

dr KRYSZYNA ZUŻEWICZ
 dr hab. MARIA KONARSKA
 dr ANNA ŁUCZAK
 Centralny Instytut Ochrony Pracy
 – Państwowy Instytut Badawczy

Problematyka wypadkowości wśród kierowców flotowych

Celem artykułu jest pokazanie skali problemu wypadkowości wśród kierowców flotowych, czyli pracowników, którzy nie są kierowcami zawodowymi, ale wykorzystują samochody służbowe lub własne podczas wykonywania obowiązków służbowych. Wśród kierowców flotowych są handlowcy, ekonomiści, kadra zarządzająca. W roku 2007 kierowcy floty stanowili ok. 70% poszkodowanych w wypadkach przy pracy w trakcie kierowania pojazdem na terenie transportu publicznego, w tym ok. 6% ze skutkiem śmiertelnym lub ciężkim uszkodzeniem ciała. W grupie poszkodowanych kierowców flotowych, ok. 26% stanowiły kobiety. Aby zwiększyć bezpieczeństwo kierowania w tej grupie pracowników konieczne jest wprowadzenie specjalistycznych szkoleń oraz respektowanie zasad doboru pracowników z uwzględnieniem predyspozycji do kierowania pojazdem.

The issue of accidents among fleet drivers

This paper presents the problem of accidents among fleet drivers, i.e., employees who are not professional drivers, but who use company or their own cars at work. They are sales people, economists and managers. In 2007, fleet drivers accounted for 70% of all the employees - drivers injured in accidents while driving in public traffic areas; 6% of those accidents were fatal or resulted in substantial injuries. Twenty-six percent of this population were women. In order to increase safety of this occupational group, it is necessary to implement specialist training and proper selection criteria that consider driving skills.



Fot. Mateusz Atroszko/Stock.XCHNG

Wstęp

Celem artykułu jest pokazanie skali problemu wypadkowości i sposobów ograniczenia liczby wypadków wśród pracowników, którzy w ramach obowiązków służbowych, kierują pojazdami na drogach publicznych, a nie są zatrudnieni na stanowisku kierowcy zawodowego – tzw. kierowców flotowych.

Z opracowania wykonanego przez autorów na podstawie danych statystycznej karty wypadków (SKW) wynika, że szacunkowe straty materialne w 2007 r., spowodowane wy-

padkami przy pracy z udziałem pracowników kierujących środkiem transportu na drogach publicznych (bez uwzględnienia strat czasu pracy) wyniosły 27 777 500 zł. W 160 wypadkach z udziałem kierowców zawodowych straty wyniosły 17 946 700 zł, zaś w 267 z kierowcami flotowymi – 9 830 800 zł (tab. 1.).

Dodatkowe straty to liczba dni niezdolności do pracy, która w 2007 r. dotyczyła 1639 poszkodowanych kierowców zawodowych i flotowych i wynosiła 85 753 dni (średnio 52 dni na jednego poszkodowanego). Są to liczby nieco mniejsze niż w 2006 r. (tab. 2.).

Kim jest kierowca flotowy

Samochody stanowiące własność firm, wykorzystywane przez różnych pracowników do celów służbowych, nazwano flotą samochodów służbowych. Kierowcy floty to pracownicy firm, wykonujący zwykle inne zawody niż kierowca, zatrudnieni na różnych stanowiskach, posiadający prawo jazdy.

Pracowników, dla których samochód stanowi specyficzne narzędzie pracy, a kierowanie pojazdem jest niezbędne do realizacji zadań służbowych nazywa się kierowcami flotowymi. Zwykle, ale nie zawsze, pojazd kierowany przez kierowców flotowych stanowi własność firmy – stąd w artykule za kierowcę flotowego uznano także pracownika, który do celów służbowych używa własnego samochodu.

Wypadki drogowe stanowią od wielu lat ważny problemem społecznym. Na całym świecie powstają zespoły specjalistów, zajmujących się poszukiwaniem rozwiązań ograniczających liczbę wypadków drogowych i poszkodowanych w nich osób, tj. kierowców, pieszych, rowerzystów, pasażerów pojazdów. W dostępnych statystykach policyjnych wypadków drogowych udział osób kierujących pojazdami analizowany jest łącznie, niezależnie od tego, czy powód uczestniczenia w ruchu drogowym był służbowy, czy prywatny. Różnicowanie dotyczy głównie rodzaju prowadzonego pojazdu albo przyczyny wypadku: czy zaistniał on z winy kierowcy, innych użytkowników dróg czy też spowodowany był niesprawnością pojazdu.

Traktując wypadek drogowy jako wypadek przy pracy korzysta się z zestawień, opartych na informacjach zawartych w Statystycznej karcie wypadku. Dotyczą one poszkodowanych pracowników pogrupowanych, np. wg wykonywanego zawodu. Kierowca flotowy nie jest zawodem, a statystyki wypadków tworzone wg grup zawodowych uwzględniają tylko te wypadki przy pracy, w których poszkodowanymi byli zawodowi kierowcy. Wypadki przy pracy, które zdarzyły się niezawodowym kierowcom podczas kierowania pojazdem służbowym, w komunikacji publicznej, rozdzielają się na różne grupy zawodowe. Wiele firm

Tabela 1. Szacunkowe straty materialne spowodowane wypadkami przy pracy pracowników kierujących środkiem transportu w komunikacji publicznej w Polsce (bez strat związanych ze stratami czasu pracy) w 2007 r.*

Table 1. Estimated material losses resulting from road accidents caused by fleet drivers in public traffic in Poland (excluding losses resulting from time loss) in 2007

Zawód	Liczba poszkodowanych (n)		Straty materialne (w zł)	
	ogółem	ze stratami materialnymi	suma (zł)	średnia (s/n)
Kierowcy zawodowi	545 100%	160 (29,4%)	17 946 700	112 167 (n = 160) 32 930 (n = 545)
Inni pracownicy kierujący pojazdem – kierowcy flotowi	1244 100%	267 (21,5%)	9 830 800	36 819 (n = 267) 7 903 (n = 1244)
Razem	1789	427	27 777 500	65 053 (n = 427) 15 527 (n = 1789)

* Dane: SKW 2007, opracowanie własne

ma bardzo rozbudowane działy handlowe, posiadające w swoich strukturach floty samochodów zarówno osobowych, jak i dostawczych, obsługiwane przez pracowników niebędących zawodowymi kierowcami, którzy przejeżdżają w ciągu miesiąca często tysiące kilometrów, realizując np. zadania handlowe.

Wypadek drogowy to niedające się przewidzieć zdarzenie mające miejsce w ruchu drogowym, pozostające w związku przyczynowym z ruchem drogowym, wynikające z naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu, którego skutkiem są nieumyślnie obrażenia ciała powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni (średnio ciężki wypadek drogowy), śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu (ciężki wypadek drogowy). Wypadek drogowy musi mieć początek i koniec na drodze publicznej, przeznaczonej dla ruchu pojazdów [1].

Za wypadek przy pracy uważa się nagłe, wywołane przyczyną zewnętrzną, powodujące uraz lub śmierć zdarzenie, które nastąpiło w związku z pracą:

- podczas lub w związku z wykonywaniem przez pracownika zwykłych czynności lub poleceń przełożonych oraz czynności na rzecz pracodawcy, nawet bez polecenia

- w czasie pozostawiania pracownika w dyspozycji pracodawcy w drodze między siedzibą pracodawcy a miejscem wykonywania obowiązku, wynikającego ze stosunku pracy.

Za ciężki wypadek przy pracy uważa się taki wypadek, w wyniku którego nastąpiło ciężkie uszkodzenie ciała, jak: utrata wzroku, słuchu, mowy, zdolności rozrodczej lub inne uszkodzenie ciała albo rozstrój zdrowia, naruszające podstawowe funkcje organizmu, a także choroba nieuleczalna lub zagrażająca życiu, trwała choroba psychiczna, całkowita lub częściowa niezdolność do pracy w zawodzie albo trwała, istotne zespęcenie lub zniekształcenie ciała [2].

Pierwsza z przytoczonych definicji (wypadek drogowy) stanowi podstawę statystyk wypadków drogowych, sporządzanych przez Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, na drugiej zaś (wypadek przy

pracy) bazują statystyki opracowywane przez instytucję zajmującą się oceną bezpieczeństwa pracy Państwową Inspekcją Pracy, Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy, Instytut Medycyny Pracy.

Analiza ze względu na liczbę osób poszkodowanych w wypadkach przy pracy, przeprowadzona przez PIP w 2007 r. (sprawozdanie Głównego Inspektora Pracy z 2007 r.) sytuuje na 2. miejscu zawód kierowcy samochodów (8,6% ogółu poszkodowanych). Rozpatrując wypadki przy pracy ze skutkiem śmiertelnym, można stwierdzić, iż w latach 2005-2007 kierowcy samochodów stanowili najliczniejszą grupę zawodową poszkodowanych pracowników (16,7% ogółu).

Tabela 3. Pracownicy poszkodowani w wypadkach przy pracy podczas kierowania środkiem transportu w komunikacji publicznej wg ciężkości wypadku w latach 2006 i 2007*

Table 3. Fleet drivers – casualties of driving in public traffic by gravity of accident in Poland in 2006 and 2007

Grupa poszkodowanych pracowników	Liczba poszkodowanych (n)						Razem	
	ze skutkiem śmiertelnym		z ciężkimi urazami		z lekkimi urazami			
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Zawodowi kierowcy	46	32	23	21	474	492	543	545
Kierowcy flotowi	47	40	25	37	1155	1167	1227	1244
Razem	93	72	48	58	1629	1659	1770	1789

* Dane: SKW 2006 i 2007, opracowanie własne



Fot. Justyna Furmanczyk/Stock-Exchange

Tabela 2. Liczba dni niezdolności do pracy poszkodowanych w wypadkach przy pracy podczas kierowania środkiem transportu w komunikacji publicznej w Polsce w latach 2006 i 2007*

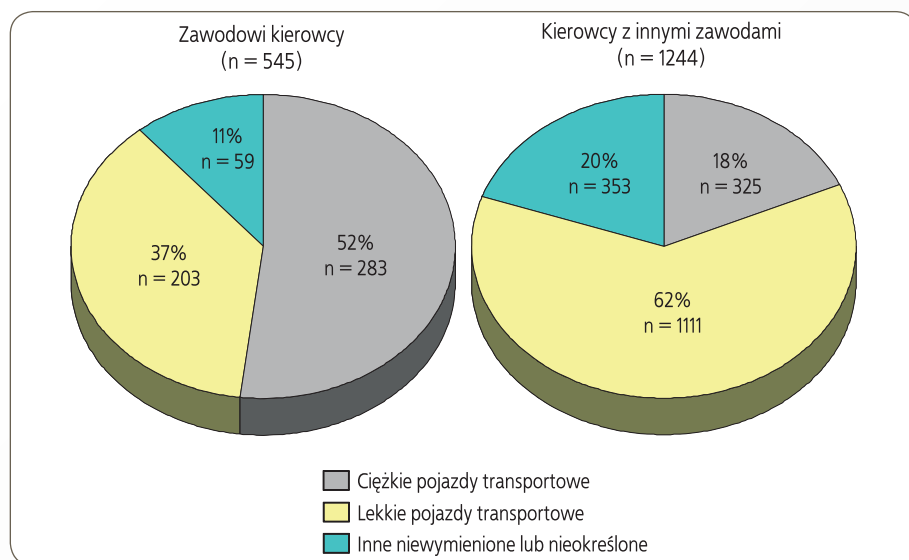
Table 2. The number of days fleet drivers – casualties of driving in public traffic were unable to work in Poland in 2006 and 2007

Rok	Liczba poszkodowanych (n)	Liczba poszkodowanych bez dni niezdolności do pracy (b)	Liczba dni niezdolności do pracy	
			ogółem (d)	średnia (d/(n-b))
2006	1770 (100%)	181 (10,2%)	90 061	$\bar{s}_{(n=1589)} = 57$
2007	1789 (100%)	150 (8,4%)	85 753	$\bar{s}_{(n=1639)} = 52$

* Dane: SKW 2006 i 2007, opracowanie własne

Wypadki przy pracy, w których poszkodowanymi byli kierowcy flotowi

Poniżej przedstawiono wyniki analizy przeprowadzonej w CIOP-PIB na bazie danych o wypadkach przy pracy, jakie miały miejsce w latach 2006 i 2007 (baza danych GUS), opisanych w statystycznej karcie wypadku przy pracy. Skupiono się na dwóch grupach poszkodowanych: kierowców zawodowych i flotowych. Przeanalizowano tylko te zdarzenia wypadkowe, które miały miejsce podczas kierowania pojazdem na drogach publicznych. Przy wyborze grupy pracowników posłużono się klasyfikacją zawodów i specjalności, opra-



Rys. 1. Pracownicy poszkodowani w wypadkach przy pracy podczas kierowania środkiem transportu w komunikacji publicznej wg rodzaju pojazdu (dane: SKW 2007, opr. własne)

Fig. 1. Fleet drivers - casualties of driving in public traffic by type of vehicle in Poland in 2006 and 2007

cowaną na podstawie Międzynarodowego Standardu Klasyfikacji Zawodów ISCO-88, przyjętego na XIV Międzynarodowej Konferencji Statystyków Pracy w Genewie w 1987 r. oraz jego nowej edycji z 1994 r., tzw. ISCO-88, dostosowanego do potrzeb Unii Europejskiej.

Dane SKW dotyczące osób poszkodowanych w wypadkach przy pracy wykazują, iż w 2006 roku 1770 osób zostało poszkodowanych podczas kierowania pojazdem na drogach publicznych, z czego 1227 osoby to kierowcy flotowi, a 543 – zawodowi. Podobne liczby odnotowano w kolejnym roku: wynosiły one odpowiednio 1244 i 545 poszkodowanych (tab. 3.). W 2007 r. liczba poszkodowanych ze skutkiem śmiertelnym zmalała o 22,6%

w stosunku do 2006 r., natomiast liczba poszkodowanych z ciężkim uszkodzeniem ciała wzrosła o podobny procent (20,8%) – te osoby w następnych latach prawdopodobnie nie będą już mogły kierować pojazdami.

Z przeprowadzonej analizy wynika, iż w momencie wypadku ciężki pojazd transportowy (powyżej 3,5 t) prowadziła ponad połowa (51,9%) poszkodowanych kierowców zawodowych i około 18% kierowców flotowych. Poszkodowanymi kierowcami flotowymi byli w większości kierowcy lekkich pojazdów transportowych (62,1%) (rys. 1.).

W 2007 r. w porównaniu z rokiem poprzednim zarysowała się tendencja spadkowa liczby kierowców zawodowych, poszkodowanych

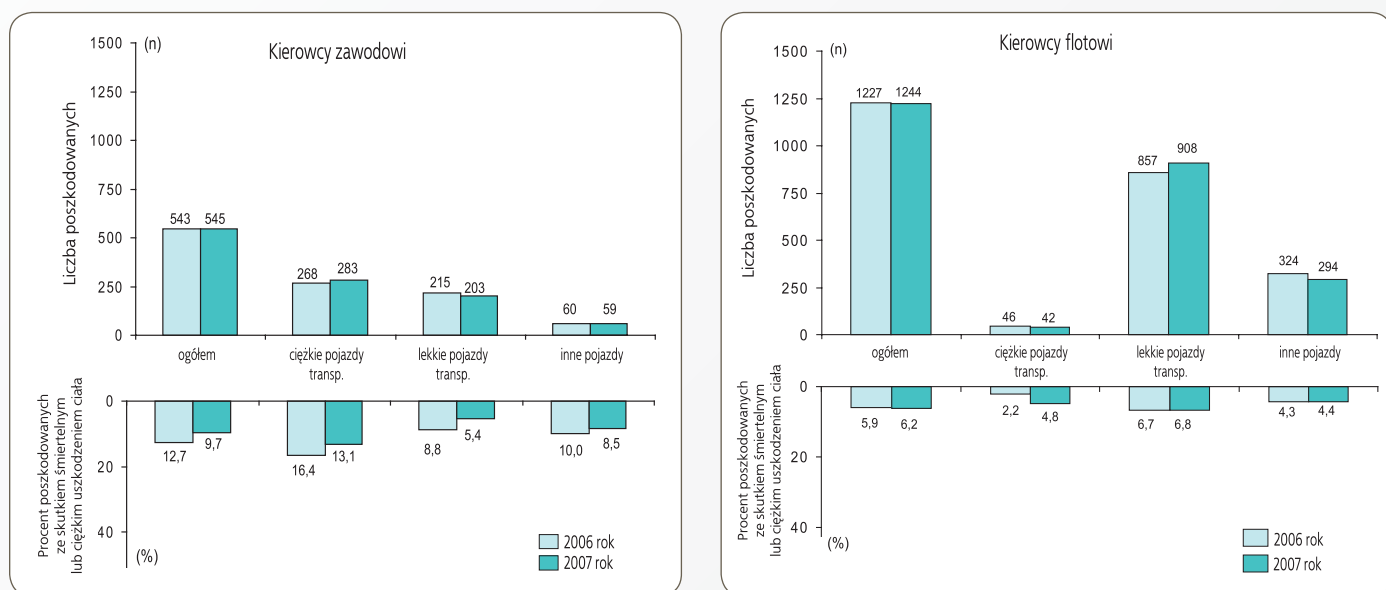
ze skutkiem śmiertelnym i z ciężkim uszkodzeniem ciała. W grupie kierujących najczęstszym typem pojazdu – ciężkimi pojazdami transportowymi – procent ten uległ zmniejszeniu o 3,3% (rys. 2.).

Analogiczne porównanie w grupie kierowców flotowych wskazuje, że dla wszystkich rodzajów pojazdów liczby poszkodowanych nieznacznie wzrosły, zaś procent kierowców poszkodowanych ze skutkiem śmiertelnym i z ciężkim uszkodzeniem ciała wykazał tendencję spadkową tylko w grupie kierowców, kierujących ciężkimi pojazdami transportowymi – rzadziej używanymi w tej grupie (2,6%) (rys. 2.).

Grupy kierowców zawodowych i flotowych, poszkodowanych w wypadkach przy pracy różnią się nie tylko ze względu na rodzaje pojazdów, ale i płeć. Wśród poszkodowanych w wypadkach drogowych kierowców flotowych kobiety stanowiły ok. 1/3 (26,1%), zaś wśród poszkodowanych kierowców zawodowych zdecydowanie dominowali mężczyźni (98,5%).

Wśród poszkodowanych kierowców flotowych wypadki śmiertelne i z ciężkim uszkodzeniem ciała dotyczyły 3,5% kobiet i 6,4% mężczyzn. Zależność między ciężkością wypadków poszkodowanych kierowców flotowych i płcią jest istotna statystycznie, zatem można stwierdzić, iż wypadki ze skutkiem śmiertelnym częściej zdarzają się mężczyznom niż kobietom niebędącym kierowcami zawodowymi i kierującym pojazdem w ramach obowiązków służbowych (rys. 3.).

Poszkodowanych w wypadkach przy pracy podczas kierowania środkiem transportu na drogach publicznych pogrupowano wg wykonywanego zawodu i płci (tab. 4.) Najliczniejszą grupę poszkodowanych stanowili kierowcy zawodowi prowadzący samochody



Rys. 2. Porównanie liczby poszkodowanych kierowców i procentu poszkodowanych ze skutkiem śmiertelnym lub z ciężkim uszkodzeniem ciała w zależności od rodzaju pojazdu, w latach 2006-2007 (dane: SKW 2006/2007, opr. własne)

Fig. 2. Comparison of the number of injured drivers and the percentage of fatalities or casualties with serious body damage by type of vehicle in 2006-2007

ciężarowe (n = 368, w tym 99% mężczyzn). Wśród kierowców flotowych najliczniejszą grupą poszkodowanych, zajmującą 2. pozycję pod względem liczby poszkodowanych, są agenci do spraw sprzedaży (handlowcy, n = 238, w tym 68% mężczyzn).

Dwie kolejne pozycje zajmują również kierowcy flotowi: specjaliści do spraw ekonomicznych i zarządzania, finansowi, inni (n = 140, w tym 58% kobiet) i kierownicy (marketingu, sprzedaży, małych przedsiębiorstw, wewnętrznych jednostek organizacyjnych (n = 133, w tym 66% mężczyzn). Na liście 11 najliczniejszych grup zawodowych, osób poszkodowanych w wypadkach przy pracy, znaleźli się także dyrektorzy generalni i inni oraz prezesi i ich zastępcy (n = 48, w tym 73% mężczyzn).

To zestawienie wskazuje wyraźnie, że kształtowanie świadomości pracowników w zakresie bezpiecznych wzorów zachowań podczas kierowania pojazdem nie może przebiegać według jednego schematu, gdyż dotyczy bardzo różnych środowisk pracy i ludzi o zróżnicowanej pozycji zawodowej (rys. 4.).

Sposoby ograniczania liczby wypadków drogowych z udziałem kierowców flotowych

Bezpieczeństwo kierowania określonym rodzajem pojazdu związane jest między innymi z umiejętnościami i sprawnością psychofizyczną kierowcy. Ujęte w przepisach wymagania wobec kierowcy, dotyczące poziomu jego sprawności psychofizycznej oraz stanu zdrowia, nie są jednakowe wobec kierowców zawodowych i flotowych; podobnie jest z zakresem szkoleń bhp. Z tego względu analiza porównawcza obu grup może okazać

Tabela 4. Pracownicy poszkodowani w wypadkach przy pracy podczas kierowania pojazdem w komunikacji publicznej wg wykonywanego zawodu w latach 2006 i 2007*

Table 4. Fleet drivers – casualties of driving in public traffic by occupation in Poland in 2006 and 2007

Poz.	Zawód wykonywany przez kierującego pojazdem	Płeć		Ogółem (n)
		mężczyźni (n)	kobiety (n)	
1.	Kierowcy samochodów ciężarowych (zawodowi)	355	4	359
2.	Agenci do spraw sprzedaży (handlowcy)	162	76	238
3.	Specjaliści do spraw ekonomicznych i zarządzania, finansowi i inni	59	81	140
4.	Kierownicy (marketingu, sprzedaży, małych przeds. wewn. jedn. organizac.)	88	45	133
5.	Kierowcy samochodów osobowych (zawodowi)	114	2	116
6.	Doręczyciele pocztowi i pokrewni	54	18	72
7.	Kierowcy autobusów i motorniczowie tramwajów	68	2	70
8.	Pracownicy administracji, obsługi biurowej, inni urzędnicy	29	33	62
9.	Pracownicy obsługi ochrony	56	0	56
10.	Sprzedawcy i demonstratorzy	30	18	48
11.	Dyrektorzy generalni i inni oraz prezesi i ich zastępcy	35	13	48
12.	Inne pojedyncze zawody	379	68	447
	ogółem	1429	360	1789

*Dane: SKW 2006 i 2007, opracowanie własne

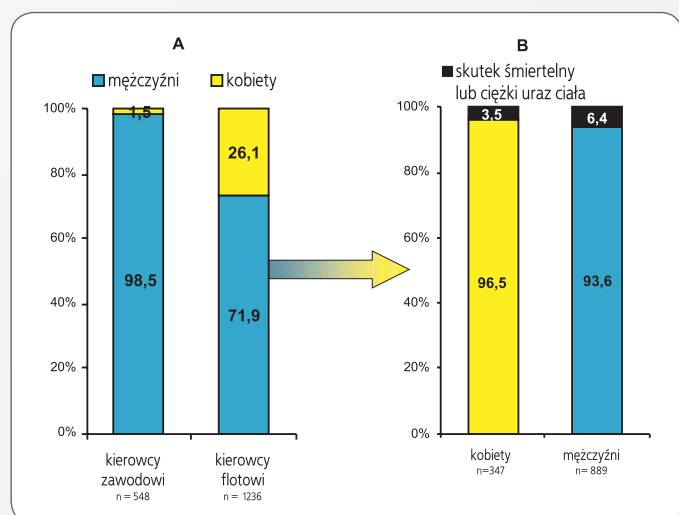
się istotna dla skutecznego poszukiwania rozwiązań zmierzających do zmniejszenia liczby pracowników poszkodowanych podczas kierowania pojazdem w ruchu drogowym.

Dobór pracowników

W pogoni za wydajnością oraz wynikami sprzedaży wielu kierowców flotowych łamie przepisy ruchu drogowego i jeździ zdecydowanie za szybko, narażając życie swoje i innych użytkowników dróg. Odpowiedni styl jazdy kierowców flotowych, spokojny, nieagresywny, oznacza zarówno bezpieczniejszą jazdę, jak i zużycie mniejszej ilości paliwa, czyli zmniejszanie kosztów eksploatacji samochodów firmowych. Zainteresowanie

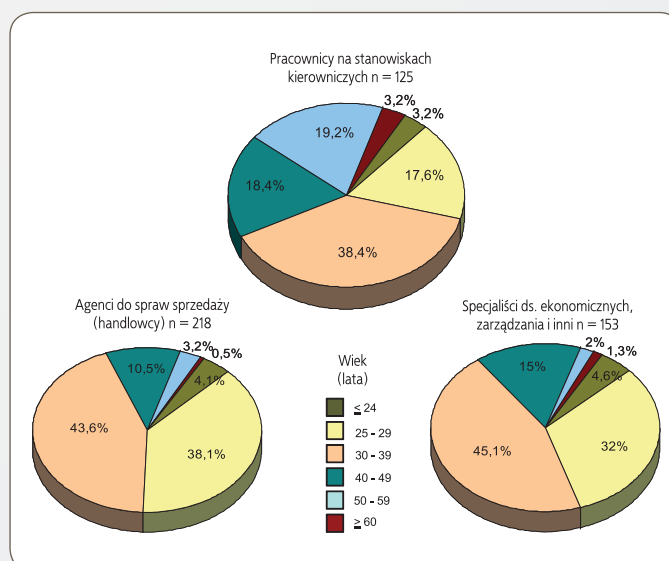
pracodawcy doskonaleniem sposobu prowadzenia pojazdów przez kierowców flotowych powinno wynikać z korzyści, jakie są związane z ograniczeniem liczby wypadków przy pracy, a tym samym zmniejszeniem absencji chorobowej oraz uniknięciem strat materialnych. Wypadek kierowcy flotowego niesie ze sobą także straty wizerunkowe dla firmy.

Jednym ze sposobów wpływania na kierowców flotowych, aby jeździli mniej ryzykownie, jest dobór pracowników np. poprzez sprawdzenie ich umiejętności podczas próbnej jazdy lub sprawdzenie bilansu wypadkowości danego pracownika w prowadzeniu samochodu. Obecnie przy podejmowaniu decyzji o powierzeniu pracownikowi samochodu



Rys. 3. Udział procentowy poszkodowanych kobiet i mężczyzn w grupie kierowców zawodowych i flotowych (A) oraz procent wypadków śmiertelnych lub z ciężkim uszkodzeniem ciała tylko w grupie kierowców flotowych z uwzględnieniem pięci poszkodowanych (B) (dane: SKW 2007, opr. własne)

Fig. 3. Percentage of injured female and male professional and fleet drivers (A) and the percentage of accidents resulting in fatalities or serious body damage in fleet drivers only by gender (B)



Rys. 4. Rozkład wg wieku poszkodowanych w wypadkach przy pracy, podczas kierowania pojazdem w roku 2007, dla trzech wybranych grup zawodowych (dane: SKW 2007, opr. własne)

Fig. 4. Age of drivers – casualties of occupational road accidents in 2007 for three groups of occupations

służbowego, czyli obowiązków kierowcy flotowego, jedynym kryterium jest zwykle posiadanie prawa jazdy odpowiedniej kategorii. Na ogół pracodawcy nie zastanawiają się, czy dana osoba kieruje pojazdem w sposób odpowiedzialny, nie narażając firmy na straty; nie biorą też pod uwagę jej predyspozycji psychofizycznych.

Kodeks pracy nakłada na przedsiębiorstwo szereg obowiązków i odpowiedzialność zapewnienia pracownikom odpowiednich warunków pracy. Do zadań pracodawcy należy szacowanie ryzyka występującego na danym stanowisku pracy i informowanie pracowników o występujących zagrożeniach. Pracodawca powinien mieć świadomość, że stanowisko kierowcy zawodowego niewiele różni się od handlowca pokonującego rocznie samochodem kilkadziesiąt tysięcy kilometrów [3].

Szkolenia i podnoszenie kwalifikacji

W zakresie szkolenia pracowników – kierowców flotowych najczęściej poprzestaje się na instrukcji postępowania w razie wypadku i kursie udzielania pierwszej pomocy. Lepszą i coraz bardziej powszechną praktyką pracodawców jest skierowanie pracownika na kurs doskonalenia jazdy, zanim zostaną powierzone mu obowiązki kierowcy flotowego samochodu służbowego.

Rozwiązaniem poprawiającym bezpieczeństwo pracy kierowców flotowych może być zapewnienie im udziału w opracowanych specjalnie dla nich szkoleniach. Przykładem działań podjętych w tym kierunku jest program „Fleet Safety – bezpieczne auto firmowe”, realizowany w ciągu kilku ostatnich lat wspólnie przez Fleet Management Institute (FMI), Polskie Stowarzyszenie Motorowe (PSM) oraz Powszechny Zakład Ubezpieczeń (PZU) [4]. Celem tego i innych podobnych programów jest kompleksowa opieka nad parkiem samochodowym przedsiębiorstw oraz podnoszenie świadomości, wiedzy i poprawianie praktyki firm w zakresie bezpieczeństwa używania pojazdów służbowych. Służą temu szkolenia w zakresie bezpiecznego zachowania się kierowcy w ruchu drogowym oraz kształtowanie świadomości kierowców flotowych, w kierunku wzmocnienia poczucia odpowiedzialności. Oczekiwany efektem tych działań jest zmniejszenie ryzyka utraty zdrowia pracowników – kierowców oraz innych użytkowników dróg.

Programy szkoleniowe obejmują zazwyczaj zajęcia teoretyczne i praktyczne z zakresu psychologii, medycyny, prawa o ruchu drogowym oraz doskonalenia umiejętności techniki jazdy, a także ekonomicznego i zapewniającego bezpieczeństwo sposobu prowadzenia samochodu. Z myślą o użytkownikach samochodów luksusowych szkolenie bywa poszerzone o zasa-

dy bezpieczeństwa osobistego w samochodzie, schematy zachowań w przypadku zagrożenia bronią palną, przewidywanie i diagnozowanie potencjalnych zagrożeń w celu ochrony przewożonych osób. Kierowcy flotowi powinni być objęci systemem szkoleń wzorującym się na szkoleniach kierowców zawodowych.

Zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym zawodowi kierowcy z kategorią prawa jazdy C i D muszą uzyskać kwalifikację wstępną i specjalne dodatkowe szkolenie. W sumie szkolenie obejmuje 280 godzin, w tym 16 godzin zajęć praktycznych, z czego 4 godziny mają się odbywać w warunkach specjalnych (sytuacje zagrażające wypadkiem). W trakcie tego modułu szkolenia kierowcy uczą się m.in. bezpiecznego poruszania się ciężarówką z ładunkiem lub autobusem w trudnych warunkach drogowych. Cały program szkolenia ma wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach [5].

Kształtowanie kultury bezpieczeństwa

Bardzo ważnym czynnikiem redukującym wypadkowość w przedsiębiorstwach jest kształtowanie kultury bezpieczeństwa, będącej częścią całej kultury organizacyjnej. Budując kulturę bezpieczeństwa na poziomie przedsiębiorstwa dysponującego flotą samochodową można oddziaływać na takie obszary, jak zaangażowanie pracowników nadzoru, stosunki między pracownikami i poczucie przynależności, edukacja w zakresie bhp i sposobów radzenia sobie ze stresem w pracy, motywowanie do zachowań bezpiecznych i prospołecznych w firmie i na drodze [6]. Warto też podkreślić znaczenie stosowanych przez pracodawców działań motywacyjnych, takich jak potrącenia z zarobków za złamanie przepisów i spowodowanie wypadku albo finansowe premiowanie bezwypadkowej jazdy, czy możliwość tańszego odkupienia samochodu służbowego.

Bezpieczeństwo użytkowników samochodów służbowych i ich wpływ na ogólny poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego były głównym tematem trzeciego Forum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zorganizowanego w Warszawie w 2009 r. przez Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego (PBD) przy współudziale Fundacji Współpracy Polsko-Niemieckiej [7].

W podsumowaniu uczestnicy spotkania zgodzili się, iż aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa pracy kierowców flotowych, działania powinny zostać podjęte równolegle przez państwo i firmy (zapewnienie dobrze funkcjonującego systemu szkolenia kierowców, promowanie dobrych praktyk przedsiębiorstw).

Rekomendowano takie działania, jak:

- zwiększenie liczby szkoleń dla kierowców zawodowych i flotowych

- podejmowanie działań na rzecz ograniczenia ilości kolizji poprzez lepszy dobór pracowników, którzy nie są zatrudnieni na stanowisku kierowcy, ale w ramach obowiązków służbowych kierują pojazdami

- kształtowanie w firmach flotowych kultury bezpieczeństwa uwzględniającej motywowanie do bezpiecznych zachowań na drodze.

Podsumowanie

Celem artykułu jest przybliżenie problemu wypadkowości wśród kierowców flotowych, czyli pracowników, którzy nie są kierowcami zawodowymi, ale wykorzystują samochody służbowe lub własne podczas wykonywania obowiązków służbowych. Wśród kierowców flotowych są handlowcy, ekonomiści, kadra zarządzająca. W 2007 r. kierowcy flotowi stanowili ok. 70% poszkodowanych w wypadkach przy pracy w trakcie kierowania pojazdem w transporcie publicznym, w tym ok. 6% ze skutkiem śmiertelnym lub z ciężkim uszkodzeniem ciała. W grupie poszkodowanych kierowców flotowych ok. 26% stanowiły kobiety.

Aby zwiększyć bezpieczeństwo kierowania w tej grupie pracowników konieczne jest kształtowanie kultury bezpieczeństwa, m.in. poprzez organizowanie szkoleń – podobnych jak dla kierowców zawodowych – oraz respektowanie zasad doboru pracowników pod względem cech psychofizycznych uwzględniających predyspozycje psychiczne, konieczne dla bezpieczeństwa kierowania samochodami. Nie wolno też zapominać o roli motywacji, tj. dobrze opracowanego systemu nagród i kar, skłaniającego do bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym.

PIŚMIENICTWO

[1] K. Rajchel, Z. Nowakowski *Pojęcie wypadku drogowego i systemu ewidencji*. „Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej”, 7/2006, s. 103

[2] Ustawa z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych oraz Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 8 grudnia 2004 r. w sprawie statystycznej karty wypadku przy pracy (DzU nr 269, poz. 2672)

[3] „FlotaAutoBiznes” nr 35 (luty-marzec 2010), http://www.fab.com.pl/artykul-691-Cena_nieswiadomosci.html

[4] <http://www.fleetsafety.pl/cms/?id=524>

[5] Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. DzU z 2007 r. nr 125, poz. 874 z późn. zm.

[6] http://www.pbd.org.pl/bezpiecznafloata/static/poradnik_kierowcy1_7.pdf

[7] <http://www.pbd.org.pl/index.php?id=247>

Publikacja opracowana na podstawie wyników uzyskanych w ramach II etapu programu wieloletniego pn. „Dostosowywanie warunków pracy w Polsce do standardów Unii Europejskiej” dofinansowanego w latach 2005-2007 w zakresie badań naukowych przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, w zakresie zadań służb państwowych przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej. Główny koordynator: Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy.