

PRZEWODNIK 2007/2008

BEZPIECZNA
FLOTA

BEZPIECZNA ZARZĄDZANIE FLOTĄ
FLOTA SAMOCHODÓW
SŁUŻBOWYCH
PRZEWODNIK MENEDŻERA

Copyright by Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Warszawa 2007
Wszelkie prawa zastrzeżone.

ISBN 978-83-926275-0-0

Wydawca:
Stowarzyszenie Partnerstwo
dla Bezpieczeństwa Drogowego

ul. Świętokrzyska 18, lok.413
00-052 Warszawa

tel. +48 22 82 99 430
fax: +48 22 82 99 431

email: info@pbd.org.pl
www.partnerstwodlabezpieczenstwa.pl

Redakcja:
Piotr Robakowski, Małgorzata Kozłowska

Projekt i opracowanie graficzne:
Michał Sobański

Drukarnia:
PUH „Danmar”

Podziękowania

Autorzy Przewodnika dziękują wszystkim członkom Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, zaangażowanym we wspólną inicjatywę Bezpieczna Flota.

Dziękujemy także instytucjom wspierającym Przewodnik – Global Road Safety Partnership, Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz przedstawicielom Banku Światowego w Warszawie.

PRZEWODNIK MENEDŻERA. ZARZĄDZANIE FLOTĄ SAMOCHODÓW SŁUŻBOWYCH

SPIS TREŚCI

04	SŁOWO WSTĘPNE	Ewa Łabno-Falecka, Prezes Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego
05	WSTĘP	
06	OBOWIĄZKI PRACODAWCY	Ireneusz Tymiński, Fleet Logistics Poland
07	PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA W FIRMIE	Ireneusz Tymiński, Fleet Logistics Poland
10	SYSTEM NAGRÓD I KAR	Ireneusz Tymiński, Fleet Logistics Poland
13	PREWENCJA	Ireneusz Tymiński Fleet Logistics Poland
14	KULTURA I ORGANIZACJA FIRMY A BEZPIECZEŃSTWO	Ireneusz Tymiński Fleet Logistics Poland
18	SZKOLENIA W FIRMIE	Ireneusz Tymiński Fleet Logistics Poland, Tomasz Talarczyk Stowarzyszenie „Droga i Bezpieczeństwo”
23	ODPOWIEDZIALNOŚĆ I OBOWIĄZKI PRACOWNIKA	Ireneusz Tymiński, Fleet Logistics Poland
26	ZAKRES PODRĘCZNIKA KIEROWCY	Ireneusz Tymiński Fleet Logistics Poland
27	DOBÓR MODELI AUT I WYPOSAŻENIA	Michał Wojciechowski General Motors Poland, Ireneusz Tymiński Fleet Logistics Poland
31	ZARZĄDZANIE SZKODOWOŚCIĄ	Sylwester Pawłowski FM Consulting, Ireneusz Tymiński Fleet Logistics Poland
34	KONSEKWENCJA W ZARZĄDZANIU FLOTĄ	Ireneusz Tymiński Fleet Logistics Poland
35	TELEFON KOMÓRKOWY	Ireneusz Tymiński Fleet Logistics Poland
36	EKONOMIA PODRÓŻY	Tomasz Talarczyk Stowarzyszenie „Droga i Bezpieczeństwo”
38	DOBRE PRAKTYKI	wyniki ankiety przeprowadzonej w BP Polska, DHL Express, 3M, TOTAL Polska, ABB
45	SŁOWNICZEK	

Słowo wstępne

Trudno wyobrazić sobie życie bez samochodu. To niewątpliwie jedna z największych zdobyczy cywilizacji. Daje mobilność, niezależność i często sporo radości. Auto to jednak też niebezpieczne narzędzie w ręku nieodpowiedzialnego kierowcy. Zagrożenie dla życia i zdrowia.

W ostatnich 17 latach w Polsce zdarzyło się prawie milion wypadków, w których zginęło ponad 110.000 osób, a ponad milion zostało rannych. Rocznie straty Polski z tytułu wypadków drogowych wynoszą ok. 1,5% PKB. Polskie drogi są najniebezpieczniejsze w UE: ryzyko śmierci w wypadku samochodowym jest w u nas sześciokrotnie większe niż np. w Niemczech.

Nie wystarczą wysiłki ustawodawcy i forsowanie coraz bardziej restrykcyjnego prawa. Nie wystarczą starania policji w egzekwowaniu kar. Nie wystarczą starania drogowców przy budowaniu bezpiecznych dróg i autostrad. Nie wystarczą wysiłki producentów samochodów i kolejne gwiazdki w teście NCAP. Bo najbardziej niebezpieczną częścią samochodu jest człowiek. Poprawa bezpieczeństwa drogowego nastąpi dopiero wtedy, gdy zmieni się świadomość użytkowników dróg w Polsce. Konieczna jest inicjatywa obywatelska, wspierana przez rząd, organizacje pozarządowe i biznes.

Biznes jest tu szczególnie ważny, bo rośnie w Polsce rynek samochodów flotowych i ogólnie mówiąc firmowych. Okazuje się, że kierowcy aut firmowych stają się w Polsce grupą szczególnego ryzyka. Dlatego Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego jako pierwsze w Polsce podjęło systematyczne działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa wśród samochodów flotowych i opracowało w 2006 roku przewodnik „Bezpieczna flota. Standardy zarządzania flotą samochodową”.

Przewodnik zdobył znakomite recenzje i uznanie wśród firm i managerów flotowych. Ten sukces zachęcił nas do opracowania nowego, uaktualnionego i poprawionego Przewodnika. Druga edycja ukazuje się w dwóch wersjach: Pierwsza pt. „Przewodnik kierowcy flotowego” skierowana jest do samych kierowców samochodów służbowych i flotowych i daje praktyczne wskazówki dot. zasad bezpiecznej jazdy, prawidłowego wyposażenia i użytkowania samochodu, procedur w razie wypadku oraz podstawowych przepisów drogowych. Są one skierowane bezpośrednio do kierowców jako uzupełnienie ich wiedzy z zakresu prawidłowego i bezpiecznego użytkowania samochodu jako narzędzia pracy.

Druga wersja przewodnika, zatytułowana „Przewodnik menedżera. Zarządzanie flotą samochodów służbowych”, ma na celu pomóc managerom flot w ich codziennej pracy. Jest to syntetyczna prezentacja nt. standardów stosowanych w zarządzaniu flotą samochodów służbowych. Oprócz wiedzy o działaniach prewencyjnych w zarządzaniu uszkodzonością (prawidłowy dobór parku samochodowego, wdrożenie wewnętrznych procedur i systemów kontroli, systemy motywacyjne i szkoleniowe), publikacja daje również interesujące przykłady funkcjonowania flot w różnych firmach.

Zarówno konsekwentne stosowanie wskazówek przez kierowców aut formowych jak i wdrożenie w firmach wysokich standardów zarządzania flotą daje wymierne korzyści, takie jak poprawę bezpieczeństwa użytkowników samochodów służbowych, oszczędność środków finansowych dzięki np. zmniejszeniu kosztów napraw i ubezpieczeń, czy wreszcie wzmocnienia pozytywnego wizerunku firmy oraz zwiększenia motywacji pracowników („firma się o mnie troszczy”).

Zachęcamy do współpracy!

Ewa Łabno-Falęcka

Prezes Stowarzyszenia Partnerstwo Dla Bezpieczeństwa Drogowego

Dlaczego potrzebne jest działanie?

Pracownik i przypisany do niego samochód stanowią nie tylko koszt działalności firmy. Połączenie tych dwóch elementów ma ogromny wpływ na finanse i postrzeganie Państwa firmy.

Intensywność eksploatacji samochodu w firmie jest 3-4 razy większa niż przeciętnego pojazdu prywatnego. Takie auta przejeżdżają rocznie od 30 do nawet 100 tys. kilometrów. W przeważającej większości użytkownicy uznają samochód firmowy za cudzą własność. Nie dbają o powierzony im mienie, czują się często bezkarni. Z drugiej jednak strony wyznaczane przez przedsiębiorców normy pracy są czasami nie do pogodzenia z przewidzianymi ustawowo regulacjami oraz możliwościami pracowników.

Brak dbałości o powierzone samochody i wyśrubowane normy przejeżdżanych każdego dnia kilometrów są najczęstszymi przyczynami szkód powodowanych przez kierowców firmowych. Kierujący samochodami służbowymi, stanowiąc ok. 8% wszystkich użytkowników dróg, powodują ponad 30% wypadków.

Koszty szkód powodowanych przez pracowników ponosi firma (koszty ekonomiczne i finansowe, koszty wizerunkowe), sami pracownicy, a także ich rodziny i de facto całe społeczeństwo.

Działania na rzecz bezpieczeństwa drogowego kierowane do osób prywatnych poprzez różnego rodzaju kampanie społeczne wymagają ogromnych nakładów, a ich efekty pojawiają się ze sporym opóźnieniem. W zarządzanych przez Państwa firmach czy też działach obsługi floty należy więc podejmować działania, które w krótkim czasie dadzą wymierne korzyści i to nie tylko finansowe. Przewodnik, który oddajemy w Państwa ręce, to ogromna szansa, aby działania na rzecz poprawy zachowań i bezpieczeństwa użytkowników firmowych samochodów przyczyniła się do rozwoju pozytywnych praktyk.

Zarządzanie bezpieczeństwem nie jest modą ani też narzuconym obowiązkiem zarządzającego flotą czy zarządów firm. Powinno być stałym elementem odpowiedzialności firmy wobec pracowników i społeczeństwa.

**UCZESTNIKAMI
25%-33% WSZYSTKICH
POWAŻNYCH
WYPADKÓW
DROGOWYCH SĄ
KIEROWCY
POJAZDÓW
SŁUŻBOWYCH***

**RAPORT "ZAPOBIEGANIE
WYPADKOM DROGOWYM
Z UDZIAŁEM POJAZDÓW
SŁUŻBOWYCH", KOMISJA
ZDROWIA I BEZPIECZEŃSTWA,
WIELKA BRYTANIA, 2001*

Odpowiedzialność zarządu za prewencję w świetle prawa pracy i innych przepisów

W świetle przepisów Kodeksu Pracy (Ustawa z 26 czerwca 1974 z późn. zmianami) działania prewencyjne w zakresie bezpieczeństwa floty samochodowej są obowiązkami pracodawcy.

Art. 207. Podstawowe obowiązki pracodawcy

§ 1. Pracodawca ponosi odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa i higieny pracy w zakładzie pracy.

§ 2. Pracodawca jest obowiązany chronić zdrowie i życie pracowników poprzez zapewnienie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy przy odpowiednim wykorzystaniu osiągnięć nauki i techniki. W szczególności pracodawca jest obowiązany:

- 1) organizować pracę w sposób zapewniający bezpieczne i higieniczne warunki pracy,
- 2) zapewniać przestrzeganie w zakładzie pracy przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, wydawać polecenia usunięcia uchybień w tym zakresie oraz kontrolować wykonanie tych poleceń

Art. 212. Osoba kierująca pracownikami jest obowiązana dbać o bezpieczny i higieniczny stan pomieszczeń pracy i wyposażenia technicznego, a także o sprawność środków ochrony zbiorowej i ich stosowanie zgodnie z przeznaczeniem,

Art. 224. § 1. Pracodawca prowadzący działalność, która stwarza możliwość wystąpienia nagłego niebezpieczeństwa dla zdrowia lub życia pracowników, jest obowiązany podejmować działania zapobiegające takiemu niebezpieczeństwu.

Dodatkowe obowiązki pracodawcy względem pracownika

Do obowiązków pracodawcy należy również (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy) określenie poziomu ryzyka na każdym stanowisku pracy. Pamiętajmy, że użytkowanie samochodu służbowego przez pracowników stwarza często dużo większe zagrożenie, niż eksploatacja sprzętu biurowego, maszyn i urządzeń. Obowiązkiem pracodawcy jest także przeprowadzenie tzw. instruktażu stanowiskowego, uwzględniającego omówienie ryzyka związanego z pracą na danym stanowisku służbowym, w tym związanego z użytkowaniem samochodu służbowego.



STWORZENIE PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA W FIRMIE

Firmowy Program Bezpieczeństwa Floty to podstawowy dokument, który w sposób kompleksowy opisuje wszelkie aspekty zarządzania bezpieczeństwem floty.

Program Bezpieczeństwa może funkcjonować w firmie jako odrębny dokument (polityka, regulamin), może również stanowić integralną część firmowej Polityki Flotowej (określanej czasem jako Polityka Samochodowa czy Regulamin użytkowania samochodów firmowych) lub szerszej Polityki Bezpieczeństwa (BHP).

My radzimy Państwu wyodrębnić Program Bezpieczeństwa z innych regulacji firmowych, co znacznie podniesie jego rangę i ułatwi stosowanie. Jednak ostateczna forma Programu powinna być dostosowana do firmowych procedur i wymogów oraz do kultury organizacyjnej.

Modelowy Program Bezpieczeństwa Floty powinien zawierać 4 elementy (schemat).

- Szerokie działania prewencyjne
- System kar
- System nagród
- Konsekwencja w egzekwowaniu zaleceń Programu



Cechy skutecznego Programu Bezpieczeństwa to:

- przejrzystość i prostota rozwiązań dla użytkownika samochodu firmowego
- wykonalność zawartych w nim rozwiązań
- dopasowanie do kultury organizacyjnej oraz polityki personalnej firmy
- proaktywność – wyprzedzanie tendencji rynkowych i tworzenie jak najlepszych praktyk
- trwałość programu niezależna od zmian personalnych i upływu czasu
- prawomocność – zgoda zarządu firmy na prowadzenie programu