tendinței de a conduce agresiv.

- (1) Scala tendinței de a conduce agresiv -PADS (DePasquale, Geller, Clarke, Littleton, 2001, Paul Sârbescu-2014)
- (2) Scala furiei în trafic (Driving Anger Scale ,Defenbacher et al., 1994)
- (3) Dula Dangerous Driving Index cu trei scale: Agresivitate (Aggressive Driving), Cognitii/Emotii negative (Negative Cognitive/Emotional Driving), Risc (Risky Driving).

## **7. ETAPELE PROCESULUI DE EVALUARE**

### **1. Convorbirea de acomodare**

Primul contact cu subiectul este o convorbire scurtă în care psihologul se informează asupra naturii solicitării și evaluează posibilitatea de a o realiza obiectivul. Evaluarea în domeniul psihologiei traficului se realizează la solicitarea unei entități (persoană, organizație, instituție). Starea persoanei evaluate este marcată de dispoziții variabile, cel mai frecvent de anxietate, trac, supramotivație, datorate consecințelor posibile ale rezultatului. Tendințele de răspuns dezirabil sunt accentuate în funcție de scopul evaluării. Foarte important este ca în această fază să se realizeze o familiarizare a persoanei evaluate cu psihologul și cu mediul în care se realizează evaluarea. Se va identifica persoana care solicită evaluarea și se va solicita acordul acesteia pentru a urma procedurile de evaluare și de prelucrare a datelor personale. Se vor explica obiectivele evaluării (particularizate în funcție de scop: obținere permis, evaluare periodică pentru siguranța rutieră, angajare etc).

### **2. Anamneza- informații personale și profesionale (Fișa de anamneză - Anexa 9)**

S-a recunoscut în ultimul timp că datele biografice furnizează o bună bază pentru predicția performanțelor profesionale (Gregory, 1992). Nu întâmplător se spune că cel mai bun predictor al comportamentului viitor este comportamentul din trecut. Problema psihologului este cum să evalueze comportamentul trecut al unui candidat, mai ales dacă nu posedă prea multe informații despre acesta. Desigur, acesta trebuie întrebat despre performanțele profesionale sau experiența pe care o posedă. Indiferent de sursa de informații, prima problemă este să utilizăm date care nu sunt nici distorsionate, nici lipsite de fidelitate. O

a doua problemă este să transformăm informațiile obținute în evaluări utile. Informațiile provin nemijlocit de la candidat prin răspunsul acestuia la întrebările puse, dar și de la alte persoane care îl cunosc. Informațiile sunt prelucrate ca și răspunsurile la un chestionar.

Informațiile biografice (*biodate*), urmăresc trei obiective (Landy, 1989):

(1) Servesc la determinarea unor criterii minime și anume dacă un candidat poate sau nu să fie luat în considerare pentru a fi angajat. De exemplu, pentru ocuparea unui post de conducător auto transport mărfuri periculoase, se pot pune câteva condiții cum ar fi: să fie deținător al categoriei de permis C și E, experiența profesională să fie de minimum cinci ani, să nu aibă abateri în cazierul auto. Plecând de la aceste date, candidatul poate fi admis sau nu pentru concurs.

(2) O fișă biografică poate constitui punctul de start pentru pregătirea interviului. Psihologul examinator va putea confrunța datele de pe fișă cu performanțele la testele psihologice ori poate utiliza datele respective pentru formularea întrebărilor. Chiar se recomandă ca pregătirea interviului de selecție să se facă pe baza fișei sau a informațiilor biografice.

(3) Biodatele sunt utile pentru obținerea unor informații cu conținut biografic sau legate de ruta profesională a unui candidat și care pot fi prelucrate statistic cu scopul evaluării predictive a performanțelor profesionale. De pildă, fișă biografică poate să ofere informații despre implicarea persoanei în diferite proiecte, parcurs profesional, aspect familiale etc., elemente care pot intra într-o ecuație de predicție a eficienței profesionale.

Fișa de anamneză nu este una standard, ea se proiectează în funcție de obiectivele evaluării.

### **3. Administrarea instrumentelor de evaluare**

În funcție de scopul evaluării psihologul va proceda la alegerea instrumentelor și a tehnicilor de evaluare. În capitolele anterioare au fost prezentate în detaliu aspectele psihologice importante spre care psihologul trebuie să-și îndrepte atenția. (potențialul aptitudinal și abilitățile de conducere auto, factorii de personalitate relevanți care sunt asociați comportamentului în trafic, stilul conducătorilor auto, tendințe de manifestare a agresivității în trafic).

În practică se recomandă utilizarea unui set de probe minim, indispensabil care trebuie care trebuie folosit în orice tip de evaluare din domeniul traficului. Dar, evaluarea nu va fi



finalizată până când evaluatorul nu dispune de toate datele necesare elaborării unui diagnostic pertinent.

Durata și complexitatea evaluării este dependentă de complexitatea activității persoanei evaluate. De exemplu, dacă se solicită evaluarea în vederea școlarizării pentru obținere permisului de conducere, evaluarea se va centra pe stabilirea potențialului aptitudinal, aspect esențial pentru predicția succesului în formarea deprinderilor de conducere. Datele vor fi utile pentru a propune formatorului strategii individualizate de formare, în funcție de punctele tari și punctele slabe constatate. Acesta este aspectul relevant în cazul acestui tip de evaluare, iar psihologul va stabili care sunt dimensiunile importante și ce modalități de măsurare va utiliza. Abilitățile conducătorului auto sunt direct legate de performanța la volan, dar acestea nu sunt prezente în egală măsură la toate persoanele.

Totuși, cunoașterea factorilor de personalitate nu trebuie neglijată, dar trebuie să reflectăm mai mult asupra rolului trăsăturilor de personalitate asupra comportamentului în trafic. S-a constatat că persoanele care produc accidente rutiere sau care nu respectă normele care reglementează circulația rutieră prezintă structuri de personalitate eterogene cu profile de personalitate foarte variate. Acest fapt nu ne permite să stabilim o structură de personalitate predispusă pentru accident. Deci, relația dintre trăsăturile de personalitate și comportamentul din trafic poate fi mediată și de alți factori, cum ar fi starea subiectului, strategiile pe care acesta le adoptă în rezolvarea unor situații din trafic, modul de planificare a deplasărilor etc.

În cazul acestor solicitanți nu vom putea evalua stilul de conducere format într-un context social specific deoarece abia după obținerea permisului se formează un stil de conducere specific fiecărei persoane. Lipsa de experiență face imposibilă perceperea adecvată a pericolelor și estimare nivelului de pericol acceptat.

Evaluarea va fi mult mai complexă dacă se adresează conducătorilor auto profesioniști care transportă persoane, materiale periculoase sau fac transporturi internaționale. În aceste situații aria de investigare va cuprinde pe lângă aspectele menționate anterior și evaluarea stilului de conducere, a tendințelor de a manifesta comportamente agresive a atitudinilor față de respectarea normelor rutiere și a restricțiilor profesionale.

Lista probele psihologice cu valoare diagnostică avizate de Colegiul Psihologilor din Romania poate fi consultată pe situl CPR <https://alegericpr.ro/index.php/metode-si-tehnici> la secțiunea metodele și tehnicile de evaluare și asistență psihologică avizate de către Comitetul

---

Director al C.P.R. Dar pot fi utilizate și instrumente de diagnostic psihologic obținute și de la cercetători independenți, care au o bază foarte solidă în articole științifice publicate în jurnale de specialitate.

Înțelegerea instrucțiunilor - pe toată durata administrării probelor psihologice, indiferent de natura acestora, trebuie să dăm instrucțiuni clare și să ne convingem că persoana evaluată a înțeles sarcina propusă. La probele de motricitate, unde se folosesc diferitedispozitive care trebuie acționate vom fi preocupați de alegerea unei poziții cât mai comode dar și încălțăminte adecvată (ex. fără tocuri, talpa să nu fie prea groasă și cât mai flexibilă).

Evitarea erorilor și identificarea surselor de distorsionare a datelor. Toate instrumentele și tehnicile bazate pe auto-raportare (chestionare, inventare de personalitate, datele obținute prin interviu și amaneza) sunt afectate de tendința persoanelor evaluate de a da răspunsuri dezirabile social, pentru a face o bună impresie și prin asta să influențeze decizia evaluatorului. Evaluatorul va fi atent la scorurile scalelor de dezirabilitate, iar dacă instrumentele nu conțin asemenea scale recomandăm utilizarea unei scale proprii.

Exemplu: extras din scala "Traffic locus of control scale – Romanian version: Psychometric properties and relations to the driver's personality, risk perception, and driving behavior" (Măirean, C., Havârneanu, G.M., Popușoi, S.A., & Havârneanu, C.E. ,2017)

Apreciați măsură în care sunteți de acord cu aceste afirmații alegând răspunsul care vi se pare cel mai potrivit folosind pe următoarea scală:

**1 = dezacord total, 2 = dezacord parțial, 3 = nici acord, nici dezacord, 4 = acord parțial, 5 = acord total.**

1. Respect fără abatere limitele legale de viteză.
2. Ca șofer, nu am încălcat niciodată regulile de circulație.
3. Nu am depășit niciodată linia continuă de pe carosabil.
4. Am respectat întotdeauna regulile de circulație impuse de codul rutier.
5. Sunt întotdeauna amabil în trafic chiar și cu persoane care nu merită asta.
6. Nu mi s-a întâmplat niciodată ca un alt participant la trafic să mă enerveze.
7. Când semaforul se schimbă din verde în galben, frânez și mă opresc de fiecare dată.
8. Știu bine în orice moment care a fost ultimul indicator rutier pe lângă care am trecut.

Alte surse de eroare pot fi: plictiseala, starea de oboseală, dispoziția persoanei, supramotivația.

Pe toată durata examinării psihologice evaluatorul va menține un climat de încredere și cooperare.

**4. Interviu** oferă date importante care dau posibilitatea observării comportamentului persoanei evaluate și oferă informații referitoare la atitudinile, valorile, opiniile individului. Conducătorul cu abilitate interviu oferă date relevante care ajută la luarea deciziilor. Anexele prezentate pot fi utilizate cu succes pentru obținerea unor date utile, dar oferă și posibilitatea inițierii unor conversații care vor facilita evaluarea stilului conducătorilor auto.

## 5. Observația

### (a) Importanța observației în timpul administrării unei probe de randament

P. Botezatu distinge o observație analitică și una sintetică.

(1) Observația analitică scoate în evidență amănuntul. De obicei ea este revelatoare pentru abilități și aptitudini, dar poate scoate în evidență și aspecte largi din sfera personalității. Forța observației analitice o constituie actul revelator: gestul care denotă trăsătura de caracter.

(2) Observația sintetică scoate în evidență trăsături de personalitate cu extensiune largă (inteligentă, interes, emotivitate, dominare, echilibru, mobilitate).

I. Holban (1970) prezintă un model de observație și analiză psihologică a reacțiilor manifestate de subiect în timpul examinării. Autorul distinge patru momente importante: transmiterea instrucțiunilor, adaptarea la probă, realizarea integrării și apariția oboselii.

(1). **Instrucțiunile** fac parte integrantă din probă, se referă la receptarea modului de lucru, la formarea deprinderilor și implică funcții intelectuale. Din atitudinea subiectului putem constata siguranța, calmul, degajarea, crisparea, nedumerirea etc.

(2). **Adaptarea** variază de la o persoană la alta și reprezintă familiarizarea cu aparatul, întărirea deprinderilor și atenuarea tensiunii inițiale. Progresul rapid denotă capacitate intelectuală, ușurință de adaptare, plasticitate cerebrală. Lipsa de progres poate aduce în discuție problema echilibrului psihic. Emotivitatea se manifestă în această etapă din plin.

(3). **Integrarea** reprezintă etape de randament optim. Se poate observa relația om-aparat (domină sau este dominat), energia, precizia și viteza reacțiilor, calmul, promptitudinea, prudența, tulburările emotive, precipitarea, stările de nervozitate, precum și trăsăturile de caracter: conștiinciozitate, efort, încordare, persistență, răbdare.

(4). **Sfârșitul probei** poate reprezenta menținerea nivelului de lucru sau scăderea lui în

---

---

cazuri de rezistență redusă, distragere, lipsă de interes, instabilitate.

Exemplu: observațiile asupra comportamentului subiecților în timpul administrării Probei de reactivitate senzorio-motorie Bonnardel, ne-au condus la următorul tablou simptomatologic (ANEXA NR. 1)

**(b) Observarea comportamentului** se va realiza și în timpul aplicării probelor creioin-hartie, dar și când discutăm cu persoana pentru a realiza anamneza sau interviul.

Este important să observăm strategia de lucru la probele de baraj, procedura de identificare a semnelor barate, presiunea creiolui, înroșirea, transpirația, tremurul, mimica, mișcarile necontrolate. Când realizăm anamneza sau interviul, în interacțiunea cu persoana examinată vom aprecia sinceritatea răspunsurilor, tremurul vocii, intensitate vocii, rapiditatea vorbirii, viteza de elaborare a răspunsului. Răspunsurile prompte semnifică sinceritate, iar dacă sunt întârziate atunci persoana are nevoie de timp pentru a înlocui răspunsul cu unul considerat mai favorabil. Manifestările comportamentale vor fi descrise și se vor aprecia frecvența, intensitatea, durata, momentul apariției.

## **8. INTERPRETAREA REZULTATELOR EVALUĂRII**

Cu datele obținute după aplicarea probelor psihologice se realizează un profil psihologic al persoanei. Deoarece cele mai multe modalități de realizare a normelor nu permit efectuarea unor prelucrări statistice paramertice și calcularea unui scor global se procedează la realizarea profilului psihologic al persoanei evaluate.

Interpretarea rezultatelor este un proces de analiză, în care se pornește de la gradul de prezență al atributului psihologic măsurat (exprimat printr-un număr, rang, clasă), la interpretarea acestor valori numerice, asociind acestora judecați de valoare, în funcție de semnificația constructelor măsurate. Evaluatorul trebuie să fie preocupat de apropierea celor două modalități corelative, cea "*metrică*" și cea "*clinică*", în acest fel ajungând la utilizarea clinică a unui test." Prin această apropiere, psihometria nu este decât un ansamblu de mijloace la dispoziția psihologului, având ca obiectiv aplicația într-un caz concret pentru a înțelege și rezolva o problemă psihologică, pentru a pune un diagnostic psihologic și pentru a orienta consecvent acțiunile ulterioare" (Mucchielli, R., 1991, p.46). Concret, rolul psihologului este de a interpreta rezultatele nu numai cantitativ ci și calitativ în contextul evoluției globale a subiectului. De asemenea, el trebuie să identifice nivelul de competență psihologică al subiectului în raport de cerințele specifice activității.

---

### **8.1. Profilul psihologic**

Profilul psihologic cuprinde valorile numerice ale indicatorilor desprinși după aplicarea probelor standarde prin utilizarea sistemului de norme oferite de autorul probelor.

#### ***Recomandări:***

(1) Este foarte importantă cunoașterea grupului de referință folosit în construcția normelor, dacă persoana evaluată se încadrează în grupul respectiv (foarte importantă este vârsta și nivelul de școlarizare), care este sistemul de etalonare utilizat. Necunoașterea și nerespectarea acestor aspecte determină grave erori în luarea deciziilor.

(2) psihologul să nu absolutizeze și să trateze strict aritmetic clasele din barem, ci trebuie să interpreteze aceste scoruri ca un tot unitar, în sensul că unele aspecte se compensează cu altele. El nu trebuie să facă interpretarea psihologică a datelor doar prin prismă cantitativă ci să extragă informații psihologice calitative din rezultatele obținute. De exemplu, la o probă la care determinăm capacitatea de concentrare a atenției, putem constata o performanță cantitativă de nivel ridicat, dar o acuratețe a performanței scăzută. Nivelul calitativ scăzut al performanței se poate datora superficialității în execuția sarcinii de lucru, fluctuațiilor de concentrare ale atenției (apar momente în care vigilența scade și controlul acțiunii poate fi pierdut). În general la persoanele cu tendințe impulsive, extravertite și cele instabile emoțional constatăm acest pattern comportamental. Aceste date se vor corobora cu cele rezultate din observarea comportamentului la probele administrate și cele rezultate din analiza factorilor de personalitate. Trebuie să ne asigurăm că persoana evaluată a înțeles instructajul, este odihnită și că sarcina nu este prea solicitantă. Putem întâlni și persoane la care performanță cantitativă este de nivel scăzut, dar acuratețea performanței este de nivel ridicat. Aceste persoane sunt de obicei, calme, stabile emoțional, introvertite dau importanță calității și neglijează cantitatea. Putem vorbi despre o menținere constantă a vigilenței pe parcursul sarcinii, nu apar fluctuații ale concentrării atenției, iar controlul acțiunii este menținut.

(3) să cunoască excepțiile, combinațiile de factori și tendințele normale care apar la o anumită populație. Este foarte important ca în interpretarea datelor obținute psihologul să raporteze rezultatele la populația respectivă astfel încât să nu apară erori de interpretare. De exemplu la probele de personalitate nu vor interpreta separat scalele, ci le va analiza corelativ pentru a realiza o interpretare corectă a profilului obținut. Nu în ultimul rând psihologul trebuie să cunoască semnificația unor termeni („tendință nevrotică”, „hiperperseverență”, „forță a eului”) folosiți în manualul de interpretare. Mai mult va lua în considerare datele

---



empirice disponibile despre validitatea scorurilor, în relație cu acel construct care este măsurat și specific pentru membrii grupurilor demografice testate (vârstă, profesie, grupuri de gen etc).

(4) să cunoască precizia probelor și instrumentelor utilizate. Atunci când se realizează o evaluare psihologul va urmări care este scopul acesteia și în funcție de acesta va selecta setul de probe necesar. În acest sens trebuie să cunoască ce caracteristici psihologice poate măsura prin utilizarea probelor respective și ce informații psihologice relevante poate identifica.

(5) să utilizeze informațiile calitative din anamneza și observația asupra comportamentului persoanei. În interpretarea profilului, psihologul va integra toate informațiile cantitative și calitative pe care le-a colectat pe parcursul procesului de evaluare, corelând datele obținute din anamneză și observația comportamentului cu datele obținute la probele psihologice. Atitudinea subiectului în cursul examinării (spontan, pune întrebări, nerăbdător, iritabil, interesat de probe, agresiv, neîncrezător, bănuitor, timid, fricos, anxios, este prea politicos sau numai cordial, distrat) poate fi corelată cu anumite scale de la probele de personalitate, ajutându-l astfel pe psiholog să poată realiza o interpretare cât mai acurată a profilului psihologic obținut. De asemenea activitatea motorie (dacă este agitat, pasiv, dacă are ticuri, mișcări parazite, tremurături) poate furniza informații psihologice extrem de importante pentru examinator, corelându-le cu scorurile obținute la probele de atenție și reactivitate. Este important să constatăm starea de oboseală, superficialitate, neatenție, timiditate, tendința de supraevaluare.

(6) să utilizeze datele din interviu care pot evidenția comportamente de stres, suprasolicitare, conflicte, atitudini. Utilizarea interviului în colectarea datelor este importantă deoarece ajută psihologul la recoltarea unui material extrem de bogat, precum și prelucrarea rapidă, mai ales când există răspunsuri precodificate la întrebări. Se poate gândi un interviu semistructurat pe baza rezultatelor obținute în urma aplicării probelor psihologice, evidențiind astfel posibile probleme cu care subiectul evaluat se confruntă. De exemplu dacă la Chestionarul profilului distresului emoțional (PDE) psihologul observă un scor ridicat la scala *tensionat* în interviul structurat psihologul poate formula ca item ”*ce vă determină să vă simțiți tensionat în ultima perioadă?*” pentru a identifica și a interpreta corespunzător răspunsurile subiectului. Informațiile prezentate în anexele nr. 2,3,4,5,6,7 pot fi folosite în

acest sens.

(7) să deceleze factorii constituționali care au condus la o anumită performanță de cei circumstanțiali (emotivitate, oboseală, nivel cultural, educație, sănătate). În evaluările pe care le face psihologul trebuie să țină seama de diferențele individuale dintre oameni, în sensul că există deosebiri reale, relativ stabile în comportamente, performanțe, interese. Evaluarea psihologică permite evidențierea acestor diferențe între indivizi, dar și a factorilor intraindividuali care au determinat obținerea unor anumite scoruri la probele administrate. De aceea este bine să se țină seama de factorii circumstanțiali. De exemplu dacă un conducător auto se prezintă la examenul psihologic după ce a condus 8 ore, performanța lui poate fi biasată de factorul oboseală ceea ce nu îi mai permite examinatorului să poată realiza o evaluare obiectivă a aptitudinilor și a patternurilor atitudinii, motivații etc. Mai mult psihologul este cel care identifică faptul că acești factori circumstanțiali distorsionează performanța subiectului.

(8) să ia în considerare capacitatea persoanei de a compensa un nivel mai slab de prezență a abilităților prin alte calități precum: nivel intelectual, responsabilitate, motivație, orientare atitudinală, capacitate de control și autocontrol, experiență, prudență . De exemplu opsihomotricitate de nivel mediu la stimuli, poate fi compensată printr-un scor crescut la autocontrol comportamental și profil decizional, evitând asumarea riscurilor în trafic având o conduită preventivă, prudentă. Astfel recomandarea va fi de menținere în funcția de conducător auto transport marfă a celui evaluat.

(9) să cunoască modul de verificare a aparentelor contradicții și distorsiuni. Examinatorul va lua în considerare în interpretarea datelor orice variații individuale și stereotipuri sociale negative care ar putea fi specifice pentru membrii unor grupuri relevante pentru persoana testată (de exemplu grupul cultural, clasă socială etc). De asemenea trebuie să se asigure că nu sunt trase concluzii invalide din compararea scorurilor cu etaloanele care nu sunt relevante pentru persoanele respective sau etaloane care sunt depășite. De aceea trebuie să aibă o bună cunoaștere a probelor aplicate pentru a putea verifica apariția unor informații contradictorii. De exemplu scorurile mari la scala de "fake good" la o probă de personalitate poate indica psihologului distorsiunea voită a răspunsurilor de către subiect astfel încât să apară într-o lumină pozitivă.

## 8.2. Elaborarea și emiterea avizului psihologic, tipologii de avizare.

### Avizul psihologic se emite ca urmare a:

- (1) prelucrării și interpretării rezultatelor evaluării
- (2) raportării acestora la indicațiile sau contraindicațiile psihologice
- (3) modul de saturare al criteriului, în limita de admisibilitate a potențialului aptitudinal -comportamental al individului în raport de scopul evaluării.

### Care sunt cazurile în care avizarea psihologică este necesară?

(1) În cazul persoanelor care doresc să urmeze cursurile școlii de șoferi – este necesar un aviz medical și aviz psihologic.

(2) În cazul celor care au permisul anulat sau suspendat pentru diverse abateri – este necesar un certificat medical de redobândire permis auto, însoțit de aviz psihologic.

**Avizul psihologic tip pentru siguranța circulației** va reprezenta o reflectare a rezultatelor evaluării psihologice obținute în urma examenului psihologic, raportat la cerințele funcției. Avizul psihologic pentru siguranța circulației va avea aplicată ștampila unității psihologice (cabinet psihologic autorizat) și ștampila cu timbru sec, în partea dreapta sus a avizului.(vezi anexa nr.11)

În elaborarea avizului psihologic se vor lua în calcul:

- (1) Rezultatele profilului psihologic al subiectului evaluat;
- (2) Observațiile psihologului în timpul aplicării probelor de evaluare;
- (3) Datele furnizate de anamneză și <sup>28</sup>alte informații non test privind: evoluția și comportamentul conducătorului auto, lipsa abaterilor și sancțiunilor, etc

Elaborarea avizului psihologic, reprezintă o muncă laborioasă și o decizie responsabilă din partea psihologului, care acordă o valoare prognostică evoluției subiectului în contextul raportării la criteriile reușitei profesionale. Funcție de aspectele constatate se elaborează avizul psihologic și se poate determina strategia de consultanță sau recomandările. Reglementările în vigoare prevăd atât termenele de prezentare la evaluare, valabilitatea avizului psihologic , precum și tipologia de avizare psihologică.

### Tipuri de avizare

**1. Apt psihologic pentru scopul vizat:** informația desprinsă în urma evaluării este pozitivă, favorabilă individului



**2. Apt cu restricții scopul vizat:** informația desprinsă în urma evaluării este pozitivă, dar există anumite aspecte ce trebuie corectate, de aceea psihologul va face unele recomandări pentru subiectul evaluat. De asemenea psihologul identifică prezența unor factori de risc care pot afecta comportamentul subiectului, respectiv posibilitatea de producere a unor accidente. În cazul emiterii unor avize cu valabilitate temporară, subiectul poate fi rechemat la o nouă evaluare în termen de 3 sau 6 luni pentru definitivarea avizului psihologic.

**3. Avizul psihologic de inapt temporar** are caracter provizoriu, fiind neaparat urmat de un aviz cu caracter definitiv (APT/INAPT), după rezolvarea problemei identificate. Atunci când o persoană a primit un aviz cu decizia "inapt temporar" în urma examenului psihologic, apar numeroase întrebări legate de măsurile care vor trebui adoptate. Astfel psihologul trebuie să facă recomandări dacă e nevoie ca subiectul evaluat să întrerupă temporar munca pentru a se preocupa de ameliorarea problemei identificate până ce va primi avizul "apt".

**4. Inapt psihologic:** aviz restrictiv și recomandarea de a nu exercita atribuțiile funcției pentru care a fost evaluat.

#### Indicatori cantitativi/calitativi și manifestări comportamentale

Indicații/contraindicații	Indicatori cantitativi/manifestări comportamentale
<b>Ușurința formării stereotipurilor de lucru</b>	Capacitatea de adaptare la probele complexe de reactivitate și motricitate (durata și nr de stimuli necesari pentru învățare)
<b>Abilități motrice Disocierea și sincronizare mișcărilor motrice</b>	Performanță cantitativă la probele de reactivitate complexă (număr de răspunsuri corecte, erori, omisiuni)
<b>Claritatea gândirii</b>	Performanța la proba de inteligență nonverbală (Raven standard)
<b>Concentrare atenției</b>	Performanța cantitativă la probele de atenție concentrată (total stimuli, răspunsuri corecte, erori, omisiuni) Performanța cantitativă la probele de atenție concentrată ( $EX = \frac{C - O}{C + G} \times 100$ )
<b>Mobilitatea atenției</b>	Performanța cantitativă la probele de mobilitate a atenției (nr de răspunsuri corecte) Fluctuația randamentului în timp (pe etape de lucru)
<b>Mișcări impulsive</b>	Viteză de reacție prea mare, tendința de a elabora răspunsul înainte de a finaliza procesarea datelor de intrare

<b>Rapiditatea reacțiilor</b>	Timpul de reacție bazal (la stimuli simpli), randamentul cantitativ la sarcinile de reactivitate complexă când stimulii sunt prezentați în ritm impus
<b>Distracție</b>	Fluctuația randamentului pe parcursul rezolvării sarcinilor de lucru (erori în lanț repetate)
<b>Echilibru emoțional</b>	Rezultat cantitativ la inventarul de personalitate. Observații: dezorganizări frecvete, tremur, înroșire, erori succesive, dificultăți în preluare controlului.
<b>Maturitate socială /responsabilitate</b>	Atitudini față de respectarea normelor rutiere, față de ceilalți participanți la trafic etc (vezi TCP-anexa nr.5)
<b>Prudență</b>	Tendința de a da importanță calității în detrimentul cantității. (randament total mai scăzut dar și mai puține erori sau omisiuni)
<b>Dozarea efortului</b>	Planificarea deplasărilor, respectarea pauzelor în trafic, evitarea starilor de oboseală
<b>Precipitare</b>	După ce pierde controlul într-o sarcină de lucru se dezorganizează și are dificultăți în restabilirea controlului
<b>Furie/agresivitate/iritabilitate</b>	Vezi anexa nr.6
<b>Supraestimarea abilitatilor preoprii</b>	Iluziile mai bun ca media, overconfidence, iluzia controlului
<b>Echilibru vs dezechilibru între riscul perceput și cel acceptat</b>	În analiza unor scenarii apare tendința de a estima un pericol mare (recomandă să se circule cu o viteză mai mică) dar manifestă tendințe de a circula cu viteză mai mare comparativ cu cea recomandată. Iluziile: mai bun ca media, optimism suprarealist, autoevaluare, iluzia controlului, eroarea de calibrare crescută

9.

#### 10. Consilierea în domeniul siguranței traficului

Problema siguranței rutiere implică și aspecte culturale (cultura traficului). Fără îndoială, importanța acordată siguranței rutiere include respectarea normelor rutiere, dar este și o expresie a educației, a simțului civic și se referă la valorile care animă viața socială și conceptul de responsabilitate individuală și colectivă.

Un rol central pentru creșterea siguranței rutiere și a responsabilității pentru comportamentul de conducere îl are construirea unei noi culturi a traficului. Oamenii nu sunt doar produsul mediului lor, ci, dimpotrivă, ei sunt agenții contextului social în care trăiesc. În timp ce mediul social are cu siguranță un rol decisiv în producerea condițiilor în care indivizii funcționează și se comportă, acțiunea mediului este mediată de capacitatea de a atribui sens influențelor pe care le exercită. Educația pentru siguranță este o construcție și o reconstrucție a reprezentărilor pe care și le formează indivizii în contextele normative și sociale în care realizează experiențe de viață.

### **10.1. Obiectivele unui program de consiliere în domeniul siguranței rutiere:**

(1) intervenție prin care să facilităm controlul acțiunii și reglarea proceselor cognitive, motivaționale și afective precum și a stărilor fizice de importanță primordială în comportamentele de conducere;

(2) în cadrul interacțiunii individului cu mediul, să sprijinim persoanele pentru a înțelege contextele specifice și să facilităm identificarea acestora;

(3) să identificăm strategii eficiente de intervenție prin creșterea cunoașterii de sine, înțelegerea potențialelor, limitelor și recunoașterea propriilor abilități (cele existente și cele de achiziționate) în ceea ce privește conducerea și siguranța rutieră.

(4) creșterea capacității participanților de a anticipa evenimente posibile, pericole potențiale

(5) anticiparea consecințelor propriului comportament (capacitatea de autoreglare)

(6) înțelegerea de a-și controla reacțiilor emoționale, rezistența la presiunile mediului;

(7) capacitatea de a fi auto-reflexiv (reflectează asupra proceselor de analiză a realității și procedurilor de luare a deciziilor, generând noi abilități cognitive și comportamentale).

### **9. 2. Grupuri țintă**

Activitatea de consiliere trebuie să vizeze, în special, grupurile vulnerabile.

(1) tinerii între 18 și 25 de ani. Pentru acest grup cauza principală a morții este accidentul rutier. Aceasta este o perioadă importantă de tranziție către maturitate care implică adesea stabilirea și consolidarea credințelor, a imaginii de sine și a practicilor comportamentale care sunt greu de modificat mai târziu în viață;

(2) persoanele la care constatăm încălcări frecvente ale normelor rutiere, care manifestă comportamente riscante, agresive, iresponsabile;

(3) persoanele vârstnice la care se constată deteriorări ale funcțiilor psihice

Teme posibile:

Cauzele accidentelor rutiere și profiluri ale conducătorului auto.

Determinanții individuali ai comportamentelor de conducere

Educație pentru siguranța rutieră.

Comportamentul de conducere și dinamica grupului.

Promovarea unei culturi a siguranței rutiere.

---

---

Evaluare progresului realizat prin programul de consiliere

Notă: **ANEXA NR. 7** Percepția riscului și atribuirea responsabilității

**ANEXA NR. 8** Emoții la volan și respectarea normelor rutiere  
In aceste anexe sunt prezentate două modalități concrete de intervenție

## **10. CALITĂȚILE INSTRUMENTELOR DE EVALUARE**

Sistemele de testare ale aptitudinilor nu sunt „perfecte” pentru a prezice performanța viitoare a persoanelor evaluate. Cu toate acestea, dacă sunt corect construite, ele pot oferi informații importante pentru evaluator. Există un consens printre experții în domeniul testării aptitudinilor. Aceștia consideră că performanța conducătorilor auto poate fi prezisă în mod rezonabil prin intermediul testării. Dar, opiniile diferă cu privire la:

- (1) cât timp sunt valabile predicțiile;
- (2) ce performanță poate fi prezisă cel mai bine;
- (3) cât de detaliată poate fi predicția.

Succesul în formare poate fi prezis destul de bine pe o perioadă de doi-trei ani. Prognozele pentru persoanele cu vârste cuprinse între 30 și 50 de ani sunt în general mai fiabile decât pentru cei cu vârste cuprinse între 18 și 30 de ani, deoarece tinerii sunt expuși mai frecvent la schimbări în viață comparativ cu cei mai în vârstă. Performanța poate fi prezisă mai precis decât stilul de conducere.

### **10.1. Fidelitatea**

Aceasta vizează trei aspecte: precizia măsurării, stabilitatea în timp a rezultatelor măsurării și consistența internă (omogenitatea) itemilor.

Atunci când interpretăm rezultatele obținute după aplicarea unui test trebuie să știm cât de mare este eroarea de măsurare și prin aceasta vom cunoaște care este abaterea scorului observat, cu ajutorul testului, față de scorul real (adevărat).

Consistența internă ne oferă informații despre omogenitatea itemilor care formează testul. Dacă testul este omogen atunci itemii corelează între ei și corelează cu scorul total al testului, respectiv.

Fidelitatea testului este exprimată în termeni de coeficient de fidelitate. Cu cât coeficientul de fidelitate este mai mare, cu atât va fi mai mică marja de eroare a scorului observat. Metodele de determinare a fiabilității sunt:

**Fidelitate test/retest:** compararea rezultatelor obținute la test de același grup de

---

persoane în două momente diferite. Această metodă oferă informații despre stabilitatea în timp a testului.

**Fidelitatea formelor paralele:** Dacă există mai multe forme ale unui test care pretind că măsoară aceeași capacitate, atunci coeficientul de fidelitate poate fi obținut prin compararea rezultatelor aceluiași grup de indivizi care efectuează ambele teste considerate paralele.

**Consistența internă:** Se determină prin metoda înjumătățirii sau corelația fiecărui item cu scorul total sau corelația fiecărui item cu scorul total din care se scade valoarea itemului respectiv. Marja de eroare poate fi cunoscută folosind eroare standard de măsurare.

$$S_E = S_X \sqrt{1 - r_{XX}^2}$$

$S_E$  = eroare standard de măsurare.

$S_X$  = Abaterea standard a scorurilor observate

$r_{XX}^2$  = coeficientul de fidelitate

Practic valoarea erorii standard de măsurare trebuie să fie specificată în manualul probei.

Psihologul folosește această valoare pentru a stabili limitele de variație ale scorului observat cu acel instrument la o persoană.

De exemplu, dacă  $S_E = 1,3$ , iar scorul observat  $X=20$  atunci pe baza acestor date putem interpreta un rezultat observat în funcție de eroarea standard de măsurare și putem determina limitele între care se poate situa rezultatul adevărat al subiecților care au acel rezultat observat. Cu o probabilitate de 0,95 scorul adevărat (A) este cuprins între  $20 - (2 \times 1,3)$  și  $20 + (2 \times 1,3)$  adică între 17,4 și 22,6

Pe baza standardelor științifice actuale, o metodă de evaluare de bună calitate trebuie să aibă un grad de fidelitate de 0,80 ceea ce înseamnă o varianță explicată de 64%.

## 10.2. Validitatea

Validitatea se referă la calitatea unei proceduri de evaluare în îndeplinirea obiectivelor sale de măsurare. Validitatea unui test exprimă măsura în care acesta măsoară efectiv ceea ce a fost conceput să măsoare. De obicei, validitatea este prezentată ca un coeficient de corelație între dimensiunile măsurate cu ajutorul testului și criteriile de performanță la locul de muncă. Validitatea poate fi exprimată prin trei metode principale:

a) **Validitatea de conținut** (sau logică) arată dacă conținutul itemilor testului sunt

reprezentativi pentru constructul măsurat. De exemplu, un test care conține doar elemente pentru a măsura numărul de cuvinte dintr-o propoziție ar avea o validitate de conținut scăzută dacă scopul acestuia ar fi măsurarea abilităților generale de comunicare.

b) **Validitatea de construct** vizează calitatea unei proceduri de evaluare în îndeplinirea obiectivelor de măsurare.

c) **Validitatea predictivă sau validitatea criteriului** se referă la relația dintre scorurile testelor (numite științific „predictori”) și o măsură a performanței la locul de muncă (criteriu). Validitatea predictivă joacă cel mai important rol atunci când testele sunt folosite pentru a prezice performanța viitoare a persoanelor evaluate. Validitatea predictivă necesită stabilirea unor criterii de performanță fidele. Problema este că în multe cazuri nu există criterii de performanță standardizate disponibile. Pe baza standardelor științifice actuale, o metodă de evaluare de bună calitate trebuie să aibă un grad de validitate mai mare de 0,30.

### 9.3. Norme

Normele sunt necesare pentru a permite interpretarea comparativă a rezultatelor unei persoane cu performanța grupului din care face parte. Comparând performanța candidatului cu norma, putem determina cât de mult performanța candidatului este peste sau sub performanța grupului de comparație. Calitatea normelor depinde de eșantionul pe care acestea se bazează. În eșantionare sunt două variabile importante: **mărimea și reprezentativitatea** eșantionului. Eșantionul normativ trebuie să fie o bună reflectare a populației pe care o reprezintă și trebuie să fie suficient de mare pentru ca erorile standard ale statisticii descriptive, adică ale mediei, abaterii standard și distribuției, să fie neglijabile.

Alegerea normei este crucială. A ști că un candidat a obținut un scor de 70% este destul de lipsit de sens fără o normă. În cel mai bun caz, această informație poate fi folosită pentru realiza un clasament în rândul persoanelor din grupului testat.

NORMA oferă următoarele informații:

- (1) Ce nivel de performanță poate fi prezis de acest scor în comparație cu grupul pe care s-a realizat norma;
- (2) Cum este valoarea unui scor în raport scorul obținut de alte persoane care fac parte din grupul normativ;
- (3) Ce calitate de măsurare poate fi derivată din acest scor și ce operație matematică poate fi efectuată cu scorul respectiv (adică, dacă putem calcula un scor general folosind rezultatele



testelor administrate).

După ce grupurile normative au fost testate rezultatele trebuie să fie exprimate în formă numerică. Există mai multe modalități de a face acest lucru. Cele mai multe dintre metode compară scorul individului cu grupul normativ relevant (evaluare normativă).

#### ***a. Centile***

Un centil este frecvența relativă cumulată în praguri de 1%. De exemplu al 30-lea centil este un scor sub care se găsesc 30% din scorurile subiecților eșantionului.

Totuși aceste norme au și limite importante:

- a) Centilele sunt scoruri ordinale (ranguri) pentru care nu se pot calcula parametri statistici;
- b) Distribuția centilelor este dreptunghiulară (rectangulară) în timp ce distribuția scorurilor testului se apropie de cea normală. De aceea în jurul mediei diferențele între subiecți sunt mici, în timp ce la extreme apar diferențe mari între subiecți.

Deoarece centilele nu pot fi analizate la nivel parametric și pentru că afectează interpretarea scorurilor brute, aceste norme nu sunt recomandate. Ele pot fi folosite doar pentru explicarea rezultatelor.

#### ***b. Scoruri standard***

Cele mai utile norme sunt scorurile standard. Există o mare varietate de astfel de scoruri și în continuare vom discuta despre cele mai frecvent utilizate. Scorurile Z

Scorurile standard se calculează prin împărțirea abaterii fiecărui scor de la medie la abaterea standard a scorurilor. Formula de calcul este următoarea:

$$Z = \frac{X - M}{\sigma}, \text{ unde}$$

Z - scorul standard;

X - scorul obținut la test;

M - media distribuției scorurilor;

$\sigma$  - abaterea standard a scorurilor

Abaterea standard a testului este măsura variabilității testului, cât de mult scorurile variază în jurul mediei.

#### ***Proprietățile scorurilor Z***

Cel mai mare avantaj al scorurilor Z, este că scorurile Z sunt întotdeauna echivalente.

---

Astfel, un scor  $Z$  de 2 înseamnă întotdeauna 2 abateri standard de la medie. Ele permit compararea scorurilor obținute la teste diferite.

Scorurile  $Z$  au o medie de 0, o abatere standard de 1 și pot lua valori negative și pozitive. Un scor  $Z$  mai mare decât media este un scor pozitiv, iar scorul mai mic decât media este un scor  $Z$  negativ. Transformarea scorurilor brute în scoruri  $Z$  este liniară, astfel că distribuția scorurilor brute este menținută în scorurilor  $Z$ . Dacă distribuția scorurilor brute este normală atunci scorurile  $Z$  vor avea valori între +3 și -3.. De exemplu, aproximativ 95% din distribuția normală este plasată între 2 bateri standard de o parte și de alta a mediei distribuției. Un scor  $Z$  de 2 poate fi interpretat în termeni de procentaj: 2% dintre subiecți au rezolvat mai bine, celelalte 2 procente găsindu-se la celălalt capăt al distribuției.

### Scorurile $Z$ transformate în alte scoruri standard

Scorurile  $Z$  pot fi transformate în alte scoruri standard, atunci când se dă media și abaterea standard. Aceste scoruri, la fel ca și scorurile  $Z$ , sunt compatibile cu alte scoruri standard transformate cu aceeași medie și abatere standard.

$$Z_t = a + bZ, \text{ unde}$$

$Z_t$  - scorul  $Z$  transformat

$a$  - media distribuției transformate

$b$  - abaterea standard a distribuției transformate

$Z$  - scorul  $Z$

T (Thurstone) $T=50+10*z$	$m=50; s=10$
H (Hull) $H=50+14*z$	$m=50; s=14$
QI (Binet) $QI=100+16*z$	$m=100; s=16$
QI (Wechsler) $QI=100+15*z$	$m=100; s=15$

Etaloanele în clase normalizate sunt derivații ale etaloanelor în unități sigma și se bazează pe transformarea notelor  $z$  în alte categorii de note. Algoritmul de calcul este oarecum similar celui utilizat în realizarea etaloanelor în unități sigma și se bazează pe fracțiuni de unități sigma. (Opariuc-Dan Cristian, 2008)

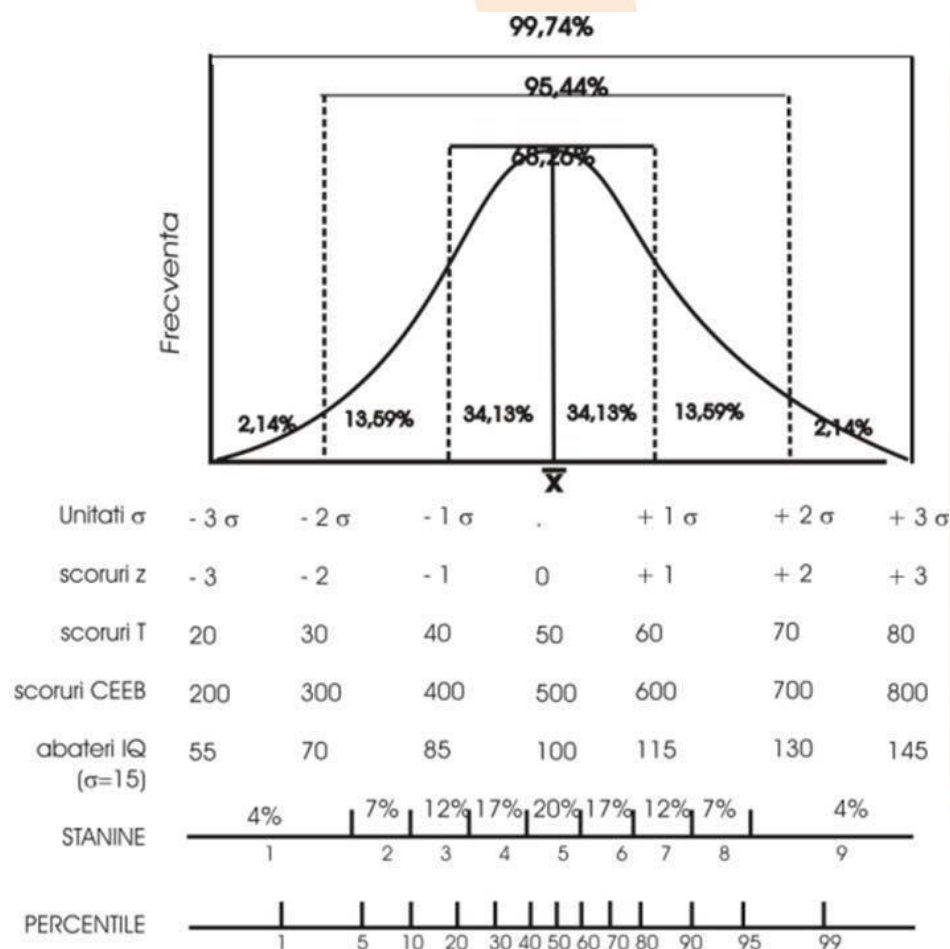
Astfel, un etalon în cinci clase normalizate are ca fracțiuni ale lui  $z$  valoarea  $z/2$ , iar clasele devin:

I Min ...  $-3z/2$  6,7% din populație



- II  $-3z/2 \dots -z/2$  24,2% din populație
- III  $-z/2 \dots z/2$  38,2% din populație
- IV  $z/2 \dots 3z/2$  24,2% din populație
- V  $3z/2 \dots$  Max. 6,7% din populație

Valori reprezentative ale distribuției normale



### Concluzii

- a. scorurile brute ale testelor psihologice au înțeles doar în relație cu scorurile normative ale grupului;
- b. valoarea normelor depinde de eșantionul sau eșantioanele care au fost folosite. Doar când aceste eșantioane sunt adecvate populației, normele pot fi folosite fără rezerve;
- c. Eșantioanele stratificate sunt mai eficiente decât cele randomizate;
- d. Există multe metode de exprimare a scorurilor normative;

- e. Centilele nu sunt recomandate pentru că nu pot fi prelucrate parametric;
  - f. Scorurile standard sunt recomandate, cele utilizate mai frecvent sunt scorurile standard cu media 50 și abaterea de 10;
  - g. Orice test psihologic trebuie să respecte procedura de standardizare. Un set de scoruri standard poate duce la concluzii eronate dacă eșantionarea este deficitară.
-

### **ANEXA nr. 1 Proba de reactivitate senzorio-motorie Bonnardel, utilizată ca probă de comportament.**

(1) Ponderea stimulilor necesari precum și cea a erorilor în faza de adaptare semnifică dificultățile de adaptare la sarcină. Ponderea erorilor în această fază este semnificativ mai mare la subiecții emotivi față de cei non-emotivi.

(2) Apăsarea simultană a dispozitivelor pe care subiectul le are la dispoziție semnifică un nivel aptitudinal bun, autocontrolul reacțiilor motrice și este specifică subiecților care manifestă plasticitate în efectuarea acestor mișcări.

(3) Apăsarea succesivă a acestor dispozitive este specifică subiecților rigizi motric. La acești subiecți vom observa crispări în efectuarea mișcărilor, efort mare pe parcursul derulării probei.

(4) Conștientizarea erorilor are consecințe negative asupra reacțiilor următoare, ceea ce determină apariția erorilor în lanț. Emotivul se dezorganizează frecvent și nu dispune de posibilitate de a reveni.

(5) Comportamentul este însoțit de apariția tremurului brațelor și picioarelor, ceea ce determină imposibilitatea apariției unui control motric adecvat.

(6) Noi facem distincția dintre emotivii inhibați și emotivii reactivi

(6.1) **La emotivii inhibați** predomină reacțiile întârziate manifestate prin omisiuni sau chiar, la extrem, lipsa reacției. Aceste manifestări persistă, subiectul revine greu, pierde controlul și rămâne efectiv blocat. Aceste manifestări apar mai ales în situațiile de solicitare intensă (viteză mare de derulare a stimulilor), dar și în cazul în care stimulii apar încrucișat (ex. MS – PD, MD – PS).

(6.2.) **La emotivii excitați** (reactivi) predomină erorile în lanț. Subiectul reacționează haotic, nu se mai poate controla, acționează foarte rapid, dar greșit și încearcă să corecteze imediat. Aceștia pot recăpăta controlul atunci când stimulii apar pe aceeași parte (ex.: MS – PS, MD – PD).

(7) Uneori întâlnim subiecți la care instabilitatea emoțională se manifestă doar în faza inițială, cea de adaptare la probă. Aceștia sunt mai sensibili în faza de acomodare cu situația, sunt afectați de noutatea sarcinilor. După această perioadă de acomodare, ei se mobilizează foarte bine, nu apar dezorganizări motrice, dispare precipitarea, iar capacitatea de autocontrol este din ce în ce mai eficientă.

(8) Tensiunea cu care se lucrează:

(8.1.) tensiune excesivă semnifică emotivitate;

(8.2.) tensiunea diminuată semnifică lipsă de interes;

(9) Ritmul de lucru: oferă informații asupra temperamentului.

(10) Vorbirea în timpul probei:

(10.1.) tipul slab se ajută, se încurajează cu voce tare;

(10.2.) tipul excitat nu se poate stăpâni și comentează;

(11) Comportarea față de eroare:

(11.1.) efortul de a evita eroarea indică responsabilitate;

(11.2.) promptitudine și siguranță în corectare indică echilibru calm;

(11.3.) mișcări dezorganizate indică impulsivitate sau emotivitate;

## ANEXA nr. 2 Investigarea percepției riscului în trafic prin evaluarea unor scenarii

### **Scenariu:**

Să presupunem că vă deplasați cu mașina spre o localitate care este situată într-o zonă montană. Condițiile meteorologice sunt nefavorabile (lapoviță care se poate transforma în ninsoare, carosabilul este alunecos, vântul bate cu intensitate, iar vizibilitatea este redusă). Drumul pe care trebuie să-l parcurgeți este sinuos, iar în zona montană sunt curbe deosebit de periculoase, atât în pantă, cât și în rampă. Traficul este destul de aglomerat din ambele sensuri și întâlniți frecvent camioane grele.

După ce citesc scenariul, subiecții răspund la câteva întrebări care vizează aspectele anterior menționate.

### **1. Comparativ cu alți șoferi, cât de bine ați reuși să gestionați această situație dacă v-ați confrunța cu ea (mai bun ca media)**

- a. Mult mai bine decât majoritatea
- b. Mai bine decât majoritatea
- c. La fel ca majoritatea
- d. Mai rău decât majoritatea
- e. Mult mai rău decât majoritatea

### **2. Care este gradul de acord sau de dezacord cu următoarea afirmație:**

**Dacă aș fi fost la volanul mașinii în această situație, reușita ar fi determinată de aptitudinile, cunoștințele și abilitățile mele (locul controlului)**

- a. Acord total
- b. Acord
- c. Nu știu
- d. Dezacord
- e. Dezacord total

Pentru întrebările 3-12 se folosește o scala Likert cu 10 puncte

### **1. Niciuna**

- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.

### **10. Toate**

**3. Apreciați, pe o scală, de la 1 la 10, măsura în care urmările acestei situații ar fi sub controlul dumneavoastră.**

**4. Apreciați, pe o scală de la 1 la 10, măsura în care urmările acestei situații ar fi determinate de noroc.**

**5. Apreciați, pe o scală de la 1 la 10, măsura în care urmările acestei situații ar fi determinate de alți factori (persoane, utilaje, mașini).**

**6. Apreciați, pe o scală de la 1 la 10, măsura în care urmările acestei situații ar fi determinate de cunoștințele și abilitățile dvs. personale.**

**7. Apreciați, pe o scală de la 1 la 10, măsura în care urmările acestei situații ar fi**

determinate de atitudinile dvs.

**8. Apreciați, pe o scală de la 1 la 10, măsura în care urmările acestei situații ar fi determinate de voința dvs.**

**9. Apreciați, pe o scală de la 1 la 10, măsura în care urmările acestei situații ar fi determinate de profesionalismul dumneavoastră.**

**10. Apreciați, pe o scală de la 1 la 10, măsura în care urmările în această situație ar fi determinate de pregătirea dvs.**

**11. Apreciați, pe o scală de la 1 la 10, măsura în care urmările în această situație ar fi determinate de performanța celorlalți participanți la trafic.**

**12. Apreciați, pe o scală de la 1 la 10, măsura în care urmările în această situație ar fi determinate de schimbarea vremii.**

Următoarea scală este utilizată pentru întrebările 13-14:

**1. risc foarte mic**

- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.

**10. risc foarte mare**

**13. Apreciați, pe o scală de 1 la 10, cât de riscant credeți că ar fi dacă v-ați afla în această situație?**

**14. Dacă un alt conducător auto s-ar afla în această situație, cât de riscant credeți că ar fi ?**

Următoarea scală a fost utilizată pentru 15-16:

**1. Foarte puțin probabil**

- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.

**10. Foarte probabil**

**15. Care este probabilitatea de a finaliza această călătorie cu succes și fără a produce nici un accident?**

**16. Care este probabilitatea ca un coleg, o cunoștință, un prieten să poată finaliza această călătorie cu succes și fără a produce nici un accident?**

---



**ANEXA NR 3 Măsurarea percepției riscului din perspectiva iluziei controlului**  
**Schema modelării riscului perceput prin intermediul iluziei controlului**



**Situația 1 trafic urban**


Aglomerație. Aveți 50 km/h. Vă deplasați pe banda din mijloc mai repede decât mașina de pe banda 1.  
 Microbuzul vine pe banda 3 din spate mai repede decât dvs.

În această situație șansa de a pierde controlul este...

<b>extrem de mare</b>	<b>foarte mare</b>	<b>destul de mare</b>	<b>destul de mică</b>	<b>foarte mică</b>	<b>extrem de mică</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>

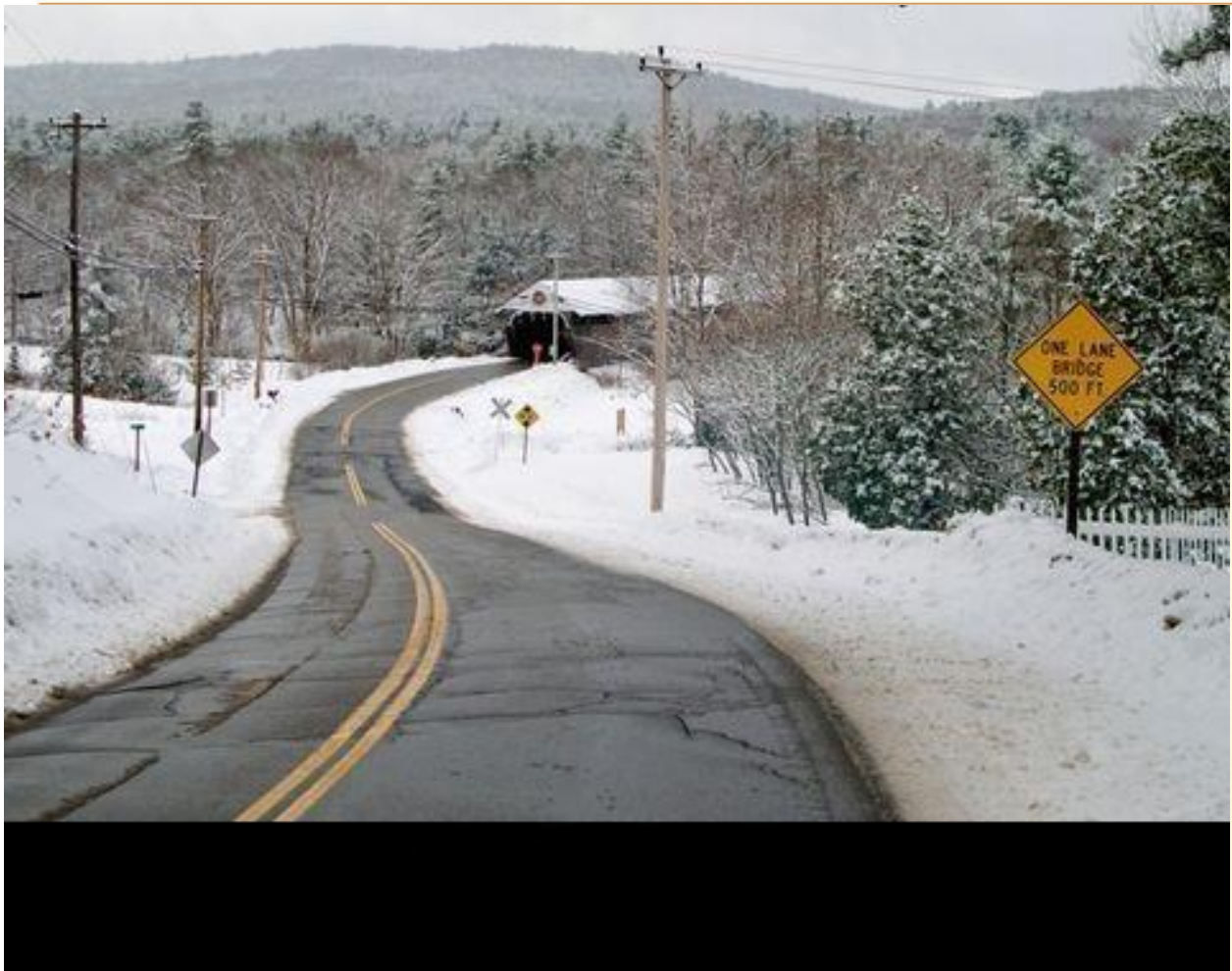
NOTĂ: După obținerea unui răspuns pe scala prezentată se va purta o discuție cu persoana în care i se cere să

justifice alegerea făcută. Care sunt argumentele justificative pentru pierderea controlului (variantele 1,2,3) sau pentru menținerea controlului (variantele 4,5,6).



---





### Situația 2 circulație iarna

Drum cu posibile porțiuni înghețate. Vă deplasați cu 50 km/h.

În această situație șansa de a pierde controlul este...

extrem de mare	foarte mare	destul de mare	destul de mică	foarte mică	extrem de mică
1	2	3	4	5	6

NOTĂ: După obținerea unui răspuns pe scala prezentată se va purta o discuție cu persoana în care i se cere să justifice alegerea făcută. Care sunt argumentele justificative pentru pierderea controlului (variantele 1,2,3) sau pentru menținerea controlului (variantele 4,5,6)

#### ANEXA NR. 4 Utilizarea scenariilor vizuale pentru evaluarea percepției și asumării riscului în trafic

Vă prezentăm un set de imagini surprinse în trafic. Vă rugăm, să analizați aceste imagini și să răspundeți, pentru fiecare dintre situații, la întrebările care vă vor fi adresate:

**Presupuneți că vă aflați la volanul propriei mașini, privind prin parbriz**

Ex.1

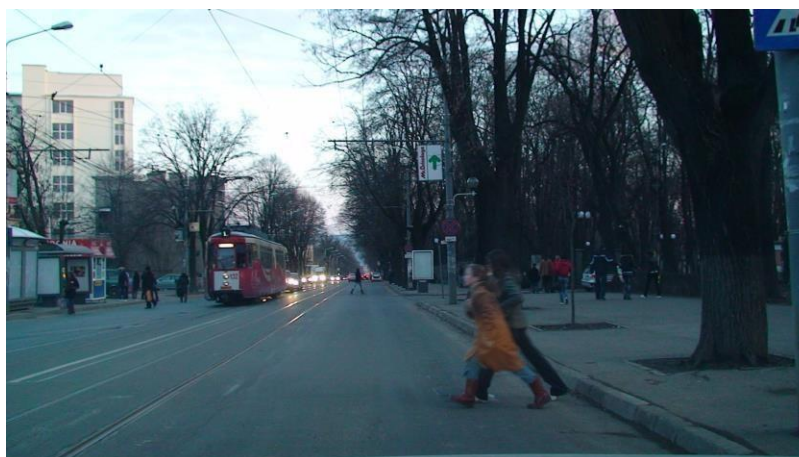


1. Notați pe foaia de răspuns elementele care, după părerea dvs. pot contribui la producerea unui accident
2. Ordonăți elementele identificare în funcție de probabilitatea ca acestea să prezinte cauza producerii unui accident, în situația dată (de la cel mai periculos la cel mai puțin periculos)
3. Apreciați cu o notă de la 1 la 5, folosind scala oferită, cât de periculoasă este situația în ansamblu

foarte puțin periculos	puțin periculos	destul de periculos	periculos	foarte periculos
1	2	3	4	5

4. Care este viteza medie cu care ar trebui să se circule, în această situație, pentru a evia orice pericol?
5. Care este viteza medie cu care ați prefera dvs. să circulați într-o astfel de situație?

Ex.2



1. Notați pe foaia de răspuns elementele care, după părerea dvs. pot contribui la producerea unui accident
2. Ordonăți elementele identificare în funcție de probabilitatea ca acestea să prezinte cauza producerii unui accident, în situația dată (de la cel mai periculos la cel mai puțin periculos)
3. Apreciați cu o notă de la 1 la 5, folosind scala oferită, cât de periculoasă este situația în ansamblu

foarte puțin periculos	puțin periculos	destul de periculos	periculos	foarte periculos
1	2	3	4	5

4. Care este viteza medie cu care ar trebui să se circule, în această situație, pentru a evia orice pericol?
5. Care este viteza medie cu care ați prefera dvs. să circulați într-o astfel de situație?

Recomandari:

După ce persoana răspunde la cele cinci întrebări se va purta o discuție care va fi axată pe două dimensiuni:

- (1) **dimensiunea pericol** care include proximitatea altor vehicule, gradul de concentrare atențională pe care îl presupune situația, gradul de normalitate-neobișnuință al situației, gradul de stres pe care îl determină circumstanțele respective și gravitatea consecințelor care ar rezulta dacă s-ar produce un accident;
- (2) **factorul dificultate** care include șansele ca ceva neașteptat să intervină, abilitățile solicitate șoferului, numărul de accidente care s-ar putea produce, viteza cu care autovehiculele par că se deplasează și aglomerația traficului.

Notă:

Performanța într-o astfel de sarcină ține mai degrabă de activarea din memorie a unei hărți a situațiilor saliente și compararea ei cu situația-stimul prezentată.

---

### ANEXA NR. 5 Evaluarea riscului din perspectiva TCP

În continuare, vă rugăm să vă imaginați următoarele scenarii, iar apoi să răspundeți unor întrebări referitoare la acestea. Este important să răspundeți rapid, alegând primul răspuns care vă vine în minte, și să rețineți că nu există răspunsuri corecte sau greșite, doar răspunsuri care sunt potrivite pentru dumneavoastră.

**Conduceți printr-o localitate cu 50 km/h. Condițiile de vizibilitate sunt bune, iar traficul nu este aglomerat. Ați putea accelera până la 70 km/h, mai ales că știți că nu sunt radare în localitate. Cum procedați?**

- a. Accelerați.
- b. Mențineți viteza în limitele permise de lege.

*Intebări care vizează cât risc este perceput pentru sine și pentru alții*

**A. Apreciați cât de riscant ar fi dacă ați alege să accelerați până la 70km/h în această situație?**

Foarte puțin riscant 1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8 Foarte riscant

**B. Dacă un alt conducător auto ar alege să accelereze până la 70km/h în această situație, cât de riscant credeți că ar fi?**

Foarte puțin riscant 1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8 Foarte riscant

*Intebări care vizează perceperea consecințelor pentru sine și pentru alții*

**C. Care este probabilitatea de a produce niciun accident dacă accelerați până la 70km/h, în situația de față?**

Foarte mică 1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8 Foarte Mare

**D. Care este probabilitatea ca alți șoferi să producă niciun accident dacă ar accelera până la 70km/h, în situația dată?**

Foarte mică 1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8 Foarte Mare

*Intebări care vizează elementele TCP*

*atitudinea față de comportamentul propriu*

**1. Care este părerea dumneavoastră cu privire la depășirea vitezei maxime admise?**

Total împotriva 1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8 Complet de acord

*percepția subiectivă a normelor*

**2. Ce părere ar avea familia dumneavoastră dacă ar afla că ați depășit viteza maximă admisă?**

Total împotriva 1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8 Complet de acord

*percepția controlului asupra propriului comportament*

**3. Depășesc viteza maximă admisă doar în situațiile în care doresc să fac acest lucru.**

Total fals 1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8 Complet adevărat

*percepția comportamentului celorlalți conducători auto din trafic*

**4. Consider că, în situațiile în care depășesc viteza maximă admisă, același lucru îl fac și alți șoferi.**

Nr. Foarte mic 1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8 Nr. Foarte Mare

*frecvența comportamentului*

**5. Cât de des depășiți viteza maximă admisă?**

Aproape niciodată 1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8 Foarte des

*norma morală*

**6. Aș simți încântare dacă aș depăși viteza maximă admisă**

Total fals 1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8 Complet adevărat

*regretul anticipat*

**7. Aș resimți regret dacă aș depăși viteza maximă admisă.**

Total fals 1.....2.....3.....4.....5.....6.....7.....8 Complet adevărat

*comportamentul obișnuit*

**17. Cât la sută din timp conduceți cu o viteză mai mare decât cea admisă prin lege? \_\_\_\_\_**

Observatie: după acest exemplu se pot genera diferite scenarii care vizează alte încălcări ale normelor rutiere.



**ANEXA NR. 6** Scala tendinței de a conduce agresiv - PADS DePasquale et al., 2001 (exemple)

Vă prezentăm câteva scenarii frecvent întâlnite în traficul rutier. Vă rugăm să citiți cu atenție descrierea fiecărui scenariu. Decideți care dintre următoarele variante de răspuns ar descrie comportamentul probabil în fiecare situație.

1. Conduceți mașina pe un drum cu două benzi de circulație. Fără a fi avertizat, o altă mașină iese în fața dvs. dintr-o parcare. Trebuie să frânați brusc pentru a evita o coliziune. Cum răspundeți?
  - a. Răsufleți liniștit și conduceți în continuare.
  - b. Coborâți geamul și țipați la celălalt șofer.
  - c. Claxonați insistent pentru a-l avertiza pe celălalt că putea produce un accident.
  - d. Îl urmăriți până la destinație, astfel încât să-i spuneți ce gândiți.
2. Conduceți mașina pe un drum cu o singură bandă. Fără nici un motiv aparent autovehiculul din fața dvs. frânează și accelerează în mod constant. Astfel sunteți obligat să frânați în mod constant. Cum răspundeți?
  - a. Claxonați și îl înjurați pe celălalt șofer.
  - b. Claxonați și vă încruntați la celălalt șofer.
  - c. Încetiniți și păstrați o distanță sigură.
  - d. Conduceți în mod intenționat foarte aproape de cealaltă mașină și din când în când, claxonați.
3. Sunteți prins într-un blocaj în trafic și conduceți pe ultima bandă din dreapta. Deodată, o altă mașină se apropie insistent și încearcă să intre în fața dvs. Cum răspundeți?
  - a. Nu faceți nimic, îl lăsați pe celălalt să intre pe banda dvs.
  - b. Îi arătați semne obscene și vă apropiați de mașina din față, pentru a-l împiedica să vă taie calea.
  - c. Îl lăsați pe celălalt să intre pe bandă dar claxonați pentru a-i demonstra dezaprobarea.
  - d. Claxonați insistent și vă apropiați de mașina din față pentru a-l împiedica să vă taie calea.
4. Conduceți pe a doua bandă cu 80 km/oră. Limita de viteză este de 60 km/oră. O altă mașină se apropie în viteză de dvs. Imediat, cealaltă mașină este în spatele dvs. iar conducătorul auto vă dă semnale luminoase și claxonează insistent pentru ca dvs. să vă mutați de pe bandă. Cum răspundeți?
  - a. Rămâneți pe aceeași bandă de circulație și păstrați aceeași viteză pentru a-l împiedica pe celălalt conducător auto să vă depășească.
  - b. Îi arătați semne obscene celuilalt conducător auto și încetiniți în mod intenționat.
  - c. De îndată ce aveți posibilitatea schimbați banda și îl lăsați să treacă.
  - d. Îi arătați semne obscene celuilalt conducător auto și mențineți viteza constantă.
5. Conduceți pe o stradă în oraș. Fără a fi avertizat, un pieton sare în fața mașinii pentru a traversa și ați fost la un pas de a-l accidenta. Cum răspundeți?
  - a. Nu reacționați și sunteți recunoscător că nimeni nu a fost rănit.
  - b. Opritiți mașina, coborâți din aceasta și țipați la pieton, spunându-i că este neglijent și prost.
  - c. Coborâți geamul mașinii și țipați la pieton, spunându-i să fie mai atent pe unde traversează.
  - d. Coborâți geamul mașinii și îl înjurați pe pieton, spunându-i că data viitoare nu veți mai opri.

### ANEXA NR. 7 Percepția riscului și atribuirea responsabilității

Interventia se centrează pe dimensiunile locului de control și ale atribuirii cauzale.

Obiectivul este conștientizarea tendinței de atribuire a cauzelor evenimentelor spre factori interni (sine) sau factori externi (alți șoferi, starea vremii, destin, noroc etc.)

Exerciții:

Etapa 1 – Fiecare participant primește un scurt chestionar

Citiți următoarele afirmații. Pentru fiecare afirmație, vă rugăm să indicați dacă sunteți de acord, nu sunteți de acord prin plasarea unui X în coloana corespunzătoare.

Odată finalizat, vă rugăm să adunați numărul de A și B și raportați totalurile în spațiul oferit în josul paginii.

AFIRMATIE	DE ACORD	DEZACORD
1. Conducerea fără a avea accidente este în primul rând a chestiune de noroc.	B	A
2. Când un șofer este implicat într-un accident, se întâmplă deoarece conduce necorespunzător.	A	B
3. Accidentele sunt întotdeauna o consecință a erorilor șoferului.	A	B
4. Majoritatea accidentelor sunt cauzate de starea drumurilor și a semnalizării necorespunzătoare	B	A
5. Accidentele care implică copii sunt dificil de evitat deoarece copiii sunt imprevizibili.	B	A
6. Accidentele au loc pentru că șoferii nu au învățat să acorde suficientă atenție în timpul conducerii.	A	B
7. Dacă un accident este destinat să se întâmple, acesta va produce , indiferent de comportamentul cuiva.	B	A
8. Majoritatea accidentelor sunt cauzate de problemele mecanice.	B	A
9. Conducerea fără a avea accidente depinde de capacitatea șoferului de a acorda atenție la ceea ce se întâmplă în trafic	A	B
10. Un șofer poate face multe pentru a evita un accident.	A	B
11. O mașină sfințită te ține departe de evenimente nedorite în trafic	B	A
12. Cele mai multe accidente sunt cauzate de neglijența în trafic a celorlalți șoferi	B	A
13. Infrastructura rutieră necorespunzătoare este o cauză importanta a producerii accidentelor rutiere	B	A
14. Accidentele de circulație pot fi rezultatul greșelilor pe care eu le fac în trafic	A	B
15. Depășirile periculoase pe care le fac pot duce la producerea unui accident rutier	A	B
16. Simt că Dumnezeu are grijă de mine și mă ferește de accidente rutiere	B	A
17. Viteza prea mare cu care conduc poate fi cauza unui accident rutier	A	B
18. Dacă drumurile ar fi mai bune sau mai puțin periculoase s-ar produce mai puține accidente rutiere.	B	A
TOTAL		

A=

B=

Etapa 2 – Ulterior, se prezintă cele două tipologii și se folosesc pentru a introduce conceptele de loc de control și atribuirea răspunderii. În timp ce se prezintă cele două tipologii de loc al controlului, formatorul trebuie să încurajeze participanții să reflecteze asupra propriei tendințe de a-și atribui lor înșiși factori cauzali externi sau cauze interne.

### **PROFIL A**

**Indivizii cu un loc de control intern** cred că sunt capabili să-și controleze propriul comportament. Ei tind să atribuie responsabilitatea evenimentelor eului propriu mai degrabă decât unor factori externi (cum ar fi mediu, alți oameni, ghinion etc). Ei consideră că au controlul asupra destinului, se simt puternici și încrezători, au o stare pozitivă și de regulă sunt optimiști. Locul de control intern este asociat frecvent cu un „Șofer sigur”, responsabil, prudent și care respectă normele rutiere.

### **PROFIL B**

**Indivizii cu un loc de control extern** tind să atribuie cauzele evenimentelor unor factori externi (cum ar fi mediu, alți oameni, ghinion etc.) Locul de control extern este asociat frecvent cu un „Șofer riscant”, care are tendința lor de a atribui cauza ghinionului sau de a da vina pe alții pentru accidentele potențiale. Înclinația de a pune responsabilitatea asupra altora, nu depun efort pentru a-și controla comportamentul pentru că acest control este considerat irelevant în determinarea rezultatului unei eveniment.

Rezultatele vor fi folosite pentru a direcționa comportamentele persoanelor consiliate.

Prin urmare, participanții pot fi încurajați să se gândească și să reflecteze pe aspecte precum:

- (1) În timp ce vă aflați în mașină, cât de responsabil vă simțiți pentru ceea ce se întâmplă?
- 2) Cât de importantă este capacitatea dumneavoastră de a conduce pentru a evita accidentele?
- 3) În ce situații vă dai seama că vă comportați în moduri care coincid cu profilul care a reieșit din chestionarul completat?



## ANEXA NR. 8 Emoții la volan și respectarea normelor rutiere

Intervenția vizează identificarea dinamicii emoționale și a strategiilor comportamentale care pot fi implementate în anumite situații. Aceasta permite participanților să abordeze cu ușurință lumea emoțiilor și să înțeleagă ce mecanisme pot activa aceste dimensiuni la nivel individual.

Exerciții:

Faza 1 Se prezintă participanților activitatea explicând că exercițiul le va cere „să joace rolul” unui șofer în unele situații. Este posibil ca ei să nu se fi găsit niciodată în unele sau în toate situațiile prezentate, dar indiferent de acest aspect, pot încerca să-și imagineze evenimentul și, în consecință, emoțiile care ar putea fi trăite. Se oferă lista emoțiilor și se explică că aceasta va fi folosită pentru situațiile care vor fi prezentate. Vom specifica că lista este doar un ghid și că pot exista și emoții care nu sunt incluse în listă.

Citiți prima situație din listă și adresați participanților următoarele întrebări:

a) Ce emoții ați simți în această situație?

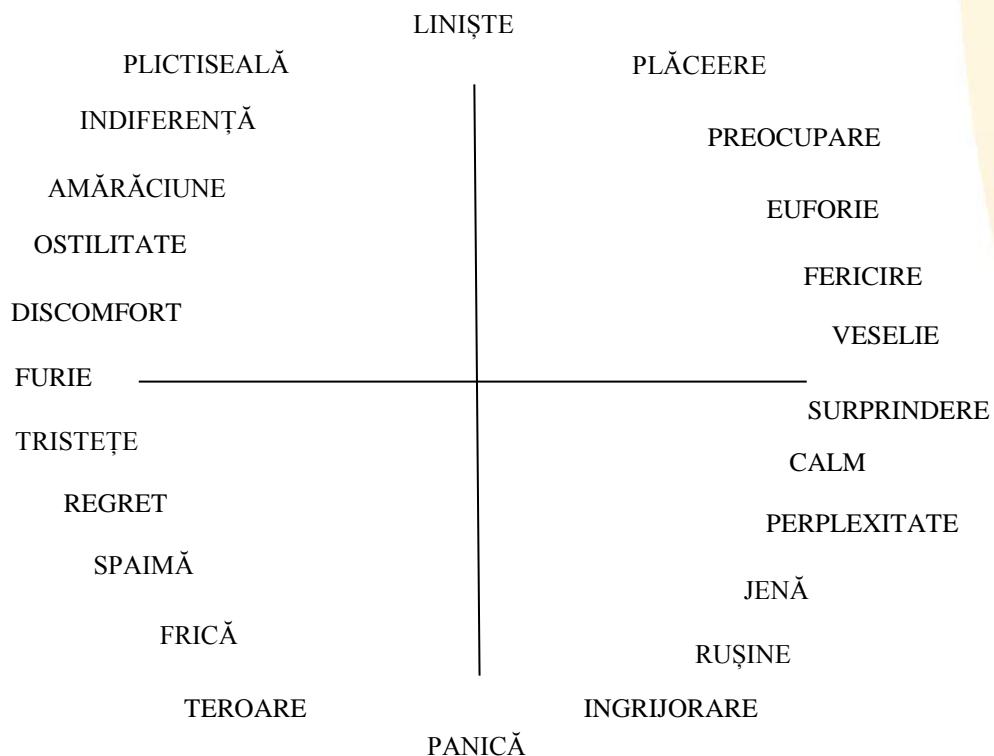
Pentru sprijin se va folosi lista de emoții ca ajutor iar răspunsurile se înregistrează într-un tabel.

În continuare, se continuă cu a doua întrebare:

b) Ce ai face dacă te-ai găsi în această situație?

Din nou, înregistrați răspunsurile individuale în tabel.

**Emoțiile pe care le puteți experimenta în fiecare dintre situațiile descrise:**



### Lista situațiilor

Citiți fiecare situație, pe rând, și rugați participanții să:

(a) să se gândească la modul în care aceștia s- ar simți în fiecare situație particulară

(b) ce ar face în acea situație particulară

1) Te grăbești dar, mașina din fața ta se mișcă încet și nu ești în stare să treci de ea.

2) Ai fost într-un club de noapte, ești foarte obosit și ai și băut ceva alcool. Te urci în mașină pentru a merge acasă, dar după un timp, îți dai seama că ești somnoros.

3) Ai mers prea mult în intersecție și ai forțat mașina care vine din partea dreaptă să oprească. Șoferul claxonează intens și te insultă.

4) Te întorci acasă cu un prieten. E târziu, iar tu circuli pe autostradă. Prietenul tău decide să experimenteze fiorul a vitezei.

### În tabelul peștru înregistrarea răspunsurilor

Situația	a) Cum te-ai simți? Emoții	b) Ce ai face? Strategii
1		
2		
3		
4		


După obținerea răspunsurilor se va purta o discuție cu persoana. Vom analiza frecvența emoțiilor pozitive vs negative. Aici pot apărea frecvent răspunsuri dezirabile. În acest caz putem întreba ”totuși nu vi s-a întâmplat niciodată să simțiți furie, panică, frică ostilitate etc ?” Discuția va fi ulterior particularizată în funcție de opiniile și comentariile persoanei. Mai jos prezentăm câteva aspecte utile, care vor ghida întrevederea.

#### Confruntare cu emoțiile

A confrunța înseamnă a face față, a contracara eficient. În mod figurat, ne putem referi la confruntarea cu o criză sau o situație dificilă.

Domeniul cel mai frecvent examinat în psihologie este studiul răspunsurilor indivizilor la evenimentele traumatice sau amenințătoare ale vieții. În special, cercetările s-au concentrat asupra modalităților în care indivizii procesează și gestionează informațiile și emoțiile atunci când se confruntă cu acestea situații problematice și stresante. **O atenție deosebită va fi**

**acordată înțelegerii măsurii în care modalitățile de confruntare a situațiilor problematice dăinuie în timp și devin o caracteristică reală a persoanei.**



---

În acest cadru special, suntem interesați să facem față în mod eficient emoțiilor care pot fi trăite în timpul conducerii. Atunci când conducem o mașină pot părea emoții de plăcere și bucurie dar și furie, frică sau anxietate care, la rândul lor, pot modifica puternic comportamentul și pot avea consecințe semnificative atât pentru siguranța proprie, cât și pentru siguranța altora.

### **Confruntarea cu furia și a interacțiunile ostile**

Aici ne referim la iritarea severă și profundă, uneori violentă, produsă din sentimentul propriei neputințe sau dintr-o dezamăgire sau eșec neașteptat, care are ca rezultat cuvinte și acțiuni incontrollabile și nepotrivite.

Capacitatea de a recunoaște furia și ostilitatea față de un alt șofer este extrem de importantă; de asemenea, este necesar ca indivizii să înțeleagă cum se manifestă aceste emoții și să recunoască consecințe potențial grave ale manifestării lor pentru ambele părți implicate.

În unele cazuri, poate fi util să solicitați următoarele:

- (1) puneți-vă în locul altei persoane pentru a înțelege mai bine sensul acțiunilor lor;
- (2) dezvoltați obiceiul de a privi mașina ca un mijloc de transport mai degrabă decât ca o extensie a sinelui;
- (3) reacționați la furia celorlalți cu intenția de a o reduce mai degrabă decât de a o intensifica.

### **Confruntarea cu frica și anxietatea**

**Frica:** sentimentul de nesiguranță atunci când o persoană se confruntă cu o amenințare sau un pericol real sau imaginar. Aceasta poate căpăta aspectul a ceva neprevăzut și este însoțită de o emoție puternică, care se manifestă și prin reacții fizice atunci când amenințarea apare neașteptat și are ca rezultat o surpriză sau pare iminentă.

**Anxietate:** starea de agitație și aprehensiune datorată fricii, îngrijorării, panicii, incertitudinii. Se poate referi sau nu la obiecte sau evenimente specifice, și este însoțită de tulburări vasomotorii și senzații viscerale.

Este important să recunoaștem că frica are o funcție de autoconservare și, prin urmare, este utilă în schimbarea comportamentului prin orientarea spre acțiuni de autoprotecție mai eficiente, pentru a evita consecințele grave.

Poate fi benefic:

- (1) să exprime fără teamă sentimentele cu privire la propria imagine de sine, având în vedere

că frica este o emoție care are o funcție protectoare;

(2) să înțelegem tipul de reacție pe care fiecare dintre noi o are atunci când experimentează senzație de frică unii se pot speria, alții nu au o astfel de trăire.

De asemenea, este important să înțelegem că anxietatea cuiva, poate fi fie tranzitorie sau o caracteristică stabilă.

Poate fi util:

(1) să-și îmbunătățească sentimentul de încredere în sine;

(2) să-și organizeze activitățile și/sau comportamente prin care să se faciliteze scăderea nivelului de anxietate al indivizilor.

---

## ANEXA 9

### GHID DE ANAMNEZĂ

Data examinării: zi \_\_\_\_\_ lună \_\_\_\_\_ an \_\_\_\_\_

Numele \_\_\_\_\_ Prenumele \_\_\_\_\_

Data nașterii: zi \_\_\_\_\_ lună \_\_\_\_\_ an \_\_\_\_\_ Localitate \_\_\_\_\_ Județ \_\_\_\_\_

Locul de muncă \_\_\_\_\_ Funcția (specialitatea) \_\_\_\_\_

Examinare solicitată de: \_\_\_\_\_

Scopul examinării: \_\_\_\_\_

**Starea civilă:** (marcați cu „X”)

Necăsătorit/ă \_\_\_\_\_ Căsătorit/ă \_\_\_\_\_ Divorțat/ă \_\_\_\_\_ În divorț \_\_\_\_\_ Văduv/ă \_\_\_\_\_ Recăsătorit/ă \_\_\_\_\_

Profesia soției/soțului: \_\_\_\_\_ Ocupația soției (soțului) \_\_\_\_\_

Nr. de copii (precizați vârsta și sexul lor):

1. \_\_\_\_\_ 2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_ 4. \_\_\_\_\_

**Studii:** (precizați școlile urmate, perioada și nivelul rezultatelor, insuficient, satisfăcător, mediu, superior): \_\_\_\_\_

Liceu/Școală Profesională: \_\_\_\_\_

Studii postliceale/Universitare: \_\_\_\_\_

Studii postuniversitare/Cursuri specializare: \_\_\_\_\_

Rezultate deosebite (concursuri, olimpiade, burse etc): \_\_\_\_\_

Ați avut eșecuri în școală? Dacă DA, cum le-ați depășit? \_\_\_\_\_

**Starea de sănătate/antecedente heredo-colaterale:**

Ați suferit sau suferiți de diferite boli cronice/psihice/internări/intervenții chirurgicale? \_\_\_\_\_

În familia dumneavoastră, au existat sau există persoane tratate de boli cronice? \_\_\_\_\_

**Activitate profesională:** (precizați alte posturi/funcții/locuri de muncă ocupate după terminarea studiilor, inclusiv perioada) \_\_\_\_\_

Ați avut eșecuri în carieră? Dacă DA, cum le-ați depășit? \_\_\_\_\_

Ați fost implicat în accidente rutiere: (enumerare, descriere, consecințe, vinovăție) \_\_\_\_\_

Cum relaționați (sau cum conduceți dvs., când este cazul) în colectiv, la locul de muncă? (marcați cu X)

Predominant rațional \_\_\_\_\_ Predominant afectiv \_\_\_\_\_ În egală măsură rațional și afectiv  
Cum v-ați adaptat la condițiile de muncă? Descrieți relațiile cu superiorii și colegii la locul de muncă \_\_\_\_\_

**Religia:** \_\_\_\_\_ Participați la viața religioasă a comunității? (menționați frecvența) \_\_\_\_\_



Ce sporturi practicați/ați? \_\_\_\_\_

Ce preocupări (hobby) aveți în timpul liber? Faceți precizări vizând cantitatea sau frecvența preocupărilor, exemplu: dacă menționați „cititul”, precizați una (două) din ultimele cărți citite, dacă v-a impresionat în mod deosebit. \_\_\_\_\_

**Familie de apartenență:**

Profesia/ocupația părinților (se adaugă când este cazul: pensionar, șomer sau decedat):

mama \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ tata \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Profesia fraților și/surorilor (notați, în ordinea vârstei lor, F= frate, S=soră, cu vârsta și profesia/ocupația alături), astfel: F/3, strungar, S/15, elevă):

Amintiri deosebite care v-au impresionat, pozitiv/negativ în copilăria/ adolescența dv. \_\_\_\_\_

Între părinții dumneavoastră au existat sau există discuții și certuri care v-au afectat sau vă afectează ? \_\_\_\_\_

**Descrieți atmosfera familială:**

Cum considerați/calificați că sunt condițiile dvs. actuale de viață: \_\_\_\_\_

Menționați unul/două evenimente plăcute (neplăcute) în familia de bază și în cea actuală \_\_\_\_\_

**Autoevaluare:**

a) Enumerați câteva calități pe care le aveți

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

b) Enumerați câteva defecte pe care le aveți

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Acordați note de la 1 la 10 următoarelor atribute:

a) măsura în care posedați însușiri necesare activității pentru care sunteți examinat;

nota \_\_\_\_\_

b) nivelul șansei dumneavoastră de a fi evaluat favorabil;

nota \_\_\_\_\_

## ANEXA nr. 10

### CADRUL LEGISLATIV AL PROFESIEI DE PSIHOLOG IN SPECIALITATEA PSIHOLOGIA TRANSPORTURILOR

#### I. LEGI CE REGLEMENTEAZA PROFESIA DE PSIHOLOG , specialitatea Psihologia Transporturilor

- Legea nr. 117 din 27 mai 2008 privind aprobarea Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 109/2007 pentru modificarea si completarea Legii nr. 200/2004 privind recunoasterea diplomelor si calificarilor profesionale pentru profesiile reglementate din România,  
*link: <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/93553>*
- Legea nr. 213/2004 privind exercitarea profesiei de psiholog cu drept de libera practica, infiintarea, organizarea si functionarea Colegiului Psihologilor din Romania,  
*link: <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/52375>*

#### II. ORDONANTE SI HOTARARI

- Ordonanta de urgenta nr. 109/2007 pentru modificarea si completarea Legii nr. 200/2004 privind recunoasterea diplomelor si calificarilor profesionale pentru profesiile reglementate din Romania,  
*link: <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/86197>*
- HG nr. 788 din 14 iulie 2005 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 213/2004 privind exercitarea profesiei de psiholog cu drept de libera practica, infiintarea, organizarea și funcționarea Colegiului Psihologilor din România,  
*link: <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/64016>*

#### III. HOTĂRĂRI ALE FORURILOR DE CONDUCERE CPR

*Hotărâri adoptate de către Convenția națională a Colegiului Psihologilor din România,*  
*link: <https://alegericpr.ro/index.php?view=article&id=4930:hotarari-adoptate-de-catre-conventia-nationala-a-colegiului-psihologilor-din-romania&catid=160>*

- Hotărârea Convenției naționale a Colegiului Psihologilor din România nr. 1 din 24 noiembrie 2018 pentru aprobarea Codului deontologic al profesiei de psiholog cu drept de liberă practică (MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 143 din 22 februarie 2019)
  - Hotărârea Convenției naționale a Colegiului Psihologilor din România nr. 2 din 24 noiembrie 2018 pentru aprobarea Codului de procedură disciplinară (MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 144 din 22 februarie 2019)
  - Hotărârea Convenției naționale a Colegiului Psihologilor din România nr. 3 din 24 noiembrie 2018 pentru aprobarea Normelor de avizare ale metodelor și tehnicilor de evaluare și asistență psihologică (MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 203 bis din 14 martie 2018)

- **Hotărâri adoptate de către Consiliul Colegiului Psihologilor din România,**

*link: <https://alegericpr.ro/index.php?view=article&id=4931:hotarari-adoptate-de-catre-conventia-nationala-a-colegiului-psihiologilor-din-romania-2&catid=160>*

- Hotărârea Consiliului Colegiului Psihologilor din România nr. 4 din 13 martie 2019 pentru aprobarea Normelor privind supervizarea profesională în psihologie (MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 268 din 09 aprilie 2019)

- Hotărârea Consiliului Colegiului Psihologilor din România nr. 2 din 04 iulie 2020 pentru modificarea Normelor privind supervizarea profesională în psihologie, aprobate prin Hotărârea Consiliului Colegiului Psihologilor din România nr. 4/2019 (MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 82 din 26 ianuarie 2021)

- **Hotărârea Consiliului Colegiului Psihologilor din România nr. 3 din 04 iulie 2020 pentru modificarea Normelor privind supervizarea profesională în psihologie, aprobate prin Hotărârea Consiliului Colegiului Psihologilor din România nr. 4/2019 (MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 82 din 26 ianuarie 2021)**

- **Hotărâri adoptate de către Comitetul director al Colegiului Psihologilor din România,**

*link: <https://alegericpr.ro/index.php?view=article&id=4932:hotarari-adoptate-de-catre-comitetul-director-al-colegiului-psihiologilor-din-romania&catid=160>*

**Hotărârea Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 1 din 10 martie 2006** privind constituirea, declararea, înregistrarea și funcționarea cabinetelor individuale, cabinetelor asociate, societăților civile profesionale de psihologie, precum și exercitarea profesiei de psiholog cu drept de liberă practică în sectorul public sau privat, în regim salarial (MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 112 din 14 februarie 2007)

**Hotărârea Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 4 din 27 septembrie 2013** pentru modificarea Hotărârii Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 1/2006 privind constituirea, declararea, înregistrarea și funcționarea cabinetelor individuale, cabinetelor asociate, societăților civile profesionale de psihologie, precum și exercitarea profesiei de psiholog cu drept de liberă practică în sectorul public sau privat, în regim salarial (MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 714 din 20 noiembrie 2013)

Hotărârea Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 2 din 10 mai 2013 pentru aprobarea **Normelor privind standardele de calitate în serviciile psihologice din sistemul public de sănătate** (MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 302 din 27 mai 2013)

Hotărârea Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 3 din 27 septembrie 2013 privind evidența profesională a psihologilor cu drept de liberă practică

---

---

(*MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 654 din 24 octombrie 2013*)

**Hotărârea Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 11 din 19 iulie 2019 pentru modificarea și completarea Hotărârii Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 3/2013 privind evidența profesională a psihologilor cu drept de liberă practică (*MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 822 din 09 octombrie 2019*)**

**Hotărârea Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 3 din 24 aprilie 2015 pentru aprobarea Normelor privind organizarea interviului pentru accesul în profesia de psiholog cu drept de liberă practică, în treapta de specializare psiholog practicant, forma sub supervizare, în cadrul filialelor teritoriale ale Colegiului Psihologilor din România (*MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 369 din 27 mai 2015*)**

**Hotărârea Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 1 din 11 ianuarie 2019 pentru aprobarea normelor privind competențele profesionale, educația, formarea și atestarea profesională ale psihologilor cu drept de liberă practică (*MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 173 din 05 martie 2019*)**

Anexa nr. 1 - NORME din 11 ianuarie 2019 privind competențele profesionale ale psihologilor cu drept de liberă practică (*MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 173 din 05 martie 2019*)

**Hotărârea Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 8 din 27 martie 2020 privind completarea Hotărârii Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 1/2019 pentru aprobarea normelor privind competențele profesionale, educația, formarea și atestarea profesională ale psihologilor cu drept de liberă practică (*MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 811 din 03 septembrie 2020*)**

**Hotărârea Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 52 din 18 septembrie 2021 privind modificarea și completarea Hotărârii Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 1/2019 pentru aprobarea normelor privind competențele profesionale, educația, formarea și atestarea profesională ale psihologilor cu drept de liberă practică (*MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 1000 din 20 octombrie 2021*)**

**Hotărârea Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 62 din 07 noiembrie 2021 privind modificarea anexei nr. 5 la HOTĂRÂREA Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 1/2019 pentru aprobarea normelor privind competențele profesionale, educația, formarea și atestarea profesională ale psihologilor cu drept de liberă practică (*MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 1107 din 22 noiembrie 2021*)**

Anexa nr. 5 - NORME din 18 septembrie 2021 privind educația și formarea profesională a psihologilor cu drept de liberă practică (*MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 1000 din 20 octombrie 2021*)

---

Hotărârea Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 63 din 07 noiembrie 2021 privind modificarea și completarea Hotărârii Comitetului director al Colegiului Psihologilor din România nr. 1/2019 pentru aprobarea normelor privind competențele profesionale, educația, formarea și atestarea profesională ale psihologilor cu drept de liberă practică (*MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 1104 din 19 noiembrie 2021*)

Anexa nr. 6 - NORME din 07 noiembrie 2021 privind atestarea profesională a psihologilor cu drept de liberă practică (*MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, Partea I, nr. 1104 din 19 noiembrie 2021*)

#### IV. LEGISLATIE SPECIFICA SIGURANTEI CIRCULATIEI

***ORDIN nr. 513 din 14 februarie 2019 pentru aprobarea Normelor privind stabilirea condițiilor de efectuare a evaluării psihologice a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere auto, adăugarea de noi categorii și, în cazul obținerii unui nou permis de conducere auto anulat, pentru autovehicule, tractoare agricole sau forestiere și tramvaie, autorizarea și aplicarea sancțiunilor administrative de suspendare sau retragere a certificatului de autorizare, în cazul constatării nerespectării criteriilor și condițiilor privind acordarea acestuia, precum și tarifele pentru eliberarea autorizației în vederea realizării evaluării psihologice specifice obținerii permisului de conducere auto și vizarea anuală a acesteia ,***

*link: <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/211970>*

În contextul prezentelor norme, evaluarea psihologică specifică începerii pregătirii la școala de conducători auto pentru obținerea permisului de conducere auto pentru autovehicule, tractoare agricole sau forestiere și tramvaie definește demersul de cunoaștere prin mijloace de investigare adecvate, realizat de către un psiholog cu drept de liberă practică în specialitatea psihologia transporturilor cu scopul identificării factorilor psihologici specifice activității de conducere auto a autovehiculelor și tramvaielor, relevanți pentru obținerea sau prelungirea permisului de conducere auto, inclusiv pentru intervențiile psihologice.

*Evaluarea psihologică se realizează de către psihologii care dețin în mod valabil dreptul de liberă practică, organizați prin una dintre formele de exercitare a profesiei prevăzute de Legea nr. 213/2004 privind exercitarea profesiei de psiholog cu drept de liberă practică, înființarea, organizarea și funcționarea Colegiului Psihologilor din România, cu modificările ulterioare, înregistrate la Colegiul Psihologilor din România, precum și psihologii cu drept de liberă practică angajați în rețeaua sanitară proprie a Ministerului Transporturilor sau în cadrul laboratoarelor psihologice organizate ca societăți comerciale în baza Legii societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și agreeate de Ministerul Transporturilor, pentru examinarea persoanelor care concură la siguranța rutieră.*

***Ordinul nr. 1.151/1.752/2021 pentru aprobarea cadrului general privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor,***

*link: <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/246042>*



---

In partea a II-a B este descrisă metodologia de evaluare psihologică utilizată în examinarea psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor

Obiectivele evaluării

**I. Stabilirea stadiului de maturitate psihică și a existenței/inexistenței capacităților aptitudinal-atitudinale necesare integrării în funcțiile cu atribuții în siguranța transporturilor**

Se urmăresc aspectele:

1. psihosomatice: tonus dinamico-energetic, tipul de sistem nervos, vitalitate, dezvoltare psihoconstituțională;

2. cognitiv-aptitudinale: capacitatea de prelucrare a informației, de învățare și de capitalizare a informației, de rezolvare a problemelor practice, tehnice, verbal-abstracte, sociale; particularitățile atenției și memoriei, reprezentarea spațială, aprecierea vitezelor și distanțelor;

3. psihomotrice: coordonarea oculomotorie, organizarea abilităților motorii, reactivitatea complexă;

4. motivațional-afective: maturitate, reactivitate emoțională, dispozițiile afective dominante, motivele activității, interesele dominante, nivelul de aspirație;

5. capacitatea reglatorie: perseverența, spiritul de organizare și disciplina, atitudinea față de activitate și gradul de independență;

6. psihorelaționarea: sociabilitate, modul de a se raporta celorlalți, de a rezolva conflictele interpersonale, stilul și capacitatea de autoafirmare, simțul civic.

**II. Stabilirea nivelului competenței aptitudinal-atitudinale specifice funcției cu responsabilități în siguranța circulației solicitate**

Se evaluează:

1. capacitatea de diversificare a activității și de interacțiune a cunoștințelor și deprinderilor în exercitarea unei activități: abilități în rezolvarea problemelor adiacente activității principale, activismul, nivelul inserției sociale, nivelul toleranței și agreabilității în relațiile cu ceilalți;

2. capacitatea identificării sarcinilor și a definirii importanței: nivelul angajării personale în activitate, spiritul de inițiativă și încrederea în sine, responsabilitatea, conștientizarea importanței funcției privind impactul asupra destinului și vieții altor oameni.

Evaluarea psihologică va ține cont de raportul care se stabilește între standardele ocupaționale specifice postului/locului de muncă, rezultate din analiza psihologică a muncii, din fișa postului, și standardul minimal de cerințe psihologice.

Examinarea psihologică trebuie să urmărească, de asemenea, psihodiagnoza aptitudinal specifică de lucru, prin simulatoare și aparate de testare psihologică asistată de calculator, conform funcției pentru care se solicită examinarea.

Evaluarea psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor este un proces de urmărire longitudinală a acestuia, și nu secvențială. Totodată, această evaluare psihologică va constitui punctul de plecare privind elaborarea unor strategii de recomandare pentru consilierea psihologică efectuată angajatului, precum și pentru programe educative de implementare a unei conduite profesionale adecvate, în vederea creșterii siguranței transporturilor.

Metode de evaluare psihologică

1. Teste de inteligență privind aptitudinile intelectuale generale, teste de aptitudini tehnice și mecanice

2. Teste de investigație a capacității de efort și a aptitudinilor speciale:



-teste de atenție referitoare la concentrare, distributivitate, flexibilitate, stabilitate și rezistența la factori perturbatori;

-probe psihomotorii referitoare la reactivitatea simplă și completă, nivelul dezvoltării abilităților motorii, calitățile reactivității (rapiditate, precizie, corectitudine, autocontrol), nivelul sensibilității vizuale, auditive, kinestezice.

**3. Teste de personalitate (chestionare, teste proiective, teste situaționale) privind:**

- echilibrul emoțional, autocontrolul, responsabilitatea;
- sistemul de atitudini și aspirații, nivelul intereselor și motivației vocaționale;
- integrarea socială și atitudinile interpersonale.

**4. Observația subiectului sub aspect constituțional și comportamental cu referire la:**

- simptomatologia stabilă - tip constituțional, aspecte fizionomice;
- simptomatologia dinamică - ținuta, mimica, modificări vegetative, vorbire;
- dinamica de comportament în timpul examinării.

**5. Anamneza/Interviul cuprinzând date generale cu privire la evenimentele principale ale traseului existențial și cu privire la evenimentele cruciale din viața personală și socioprofesională**

**6. Analiza și evaluarea activității profesionale**

Pentru modul de transport rutier și pentru personalul aeronautic nenavigant este obligatorie administrarea a minimum 5 probe de evaluare psihologică care să urmărească aspectele specifice exigențelor funcțiilor respective, conform fișei postului și psihoprofesiogramei, iar pentru modurile de transport feroviar și naval este obligatorie administrarea a minimum 7 probe de evaluare psihologică.

Observație

Interpretarea datelor obținute prin diferite metode și probe de evaluare psihologică va respecta principiul intercorelării complexe a tuturor funcțiilor și structurilor personalității și caracterul sistemic al activității profesionale în raport cu care se face investigația psihologică.

Avizul psihologic va reprezenta o reflectare a datelor punctuale obținute în urma examenului psihologic raportate la cerințele funcției pentru care s-a făcut examinarea, precum și o reflectare a dinamicii evolutive a caracteristicilor psihologice evidențiate în contextul exercitării funcției profesionale.

Caracteristicile psihologice evaluate în funcție de nivelul examinării

**1. Examinarea la școlarizare/formare profesională urmărește:**

- prezența unui potențial aptitudinal și atitudinal de bază implicat în activitatea specifică din perspectiva posibilităților de antrenare, educare, instruire și formare.

**2. Examinarea la angajare/reangajare urmărește:**

- determinarea și evaluarea gradului de reprezentare a structurilor aptitudinal-atitudinale și a modului cum acestea sunt dinamic angrenate în structura reală a profesiei.

**3. Examinarea la menținerea în funcție (control periodic) urmărește:**

- gradul de dezvoltare și perfecționare aptitudinală pe baza acumulării de experiență, gradul de conservare a funcționalității structurii psihocomportamentale diagnosticate anterior, evaluarea dinamicii factorilor psihici în raport cu vârsta, solicitările locului de muncă, tipul de transport;

- constatarea unor modificări ca: uzura precoce, oboseala cumulată etc., ce pot antrena disfuncții ale sistemului, atât la nivel aptitudinal (deficit de comutare a atenției, deteriorarea capacității de organizare a activității, dificultăți în luarea deciziei, afectarea psihomotricității),

cât și la nivel atitudinal-caracterial (agresivitate sau anxietate, diminuarea activismului social și a sociabilității).

4. Examinarea la contestație urmărește:

- măsura în care ineficiența în plan aptitudinal-atitudinal constatată la examinarea anterioară s-a datorat unor cauze psihice structurale sau a fost de natură conjuncturală;
- constatarea situației în care nivelul unora dintre aptitudini nu se ridică la gradul de dezvoltare necesar, individualizat și în funcție de experiența profesională;
- dacă există posibilități compensatorii sau formative în plan aptitudinal;
- dacă motivația, echilibrul psihic, capacitatea de a se mobiliza intervin favorizant în păstrarea calității comportamentului profesional.

5. Examinarea la sesizare are caracter strict individualizat, dependent de situația care impune investigația psihologică, și va urmări stabilirea cauzelor comportamentului deviant sau ale scăderii importante a eficienței profesionale. Această examinare se efectuează pe baza unor solicitări scrise din partea angajatorului sau a altor organisme abilitate și va cuprinde motivarea pentru care se solicită reevaluarea, însoțită de documentele constatatoare.

#### V. Legislație națională în domeniul siguranței rutiere

- Ordonanța de urgență nr. 221/2020 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora,

*link: <https://lege5.ro/gratuit/gm4tmnjqi2a/ordonanta-de-urgenta-nr-221-2020-pentru-modificarea-si-completarea-ordonantei-guvernului-nr-37-2007-privind-stabilirea-cadrului-de-aplicare-a-regulilor-privind-perioadele-de-conducere-pauzele-si-perio>*

- HG nr. 1289 /2011, privind modificarea si completarea unor acte normative din domeniul rutier , link: <https://www.arr.ro/Files/uploads/9-1289.pdf>

- HG nr. 1175 din 26 septembrie 2007 pentru aprobarea Normelor de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în România, link: <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/86120>

- Ordin al ministrului transporturilor nr. 75/2014 privind reglementarea activității de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere , link: <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/155450>



---

## Bibliografie

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Ajzen, I. (2006). Constructing a TPB Questionnaire: Conceptual and Methodological Considerations. ([http://people.umass.edu/aizen/pdf/tpb\\_measurement.pdf](http://people.umass.edu/aizen/pdf/tpb_measurement.pdf)).
- Beirness, D. J. (1993). Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol, Drugs and Driving*, 9, 129-143.
- Capsi, A., Begg, D., Dickson, L., Langley, J., Moffitt, T.E., McGee, R., Silva, P.A., (1995). Identification of personality types at risk for poor health and injury in late adolescence. *Criminal Behavior and Mental Health*, 5, 330-350.
- Dahlen, E.R., Ragan, K.M., 2004. Validation of the propensity for angry driving scale. *J. Safety Res.* 35, 557–563.
- Evans, L. (1991). *Traffic Safety and the Driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- G. Semin & K. Fiedler, (1996). *Applied Social Psychology* (pp 198-224). *Psychology and Behaviour*.
- Gregory, R.J. (1992). *Psychological testing. History, principles, and applications*. Boston: Allyn and Bacon.
- Groeger, J. A. (2000). *Understanding driving*. Psychology Press, UK.
- Havârneanu, C. (2011). *Evaluarea psihologică a conducătorilor auto*. Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza”, Iași.
- Havârneanu, C., Gheorghiu, A., Hohn, M. (2010). Theoretical validity of the Driver Behaviour Questionnaire. *Psihologia socială, Buletinul Laboratorului Psihologia Câmpului Social. Universitatea Al.I. Cuza, Iași, Nr. 25(I), Polirom*.
- Havârneanu, G.M. & Havârneanu, C.E. (2012). When norms turn perverse: Contextual irrationality vs. rational traffic violations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15, 144–151.
- Hohn M. (2001), *Teoretic și aplicativ în psihologia circulației rutiere*, Editura Universității de Vest.
- Holban, I. (1970), „Probleme de psihologia muncii”, Editura Științifică, București
- Holman, A.C. & Havârneanu, C.E. (2015). The Romanian version of the multidimensional driving style inventory: Psychometric properties and cultural specificities. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 35, 45-59.
-

- Jovanovic., D., Lipovoc, K., Statojevic, P., Statojevic, D., (2011). The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behavior in traffic among Serbian drivers. *Transportation Research Part F*, 14, 43-53.
- Lajunen, T., Parker, D., Stradling, S.G. (1998), „Dimensions of driver anger, aggressive and highway codeviolations and their mediation by safety orientation in UK drivers”. *Transportation Research Part F* 1, 107-121.
- Landy, F.J. (1989).The psychology of work behavior.Homewood Il: The Dorsey Press.
- Langer, E. J. (1975). The illusion of control. *Journal of Personality and Social Psychology*, 32, 311–328.
- Măirean, C., Havârneanu, G.M., Popușoi, S.A., & Havârneanu, C.E. (2017). Traffic locus of control scale – Romanian version: Psychometric properties and relations to the driver’s personality, risk perception, and driving behavior, *Transportation Research Part F* 45, 131-146
- Mucchielli, R., 1991, L’examen psychotechnique, Paris, E.S.F.
- Opariuc-Dan, Cristian, (2008), Statistică aplicată în științele socio-umane, edituta ASCR, Cluj-Napoca.
- Parker, D., & Manstead, A. S. R. (1996). The Social Psychology of Driver Behavior. În R. personality traits on driving-related anger and aggressive behavior in traffic among personality, risk perception, and driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychologist*, 3(2), 170-173.
- Risser, R. (1998). EFPPA Task Force on Traffic Psychology in Europe. *European roadcrashes. Alcohol, Drugs and Driving*, 9, 129-143.
- Rothengatter, T. (2002). Drivers’ illusions – no more risk. *Transportation Research Part F* 1, 249-258.
- Rothengatter, T., & Huguenin, R. D. (2004). *Traffic & Transport Psychology. Theory and Application*. Elsevier.
- Sărbescu, P.,(2014),Scala tendinței de a conduce furios în Romania, *Romanian Journal of Applied Psychology*, vol. 16, No. 1, 16-9.
- Sărbescu, P. (2012). Aggressive driving in Romania: Psychometric properties of Driving Anger Expression Inventory. *Transportation Research Part F:Traffic Psychology and Behaviour*, 15, 556-564.
- Schlag, B. (ed.) (1999). Empirical Traffic Psychology. Lengerich, Berlin, Pabst Science
-

---

Serbian drivers. *Transportation Research Part F*, 14, 43-53.

Sümer, N. (2003). Personality and Behavioral predictors of traffic accidents: : Testing contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention*, 35 (6), 949-964.

Yagil, D. (2001), „Interpersonal antecedents for drivers` aggression”. *Transportation Research Part F* 4, 119-131.




Resurse web

[https://www.iatss.or.jp/common/pdf/en/iatss/composition/FY2014\\_Report\\_DE\\_En.pdf](https://www.iatss.or.jp/common/pdf/en/iatss/composition/FY2014_Report_DE_En.pdf)

[https://www1.interno.gov.it/mininterno/export/sites/default/it/assets/files/21/0257\\_ICARUS\\_Handbook\\_of\\_training\\_guidelines.pdf](https://www1.interno.gov.it/mininterno/export/sites/default/it/assets/files/21/0257_ICARUS_Handbook_of_training_guidelines.pdf)

[https://www.psy.it/allegati/guidelines\\_train\\_drivers.pdf](https://www.psy.it/allegati/guidelines_train_drivers.pdf)

[https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/812228\\_cliniciansguidetoolderdrivers.pdf](https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/812228_cliniciansguidetoolderdrivers.pdf)



---