

PRZEWODNIK

**BEZPIECZNA**  
**FLOTA** 

# **BEZPIECZNA** **FLOTA**

STANDARDY  
BEZPIECZEŃSTWA  
W ZARZĄDZANIU  
SAMOCHODAMI  
SŁUŻBOWYMI

# BEZPIECZNA FLOTA

## STANDARDY BEZPIECZEŃSTWA W ZARZĄDZANIU SAMOCHODAMI SŁUŻBOWYMI

### PRZEWODNIK

#### Redakcja

Andrzej Brzozowski		ABB Sp. z o.o.
Kathleen Elsig		Global Road Safety Partnership
Joanna Gabrysiak		Forum Odpowiedzialnego Biznesu Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego
Sylwester Pawłowski		VESSEL
Leszek Wiecech		BP Polska

#### Współpraca

Małgorzata Babik		Michelin Polska
dr Ewa Łabno-Falęcka		DaimlerChrysler Automotive Polska
Krzysztof Jamrozik		Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Evgenia V. Rodina		Sakhalin Energy Investment Company
Katarzyna Stępińska		PCK
Agata Szczech		Renault Polska
Szkoła Jazdy Renault		



#### Podziękowania

Autorzy Przewodnika dziękują wszystkim członkom Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego, zaangażowanym we wspólną inicjatywę Bezpieczna Flota. Dziękujemy także instytucjom wspierającym Przewodnik – Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz przedstawicielom Banku Światowego w Warszawie. Szczególne podziękowania składamy Global Road Safety Partnership za pomoc merytoryczną i wsparcie inicjatywy na rzecz bezpieczeństwa na polskich drogach.

Copyright by Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Warszawa 2006  
Wszelkie prawa zastrzeżone.

ISBN 83-920938-1-X

Wydawca:  
Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego  
siedziba: Forum Odpowiedzialnego Biznesu  
ul. Myśliwiecka 10/2  
00-459 Warszawa  
tel. 0 22 627 18 71  
fax. 0 22 627 18 72  
mail: sekretariat@partnerstwodlabezpieczenstwa.pl  
sekretariat@fob.org.pl

www.partnerstwodlabezpieczenstwa.pl  
www.odpowiedzialnybiznes.pl

Projekt i opracowanie graficzne:



Ilustracje:  
Piotr Bukowski

Druk:  
GREY LINE  
Agencja Reklamowo-Wydawnicza  
www.greyline.neostrada.pl

# BEZPIECZNA FLOTA

## STANDARDY BEZPIECZEŃSTWA W ZARZĄDZANIU SAMOCHODAMI SŁUŻBOWYMI

### SPIS TREŚCI

<b>05</b>	<b>Przedmowa</b>
05	» Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego
06	» Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
07	» Bank Światowy
08	» Światowa Organizacja Zdrowia
08	» Forum Odpowiedzialnego Biznesu
<b>09</b>	<b>Jak korzystać z Przewodnika</b>
<b>10</b>	<b>Dlaczego potrzebne jest działanie?</b>
<b>12</b>	<b>Program działania</b>
12	» Prawo i standardy
12	» Zarządzanie szkodowością
13	» Kierowca
18	» Pojazd
21	» Zarządzanie podróżami służbowymi
<b>23</b>	<b>Dobre praktyki</b>
23	» Studium przypadku: ABB w Polsce
24	» Studium przypadku: Sakhalin Energy
<b>27</b>	<b>Przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego:</b> Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
<b>30</b>	<b>Słowniczek</b>
<b>31</b>	<b>Partnerzy i organizacje</b>
<b>38</b>	<b>Źródła dodatkowe</b>
<b>39</b>	<b>Oświadczenie o zdarzeniu drogowym</b>



## PARTNERSTWO DLA BEZPIECZEŃSTWA DROGOWEGO

Samochód jest wielką zdobyczą cywilizacji. Daje niezależność, pozwala dotrzeć do pracy i do klienta, dostarcza wiele radości. Warunkiem jest jednak, że jego użytkownik stosuje się do zasad ruchu drogowego. Jeśli nie, to ponad 16 milionów pojazdów zarejestrowanych w Polsce staje się zagrożeniem dla życia i zdrowia nas wszystkich.

W ciągu ostatnich 15 lat w Polsce zdarzyło się ponad 820 tysięcy wypadków drogowych, w których zginęło blisko 100 tysięcy osób, a ponad milion zostało rannych. Rocznie straty Polski z tytułu wypadków drogowych wynoszą ok. 2 % produktu krajowego brutto (PKB)! Wśród krajów europejskich Polska zajmuje pod tym względem jedno z ostatnich miejsc, legitymując się również najniższym poziomem bezpieczeństwa na drogach. Żeby to zmienić, wysiłki rządu i policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa drogowego muszą być wspierane przez inicjatywy obywatelskie, organizacje pozarządowe i biznes.

Z inicjatywy *Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego* opracowany został, przekazywany Państwu, Przewodnik „**Bezpieczna flota – standardy bezpieczeństwa w zarządzaniu samochodami służbowymi**”. Partnerstwo powstało pod patronatem międzynarodowej organizacji działającej na rzecz poprawy ruchu drogowego – Global Road Safety Partnership (GRSP). Aktualnie zrzesza ono osiem firm: 3M, ABB, BP, DaimlerChrysler, DaimlerChrysler Fleet Management, Michelin, Renault, Shell. Ponadto, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Bank Światowy patronują temu przedsięwzięciu. Partnerami wspierającymi są: VESSEL, Forum Odpowiedzialnego Biznesu, PCK, Fundacja Krzysztofa Hołowczyca „Kierowca Bezpieczny” oraz Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Przewodnik „**Bezpieczna flota – standardy bezpieczeństwa w zarządzaniu samochodami służbowymi**” skierowany jest do przedsiębiorstw i instytucji posiadających samochody służbowe, których ilość w Polsce oceniana jest łącznie na od pół miliona do 800 tysięcy pojazdów. Jak pokazują badania prowadzone na świecie, kierowcy użytkujący samochody firmowe powodują 30% wypadków. Dla przedsiębiorstwa każdy wypadek oznacza wysokie straty (utrata pracownika, koszty napraw i ubezpieczenia), nie wspominając o czysto ludzkich dramatach dotyczących samych pracowników i ich rodziny. Dlatego prewencję wypadków zaczęliśmy od siebie.

Celem „**Przewodnika**” jest syntetyczna prezentacja wiedzy Partnerów na temat działań i standardów prowadzących do zapobiegania wypadkom drogowym z udziałem samochodów firmowych. Począwszy od uwrażliwienia zarządów i kierownictwa na ryzyko związane z wywieraniem presji czasowej na pracowników użytkujących samochody służbowe (np. na reprezentantów handlowych, dostawców), po świadome kształtowanie polityki flotowej uwzględniającej m.in. prawidłowy dobór parku samochodowego, wyposażenie w niezbędne elementy bezpieczeństwa, dbałość o stan techniczny, wdrożenie wewnętrznych procedur i systemów kontroli, działania edukacyjne oraz cykliczne szkolenia kierowców.

Konsekwentne wprowadzenie przedstawionych w naszej publikacji standardów pozwoli na uzyskanie bardzo konkretnych korzyści. Zwiększenie motywacji pracowników („firma się o mnie troszczy”), poprawa bezpieczeństwa użytkowników samochodów służbowych, zmniejszenie kosztów napraw i ubezpieczeń, czy wreszcie wzmocnienie pozytywnego wizerunku firmy to najważniejsze z nich.

Zachęcamy wszystkie firmy posiadające samochody służbowe do wdrożenia zaleceń niniejszego przewodnika. Mamy nadzieję, że dołączą do nas podmioty administracji publicznej i rządowej na szczeblu centralnym i lokalnym.

Mirosław Gryszka  
Prezes ABB Sp. z o.o.

Jerzy Brniak  
Prezes BP Polska

Winfried Blum  
Prezes DaimlerChrysler  
Automotive Polska

Paul Gogoliński  
Prezes DaimlerChrysler  
Fleet Management

Pierre Michallat  
Prezes Michelin Polska

Olivier Murguet  
Prezes Renault Polska

Pierre-Yves Fargeas  
Prezes Shell Polska

Piotr Freyberg  
Dyrektor Generalny 3M Poland

Katarzyna Bajraszewska  
Dyrektor Forum  
Odpowiedzialnego Biznesu

Krzysztof Hołowczyca  
Fundacja „Kierowca Bezpieczny”

Zygmunt Mikołajczak  
Dyrektor Generalny  
Polskiego Czerwonego Krzyża

Andrzej Dziurnikowski  
Prezes VESSEL

Jan Buczek  
Sekretarz Generalny ZMPD

## KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Każdy z nas jest uczestnikiem ruchu drogowego jako kierowca, pasażer lub pieszy, lecz nie zawsze myślimy o tym, że naszym podróżom towarzyszy ryzyko. Bezpieczeństwo ruchu drogowego polega na ochronie życia i zdrowia ludzkiego przed zagrożeniami wynikającymi z ruchu pojazdów po drogach i jest jednym z kluczowych czynników rozwojowych warunkujących jakość życia we współczesnym świecie. Poprawa bezpieczeństwa na drogach jest więc dbaniem o wspólne dobro, co czyni ją obowiązkiem nas wszystkich. Wypadki drogowe i ich skutki to także problem społeczny i moralny. Nie można przeliczyć bólu i cierpienia ofiar wypadków i ich najbliższych. Są to straty niewymierne. Jednak straty materialne, jakie ponosi społeczeństwo z tytułu wypadków drogowych, mierzone wielkością niewytworzonego dochodu narodowego, przewyższają wielkość wydatków budżetu naszego państwa na opiekę zdrowotną i pomoc społeczną. Koszt społeczny jednej zabitej osoby to prawie 1 mln złotych. Mimo iż od kilku lat zagrożenie na polskich drogach systematycznie spada, w dalszym ciągu wypadki są dużym obciążeniem dla społeczeństwa i gospodarki, a straty ekonomiczne jakie powodują znacznie przekraczają 2% produktu krajowego brutto.

Wspólnie z innymi państwami Unii Europejskiej Polska postawiła sobie za cel zdecydowane zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych. Przyjęty przez Radę Ministrów w 2005 roku Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 zakłada podjęcie zdecydowanych działań mających doprowadzić do spadku liczby zabitych na drogach o połowę. W ten sposób do roku 2013 możemy ocalić od śmierci na drogach ponad 16,800 osób i zaoszczędzić 68 miliardów złotych. Wymaga to szerokiego zaangażowania różnych podmiotów i wspólnych działań opartych na partnerstwie władz, organizacji pozarządowych i sektora prywatnego. Świadomość ta cały czas rośnie w społeczeństwie i grono tych, którzy razem z nami podejmują wysiłek zapobiegania tragediom na drogach stale się powiększa.

06 Duży wpływ na bezpieczeństwo na drogach ma funkcjonowanie sektora prywatnego, nie tylko dlatego, że jest on dostarczycielem pojazdów i paliw, ale przede wszystkim ponieważ przewozy towarów i przejazdy samochodami służbowymi mają duży udział w ruchu drogowym i znacząco wpływają na poziom bezpieczeństwa. Jednocześnie, przedsiębiorstwa mają do odegrania istotną rolę w zmniejszeniu zagrożenia na drogach. W krajach rozwiniętych sektor prywatny od wielu lat jest liderem inicjatyw, które zapobiegają ofiarom ruchu drogowego. Dlatego bardzo pomyślnym zjawiskiem jest wzrastająca w Polsce liczba firm, które realizują ideę odpowiedzialności społecznej w tej dziedzinie.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego zależy głównie od zachowania człowieka i większości wypadków można uniknąć pod warunkiem, że użytkownicy dróg będą postępować właściwie. Przewodnik „**Bezpieczna Flota**” zasługuje na uwagę, gdyż propagując właściwe wzorce zachowania podczas podróży służbowych w naturalny sposób łączy troskę o pracowników z dbałością o bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.



**Andrzej Grzegorzczak**  
Dyrektor Sekretariatu  
Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

## BANK ŚWIATOWY

Od czasu wynalezienia samochodu upłynęło nie tak wiele czasu, a bezpieczeństwo drogowe stało się problemem nie tylko w rozwiniętych krajach Zachodu, ale także na całym świecie. Jak pokazują statystyki międzynarodowe, w wypadkach drogowych ginie rocznie około 1,2 miliona ludzi, a prawie 24 miliony zostaje ciężko rannych.

Niestety, Polska jest jednym z tych krajów, w których skutki wypadków na drogach są wyjątkowo ciężkie. Co roku ginie na drogach około 6000 osób, co daje średnio 15 ofiar śmiertelnych na 100 tysięcy mieszkańców. W latach 1990 – 2004 śmierć poniosło prawie 100 tysięcy użytkowników polskich dróg - to tak, jakby duże miasto całkowicie zniknęło z powierzchni naszego kraju.

Żałoba i ból po utracie bliskich to nie wszystko. Wypadki drogowe w bardzo negatywny sposób wpływają na poziom życia mieszkańców. Szacowane koszty związane z wypadkami to około 12 miliardów złotych rocznie, co stanowi ponad 2,5 % PKB, a więc ponad połowę całkowitych wydatków państwa na ochronę zdrowia.

Dlatego też Bank Światowy, międzynarodowa organizacja zajmująca się walką z ubóstwem i finansowaniem programów rozwoju, aktywnie włączył się w działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach i to nie tylko poprzez finansowanie projektów modernizacji i budowy dróg, ale także poprzez wspieranie programów bezpieczeństwa drogowego.

W Polsce partnerem Banku Światowego w tych działaniach jest rząd i Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Bank Światowy jest również partnerem w takich inicjatywach jak Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, które z Forum Odpowiedzialnego Biznesu doprowadziło do publikacji niniejszego „**Przewodnika**”.

Jesteśmy przekonani, że odpowiedzialne decyzje osób, odpowiadających w firmach za floty samochodowe, mogą w znacznym stopniu wpłynąć na zachowanie kierowców użytkujących służbowe pojazdy, i przez to obniżyć odsetek wypadków drogowych, powodowanych przez tych kierowców.

Bank Światowy objął honorowym patronatem akcję przygotowania oraz wydania „**Przewodnika**” i wyrażamy swoją satysfakcję, że ujrział on światło dzienne.

Pragniemy też wyrazić nasze wyrazy uznania dla wszystkich osób, których działania przyczyniły się do powstania tej niezwykle pożytecznej publikacji.



**Jacek J. Wojciechowicz**  
Senior Communications Officer  
Biuro Banku Światowego w Polsce

## ŚWIATOWA ORGANIZACJA ZDROWIA

Zbyt często bezpieczeństwo ruchu drogowego traktowane jest wybiórczo jako problem transportowy, a nie problem z dziedziny zdrowia publicznego. Światowa Organizacja Zdrowia wskazuje, iż codziennie tysiące osób odnosi obrażenia na drogach na całym świecie, wiele osób ginie, wiele innych nigdy nie odzyska pełnej sprawności. Już teraz statystyki są alarmujące, zaś jeszcze bardziej niepokojące są obecne trendy zagrożenia na drogach. Jeżeli nie ulegną odwróceniu, do 2020 roku ilość osób zabitych i okaleczonych w wypadkach na drogach całego świata wzrośnie o 60%. Zbyt często obrażenia odnoszone w ruchu drogowym określa się mianem „wypadków”, choć większości z nich można przecież zapobiec. Jeśli podejmiemy działania już teraz, razem możemy odwrócić obecne trendy i uchronić dorosłych i dzieci przed śmiercią i kalectwem.



**dr Paulina Miśkiewicz**  
WHO Oficer Łącznikowy w Polsce

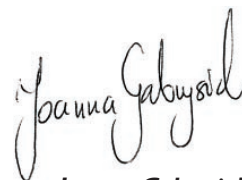
## Spółeczna odpowiedzialność biznesu

## FORUM ODPOWIEDZIALNEGO BIZNESU

Spółeczna odpowiedzialność biznesu to pojęcie, które niezależnie od podawanej definicji, obejmuje swoim znaczeniem wiele różnych obszarów działalności. Pod tym określeniem rozumiemy m.in. przestrzeganie norm międzynarodowych w zakresie praw obywatelskich i pracowniczych, wdrażanie zasad zarządzania środowiskowego, zaangażowanie biznesu w działalność społeczności lokalnych, swobodę zrzeszania się w organizacje związkowe, jak i równość szans rozwoju niezależnie od płci, rasy, przekonań religijnych lub politycznych.

Poza wymienionymi działaniami jednym z najważniejszych elementów społecznej odpowiedzialności biznesu jest zapewnienie zdrowych i bezpiecznych warunków pracy oraz podejmowanie działań w celu zapobiegania wypadkom podczas wykonywania pracy, jak i zagrożeniom dla zdrowia wynikającym z przebiegu tej pracy.

Przy gwałtownie rozwijającej się motoryzacji w Polsce i lawinowym wzroście liczby kolizji i wypadków drogowych, w których bardzo często biorą udział i są poszkodowani kierowcy samochodów służbowych, wyrazem społecznej odpowiedzialności biznesu stały się działania zmniejszające zagrożenie dla życia i zdrowia podróżujących pracowników i osób postronnych. Niniejszy przewodnik jest jedną z form realizacji tych działań.



**Joanna Gabrysiak**  
Forum Odpowiedzialnego Biznesu

## JAK KORZYSTAĆ Z PRZEWODNIKA

Przewodnik podzielony jest na 6 części:

- Rozdział **Dlaczego potrzebne jest działanie?** zawiera informacje o rynku samochodów służbowych w Polsce. Pokazuje dlaczego firmy powinny świadomie wprowadzać standardy bezpieczeństwa w zarządzaniu samochodami służbowymi oraz korzyści wynikające z wdrożenia tych rozwiązań.
- Rozdział **Program działania** to właściwy przewodnik, prezentujący działania jakie firma powinna podjąć w 5. obszarach: prawo i standardy, zarządzanie szkodowością, kierowca, pojazd oraz zarządzanie podróżami służbowymi. Rozdział wzbogacony jest materiałami na temat: pierwszej pomocy, szkoleń, znaczenia utrzymywania odpowiedniego ciśnienia w oponach oraz upośledzenia umiejętności prowadzenia pojazdów. Materiały dodatkowe wyróżnione są kolorem czerwonym.
- Rozdział **Dobre praktyki** przedstawia studium przypadku firm: ABB w Polsce oraz Sakhalin Energy.
- Rozdział **Przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego** został przygotowany przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
- **Słowniczek** zawiera definicje pojęć i terminów używanych w Przewodniku.
- Rozdział **Partnerzy i organizacje** prezentuje informacje na temat członków Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego oraz organizacji wspierających.

### Używane skróty:

FOB – Forum Odpowiedzialnego Biznesu

GRSP – Global Road Safety Partnership  
(Globalne Partnerstwo na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego)

KRBRD – Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

NHTSA – National Highway Traffic Safety Administration  
(Agencja Bezpieczeństwa Ruchu na Drogach Krajowych w USA)

PCK – Polski Czerwony Krzyż

PPŻ – Podstawowe Podtrzymywanie Życia

WHO – World Health Organization (Światowa Organizacja Zdrowia)

ZMPD – Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych



# DLACZEGO POTRZEBNE JEST DZIAŁANIE?

W Polsce szacujemy liczbę samochodów w firmach na ok. od 500 do 800 tysięcy.

Średni przebieg samochodu w firmie to od 3 000 do 5 000 km miesięcznie.

Roczne, łączne przebiegi to od 10 800 000 000 do 30 000 000 000 km!

Samochody flotowe stanowią ok. 30 – 60% sprzedaży ogólnej, a cykl wymian samochodów we flotach to ok. 5 lat.

### Szacunkowe statystyki dla użytkowników dróg w Polsce są następujące:

- Średnioroczny przebieg – ok. 12.000 km/poj.
- Liczba pojazdów ogółem – ok. 16,6 mln.
- Liczba samochodów osobowych – ok. 11,9 mln.
- Długość sieci drogowej – ok. 377.000 km.

Samochody służbowe są jednymi z podstawowych środków komunikacji umożliwiających przedstawicielom firm dotarcie do swoich klientów i potencjalnych odbiorców. W ciągu dnia najaktywniejszymi uczestnikami ruchu drogowego są, w związku z tym, kierowcy użytkujący samochody firmowe. W dużej mierze, właśnie od ich zachowania na drodze, umiejętności, poziomu agresji i świadomości istnienia zagrożeń, zależy ogólny poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jeżeli nawet kierowcy ci nie są uczestnikami zdarzeń drogowych, to istnieje duże prawdopodobieństwo, że przy tak dużej częstotliwości poruszania się pojazdami, jako pierwsi znajdą się na miejscu zdarzenia. Wtedy od ich opanowania, wiedzy i wyposażenia samochodu, zależy może czyjeś życie, rozmiar szkód i czas dojazdu na miejsce zdarzenia profesjonalnej pomocy.

Świadomość rynku flotowego w Polsce jest kształtowana dopiero od kilku lat. Do tego czasu właściwie wszyscy administratorzy flot opierali się wyłącznie na własnej wiedzy i doświadczeniu, a w zarządzaniu flotą skupiali się głównie na współpracy z warsztatami i kontroli kosztów floty. Od 2000 roku sytuacja ta powoli ulega zmianie i wraz z pojawiającymi się na rynku ofertami szkoleniowymi, konferencjami i spotkaniami branżowymi, następuje wymiana i systematyzowanie wiedzy dotyczącej zarządzania flotą i jej ryzykiem.

Podstawowym celem przedsiębiorstw jest generowanie zysków. Przekłada się to na coraz wyższe cele sprzedażowe przedstawicieli handlowych. Presja czasu i towarzyszący jej stres spycha na drugi plan bezpieczeństwo podróży. Dzieje się tak najczęściej aż do czasu, kiedy wydarzy się wypadek, niekiedy nawet śmiertelny, w trakcie podróży służbowej. Dopiero wtedy następuje chwila refleksji, czy na pewno firma zrobiła wszystko, aby zapewnić kierowcy bezpieczeństwo i właściwe warunki pracy.

Podejmowane w takich chwilach decyzje nie mogą być jednorazowe i impulsywne, ponieważ praca nad zwiększeniem bezpieczeństwa kierowców, pogłębianiem ich świadomości na temat zagrożeń i polepszaniem umiejętności, musi opierać się na obiektywnych danych i być długotrwałym procesem. Zarządzanie ryzykiem we flotach to całkiem nowy element działalności administratora floty.

Zarządzający flotą ma coraz większe możliwości skorzystania z dostępnych na rynku narzędzi, umożliwiających odciążenie od spraw techniczno-serwisowych. Dzięki temu, rozumiejąc potrzebę zwiększania poziomu bezpieczeństwa kierowców, może w sposób świadomy kształtować politykę flotową przedsiębiorstwa w zakresie ograniczania i kontroli ryzyka transportu. Pobudzenie wśród decydentów w firmach świadomości istnienia zagrożeń, stanowi klucz do rozpoczęcia wdrażania programów edukacyjnych dla kierowców i programów kontrolnych dla administratorów flot. Zaangażowanie się w proces zarządzania szkodowością we flocie, umożliwi firmie określenie obszarów wymagających podjęcia natychmiastowych działań.

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

### Prawidłowe przygotowania do świadomego sterowania bezpieczeństwem kierowców:

- Przeprowadzenie analizy (badania) wszystkich obszarów floty pod kątem zagrożeń dla kierowców;
- Ustanowienie mierników efektywności planowanych działań;
- Wdrożenie do polityki samochodowej zapisów i/lub procedur dotyczących zasad bezpieczeństwa;
- Ustanowienie cyklicznych programów edukacyjno-szkoleniowych dla kierowców odnośnie najbardziej ryzykownych obszarów ich aktywności;
- Monitorowanie efektywności prowadzonych działań;
- Rozszerzanie programów szkoleniowych na nowe obszary lub grupy kierowców we flocie.

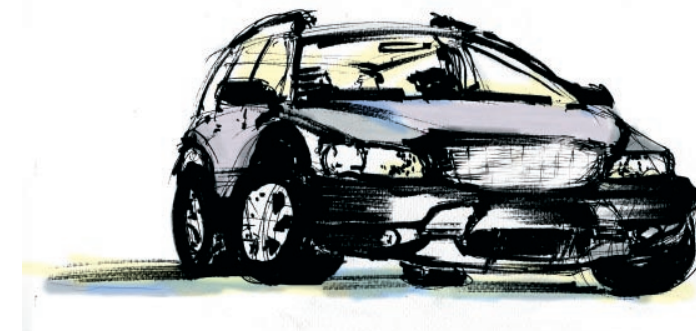
Świadome zarządzanie ryzykiem we flocie pozwoli również na pozyskanie partnerów, dzięki którym możliwe będzie np. częściowe sfinansowanie rozpoczęcia działań edukacyjnych, czy też zdobycie wiedzy dotyczącej zarządzania ryzykiem floty. Stała kontrola i ograniczanie kosztów z pewnością pozwoli zyskać partnera w ubezpieczycielu floty, który będzie pierwszym beneficjentem wprowadzanych zmian.

### Korzyści wynikające z wdrażania zasad bezpieczeństwa oraz aktywnego kształtowania umiejętności i postaw kierowców we flocie:

1. Zwiększenie motywacji kierowców do pracy.
2. Wzmocnienie więzi na linii pracownik – pracodawca.
3. Wzmocnienie wizerunku firmy na zewnątrz jako odpowiedzialnego pracodawcy, dbającego o swoich pracowników i ich rodziny.
4. Poprawa bezpieczeństwa kierowców.
5. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
6. Ograniczenie liczby i kosztów napraw.
7. Zmniejszenie wysokości stawek ubezpieczeniowych.

### Obszary, w których należy podjąć działania poprawiające bezpieczeństwo:

1. Wybór samochodu do floty oraz dobranie wyposażenia dodatkowego (np. automatyczne włączniki świateł, sygnalizacja niezapiętych pasów, zestawy głośnomówiące itp.).
2. Wewnętrzne regulacje i procedury, łączące zasady przyznawania i użytkowania samochodu przez pracowników z systemem kar i nagród.
3. Zarządzanie szkodowością umożliwiające określanie zagrożonych obszarów w skali całej firmy i monitorowanie efektywności wdrażanych działań.
4. Cykliczne szkolenia dla kierowców.
5. Zmiana powszechnego obecnie, niepisanego przyzwolenia na łamanie lub nieprzestrzeganie istniejących zasad użytkowania samochodu i przepisów ruchu drogowego.
6. Dobór odpowiednich dostawców oraz kontrola prawidłowości i jakości usług techniczno-serwisowych dla floty.
7. Zarządzanie flotą w sposób aktywny (przypominanie kierowcom o regularnych przeglądach, naprawach, udzielanie porad i wskazówek prewencyjnych).



## PRAWO I STANDARDY

1. Pracownicy zobowiązani są do bezwzględnego stosowania się do obowiązujących przepisów ruchu drogowego, a także przedstawionych poniżej standardów.
2. W przypadku podróży poza granicami kraju, pracownicy mają obowiązek zapoznania się z przepisami kraju, po którym będą się poruszać i stosowania się do nich.
3. W sytuacji, kiedy przepisy ruchu drogowego są odmienne od zawartych w Przewodniku standardów, pracownicy zobowiązani są do stosowania bardziej restrykcyjnej normy. Pominięcie w standardzie niektórych zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego, określonych w ogólnie obowiązujących przepisach ruchu drogowego, nie zwalnia pracownika z ich stosowania.
4. Standardy obowiązują zarówno w przypadku kierowania pojazdem służbowym, jak i jakimkolwiek innym pojazdem wykorzystywanym w celach służbowych, a także korzystania w celach służbowych z usług firm i osób trzecich.

## ZARZĄDZANIE SZKODOWOŚCIĄ

W każdej firmie powinna być wyznaczona osoba odpowiedzialna za koordynowanie floty samochodowej oraz inspektor ds. bezpieczeństwa. Obowiązki te mogą być przydzielone pracownikom, wykonującym jednocześnie inne zadania służbowe. Dopuszczalne jest też, by poszczególne komórki organizacyjne posiadały niezależnych koordynatorów floty i inspektorów ds. bezpieczeństwa. Zarządzanie flotą można również powierzyć zewnętrznej wyspecjalizowanej firmie, jednak wewnątrz firmy powinna być zawsze wyznaczona osoba odpowiedzialna za samochody służbowe.

Do zakresu obowiązków koordynatora floty należeć będzie nadzór nad następującymi obszarami:

### Procedury i standardy obowiązujące w firmie

W każdej firmie zostaną wprowadzone odpowiednie procedury i regulacje zawarte w niniejszym Przewodniku, regulujące zagadnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie dotyczącym wykonywania obowiązków służbowych.

### Programy motywacyjne

- Firmy wprowadzą kary za nagminne łamanie przepisów ruchu drogowego, powodowanie wypadków i kolizji. Możliwe jest także wprowadzenie elementów motywacyjnych, polegających na nagradzaniu pracowników za bezkolizyjne prowadzenie pojazdów.
- Wyniki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego będą miały bezpośredni wpływ na ocenę pracownika i na ocenę jego bezpośredniego przełożonego.
- W przypadku powtarzających się kolizji/wypadków zawnionych przez pracownika, przełożeni zastosują kary finansowe dopuszczane przez przepisy prawa pracy.

### Raportowanie o wypadkach. Postępowania wyjaśniające.

- Firmy uruchomią linię telefoniczną (telefon alarmowy), działającą całą dobę, do przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, lub skorzystają z zewnętrznych usług, umożliwiających całodobowe przyjmowanie zgłoszeń i nagrywanie rozmów z kierowcami.
- Pracownik ma obowiązek niezwłocznego zgłoszenia bezpośredniemu przełożonemu, a także koordynatorowi floty i inspektorowi ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego każdej kolizji i wypadku ze swoim udziałem.
- Każde zgłoszenie o uczestnictwie w zdarzeniu drogowym będzie przedmiotem postępowania wyjaśniającego przez powołaną przez zarząd komisję. Wyniki postępowania zostaną przedstawione przełożonemu, a w szczególnych przypadkach zarządowi firmy.

### Statystyki i analizy wypadków

Koordynator floty prowadzi bazę danych i statystyki zdarzeń drogowych, przeprowadza analizy i wyciąga wnioski mające na celu wdrażanie programów prewencyjnych i monitorowanie ich efektów.

KIEROWCY  
POJAZDÓW  
SŁUŻBOWYCH  
UCZESTNICZĄ  
W 50% WIĘCEJ  
KOLIZJI, NIŻ  
KIEROWCY,  
KORZYSTAJĄCY  
Z SAMOCHODÓW  
W CELACH  
PRYWATNYCH\*

\*BADANIE „KIEROWCY  
SAMOCHODÓW  
SŁUŻBOWYCH  
A ODPOWIEDZIALNOŚĆ  
ZA SPOWODOWANIE  
WYPADKU”,  
PRACOWNIA ANALIZ  
TRANSPORTU  
DROGOWEGO,  
WIELKA BRYTANIA

### Ubezpieczenia

- Koordynator floty jest zobowiązany do dopilnowania, by wszystkie pojazdy posiadały obowiązkowe ubezpieczenie komunikacyjne.
- Przed przystąpieniem do podróży, kierowca jest zobowiązany do sprawdzenia, czy posiada dokument potwierdzający opłacenie OC.

## KIEROWCA

Przed przyznaniem pracownikowi prawa do użytkowania samochodu służbowego wskazane jest, aby koordynator floty lub inspektor ds. bezpieczeństwa w ruchu drogowym odbył z kandydatem jazdę próbną trwającą minimum 30 minut. W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń co do umiejętności kandydata lub jego predyspozycji do prowadzenia pojazdu, ostateczną decyzję o przyznaniu samochodu podejmuje bezpośredni przełożony.

### Kompetencje

- Każdy kierowca zobowiązany jest do posiadania prawa jazdy i ew. innych uprawnień wymaganych do prowadzenia określonego rodzaju pojazdu.
- Pracownik zobowiązany jest do potwierdzenia na piśmie znajomości standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego obowiązujących w firmie oraz posiadania ważnego prawa jazdy, zanim zostanie mu udzielone prawo do prowadzenia pojazdu i korzystania z pojazdu w celach służbowych.
- Pracownik zobowiązany jest do niezwłocznego poinformowania firmy o utracie uprawnień wymaganych do prowadzenia określonego rodzaju pojazdów.

### Szkolenia

Każdy pracownik użytkujący samochód służbowy zobowiązany jest do przejścia (przynajmniej raz na dwa lata) szkoleń dotyczących:

- zmian w przepisach ruchu drogowego,
- techniki prowadzenia pojazdu,
- udzielania pierwszej pomocy medycznej,
- zabezpieczania miejsca zdarzenia,
- wzywania odpowiednich służb ratowniczych.

Koordynator floty przygotowuje plan szkoleń z uwzględnieniem potrzeb poszczególnych komórek organizacyjnych.

### Dobra kondycja i zdrowie

Firma powinna prowadzić cykliczną kontrolę zdrowia kierowców w obszarach mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo kierowania pojazdem.

### Postępowanie w razie wypadku

- W przypadku uczestniczenia w wypadku drogowym bądź w sytuacji bycia świadkiem takiego wypadku, kierowca zobowiązany jest do zabezpieczenia miejsca zdarzenia zgodnie z przepisami ruchu drogowego, udzielenia pierwszej pomocy jego ofiarom, a także niezwłocznego zawiadomienia odpowiednich służb w ustalonej kolejności: pogotowie, straż pożarna, policja.
- W razie uczestniczenia w wypadku drogowym śmiertelnym lub ciężkim, w którym są zabici lub ranni, kierowca, po dokonaniu czynności przewidzianych prawem, powinien niezwłocznie dokonać zgłoszenia na telefon alarmowy, a także poinformować bezpośredniego przełożonego. Nie powinien on jednak usuwać pojazdów z drogi, gdyż może to utrudnić późniejszą analizę i rekonstrukcję wypadku.

### Postępowanie w razie kolizji

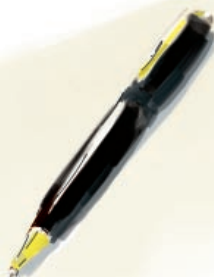
W przypadku uczestnictwa w kolizji, kierowca zobowiązany jest poinformować o tym bezpośredniego przełożonego, a także koordynatora floty samochodowej. Jeśli nie ma osób rannych lub ofiar, pracownik powinien usunąć pojazd z drogi i zabezpieczyć go, oraz powiadomić policję o zaistnieniu zdarzenia. W sytuacji gdy uszkodzenia pojazdów są nieznaczne, a uczestnicy nie



mają wątpliwości, kto ponosi odpowiedzialność za zdarzenie, kierowca może przyjąć oświadczenie sprawcy kolizji, które powinno zawierać:

- dane osobowe i adresy zamieszkania uczestników kolizji i właścicieli pojazdów,
- numery, kategorie i daty wydania praw jazdy, numery dowodów osobistych,
- dane pojazdów biorących udział w kolizji (z dowodu rejestracyjnego),
- numer polisy OC, nazwę, oddział i adres ubezpieczyciela sprawcy kolizji,
- krótki opis okoliczności zaistnienia kolizji,
- szkic przedstawiający położenie pojazdów przed, w chwili i po kolizji,
- oświadczenie sprawcy o przyjęciu odpowiedzialności za kolizję,
- podpis sprawcy i poszkodowanego,
- dane osobowe i podpisy ewentualnych świadków.

Jeśli jest taka możliwość, to kierowca powinien wykonać zdjęcia uszkodzonych pojazdów.



## Pierwsza pomoc **Polski Czerwony Krzyż** **SCHEMAT POSTĘPOWANIA NA MIEJSCU WYPADKU**

1. Ocena sytuacji i zabezpieczenie miejsca zdarzenia
2. Ocena stanu osób poszkodowanych
3. Wezwanie pomocy
4. Dalsze udzielanie pierwszej pomocy

### Ocena sytuacji i zabezpieczenie miejsca zdarzenia

Zauważając wypadek na drodze zachowaj szczególną ostrożność. Zatrzymaj swój samochód w odległości bezpiecznej od miejsca zdarzenia, oraz tak, żeby nie powodował utrudnień. Przy ocenie sytuacji musisz najpierw zadbać o własne bezpieczeństwo, potem o bezpieczeństwo osób poszkodowanych i osób postronnych. Rozejrzyj się i zorientuj, co się stało. Możesz zapytać innych, co miało miejsce. Zwróć uwagę, czy nie czujesz wyciekającego paliwa i czy nie słyszysz pracującego silnika. Jeżeli na miejscu zdarzenia nie zauważyłeś niebezpieczeństw dla siebie i innych uczestników wypadku, zabezpiecz to miejsce, wykonując następujące czynności:

- » rozstaw trójkąt ostrzegawczy w odległości dostosowanej do prędkości osiągniętych przez pojazdy i natężenia ruchu na drodze (od kilku nawet do 200 m za miejscem wypadku, kiedy zdarzył się on na autostradzie);
- » zabezpiecz samochód poszkodowanego (wyjmij kluczyki ze stacyjki i rzuć je pod nogi kierowcy, zaciągnij hamulec ręczny, ewentualnie podłóż coś pod koła pojazdu poszkodowanego);
- » odsuń osoby postronne od miejsca zdarzenia.

Do pomocy przy zabezpieczeniu miejsca zdarzenia możesz zaangażować osoby postronne, które mogą rozstawić trójkąt etc. W przypadku zaistnienia niebezpieczeństwa dla ciebie, na przykład możliwości pożaru, jak najszybciej wezwij pomoc.

### Ocena stanu osób poszkodowanych

Oceniając stan osoby poszkodowanej, wykonuj następujące czynności:

- » zadbaj o własne bezpieczeństwo, zakładając jednorazowe rękawiczki, by nie mieć kontaktu z krwią, śliną i innymi płynami poszkodowanego;
- » sprawdź przytomność poszkodowanego - podejdź od strony głowy do poszkodowanego, zadaj pytanie i wydaj polecenie („Co się stało?”, „Proszę otworzyć oczy”). Jeżeli poszkodowany nie reaguje, poklepknij go po ramieniu ponawiając próbę nawiązania kontaktu głosowego;
- » zauważając brak reakcji poszkodowanego sprawdź, czy nie należy udrożnić jego dróg oddechowych;
- » połóż jedną dłoń na czole poszkodowanego, drugą na zuchwie. Odchyl zuchwę i zjrzyj, czy w ustach nie znajdują się jakieś przedmioty (guma do żucia, złamana sztuczna szczęka etc.). Wyjmij to, co się tam znajduje;



### Wezwanie pomocy

Zadzwoń z telefonu komórkowego lub najbliższej budki telefonicznej pod bezpłatne numery alarmowe:

- 999** - Pogotowie Ratunkowe
- 998** - Straż Pożarna
- 997** - Policja
- 112** - Centrum Powiadamiania Ratunkowego

Podaj następujące dane:

- swoje imię i nazwisko;
- co się stało - opis sytuacji, ewentualne niebezpieczeństwa na miejscu zdarzenia;
- miejsce zdarzenia (dokładny adres, ulica, poza miastem miejsca charakterystyczne, szacunkowa odległość od najbliższej miejscowości etc.);
- ilość osób poszkodowanych;
- stan osób poszkodowanych (czy są przytomne, czy mają zachowane czynności życiowe – oddech, ewentualne inne zauważone przez nas urazy);
- płeć oraz szacunkowy wiek poszkodowanych;
- numer telefonu, z którego dzwonisz.

**Pamiętaj:** Nigdy nie rozłączaj się pierwszy z dyspozytorem. Poczekaj na potwierdzenie przyjęcia zgłoszenia.

### Dalsze udzielanie pierwszej pomocy

**a. postępowanie w przypadku braku czynności życiowych u poszkodowanego (braku oddechu) – wykonywanie Podstawowego Podtrzymywania Życia (PPŻ):**

- » Po stwierdzeniu braku oddechu dwa razy wdmuchnij powietrze do ust (metodą usta-usta) lub nosa poszkodowanego (metoda usta-nos). Pamiętaj o własnym bezpieczeństwie – do wdechów użyj maseczki do sztucznego oddychania.
- » Sprawdź ponownie oddech.
- » W przypadku jego braku, wykonuj naprzemiennie uciski na klatkę piersiową i wdechy w stosunku 15 uciśków na 2 wdechy.

Wdmuchując powietrze metodą usta-usta (cały czas trzymaj głowę ofiary odchyloną do tyłu) zatkać nos poszkodowanego, obejmij swoimi ustami całe usta osoby poszkodowanej i wdmuchuj powietrze przez czas ok. 2 sekund. Jeżeli akcja jest skuteczna, zauważysz uniesienie się klatki piersiowej poszkodowanego. Pozwól ofierze na bierny wydech (ok. 3 sekundy) i wykonaj wdmuchnięcie ponownie.

Znalezienie miejsca ucisku na klatkę piersiową – znajdź koniec mostka idąc po łukach żeberkowych, przyłóż na mostku 2 palce, obok nich połóż nasadę dłoni, spleć dłonie w palcach, uciskaj 15 razy klatkę piersiową na głębokość 4-5 cm, pamiętaj, aby mieć ręce wyprostowane w łokciach.

PPŻ wykonuj do czasu, gdy:

- » ktoś cię zmieni (pogotowie, osoba postronna);
- » zauważysz oznaki zachowanego krążenia (przełykanie śliny, kaszel) – wtedy przerwij PPŻ i zbadaj oddech. Jeżeli powrócił, czekaj na pogotowie. W przypadku stwierdzenia dalszego braku oddechu, nadal wykonuj uciski i wdechy w cyklu 15:2;
- » nie masz już siły do dalszego kontynuowania akcji ratowniczej.

**b. postępowanie w przypadku krwotoków zewnętrznych:**

- » W miarę możliwości unieś krwawiącą kończynę powyżej serca, na miejsce krwawienia połóż jałową gazę z uciskiem (zwinęty bandaż, etui od okularów etc.);
- » Mocno zabandażuj opaską dzianą. Gdy opatrunek przesiąka, dołóż kolejną warstwę (nie zdejmuj poprzedniego opatrunku).

**c. krwotok z nosa:**

- » Pochyl głowę poszkodowanego by krew swobodnie mogła wypływać na zewnątrz;
- » Uciskaj skrzydełka nosa przez gazę, możesz położyć zimny okład na nasadę nosa i kark poszkodowanego.

**d. rana z ciałem obcym (szkło i inne):**

- » Nie wyjmuj ciała obcego z rany;
- » Połóż jałową gazę na ranę;
- » Unieruchom ciało obce w ranie np. za pomocą 2 małych bandaży;
- » Całość zabandażuj.

**e. oparzenie:**

- » Polewaj chłodną wodą do 30 minut;
- » Nie zdejmuj ubrań, gdy przyłgnęły do ciała;
- » Zdejmij biżuterię poszkodowanego, zanim najdzie opuchlizna.

**f. złamanie:**

- » Unieruchom kończynę poszkodowanego np. przywiąż ją do ciała;
- » Załóż temblak z chusty trójkątnej na rękę.

**g. uraz kręgosłupa:**

- » Nie poruszaj poszkodowanym;
- » Oblóż poszkodowanego kocami, plecakami, by ustabilizować ciało;
- » Unieruchom głowę za pomocą kołnierza lub bluzy.

**h. amputacja:**

- » Na kikut załóż opatrunek uciskowy;
- » Część odciętą w torebce foliowej włóż do drugiej torebki z wodą lub lodem, albo też owiń w dostępny czysty materiał;
- » Dopilnuj, by część odcięta pojechała z poszkodowanym do szpitala.

Podczas wykonywania czynności ratowniczych cały czas rozmawiaj z poszkodowanym, odwracając jego uwagę od zdarzenia. Przykryj poszkodowanego kocem termicznym lub folią NRC. Jeżeli poszkodowany jest nieprzytomny, przez cały czas trzymaj głowę odchyloną do tyłu i co minutę sprawdzając oddech.

**Potrzeba szkolenia pracowników korzystających z samochodów służbowych przez pracodawców**

Celem działalności każdej firmy jest wygenerowanie jak największych zysków. Każda firma stara się też być jak najlepiej postrzegana przez społeczeństwo. Ten cel wspomóc może także umiejętność udzielania pierwszej pomocy. Firmy mogą w swoich folderach reklamowych informować, że każdy użytkownik samochodu oznaczonego logo firmy potrafi udzielić pierwszej pomocy. Ważnym elementem jest również zapewnienie komfortu psychicznego swoim pracownikom, którzy spędzając wiele godzin w podróży, mają świadomość, iż w przypadku napotkania różnego rodzaju wypadków, potrafią sprawnie i dobrze udzielić pomocy poszkodowanym.

**Wytyczne dla szkoleń z pierwszej pomocy**

Efektywność i jakość szkolenia z pierwszej pomocy zależy od:

- liczności grupy – do 15 osób na 2 instruktorów prowadzących;
- usystematyzowania wiadomości za pomocą książeczki, zeszytu ćwiczeń do wypełniania dla kursantów;
- liczby godzin kursu – minimum 16 h dydaktycznych, z czego przynajmniej połowa to zajęcia praktyczne;
- prowadzenia prelekcji przypominających raz na pół roku;
- powtórzenia szkolenia co najmniej raz na 2 lata. ■■■

**Lista zagrożeń powodujących przedwczesną śmierć człowieka - DALY\* (WHO, 2000)**

Pozycja	Rok 1998	Rok 2020
1.	Infekcje dolnych dróg oddechowych	Niedokrwistość serca
2.	Choroby okołoporodowe	Depresje
3.	Biegunka	Wypadki drogowe
4.	AIDS	Choroby mózgu
5.	Depresje	COPD
6.	Niedokrwistość serca	Infekcje dolnych dróg oddechowych
7.	Choroby mózgu	Gruźlica
8.	Malaria	Wojna
9.	Wypadki drogowe	Biegunka
10.	Gruźlica	AIDS

\* Skrót DALY (Disability-Adjusted Life Years) oznacza liczbę utraconych lat życia z powodu danej przyczyny, w porównaniu do statystycznie średniej długości życia w danym kraju lub grupie krajów.

Jeżeli aż 80% wypadków drogowych jest rezultatem błędu człowieka, warto zadać sobie pytanie, jak duży wpływ na zmianę tego stanu rzeczy mogą mieć prawidłowo prowadzone szkolenia kierowców flotowych. Odpowiedź wydaje się oczywista, bowiem badania wykazują, że w rezultacie profesjonalnie prowadzonych kursów wypadkowość w firmach spaść może nawet o połowę.

Chociaż pierwsze szkoły doskonalenia techniki jazdy z prawdziwego zdarzenia zaczęły powstawać w Polsce na początku lat dziewięćdziesiątych, wciąż pewna ich część proponuje szkolenia niedopasowane do potrzeb i oczekiwań klientów. Przyczyn jest kilka. Jedną z najważniejszych jest niedostateczna infrastruktura szkół. Niewielkie płyty i kręgi poślizgowe, a często nawet ich brak, uniemożliwiają prowadzenie wielu ćwiczeń. Co gorsze, dotyczy to często jedyne go typu ćwiczeń, dzięki którym można wyeliminować niewłaściwe reakcje kierowców pojawiające się w najtrudniejszych sytuacjach drogowych. Funkcjonują też firmy, które, pod pretekstem działań na rzecz bezpieczeństwa, uczą technik odpowiednich dla kierowców sportowych lub rajdowych, a nie dla prowadzących na co dzień samochody firmowe.

Mamy jednak na tym rynku coraz więcej jasnych punktów, jak choćby ten poradnik, będący kodeksem zasad i standardów użytkownika samochodów służbowych. Kiedy mówimy o edukacji kierowców trzeba też podkreślić, że coraz więcej koncernów nie myśli już tylko o sprzedaży jak największej ilości samochodów, ale także o bezpieczeństwie ludzi, którzy tymi samochodami kierują. Powstaje coraz więcej szkół doskonalenia jazdy pod patronatem dużych firm samochodowych, w których zrozumiano, że nawet najlepsze systemy i rozwiązania dotyczące bezpieczeństwa biernego i czynnego, nie zapewniają w stu procentach ochrony kierowców i pasażerów. Dlatego koncerny samochodowe coraz częściej podejmują działania na rzecz tzw. bezpieczeństwa zintegrowanego, w którego profil, oprócz bezpieczeństwa czynnego i biernego, wpisały także edukację kierowców w szkołach jazdy i szeroko pojęte propagowanie kultury na drogach.

Widzimy więc, dlaczego tak bardzo ważny, w kontekście oczekiwanych rezultatów, jest wybór właściwego partnera do prowadzenia szkoleń kierowców flotowych. Jeżeli tak się nie stanie, zainwestowane w szkolenia pieniądze zostaną wyrzucone w błoto. Gorzej – przybędzie kierowców, którzy będą jeszcze większym, niż do tej pory, zagrożeniem dla wszystkich użytkowników naszych dróg.

Dlatego pamiętajmy – zanim podpiszemy umowę na cykl szkoleń, dokładnie przeanalizujmy oferty szkół doskonalących kierowców, ich możliwości organizacyjne, kadre instruktorską i infrastrukturę oraz zestawmy to z naszymi potrzebami i oczekiwaniami.

**Na co należy zwracać szczególną uwagę?**

Jednym ze standardów zwiększania bezpieczeństwa flot powinno być przeprowadzanie testów psychologicznych dla kandydatów na kierowców. Testy te mają na celu określenie dominującej struktury temperamentalnej i osobowościowej w grupie przyjmowanych do pracy kierowców flotowych. Umożliwiają też opracowanie danych o cechach temperamentalno-psychologicznych badanych kierowców.

Kolejne testy powinny być przeprowadzone wśród kierowców już pracujących w firmie. Dzięki nim określone zostaną zależności pomiędzy uszkodzonością w firmie, a strukturą temperamentalno-osobowościową kierowców. Wyniki testów pozwolą też na wybór właściwej tematyki szkolenia teoretycznego i praktycznego dla kierowców, które uwzględni ich cechy temperamentalno-osobowościowe w kontekście rozpoznanych typów uszkodzoności.

Zanim podejmiemy współpracę ze szkołą doskonalenia techniki jazdy, powinniśmy przeprowadzić analizę wypadków w naszej firmie. Taka analiza da nam odpowiedź na pytanie, jakie są najczęstsze przyczyny kolizji drogowych z udziałem naszych kierowców. Analizę można przeprowadzić własnymi siłami, lub zaangażować do tego specjalistów z zewnątrz. Dopiero po otrzymaniu wyników powinniśmy rozpocząć poszukiwanie firmy, która zaproponuje nam rozwiązania, w wyniku których zmniejszy się ilość wypadków powodowanych przez naszych kierowców.

Niestety, wielu kierowców nie ma świadomości tego, że daleko im do doskonałości. W większości, zwłaszcza po przejechaniu kilkudziesięciu tysięcy kilometrów samochodem firmowym, sądzą, że są w stanie zapanować nad samochodem w każdych warunkach drogowych. Przygotowując dla nich szkolenia, warto współpracować ze szkołą, która dysponuje odpowiednimi warunkami do prowadzenia zajęć. Kilka godzin praktycznej jazdy po płycie poślizgowej i kręgu poślizgowym uświadomi kierowcom ich własne ograniczenia, niebezpieczne nawyki i nauczy prawidłowych reakcji na złe sytuacje drogowe. Co jednak najważniejsze – zniknie u nich przekonanie o rzekomych doskonałych umiejętnościach oraz o niezawodności zainstalowanych w samochodzie systemów wspomagania.

Jeżeli myślicie o poprawie bezpieczeństwa swojej floty, unikajcie szkół, które twierdzą, że poprzez naukę sportowej jazdy, w ciągu kilku godzin z przeciętnego kierowcy zrobią mistrza kierownicy, który da sobie radę w każdych warunkach drogowych i nie będzie powodował wypadków. To nierealne. Sporym błędem wielu firm jest organizowanie szkoleń dla swoich pracowników wyłącznie późną jesienią lub w zimę, a więc w czasie, kiedy na co dzień mają oni już do czynienia w trudnych warunkami drogowymi. Tymczasem śliskie drogi mamy także

tem po opadach deszczu. Mogą też być one pokryte błotem z kół ciężarówek wyjeżdżających z budów czy bocznych, gruntowych dróg. Profesjonalne szkoły po to budują nawadniane płyty poślizgowe, żeby właśnie latem mieć możliwość symulowania ekstremalnych warunków drogowych. Trzeba pamiętać, że bezpieczna jazda, to jazda ze świadomością istniejących zagrożeń. Kierowca przez 365 dni w roku musi mieć umiejętność przewidywania zagrożeń, uczyć się ich rozpoznawania i eliminowania – także latem. ■■■

## POJAZD

### Wykorzystanie pojazdu zgodnie z jego przeznaczeniem

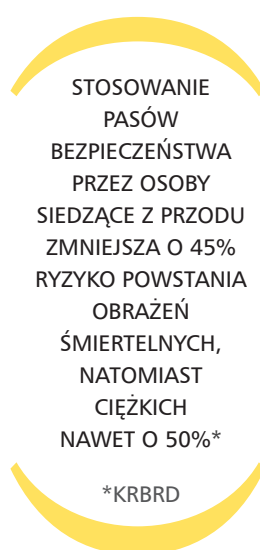
- Pojazd może być wykorzystywany tylko zgodnie z jego przeznaczeniem. Nie wolno przewozić większej liczby pasażerów lub ładunku o większej masie, niż przewidziane jest to w dowodzie rejestracyjnym.
- Bagaż powinien być przewożony tylko w bagażniku. W przypadku pojazdów, w których część bagażowa nie jest na stałe oddzielona od przedziału pasażerskiego (kombi, hatchback) ładunek powinien być dodatkowo zabezpieczony. Przedmioty przewożone w kabinie pasażerskiej powinny być tak zabezpieczone, by w sytuacjach nadzwyczajnych nie stanowiły zagrożenia dla kierowcy i pasażerów, a także nie spowodowały utrudnienia w kierowaniu pojazdem.

### Stan techniczny pojazdu

- Pojazd powinien mieć aktualne badanie techniczne potwierdzone w dowodzie rejestracyjnym.
- Zaleca się, by maksymalny przebieg pojazdów osobowych wynosił 250 tys. km, a wiek do 5 lat.
- Obowiązkowe jest używanie świateł mijania przez cały rok. Przy zakupie nowych samochodów, instalacja elektryczna powinna zostać przekodowana tak, by światła mijania włączały się automatycznie wraz z uruchomieniem silnika. Wymaganie to nie dotyczy pojazdów używanych do celów specjalnych (np. monitoringu i kontroli).
- Kierowca zobowiązany jest do regularnego sprawdzania stanu oświetlenia pojazdu, czystości tablic rejestracyjnych, ustawienia lusterek, zadbania o czystość szyb, kontroli stanu płynu do spryskiwacza, ciśnienia w oponach i głębokości bieżnika.

### Wposażenie bezpieczeństwa

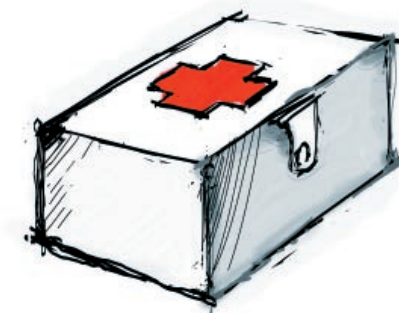
- pasy bezpieczeństwa na wszystkich siedzeniach,
- poduszka powietrzna kierowcy,
- apteczka,
- gaśnica z aktualną datą ważności, zamocowana w bezpieczny sposób i łatwo dostępna dla kierowcy,
- pakiet przeżycia (latarka, linka holownicza, rękawice ochronne, jednorazowy aparat fotograficzny z lampą błyskową, formularz protokołu powypadkowego),
- młotek do rozbijania szyb zamocowany na trwałe we wnętrzu kabiny,
- przecinak do przecinania pasów bezpieczeństwa,
- kamizelka odbłaskowa,
- komplet zapasowych żarówek i bezpieczników.



## ZAWARTOŚĆ APTECZKI SAMOCHODOWEJ

Opierając się na normach europejskich zalecamy, aby w wyposażeniu samochodowej apteczki pierwszej pomocy znajdowały się:

- rękawiczki sterylne - 1 para
- maseczka ratownicza do sztucznego oddychania - 1 sztuka
- koc termoregulacyjny - 1 sztuka
- chusta trójkątna - 1 sztuka
- specjalny nóż lub nożyczki z zaokrąglonymi końcami - 1 sztuka
- bandaże zwykłe (szerokości 5 cm i 10 cm) - po 4 sztuki
- bandaże elastyczne (szerokości 10 cm) - 2 sztuki
- gaza sterylna (1 m kwadratowy) - 1 sztuka
- jałowe gaziki (9 x 9 cm) - 4 sztuki
- zestaw plastrów z przyklepcem - 1 opakowanie



Oprócz powyższych wskazane jest, aby pojazd wyposażony był w:

- światła przeciwmgłowe przednie,
- klimatyzację,
- ABS,
- wspomaganie kierownicy,
- poduszki i kurtyny powietrzne dla pasażerów,
- gwizdki odstraszające zwierzęta.

Niedozwolone są przeróbki pojazdu negatywnie wpływające na bezpieczeństwo (np. montaż orurowania przed maską).

### Informacje ważne ze względów bezpieczeństwa

#### • Zapinanie pasów

Pasażerowie na wszystkich siedzeniach oraz kierowca, mają obowiązek zapięcia pasów bezpieczeństwa. Pasy powinny być ustawione tak, aby w przypadku ich zadziałania, nie powodowały dodatkowych obrażeń u użytkownika (pasy powinny ściśle przylegać do ciała podróżujących) Szczegółowe informacje dostępne na stronie internetowej [www.pasybezpieczenstwa.pl](http://www.pasybezpieczenstwa.pl)

#### • Ustawienie lusterek i zagłówków

Lusterka zewnętrzne powinny być ustawione tak, by pokazywały kierowcy przestrzeń od boku pojazdu do zewnątrz. Lusterko wewnętrzne powinno być ustawione tak, aby umożliwiło obserwację drogi z tyłu pojazdu. Zagłówki powinny być ustawione w taki sposób, by tył głowy znajdował się na wysokości środka zagłówka.

#### • Ustawienie świateł

W zależności od obciążenia pojazdu należy dostosować ustawienie świateł tak, aby zapobiec oślepieniu innych użytkowników dróg.

#### • Używanie świateł przeciwmgłowych

Kierowca może używać tylnych świateł przeciwmgłowych, jeżeli zmniejszona przejrzystość powietrza ogranicza widoczność na odległość mniejszą niż 50 m. Jeśli widoczność się poprawi, kierowca powinien niezwłocznie wyłączyć te światła.

#### • Opony

W zależności od pory roku i warunków atmosferycznych pojazd powinien być wyposażony w opony letnie lub zimowe, radialne, z głębokością bieżnika co najmniej 3 mm. Nie dopuszcza się stosowania opon regenerowanych w samochodach osobowych. Przynajmniej raz na tydzień kierowca jest zobowiązany do sprawdzenia stanu opony, ciśnienia i głębokości bieżnika.

## Michelin ZNACZENIE UTRZYMYWANIA ODPOWIEDNIEGO CIŚNIENIA W OPONACH

Odpowiednie napompowanie opon to najważniejszy czynnik decydujący o ich trwałości i bezpieczeństwie jazdy. Według francuskiej organizacji monitorującej ruch na drogach, przyczyną jednego na dwanaście śmiertelnych wypadków na drogach są niedopompowane opony. Gdyby każdy samochód posiadał system kontroli ciśnienia, można by było uratować życie wielu ludzi, a ogromnej liczbie innych oszczędzić cierpień.

### Ciśnienie w oponie wpływa na:

- amortyzację – komfort jazdy,
- kierownalność – bezpieczeństwo,
- przyczepność – droga hamowania,
- opory toczenia – zużycie paliwa,
- odporność opony na uszkodzenia – bezawaryjność,
- nagrzewanie się opony,
- przebiegi.

### Ciśnienie za niskie

Jeżeli ciśnienie w oponie jest niższe od zalecanego, to boki opony funkcjonują niewłaściwie. Powoduje to przeciążenie osnowy, wzrost jej temperatury i nienormalne zużycie. Opona narażona jest wówczas na nieodwracalne uszkodzenia, nawet jeżeli w końcu została prawidłowo napompowana.

Niedopompowanie opon jest niebezpieczne w każdych warunkach, gdyż:

- obniża stabilność i precyzję pojazdu,
- osłabia oponę, która przegrzewa się w wysokich prędkościach i przy niskim ciśnieniu może się rozpaść,
- może spowodować zsuniecie się opony z obręczy, a w rezultacie dramatyczną w skutkach utratę panowania nad pojazdem.



### Ciśnienie za wysokie

Zbyt wysokie ciśnienie może utrudniać prowadzenie pojazdu, gdyż kontakt opony z drogą jest ograniczony. Opony eksploatowane przez dłuższy czas ze zbyt wysokim ciśnieniem wykazują większe zużycie bieżnika w środkowej części czoła bieżnika. Opona ze zbyt wysokim ciśnieniem nie spełnia w należyтым stopniu swoich funkcji amortyzacyjnych, co obniża komfort jazdy i powoduje większe zużycie elementów zawieszenia samochodu.

### Jak dbać o odpowiednie ciśnienie w oponie?

» Zawsze napełniaj opony do takiego ciśnienia, jakie rekomenduje producent pojazdu. Taka informacja powinna znajdować się w podręczniku użytkownika, na krawędzi drzwi kierowcy lub wewnątrz schowka po stronie pasażera. Ciśnienie powinno być dostosowane do rzeczywistego obciążenia i prędkości pojazdu (tabela ciśnień).

» Sprawdzaj ciśnienie powietrza regularnie, raz w tygodniu (szczególnie przed dłuższymi podróżami). Należy pamiętać także o sprawdzeniu koła zapasowego! Pomiaru dokonujemy zawsze na zimnym kole, gdyż podczas jazdy koło nagrzewa się, a ciśnienie powietrza w oponie rośnie.

» Przy montażu nowych opon wymieniaj wentyle na nowe. Warto pamiętać, że nakrętka wentyla to kluczowy element utrzymania powietrza w oponie. Nie wolno zapominać o jej nałożeniu po sprawdzeniu ciśnienia i warto sprawdzać, czy jest czysta w środku.

### Specjalne przypadki

Jeżeli pojazd wyjeżdża w daleką podróż i będzie się poruszać ze stałą prędkością, lub gdy będzie przewoził wyjątkowo ciężkie ładunki, zaleca się podwyższenie ciśnienia o 0,2-0,3 bara. Nie wolno jednak zapominać o ponownym obniżeniu ciśnienia, kiedy powody jego podwyższenia ustaną.

W czasie holowania przyczepy należy podnieść ciśnienie opon zgodnie z zaleceniem tablicy ciśnień (około 0,3 bara). ■■■

### Telefony komórkowe

- Niedozwolone jest korzystanie z telefonu komórkowego bez zestawu głośnomówiącego.
- Niedozwolone jest wybieranie numeru w czasie jazdy.
- Niewskazane jest prowadzenie długich rozmów w czasie jazdy – należy zatrzymać pojazd na czas przeprowadzenia takiej rozmowy, a jeżeli nie ma do tego odpowiednich warunków, zaproponować rozmówcy przeprowadzenie rozmowy w innym czasie.
- Wskazany jest całkowity zakaz rozmowy przez telefon w czasie prowadzenia pojazdu, nawet z wykorzystaniem zestawu głośnomówiącego.



### Zachowanie na drodze

- Kierowca jest zobowiązany do przestrzegania obowiązujących ograniczeń prędkości, a także dostosowania prędkości do zaistniałych warunków drogowych (nawet, jeżeli miałyby one być niższa od obowiązującej na danym odcinku drogi).
- W trakcie prowadzenia pojazdu, głośność radia powinna być ustawiona na poziomie nie utrudniającym należytej reakcji kierowcy na wydarzenia w ruchu drogowym, a w szczególności umożliwiającą szybką reakcję na sygnały dźwiękowe używane przez pojazdy uprzywilejowane.
- Prowadzący zobowiązany jest do odpowiednio wczesnego sygnalizowania zamiaru zmiany pasa/kierunku ruchu poprzez włączenie kierunkowskazów. Niedopuszczalne jest włączenie kierunkowskazów dopiero w momencie wykonywania manewru lub zmiany światła na skrzyżowaniu.
- Prowadząc pojazd, kierowca powinien starać się jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Niedozwolona jest jazda poboczem.
- Kierowca powinien okazywać tolerancję i szacunek innym użytkownikom ruchu.
- Niedopuszczalne jest agresywne zachowanie, takie jak: poganianie światłami i wulgarnie czy nieprzyzwoite gesty, a także prowokowanie sytuacji stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa (np. szybkie i częste zmiany pasa ruchu, jazda prosto z pasa do skrętu, wyprzedzanie „na trzeciego”, zajeżdżanie drogi, wymuszanie pierwszeństwa).
- Podczas prowadzenia niedozwolone jest wykonywanie czynności, mających negatywny wpływ na koncentrację.

### Regularne przeglądy

- Kierowca zobowiązany jest do dokonywania przeglądów technicznych pojazdu zgodnie z zaleceniami producenta, a także zawsze wtedy, kiedy istnieje uzasadnione podejrzenie zaistnienia problemu technicznego pojazdu.
- W okresie jesienno-zimowym i wiosenno-letnim koordynator floty zobowiązany jest do dopilnowania dokonania wymiany opon odpowiednio na zimowe lub letnie.

## ZARZĄDZANIE PODRÓŻAMI SŁUŻBOWYMI

### Trasy

- Wszędzie tam, gdzie możliwa jest podróż koleją, wskazane jest ograniczenie podróży samochodem.
- Przy wyborze trasy należy zawsze wybrać najbezpieczniejszy (niekoniecznie najkrótszy) wariant, najlepiej autostradą lub drogą szybkiego ruchu.

### Planowanie podróży służbowych

Przed przystąpieniem do podróży, kierowca powinien być wypoczęty i w odpowiedniej kondycji psychicznej. Kierowca nie może być pod wpływem alkoholu, narkotyków, bądź leków wpływających negatywnie na sprawność psychofizyczną. Jeżeli kierowca zażywa takie leki, zobowiązany jest zawnoczu powiadomić o tym przełożonego i zrezygnować z prowadzenia pojazdu.

## Czas

- Kierowca powinien przerwać jazdę, jeżeli czuje się zmęczony w stopniu wpływającym na kierowanie pojazdem, przy czym nie rzadziej niż wynika z zasad określonych poniżej.
- Maksymalny czas pracy, wraz z podróżą, nie może przekroczyć 13 godzin na dobę.
- Maksymalny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 10 godzin na dobę.
- Po każdych 2 godzinach jazdy należy odbyć 15 min. przerwę. Po 4 godzinach jazdy należy odbyć przerwę 30 minut.
- Kierowca nie powinien przejeżdżać więcej niż 10 000 km miesięcznie.



## Kierowca

## GRSP UPOŚLEDZENIE UMIEJĘTNOŚCI PROWADZENIA POJAZDÓW

Prowadzenie pojazdów wymaga różnorodnych umiejętności i adekwatnych reakcji na stale zmieniające się warunki. Kierowca musi być w pełni skoncentrowany i być w stanie szybko reagować na niebezpieczeństwa oraz mieć nieograniczone pole widzenia, możliwość ocenienia odległości i prędkości. Alkohol i niektóre leki mogą ograniczać zdolność bezpiecznego prowadzenia pojazdu przez kierowcę. Mogą powodować zaburzenie widzenia, zmęczenie, nerwowość lub ekscytację. Mogą wpłynąć na zmianę postrzegania głębi, powodować halucynacje wizualne lub dźwiękowe, podwyższyć lub obniżyć ciśnienie krwi, wywoływać zbyt szybkie lub spowolnione reakcje, albo powodować zupełny brak reakcji. Alkohol i narkotyki mogą powodować problemy w skupieniu się na bieżącym zadaniu. Takie problemy powstają również podczas przyjmowania niektórych leków. Substancje oddziałujące na funkcjonowanie naszego mózgu powodują zmianę w pracy naszych mięśni i systemu nerwowego.

Dlatego właśnie firmy i organizacje, w których do wykonywania pracy wymagane są umiejętności prowadzenia pojazdów, powinny posiadać jasne uregulowania dotyczące zakazu prowadzenia pojazdów pod wpływem substancji psychoaktywnych. Takie uregulowania powinny być jasno komunikowane w firmie. Polskie prawo jednoznacznie zabrania prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu i innych substancji podobnie działających. Kierowcy powinni zapoznać się z wpływem przyjmowanych przez nich leków na zdolność do prowadzenia pojazdu.

### Oto kilka faktów:

- Leki uspokajające antydepresyjne mogą ograniczyć możliwości prowadzenia pojazdów nawet po 10 godzinach od ich przyjęcia.

- Leki antyhistaminowe – blokujące reakcje alergiczne – spowalniają czas reakcji i pogarszają koordynację.
- Leki zmniejszające przekrwienie, sprzedawane bez recepty, mogą powodować senność, niepokój i zawroty głowy. W Stanach Zjednoczonych prowadzenie pojazdów w stanie sennym lub ospałym jest powodem ok. 100 tysięcy wypadków komunikacyjnych rocznie, w których ginie około półtora tysiąca osób, jak podają statystyki Agencji Bezpieczeństwa Ruchu na Drogach Krajowych (National Highway Traffic Safety Administration - NHTSA).
- Popularne leki wydawane na receptę (łącznie z lekami przeznaczonymi do leczenia alergii, bólu, cukrzycy, wysokiego ciśnienia, nadmiaru cholesterolu, wrzodów, depresji, zaburzeń nerwowych i bezsenności) mogą powodować ospałość, mogą wpływać na zdolność widzenia i upośledzać inne umiejętności, co stać się może przyczyną zagrożeń na drodze.
- Środki uspokajające i pigułki nasenne spowalniają pracę centralnego układu nerwowego, powodując ospałość, gorszy czas reakcji i trudności w koncentracji.
- Leki sprzedawane bez recepty, takie jak środki na kaszel i przeziębienie, leki powstrzymujące wymioty lub chorobę lokomocyjną, leki przeciwbólowe, leki zmniejszające przekrwienie i leki moczopędne, mogą powodować senność, która może z kolei prowadzić do upośledzenia sprawności i refleksu kierowcy.
- Niektóre substancje mogą również powodować podwyższoną czujność lub pewność siebie nieadekwatną do sytuacji. Leki mogą wprowadzać w błąd dając poczucie kontroli nad sytuacją, podczas gdy będzie ona w rzeczywistości znacznie zmniejszona. ■■

## STUDIUM PRZYPADKU - ABB W POLSCE

ABB kładzie szczególny nacisk na takie prowadzenie swojej działalności, która zapewni zdrowe i bezpieczne warunki pracy we wszystkich swoich zakładach i filiach, poprzez podejmowanie konkretnych i zdecydowanych działań w celu zapobieżenia wypadkom przy pracy i zagrożeniom dla zdrowia. W 2004 roku ABB Sp. z o.o. otrzymała certyfikat postępowania w zgodności z normą PN-N-18001:2004 w zakresie BHP w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością, Środowiskiem i Bezpieczeństwem Pracy.

W celu zmniejszenia liczby wypadków i minimalizacji ich skutków, ABB w Polsce zwróciło szczególną uwagę na te obszary swojej działalności, w których ryzyko wystąpienia zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu pracowników było wyraźnie wysokie. Dokładna analiza wszystkich wypadków, którym ulegali pracownicy firmy, wykazała, że uczestnictwo w zdarzeniach drogowych podczas podróży służbowych stanowi znaczący ich procent, co zobowiązało firmę do szczególnego podejścia profilaktycznego w zakresie wymogów stawianych kierowcom samochodów służbowych.

Nie bez znaczenia były też wyniki różnych badań statystycznych, które wskazywały, że kierowcy samochodów służbowych stanowią jedną z grup najwyższego ryzyka w całej populacji kierowców. Dlatego firma podjęła konkretne działania, zmierzające do zmniejszenia liczby zdarzeń drogowych, w których uczestniczą pracownicy ABB.

Wdrożone na przełomie lat 2003/2004 działania profilaktyczne obejmują:

- Opracowanie „Wytycznych bezpiecznego użytkowania samochodów służbowych w spółkach ABB w Polsce”;
- Postępowania wyjaśniające po każdym zdarzeniu drogowym z udziałem pracownika ABB;
- Postępowania wyjaśniające po każdym zarejestrowaniu przez autoradar samochodu ABB;
- Kary dyscyplinarne dla szczególnie niepoprawnych kierowców.

„Wytyczne bezpiecznego użytkowania samochodów służbowych w spółkach ABB w Polsce” są obowiązującą wewnętrzną instrukcją i dotyczą wszystkich pracowników ABB w Polsce, którzy mają uprawnienia do kierowania samochodem służbowym. Każdy taki pracownik podpisuje deklarację o zobowiązaniu się do przestrzegania tych wytycznych. Deklaracja ta jest przechowywana w aktach osobowych pracownika.

Wytyczne obejmują następujące zagadnienia:

- Określenie celu wytycznych,
- Definicje,
- Ocena ryzyka w zakresie czynników ludzkich, pojazdu i drogi,
- Zapobieganie ryzyku uczestnictwa w zdarzeniach drogowych,
- Kontrola przestrzegania wytycznych,
- Bezpieczeństwo osobiste podczas jazdy i parkowania,
- Ocena zdarzeń i postępowania wyjaśniające,
- Wdrożenie wytycznych do użytkowania.

Wytyczne, które bazują na obowiązujących przepisach krajowych, są jednak bardziej od nich restrykcyjne i nakładają na kierujących samochodami służbowymi dodatkowe wymagania, szczególnie w zakresie:

- wyposażenia pojazdów,
- czasu jazdy,
- zachowania się na drodze,
- procedury wyjaśniającej uczestnictwo w zdarzeniu drogowym.

Od czasu wprowadzenia tych zasad, pracownicy ABB w Polsce nie spowodowali żadnego śmiertelnego ani ciężkiego wypadku. Spadła też wyraźnie liczba kolizji i ich skutki. Wyraźnie mniejsze są też różnorodne straty nie objęte ubezpieczeniem, np. takie jak:

- opóźnienia w produkcji spowodowane wypadkami,
- poświęcenie czasu na postępowania wyjaśniające,

- straty wynikające z konieczności szukania zastępstwa i dodatkowego szkolenia na skutek zwolnień lekarskich,
- „rozkojarzenie” wśród współpracowników po każdym wypadku,
- szereg innych niewymiernych kosztów wpływających również na wizerunek firmy.

Dwuletnie doświadczenie od czasu wprowadzenia tych wytycznych wykazało, że najbardziej skuteczną formą profilaktyki jest ściśle ich egzekwowanie oraz postępowania wyjaśniające analizujące kompleksowo przyczyny zdarzenia drogowego, z których wnioski stanowią podstawę do opracowania kolejnych modyfikacji wytycznych.

**Andrzej Brzozowski**

Dyrektor ds. Zrównoważonego Rozwoju ABB w Polsce

## WEWNĘTRZNA KAMPANIA NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO FIRMY THE SAKHALIN ENERGY

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest istotną kwestią dla firmy Sakhalin Energy Investment Company Ltd (SEIC). W 2004 roku działania firmy Sakhalin Energy bezpośrednio wywołały lub były powiązane z 186 incydentami w ruchu drogowym, które w sumie spowodowały 4 ofiary śmiertelne i ponad 50 poszkodowanych. Większość tych zdarzeń faktycznie była spowodowana przez osoby nie będące pracownikami firmy (strona trzecia). Firma była wstrząśnięta, kiedy w lipcu 2004 roku, w ciągu 10 dni zdarzyły się aż trzy poważne wypadki. Po wnikliwej analizie tych zdarzeń, zarząd Sakhalin Energy postanowił wyciągnąć z nich lekcję tak, aby zmienić podejście firmy do bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zwrócono również uwagę na fakt, że poprawienie umiejętności zarządzania sytuacjami „zewnętrznymi” jest równie ważne jak poprawa zachowań wewnątrz firmy. Taką też rolę zdecydowała się przyjąć firma prowadząc wewnętrzną i zewnętrzną kampanię bezpieczeństwa.

Poniższy zarys programu pokazuje podejście firmy, jakie firma przyjęła w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego przy wsparciu kontrahentów i podwykonawców.

### Okoliczności powstania programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego firmy Sakhalin Energy.

Projekt Sachalin II, jedno z największych zintegrowanych przedsięwzięć dotyczących ropy naftowej i gazu jest przedsięwzięciem realizowanym etapami. Druga faza Projektu Sachalin II kosztuje wiele milionów dolarów i dotyczy instalacji dwóch dodatkowych platform morskich w okolicy wyspy Sachalin.

Wyspa Sachalin jest zamieszkiwana przez 560,000 ludzi i przedsięwzięcie takie jak Sachalin II – platforma morska wydobywająca ropę naftową i gaz stanowi istotne źródło dochodu dla wyspy. Obecnie Sakhalin Energy, jego wykonawcy i podwykonawcy zatrudniają w swoim przedsięwzięciu Projekt Sachalin II Faza 2 około 17,000 osób. Place budowy i osiedla mieszkalne są rozsiane po całej wyspie, a co za tym idzie samochody i ciężarówki często transportują brygady budowlane, materiały i produkty, co w konsekwencji naturalnie zwiększa udział transportu w tym projekcie.

W latach 2005-2006, Projekt Sachalin II będzie zatrudniał około 5000 kierowców, korzystał z 2500 pojazdów i będzie wymagał pokonywania 6 milionów kilometrów miesięcznie. Mimo faktu, że firma do tej pory wydała ponad 300 milionów dolarów na projekty poprawiające infrastrukturę wyspy, zwiększony ruch kołowy zdecydowanie podniesie intensywność ruchu ulicznego.

Pod koniec 2004 roku firma opracowała trzyletnią wewnętrzną kampanię pod hasłem „Myśl. Prowadź. PRZEŻYJ!” („Think. Drive. SURVIVE!”). Głównym celem tej kampanii jest osiągnięcie następujących celów:

- Zmniejszenie liczby i stopnia zagrożenia przez wypadki drogowe w firmie na wyspie Sachalin.
- Zmniejszenie ilości obrażeń, ofiar śmiertelnych, zniszczenia mienia, intensywności wymaganej opieki medycznej oraz kosztu społecznego i ludzkiego wszystkich wypadków drogowych.
- Zwiększenie wiedzy w Sakhalin Energy wśród wykonawców i lokalnej społeczności w zakresie skutecznych sposobów poprawienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zdecydowano, że postęp i sukces tego programu będzie monitorowany i mierzony co miesiąc, a statystyki będą publikowane w firmie i regularnie dyskutowane na spotkaniach wyższej kadry kierowniczej.

Wewnętrzna kampania skupia się na tworzeniu firmowej kultury bezpiecznej jazdy. Zapinanie pasów bezpieczeństwa, zwracanie uwagi na panujące warunki atmosferyczne, unikanie zmęczenia, przestrzeganie kodeksu drogowego (np. nieprzekraczanie dozwolonej prędkości, nieprowadzenie auta w stanie nietrzeźwym), właściwe planowanie podróży itp. stanowią część kultury bezpiecznej jazdy. Od pracowników firmy oczekuje się przestrzegania zasad tej kultury, ponieważ jest to zarówno surowo przestrzegana polityka firmy, jak i bezpieczne zachowanie na drodze akceptowane przez pracowników firmy, które gwarantuje im korzyści w postaci zdrowia i bezpieczeństwa.



### Treść programu bezpieczeństwa ruchu drogowego firmy Sakhalin Energy

1. Zaangażowanie ze strony managerów wyższego szczebla, łącznie z dyrektorem generalnym i jego zastępcą.
  - a. Zastępca dyrektora generalnego pełni w firmie rolę „mistrza bezpiecznej jazdy”.
  - b. Został utworzony komitet składający się z przedstawicieli najwyższych szczebli nadzorujący bezpieczeństwo ruchu drogowego, aby na codwutygodniowych spotkaniach przeanalizować i planować konieczne działania.
2. Doroczny przegląd wszystkich pojazdów mechanicznych firmy i wykonawców firmy zaangażowanych w projekt (Analiza Potrzeb Transportu Drogowego):
 

Od 2004 roku Sakhalin Energy rozpoczął przeprowadzanie regularnych corocznych przeglądów pojazdów. Głównym celem przeglądów jest określenie przydatności pojazdów do ruchu drogowego zgodnie z obowiązującym prawem rosyjskim i standardami firmy. Firma podejmuje środki zaradcze wynikające z powyżej określonych przeglądów.
3. Program Doskonałej Jazdy:
 

Program Doskonałej Jazdy (Driving Excellence Programme - DEP) jest oparty na psychologicznym mechanizmie uczenia się, zgodnie z którym uczestnicy programu zdobywają wiedzę na temat radzenia sobie z zagrożeniami wynikającymi z zachowań związanych z prowadzeniem pojazdów. Takie szkolenie na drodze dyskusji i wymiany doświadczeń pomaga kierowcom uporządkować i wzbogacić swoją wiedzę.
4. Materiały propagujące Bezpieczeństwo ruchu drogowego
 

Co miesiąc departament HSES firmy Sakhalin Energy przygotowuje i dystrybuuje materiały na tematy Bezpieczeństwa ruchu drogowego. W skład tych materiałów wchodzi plakaty, zestawy pomocy do przeprowadzania dyskusji, prezentacje, materiały wideo i szczegółowe instrukcje dotyczące sprawozdań dla kierowców i pasażerów na temat poruszanych tematów jak na przykład prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwym, pod wpływem zmęczenia, stosowanie pasów bezpieczeństwa, zasad wyprzedzania, prowadzenia zimą, etc.
5. Wewnętrzny Kurs Defensywnej Jazdy
 

Umiejętności kierowców są kluczowe w każdej sytuacji na drodze. W związku z tym firma stworzyła specjalny kurs doskonalący umiejętności kierowców (Kurs Defensywnej Jazdy). Kurs jest obowiązkowy dla wszystkich kierowców pracujących w ramach tego projektu i dla całego personelu korzystającego z firmowych samochodów. Kurs Defensywnej Jazdy jest prowadzony przez profesjonalnych instruktorów i zawiera zarówno szkolenie teoretyczne (nie mniej niż 6 godzin) i szkolenie praktyczne (nie mniej niż 10 godzin), łącznie z jazdą komentowaną. Taki kurs jest przeznaczony dla wszystkich kierowców wszystkich kategorii i trwa 2 dni.

6. Dochodzenie prowadzone w sprawie wypadków drogowych i środki zaradcze  
Dochodzenie prowadzone w celu wyjaśnienia wypadków drogowych, które jest ujęte w projekcie jest jednym z kluczowych zadań zespołu ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego w firmie Sakhalin Energy. Wyniki dochodzenia pozwalają na stworzenie i wprowadzenie działań zaradczych. Każdy poważny wypadek drogowy jest szczegółowo dyskutowany przez wyższe kadry kierownicze na spotkaniach, które odbywają się co miesiąc.
7. Zarządzanie Podróżami  
System Zarządzania Podróżami firmy Sakhalin Energy został stworzony w celu monitorowania wszystkich ruchów pojazdów w Sakhalin Energy i u jego kontrahentów. System dąży do zapobiegania niepotrzebnym podróżom i minimalizuje potencjalne ryzyko każdej podróży czy transportu.
8. Standardy Transportu Drogowego HSES  
W 2005 r. Departament ds. Zdrowia, Bezpieczeństwa i Środowiska (HSES) firmy Sakhalin Energy uaktualnia dokumenty na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Głównym założeniem tych dokumentów jest służyć pomocom kontrahentom firmy Sakhalin Energy w organizowaniu ich transportu w pełnej zgodzie z prawem Federacji Rosyjskiej i wymaganiami firmy Sakhalin Energy.
9. Zespół Nadzorujący Bezpieczeństwo ruchu drogowego  
Zespół nadzorujący bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jednym z najważniejszych elementów wewnętrznego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego firmy Sakhalin Energy. Został stworzony pod koniec 2003 roku i obecnie jest prowadzony przez 7 przeszkolonych i wykwalifikowanych specjalistów.
- Głównymi zadaniami zespołu jest:
- Zapewnienie pełnej kompetencji w zakresie Polityki Transportowej i Standardów Sakhalin Energy i wymagań Federacji Rosyjskiej dotyczących bezpieczeństwa pojazdów i kierowców;
  - Wykrywanie przypadków łamania ograniczenia prędkości oraz braku zapiętych pasów bezpieczeństwa w czasie jazdy;
  - Świadczenie pomocy kierowcom z uszkodzonymi lub wadliwymi pojazdami i pomoc w szkoleniu kierowców, tak aby eliminować najmniejsze odstępstwa od Polityki Transportowej Sakhalin Energy;
  - Zapewnienie właściwego przestrzegania procedur w zakresie Systemu Zarządzania Podróżami, codzienne przeglądy i rejestrowanie użycia pojazdów;
  - Sprawdzenie sprawności sprzętu zapewniającego bezpieczeństwo pojazdu, odpowiedniego dla danej pory roku, jak również wszystkich instrukcji bezpieczeństwa i procedur powypadkowych, etc;
  - Zawiadamianie policji o wszystkich wypadkach drogowych i służyć pomocą na jej prośbę.
10. Dni Bezpiecznej Jazdy w Szkołach  
Dane statystyczne dostarczone przez GIBDD (Lokalną Policję Drogową) pokazują stały wzrost liczby dzieci będących ofiarami wypadków drogowych. W ciągu roku Sakhalin Energy organizował w szkołach akcje związane z bezpieczeństwem na drodze i sponsorował akcje i konkursy wiedzy przeprowadzane dla dzieci przez GIBDD. W Dniach Bezpiecznych Dróg uczestniczyły 32 szkoły i ponad 8,000 uczniów.

#### Współpraca firmy Sakhalin w zakresie Bezpieczeństwa ruchu drogowego

W 2004 centrala firmy Shell skierowała firmę Sakhalin Energy do Globalnego Partnerstwa na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Global Road Safety Partnership - GRSP), aby przyczyniła się do stworzenia inicjatywy bezpieczeństwa na drogach dla całej wyspy Sachalin.

Partnerstwo na rzecz Bezpieczeństwa Drogowego wyspy Sachalin zostało oficjalnie powołane do życia w dniu 16 czerwca 2005 r., kiedy to przedstawiciele biznesu, rządu i organizacji pozarządowych podpisali Umowę o Współpracy na Wyspie Sachalin na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (SRSP). Celem SRSP jest wspólna praca i doprowadzenie do znacznego spadku liczby wypadków drogowych na wyspie Sachalin. Pierwsze trzy projekty dotyczyły: programu popularyzu-

jącego używanie pasów bezpieczeństwa na całej wyspie Sachalin, projektu analizy danych z wypadków drogowych i czarnych punktów oraz programu zapewnienia lepszego bezpieczeństwa dla użytkowników ruchu drogowego. Sakhalin Energy pełni wiodącą rolę w Partnerstwie na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Sachalin (Sakhalin Road Safety Partnership) poprzez sponzorowanie i przeprowadzanie Kampanii Sachalin dot. Pasów Bezpieczeństwa.

Sakhalin Energy przyznaje bardzo wysoki priorytet dla zagadnień związanych z bezpieczeństwem na drogach, jednak wdrożenie inicjatyw bezpieczeństwa ruchu drogowego według powyższych opisów wymaga nie tylko zaangażowania kadr kierowniczych, ale także czasu i pracy wielu ludzi za pośrednictwem firmy i jej kontrahentów. Wdrożenie kampanii bezpieczeństwa ruchu drogowego firmy Sakhalin Energy jest przesłaniem dla wszystkich tych, którzy niezachwianie wierzą, że ich wspólna praca umożliwi zmianę zachowań i postaw w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, co pozwoli na uniknięcie tragicznych wypadków na wyspie Sachalin.

**Evgenia V. Rodina** - HSES Kierownik ds. Wsparcia i Koordynator partnerskiego programu Bezpieczeństwo ruchu drogowego firmy Sakhalin Energy  
**Alexey Zasutskiy** – HSES doradca ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego

## Przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego

**Cel:** Poprawa bezpieczeństwa w podróżach służbowych poprzez egzekwowanie przestrzegania przepisów związanych z bezpiecznym kierowaniem pojazdami przez osoby zatrudnione w firmie.

**Powód:** Do większości zdarzeń na drogach dochodzi, ponieważ kierowcy nie przestrzegają przepisów ruchu drogowego i innych przepisów związanych z bezpiecznym kierowaniem pojazdami (zwanymi dalej „przepisami”). Firmy powinny egzekwować od zatrudnianych przez nie osób przestrzeganie przepisów w trakcie podróży w celach służbowych pojazdami służbowymi i prywatnymi, a także, o ile to możliwe, podczas dojazdu do miejsca pracy i powrotu. Ważne jest również, aby do przepisów stosowali się wynajęci przez firmę podwykonawcy.

#### Podstawowe zagadnienia:

- Czy firma stwarza odpowiednie warunki do przestrzegania przepisów?
- Czy firma informuje o przepisach i zachęca do ich przestrzegania?
- Czy firma monitoruje przestrzeganie przepisów?
- Czy firma egzekwuje przestrzeganie przepisów?
- Czy firma kontroluje przestrzeganie przepisów przez podwykonawców?

#### Stworzenie warunków do przestrzegania przepisów

Firma powinna zacząć od siebie i przede wszystkim wprowadzić standardy działania ułatwiające przestrzeganie przepisów. W tym celu należy stworzyć takie warunki pracy, żeby osoby zatrudnione w firmie mogły realizować swoje zadania przestrzegając przepisów ruchu drogowego oraz innych przepisów bezpieczeństwa i nie były narażone na zwiększone ryzyko wypadku w związku z wykonywaną pracą. Są to rozwiązania wdrażane przez kierownictwo firmy. Mają one wpływ na zachowanie osób kierujących pojazdami. Działania te redukują zagrożenie w czasie jazdy oraz dają kierownictwu firmy podstawę do egzekwowania przepisów. Oto kilka przykładowych rozwiązań:

- Wyznaczenie w firmie osoby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- Planowanie harmonogramów spotkań i dostaw umożliwiających jazdę z przepisowymi prędkościami i spokojne dotarcie na czas. Kiedy istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia sytuacji powodujących opóźnienie, należy założyć rezerwę czasową;
- Planowanie najbezpieczniejszych, zamiast najkrótszych, tras przejazdu;
- Organizacja pracy i układanie harmonogramów przejazdów zapewniających odpowiednią długość i jakość odpoczynku pomiędzy okresami kierowania pojazdami;

**Krajowa  
Rada  
Bezpieczeństwa  
Ruchu  
Drogowego**

- Egzekwowanie całkowitego i bezwzględnego zakazu spożywania alkoholu i substancji o podobnym działaniu w czasie pracy;
- Organizowanie i cykliczne powtarzanie obowiązkowego kursu pierwszej pomocy przy wypadkach drogowych;
- Kontrola psychofizycznego stanu kierowców przed podróżą i niewysyłanie w trasę osób w złej kondycji fizycznej lub psychicznej;
- Niestwarzanie sytuacji odrywających kierujących od czynności kierowania pojazdem (np. zmuszanie do rozmawiania przez telefon komórkowy);
- Wyposażenie pojazdów w elementy bezpieczeństwa czynnego i biernego oraz w inne elementy poprawiające bezpieczeństwo podróży (np. kamizelki odblaskowe). Wskazane jest również wyposażanie pojazdów w układy, które poprawiają bezpieczeństwo, choć nie są obligatoryjne (np. poduszki powietrzne, ABS, urządzenia wymuszające zapięcie pasów czy blokady antyalkoholowe);
- Wyposażenie pojazdów w układy monitorujące przebieg jazdy i zachowanie kierowcy oraz w nawigację satelitarną;
- Zapewnienie, że wewnątrz i na zewnątrz pojazdu nie znajdują się elementy powodujące zagrożenie dla osób znajdujących się we wnętrzu lub w okolicy pojazdu;
- Utrzymywanie pojazdów w dobrym stanie technicznym.

### Informowanie i zachęcanie do przestrzegania przepisów

Osoby pracujące w firmie powinny mieć informacje na temat aktualnie obowiązujących przepisów i sposobów ich przestrzegania. Rolą kierownictwa firmy jest zachęcanie do przestrzegania przepisów oraz informowanie o przepisach i zachodzących w nich zmianach w sposób syntetyczny i przystępny, tak, by personel otrzymywał jasny instruktaż dotyczący zachowania na drodze i ich obowiązków jako uczestników ruchu. W firmie należy wyznaczyć osobę odpowiedzialną za bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Można to zapewnić dzięki dystrybucji odpowiednich e-maili, newsletterów, SMS-ów, broszur, ulotek i cykliczne spotkania z personelem. Przy okazji spotkań należy stworzyć okazję do dyskusji nad bezpieczeństwem, wysłuchać opinii i pomysłów personelu, wytłumaczyć, dlaczego przestrzeganie przepisów jest ważne i poinformować o monitorowaniu i egzekwowaniu ich przestrzegania wewnątrz firmy. W propagowaniu przestrzegania przepisów dużą rolę do odegrania ma osoba odpowiedzialna za bezpieczeństwo ruchu drogowego w firmie. Wskazane jest stworzenie systemu zachęt i wyróżnień dla zachowań zgodnych z przepisami, np. nagród za bezwypadkową jazdę i przyznawanie ich publicznie na spotkaniu personelu. Można zorganizować to na przykład w formie konkursu na najbezpieczniejszego kierowcę. Należy także publicznie piętnować przypadki łamania przepisów. Bardzo silnym bodźcem motywującym do zachowań zgodnych z prawem będzie informowanie o egzekwowaniu przepisów przez firmę, sankcjach, jakie czekają winnych wykroczeń i o osobach ukaranych (np. podczas zebrań personelu). Może się to okazać silniejszą motywacją niż kontrole policyjne.

Działania te nie powinny ograniczać się do kierowców zawodowych i do podróży służbowych, lecz obejmować wszystkie osoby zatrudnione w firmie i dotyczyć wszystkich przejazdów związanych z pracą, w tym dojazdów i powrotów z pracy, zarówno pojazdami służbowymi jak i prywatnymi. W wielu dużych firmach działania tego typu ujęte są w korporacyjne programy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niekiedy programy te obejmują również rodziny osób zatrudnionych w firmie i w ten sposób wywierają wpływ na bezpieczeństwo i kulturę uczestnictwa w ruchu drogowym o wiele szerszego grona osób.

### Monitorowanie przestrzegania przepisów

Dla sprawdzenia, czy personel firmy zachowuje się na drodze zgodnie z przepisami, konieczne jest zdobycie wiarygodnych informacji. Kontrole przestrzegania przepisów, prowadzone wewnątrz firmy, polegają na analizie informacji pochodzących ze źródeł zewnętrznych lub wewnętrznych.

Źródła zewnętrzne to, przede wszystkim, mandaty i wezwania od policji, inspekcji transportu drogowego, straży miejskiej lub innych służb, które wykryły łamanie przepisów przez osoby zatrudnione w firmie oraz pisma z firm ubezpieczeniowych i sądów. Pozyskanie tych informacji jest łatwe, gdy wykroczenie zostało popełnione pojazdem należącym do firmy, lecz prawie niemoż-



liwe, gdy osoba kierowała innym pojazdem. Wyjątkiem jest ujawnienie przypadku prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu, które prowadzi do rozprawy sądowej i kierownictwo firmy powinno być o tym poinformowane. Również informacja o uczestniczeniu lub spowodowaniu wypadku przez osobę zatrudnioną w firmie, powinna trafiać do kierownictwa. Wiedzę na temat przestrzegania przepisów kierownictwo czerpie również ze skarg i doniesień na niewłaściwe zachowanie w ruchu drogowym osób zatrudnionych w firmie. Informacji tych nie wolno lekceważyć, należy je zweryfikować.

Informacje ze źródeł wewnętrznych pochodzą głównie z analizy zapisów aparatury pokładowej pojazdów firmowych. Jeżeli w pojazdach są zamontowane urządzenia monitorujące przebieg jazdy, nawigacja satelitarna umożliwiająca odniesienie zachowania kierujących pojazdy do konkretnego miejsca i warunków panujących na drodze, kierownictwo może kontrolować przestrzeganie wielu najważniejszych dla bezpieczeństwa przepisów. Sprawdzenie przestrzegania zakazu rozmów telefonicznych w czasie jazdy, umożliwi analiza billingów ze służbowych telefonów komórkowych. Niekiedy informacje o zachowaniu w ruchu drogowym pochodzą od innych osób zatrudnionych w firmie. Informacji tych nie wolno lekceważyć, ale je zweryfikować.

### Egzekwowanie przepisów

Przepisy są skuteczne tylko, kiedy ludzie ich przestrzegają. Ponieważ wiele osób nie czyni tego dobrowolnie, bardzo ważne jest działanie aparatu egzekwującego przepisy. Tradycyjnie egzekwowanie przepisów jest domeną policji oraz innych służb i to ich działalność najczęściej dyscyplinuje osoby uczestniczące w ruchu drogowym. Jednak do kierownictwa docierają informacje o łamaniu przepisów przez personel i może ono wprowadzić wewnątrz firmy własny system egzekwowania przepisów.

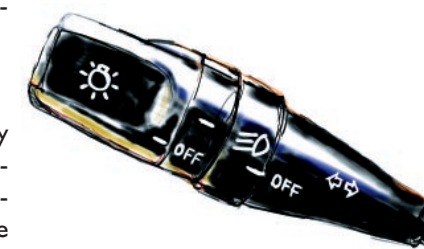
Firma może ustalić wewnętrzny katalog sankcji za łamanie przepisów. Powinien on być publikowany w firmie. Sankcje będą przybierać różne formy w zależności od sposobu, w jaki działa firma. Mogą to być potrącenia od wynagrodzeń (możliwe wyłącznie za pisemną zgodą pracownika i w kwocie podanej przez niego w oświadczeniu), praca społeczna, czy konsekwencje dyscyplinarne. Ważne jest, aby system był przejrzysty i jasno określał, co grozi za łamanie określonych przepisów oraz żeby kary były stosowane natychmiast i bezwzględnie, tak wobec pracowników szeregowych, jak i kierownictwa. Informacje o ukaranych wraz z przewinieniem i rodzajem kary należy publikować wewnątrz firmy. Pożądane jest, aby kierownictwo firmy wypracowało system karania i katalog sankcji wspólnie z personelem i aby został w tej sprawie osiągnięty konsensus. W ten sposób personel sam dobrowolnie narzuci sobie dyscyplinę i będzie bardziej skłonny dbać o jej przestrzeganie. Sankcje wewnętrzne mogą okazać się silniejszym bodźcem niż kontrole policyjne, gdyż prawdopodobieństwo wykrycia łamania przepisów przez firmę jest wyższe, a konsekwencje mogą być bardziej dotkliwe.

Należy pamiętać, że egzekwowanie przepisów ma przede wszystkim charakter profilaktyczny. Dlatego działania podejmowane w tym kierunku należy przedstawiać w świetle pozytywnym, jako sposoby na ratowanie ludzkiego zdrowia i życia. Pomoże to stworzyć zrozumienie i akceptację personelu dla sankcji za łamanie przepisów.

### Kontrolowanie przestrzegania przepisów przez podwykonawców

Firma będzie w pełni oddziaływać na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego wtedy, gdy dopilnuje, aby wynajmowani przez nią podwykonawcy przestrzegali przepisów na równi z personelem firmy. Podwykonawcami są często przedsiębiorstwa transportowe, które w takim wypadku wykonują większość przewozów związanych z działalnością komercyjną firmy. Przestrzeganie przepisów przez personel firmy może być tylko wierzchołkiem góry lodowej, gdyż to działalność podwykonawców będzie w takim wypadku miała największy wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Najprościej jest narzucić standardy bezpieczeństwa w umowach zawieranych z podwykonawcami. Można rozpropagować wśród nich program bezpieczeństwa stosowany w firmie, a nawet zmusić do wprowadzenia konkretnych rozwiązań. Monitorowanie i egzekwowanie przestrzegania przepisów wśród podwykonawców jest trudne, gdyż funkcjonują oni jako oddzielne firmy, lecz mogą dokonywać kontroli we własnym zakresie.







**POJAZD SŁUŻBOWY:** każdy pojazd stanowiący własność firmy bądź użytkowany przez firmę na drodze długoterminowego wynajmu, kredytu.

**POJAZD WYKORZYSTYWANY W CELACH SŁUŻBOWYCH:** pojazd wynajęty krótkoterminowo, użytkowany w celach służbowych, również pojazd prywatny pracownika, używany do celów służbowych.

**KIEROWCA:** pracownik posiadający uprawnienia do prowadzenia pojazdu służbowego lub pojazdu wykorzystywanego w celach służbowych.

**KOORDYNATOR FLOTY:** pracownik firmy odpowiedzialny za zarządzanie eksploatacją pojazdów służbowych i pojazdów wykorzystywanych w celach służbowych.

**INSPEKTOR DS. BEZPIECZEŃSTWA:** pracownik firmy odpowiedzialny za zagadnienia związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym pojazdów służbowych i pojazdów wykorzystywanych w celach służbowych.

#### WYPADEK ŚMIERTELNY:

Wypadek drogowy powodujący śmierć natychmiastową lub w okresie do 6 miesięcy na skutek obrażeń odniesionych w wypadku przez użytkowników pojazdu (również gdy pracownik wykonujący czynności służbowe jest pasażerem, a nie kierowcą pojazdu).

Wypadek drogowy spowodowany przez pracownika, w wyniku którego nastąpiła śmierć osób postronnych (np. pieszych lub użytkowników innego pojazdu) oraz spowodowany przez innego użytkownika drogi, gdy śmierć poniósł pracownik wykonujący czynności służbowe.

#### WYPADEK CIĘŻKI:

Wypadek drogowy powodujący poważne obrażenia osób uczestniczących w zdarzeniu: kierowcy, pasażerów, pieszych i osób postronnych.

#### WYPADEK DROGOWY:

Wypadek taki jak: wypadnięcie z drogi, uderzenie w przeszkodę, najechanie na stojący pojazd, zderzenie czołowe, itp., nawet, jeśli w jego wyniku nikt nie odniósł poważnych obrażeń lub nie zginął, ale pojazd w wyniku zdarzenia został przekazany do kasacji.

Wypadek, podczas którego nikt nie odniósł obrażeń, pojazd nie został całkowicie zniszczony, ale który spowodował duże straty finansowe lub wizerunkowe firmy (np. opóźnienie dostawy, prowadzenie samochodu po pijanemu, itp.).

Wypadek, wskutek którego nastąpiły poważne zakłócenia dla ciągłości pracy firmy (np. niemożność znalezienia zastępstwa, utrata lub zniszczenie dokumentów albo laptopa z kluczowymi danymi itp.).

**KOLIZJA DROGOWA:** zdarzenie drogowe powodujące niewielkie obrażenia i/lub małe szkody materialne i nie zakłócające ciągłości pracy firmy.

**SZKODA PARKINGOWA:** zdarzenie polegające na uszkodzeniu nie będącego w ruchu pojazdu, przez nieznanego sprawcę, nie skutkujące osobami rannymi lub ofiarami śmiertelnymi.

**TELEFON ALARMOWY:** numer kontaktowy dostępny 24h, pod którym uczestnik lub świadek wypadku może uzyskać informacje o działaniach, jakie powinien podjąć w stosunku do ofiar wypadku. Osoby dyżurujące powinny posiadać kwalifikacje w zakresie udzielania instrukcji postępowania uczestnikom kolizji i wypadków drogowych, móc wezwać we wskazane miejsce zdarzenia odpowiednie służby, oraz koordynować działania likwidacyjne szkody.

## BANK ŚWIATOWY W POLSCE



Bank Światowy utworzony został w październiku 1944 roku podczas międzynarodowej konferencji monetarnej w Bretton Woods, New Hampshire. Jest on jedną z wyspecjalizowanych agencji Narodów Zjednoczonych i w skład jego wchodzi 184 państwa członkowskie. Misją Banku Światowego jest walka z ubóstwem i poprawa warunków życia ludzi w rozwijającym się świecie. Jest to międzynarodowa instytucja rozwoju, który zapewnia finansowanie w postaci pożyczek i grantów, doradztwo w zakresie programów, pomoc techniczną oraz dostęp do wiedzy krajom o niskim i średnim poziomie dochodów aby ograniczać ubóstwo w tych krajach.

Polska należała do grupy 45 państw-członków założycieli, które utworzyły Bank Światowy, jednak z przyczyn politycznych w 1950 roku wycofała się z uczestnictwa w nim i w 1986 roku, po trzydziestosześcioletniej przerwie, przystąpiła do niego ponownie. Misją Banku Światowego w Polsce jest wspieranie wysiłków państwa zmierzających do podniesienia poziomu stopy życiowej jego obywateli.

Biuro Banku Światowego w Warszawie rozpoczęło działalność na początku roku 1990, a w późniejszym okresie tego samego roku Bank Światowy rozpoczął działania kredytowe na terenie Polski. W okresie minionych 15 lat Bank Światowy zaangażował w Polsce środki w wysokości USD 5.9 miliarda w ramach 42 operacji. Poza pomocą finansową, Bank Światowy wspiera wysiłki Polski w zakresie transformacji gospodarczej oraz pomaga osiągnąć standardy Unii Europejskiej poprzez zapewnienie stałego wsparcia w postaci prac analitycznych i dialogu programowego. Od czasu ponownego przystąpienia Polski do Banku wspiera on wysiłki kolejnych rządów Polski w zakresie transformacji gospodarczej poprzez kontynuowanie dialogu programowego, pomocy technicznej przy przygotowaniu projektów, budowaniu potencjału oraz wprowadzeniu zmian instytucjonalnych potrzebnych dla skutecznej realizacji programów oraz poprzez zapewnienie ich finansowania. Finansuje też projekty z zakresu ochrony środowiska, aktywizacji obszarów wiejskich, czy też infrastrukturalne, takie jak modernizacja dróg czy kolei. W ramach projektów modernizacji i utrzymania dróg, Bank Światowy finansował także szereg zadań z zakresu bezpieczeństwa drogowego.

[www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)

## GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP (GRSP)



Global Road Safety Partnership to globalne partnerstwo pomiędzy przedsiębiorstwami, społeczeństwem oraz rządem, którego celem jest trwałe ograniczenie liczby wypadków drogowych w krajach przechodzących proces transformacji. Tworząc silne związki między partnerami, GRSP wzmacnia świadomość, że bezpieczeństwo ruchu drogowego ma wpływ na całe społeczeństwo.

GRSP stara się tworzyć trwałe partnerstwa oraz zwiększyć bezpieczeństwo na drogach za pomocą dostępu do rozbudowanych zasobów wiedzy, dobrej koordynacji i zarządzania działaniami, oraz innowacyjności i dzielenia się doświadczeniem zarówno na poziomie globalnym jak i lokalnym.

W Polsce Sekretariat GRSP funkcjonuje przy Forum Odpowiedzialnego Biznesu.

[www.grsproadsafety.org](http://www.grsproadsafety.org)

## KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO



Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD) została powołana z dniem 1 stycznia 2002 r. na mocy ustawy prawo o ruchu drogowym jako międzyresortowy organ doradczy i pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd).

Przewodniczącym KRBRD jest minister właściwy ds. transportu – obecnie Minister Transportu i Budownictwa (MTiB), zaś jego zastępcami są sekretarze lub podsekretarze stanu w MTiB i w MSWiA. Członkami KRBRD są wskazani przez Premiera przedstawiciele Ministra Obrony Narodowej, Ministra Sprawiedliwości oraz ministrów właściwych do spraw: administracji publicznej, budżetu, finansów publicznych, gospodarki, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, oświaty i wychowania, środowiska, transportu, wewnętrznych, pracy oraz Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Pożarnej, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz wojewodowie.

Jednostką wykonawczą KRBRD jest Sekretariat, który działa w strukturze organizacyjnej Ministerstwa Transportu i Budownictwa.

KRBRD określa kierunki i koordynuje działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań KRBRD w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy między innymi: proponowanie kierunków polityki państwa, opracowywanie programów poprawy brd, zlecanie badań naukowych, inicjowanie oraz opiniowanie aktów prawnych w dziedzinie brd, inicjowanie współpracy zagranicznej, jak również działalności edukacyjno-informacyjnej, współpraca z organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi, analizowanie i ocena podejmowanych działań.

Jednocześnie z KRBRD w każdym z szesnastu województw utworzona została wojewódzka rada bezpieczeństwa ruchu drogowego (WRBRD), która działa przy wojewodzie jako wojewódzki zespół koordynacyjny działań administracji publicznej w sprawach brd.

KRBRD ma obowiązek składania sprawozdań dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie na podstawie sprawozdań WRBRD i poszczególnych resortów. Sprawozdanie to składane jest corocznie Premierowi, Sejmowi, Senatowi i Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej.

[www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl)

## Partnerzy

ABB



ABB jest obecne w Polsce od 15 lat. Koncern ma obecnie fabryki w Łodzi i Przasnyszu, biura sprzedaży w siedmiu miastach, Centrum Badawcze w Krakowie oraz duże centra inżyniersko-projektowe we Wrocławiu, Łodzi i Krakowie, Elblągu i Warszawie. Grupa w Polsce zatrudnia około 1800 osób. ABB dba o rozwój zaplecza produkcyjnego inwestując nie tylko w środki produkcji, ale także w najnowocześniejsze systemy wspierające zarządzanie produkcją. Połowa produkcji polskich fabryk ABB trafia na wiele rynków świata, a stale rosnący udział eksportu jest świadectwem najwyższej jakości oferowanych produktów.

ABB jest uznana za jedną z najbardziej innowacyjnych firm w Polsce. Przykładem innowacyjności jest łódzka fabryka transformatorów rozdzielczych, która jako pierwsza w Grupie ABB wdrożyła system Industrial IT. Przy wsparciu Centrum Badawczego w Krakowie powstała w Polsce „fabryka oprogramowania” pracująca na potrzeby całej grupy koncernu. Fabryka ABB w Przasnyszu stanowi centrum produkcji aparatów średnich i wysokich napięć dla całego koncernu.

Pracownicy krakowskiego biura projektowego realizują nowoczesne modernizacje największych stacji elektroenergetycznych w kraju.

Wśród spektakularnych inwestycji ABB w Polsce w ostatnim czasie warto wymienić wybudowanie „pod klucz” pięciu tłoczni gazu na rurociągu Jamalskim, oraz kompleksowe zarządzanie budową Elektrociepłowni Gazowej we Władysławowie. Motorem napędzającym sukcesy ABB jest przede wszystkim nowoczesny model zarządzania i stałe usprawnianie organizacji, które pozwalają sprawnie połączyć efektywność działania z oczekiwaniami klientów.

[www.abb.pl](http://www.abb.pl)

BP



BP jest liderem na polskim rynku paliwowym – posiada największą sieć stacji wśród zagranicznych koncernów. Na wszystkich stacjach BP Klienci mogą zatankować wysokiej klasy paliwo, w tym także nowoczesne BP Ultimate oraz skorzystać z całodobowych sklepów, bistro, myjni samochodowej, uczestniczyć w programie BP partnerclub i płacić za pomocą karty paliwowej BP PLUS.

BP oferuje również hurtową sprzedaż najwyższej jakości produktów paliwowych pochodzących z rafinerii krajowych i zagranicznych.

BP to także jeden z największych dostawców gazu płynnego w Polsce. BP Gas koncentruje się na rozwoju sieci sprzedaży 11-kilogramowych butli gazowych, w tym także innowacyjnych butli kompozytowych BP Gas light oraz przydomowych i przemysłowych instalacji zbiornikowych, a także rozwija sieć sprzedaży autogazu.

BP w Polsce prowadzi również działalność w zakresie działów: olejowego i produkcji asfaltów. BP Lubricants ma do dyspozycji szeroki asortyment najwyższej jakości olejów i smarów znanych marek BP, Castrol i Aral, przeznaczonych do samochodów osobowych, ciężarowych, pojazdów specjalnych, motocykli oraz wielu gałęzi przemysłu. BP Bitumen skupia się na produkcji i sprzedaży drogowych asfaltów modyfikowanych.

BP Polska realizuje w naszym kraju politykę zaangażowania społecznego, która jest wpisana w globalną strategię firmy. Na całym świecie BP towarzyszą trzy ważne cele: troska o ludzi, bezpieczeństwo i ekologia.

BP w Polsce włącza się w działania:

- na rzecz ochrony środowiska naturalnego: oferując ekologiczne paliwa oraz angażując się w program Czysty Biznes – [www.epce.org.pl](http://www.epce.org.pl),
- wspierające społeczności lokalne dzięki programom: Pajacyk – [www.pah.ngo.pl](http://www.pah.ngo.pl) i BP partnerclub – [www.bppartnerclub.pl](http://www.bppartnerclub.pl), Pola Nadziei – [www.polanadziei.pl](http://www.polanadziei.pl), Autokreacja – [www.iblf.pl](http://www.iblf.pl).

BP współpracuje z organizacjami: IBLF, Polska Akcja Humanitarna, Fundacja Anny Dymnej „Mimo Wszystko”, Forum Odpowiedzialnego Biznesu, TOPR, Szkoła Liderów Społeczeństwa Obywatelskiego, Global Compact, Małopolska Fundacja Stypendialna Sapere Auso.

[www.bp.pl](http://www.bp.pl)

## DAIMLERCHRYSLER W POLSCE

**DAIMLERCHRYSLER** 2006 rok to rok jubileuszowy dla DaimlerChrysler w Polsce, jako że pierwsza spółka koncernu – Mercedes-Benz Polska – rozpoczęła działalność z końcem 1996 r. W 2000 r. powstała firma DaimlerChrysler Automotive Polska, wyłączny przedstawiciel marek Mercedes-Benz, smart, Maybach, Chrysler, Jeep i Mitsubishi Canter oraz dystrybutor części zamiennych do tych marek. Od 1 stycznia 2003r. prezesem zarządu jest Winfried Blum.

W ciągu 10 lat powstały kolejne spółki koncernu oferujące usługi finansowe i wspierające sprzedaż (m.in. DaimlerChrysler Leasing Polska, DaimlerChrysler Bank Polska, DaimlerChrysler Fleet Management, DaimlerChrysler Customer Assistance Centem i Evobus), zatrudniające w samej tylko centrali ok. 800 osób. Europejskie Centrum Logistyczne części zamiennych, dwa salony firmowe w Sosnowcu (2003) i Warszawie (2004), 62 punkty sprzedaży i serwisu samochodów osobowych Mercedes Car Group i Chrysler/Jeep oraz samochodów użytkowych Mercedes-Benz i Mitsubishi Canter to infrastruktura sprzedaży koncernu w Polsce.

W noc akcesji do Unii Europejskiej, z 30 kwietnia na 1 maja 2004, odbyło się uroczyste otwarcie nowej siedziby spółek koncernu DaimlerChrysler w Polsce oraz firmowego salonu Mercedes-Benz Warszawa. Dzięki akceptacji władz Miasta Stołecznego Warszawy ulica, przy której powstała inwestycja, nosi imię Gottlieba Daimlera (1834-1900), pioniera automobilizmu, genialnego niemieckiego inżyniera i wynalazcy, konstruktora pierwszego szybkobieżnego silnika spalinowego.

[www.daimlerchrysler.pl](http://www.daimlerchrysler.pl)

## DAIMLERCHRYSLER FLEET MANAGEMENT

DaimlerChrysler Fleet Management

Ready to drive.

DaimlerChrysler Fleet Management jest wiodącym dostawcą usług w branży zarządzania flotą (Car Fleet Management) wszystkich dostępnych na rynku marek.

DaimlerChrysler Fleet Management jest częścią koncernu DaimlerChrysler AG. Należymy więc do zespołu, który jest znany z jakości, doświadczenia i innowacyjności zarówno na rynku motoryzacyjnym jak i w sektorze usług finansowych. Korzystamy z kompetencji całej Grupy analizując, projektując i zarządzając flotami firmowymi.

Łącząc doskonałą znajomość specyfiki rynku polskiego z praktyką zdobywaną na płaszczyźnie międzynarodowej, DaimlerChrysler Fleet Management jest wiarygodnym, solidnym i godnym zaufania partnerem. Dowodem na to jest liczba ponad 450 tysięcy pojazdów zarządzanych obecnie przez DaimlerChrysler Fleet Management, co daje miejsce w czołówce największych firm zarządzających flotami na świecie.

[www.dcfm.pl](http://www.dcfm.pl)

## MICHELIN POLSKA S.A.



Michelin jest czołowym światowym producentem opon. W branży oponiarskiej rozpoznawalność marki Michelin należy do najwyższych na świecie. W Polsce Michelin jest obecny od 10 lat, zatrudnia przeszło 3800 osób i jest jedną z największych struktur Grupy Michelin w Europie.

Michelin Polska S.A. powstał w wyniku połączenia zakładu produkcyjnego Stomil-Olsztyn S. A. i agencji handlowej Michelin Polska Sp. z o. o. w Warszawie. Siedzibą Zarządu Michelin Polska S.A. jest Olsztyn; dyrekcja handlowa spółki mieści się w Warszawie.

Na polskim rynku firma produkuje i sprzedaje opony do samochodów osobowych (Michelin, BF Goodrich, Kleber, Kormoran), dostawczych, terenowych i ciężarowych, a także ogumienie rolnicze i przemysłowe. Spółka eksportuje swe wyroby do 60 krajów świata. Michelin Polska jest liderem w segmencie opon premium, z udziałem w rynku sięgającym 33%.

Misją firmy Michelin jest zapewnienie swoim klientom „lepszego drogi do postępu” – „A better way forward”, czego wyrazem jest wkład w rozwój zrównoważonej mobilności ludzi i towarów, przy jednoczesnej dbałości o środowisko naturalne. Strategia Michelin koncentruje się na uczynieniu mobilności spójną ze zmianami zachodzącymi na naszej planecie: rosnącym zaludnieniem, rozwojem miast, zmianami stylów życia, w których samochód pełni coraz ważniejszą rolę, a także potrzebami ochrony środowiska naturalnego i wyczerpywaniem surowców energetycznych. Mobilność dotyczy również szerokiego obszaru informacji związanej z podróżowaniem. Firma Michelin jest wydawcą licznych map, przewodników i atlasów oraz usług internetowych ([www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com)).

Istotnym aspektem odpowiedzialności Michelin są także działania mające na celu poprawienie bezpieczeństwa na drogach. Służą temu programy propagujące zasady bezpiecznego poruszania się po drogach i ulicach. Przykładem takiego zaangażowania się Michelin Polska jest m.in. udział w programie „Bezpieczna flota”.

[www.michelin.pl](http://www.michelin.pl)

## RENAULT POLSKA



**RENAULT**

Renault działa na rynku polskim od 1991 roku. Od początku firma była wiodącym aktorem polskiej sceny motoryzacyjnej, odważnie wprowadzając nowe produkty i rozwiązania w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jednym z głównych punktów strategii koncernu jest silne zaangażowanie w podniesienie poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach.

Renault jako pierwsza firma wyposażała samochody w system kontrolowanego napięcia pasów, który - w połączeniu z dwufunkcyjną poduszką powietrzną oraz poduszkami bocznymi - tworzy System Bezpieczeństwa Renault (SRP). Wszystkie samochody wyprodukowane od 1 września 1996 wyposażone są seryjnie w poduszkę powietrzną kierowcy, trzecie światło stop i blokadę zapłonu. Wyposażenie poszczególnych modeli wzbogaca się coraz bardziej o systemy bezpieczeństwa biernego i aktywnego. Modele takie jak : Megane, Espace, Laguna, Scenic, Megane Coupe, Vel Satis, Modus, Clio III - otrzymały najwyższe wyróżnienie Euro NCAP, pięć gwiazdek, za poziom bezpieczeństwa.

W 2000 roku koncern Renault, w oparciu o wieloletnie doświadczenie w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozszerzył swe działania w tym zakresie organizując międzynarodowy program edukacyjny „Bezpieczeństwo dla wszystkich”, skierowany do szkół podstawowych i placówek oświatowych na całym świecie. To największe w Europie przedsięwzięcie edukacyjne w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, skierowane do dzieci w wieku od 7 do 11 lat. Uczniowie, którzy są głównymi adresatami akcji, poprzez bezpośredni udział w programie mają nie tylko dostrzec bezpośrednie zagrożenia wynikające z uczestnictwa w ruchu drogowym, ale i potrafić samemu zadbać o swoje bezpieczeństwo. Szkoły otrzymują materiały wraz z zestawami dydaktycznymi „Droga i ja”. W październiku 2002 roku pakiet edukacyjny „Droga i ja” został oficjalnie wpisany do wykazu środków dydaktycznych zalecanych do użytku szkolnego przez Ministra Edukacji. Przeznaczony jest do kształcenia zintegrowanego i wychowania komunikacyjnego na poziomie szkoły podstawowej. Program uzyskał też pozytywną opinię od Komendy Głównej Policji, Instytutu Transportu Samochodowego, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy Ministerstwie. Do roku 2005 program został wdrożony w około 22.000 klas szkół podstawowych.

Kolejnym krokiem w zakresie poprawy bezpieczeństwa było powstanie w roku 2004 pierwszej na świecie markowej szkoły doskonalenia techniki jazdy Renault. Głównymi założeniami Szkoły Jazdy Renault jest umożliwienie kierowcom podniesienia umiejętności kierowania samochodem oraz nauka reagowania w ekstremalnych

sytuacjach drogowych. Dzięki kursom w Szkole Jazdy Renault kierowcy mają możliwość wykształcenia w sobie prawidłowych nawyków i odpowiedzialnych zachowań. Szkoła oferuje kursy dla klientów indywidualnych oraz kursy „szyte na miarę” dostosowane do potrzeb klientów flotowych.

[www.renault.pl](http://www.renault.pl)

## SHELL



Shell jest obecny w Polsce od lat 20-tych XX wieku. Po II Wojnie Światowej przedstawicielstwo Shell prowadziło tu sprzedaż olejów oraz produktów chemicznych. Dopiero lata 90., wraz ze zmianami, które przyniosły, umożliwiły rozwinięcie działalności w Polsce na pełną skalę oraz dynamiczny rozwój. Pierwszą stacją benzynową Shell uruchomił w 1994 roku, w Gdańsku. Dziś, po ponad 10 latach działalności na detalicznym rynku paliw w Polsce, Shell posiada sieć ponad 200 stacji benzynowych, w których rozwój firma zainwestowała dotychczas prawie 170 milionów dolarów. Polskie stacje paliw ze znakiem „muszelki” odwiedza każdego dnia ponad 100 tysięcy klientów.

Jednak Shell w Polsce to znacznie więcej niż sieć stacji. Istotną dla Shell jest działalność związana ze sprzedażą olejów i smarów. Firma działa także w innych branżach kluczowych dla rozwoju polskiej gospodarki. Shell Gas oferuje najwyższej jakości gaz LPG zarówno na rynek motoryzacyjny, jak i dla potrzeb domowych. Na rynku energetycznym działa Shell Gas & Power. Shell Aviation oferuje branży lotniczej najwyższej jakości paliwo do samolotów, a Shell Chemicals dostarcza komponenty niezbędne do wytworzenia wielu produktów codziennego użytku.

Shell jest ważnym uczestnikiem rynku paliwowego, wywiera duży wpływ na jego rozwój i jest świadomy ogromnej odpowiedzialności, jaka na nim spoczywa. Firma jest w pełni świadoma wagi swojej społecznej roli i działa w taki sposób by zasłużyć na miano odpowiedzialnej społecznie. W Polsce Shell współpracuje z Forum Odpowiedzialnego Biznesu, siecią partnerów PCK oraz angażuje się w działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, uczestnicząc aktywnie w programie GRSP oraz GAMBIT.

[www.shell.pl](http://www.shell.pl)

## 3M



3M Company jest jednym z największych amerykańskich przedsiębiorstw, prowadzącym zdywersyfikowaną działalność przemysłową. Siedziba 3M mieści się w St. Paul, Minnesota, USA. Firma prowadzi działalność w 60 krajach, ale jej produkty są dostępne w 200 krajach na świecie. Najbardziej znane marki 3M to Scotch®, Post-it®, Scotchgard®, Thinsulate™, Scotch-Brite®, Filtrete™, Command™ and Vikuiti™. W ramach swojej oferty 3M dysponuje gamą około 50.000 produktów z różnych dziedzin, m.in. materiały ściernie, taśmy i kleje przemysłowe, materiały bezpieczeństwa ruchu drogowego, produkty dla telekomunikacji i elektroenergetyki, produkty medyczne i stomatologiczne, produkty biurowe i konsumenckie. Wszystkie produkty 3M są tworzone w oparciu o najnowocześniejsze technologie i z poszanowaniem środowiska naturalnego. O innowacyjności 3M świadczy fakt, iż 30% rocznego dochodu firmy pochodzi ze sprzedaży produktów obecnych na rynku nie dłużej niż cztery lata. Co roku sumy przeznaczone na badania i rozwój nowych technologii i produktów wynoszą 6-7% rocznego obrotu firmy czyli ok. 1 miliarda USD.

W Polsce 3M rozpoczęło swoją działalność na przełomie lat 60. i 70. Wszystkie operacje prowadzone były wówczas przez 3M A.G. zlokalizowane w Szwajcarii. 3M Poland jako filia koncernu Minnesota Mining and Manufacturing została założona w 1991 roku. W 1998 roku firma 3M Poland przeniosła się do nowej siedziby – Centrum Obsługi Klienta w Kajetanach k. Warszawy. Obecnie zatrudniamy 540 osób. Posiadamy biura regionalne w Gdańsku, Katowicach oraz zakład produkcji medycznej we Wrocławiu. 3M Poland posiada w swojej ofercie ponad 10 000 produktów. Lokalna oferta handlowa jest przygotowywana w kilkunastu działach. W 2001 r. Polski Klub Biznesu przyznał nam tytuł „Firma roku 2000”.

W 2002 r. firma 3M Poland otrzymała Certyfikat „Przedsiębiorstwo Fair Play”. Postawa 3M Poland oraz sposób i forma prowadzenia działalności gospodarczej znalazły w roku 2004 uznanie Amerykańskiej Izby Handlowej – przyznano nam tytuł Inwestora Roku 2004.

3M w Polsce aktywnie wspiera lokalną społeczność, angażując się od kilkunastu lat w wiele projektów na rzecz poprawy bezpieczeństwa, zdrowia i etyki w biznesie.

[www.3m.pl](http://www.3m.pl)

## FORUM ODPOWIEDZIALNEGO BIZNESU



Forum Odpowiedzialnego Biznesu jest pierwszą i jedyną organizacją pozarządową w Polsce, która zajmuje się koncepcją odpowiedzialnego biznesu w kompleksowy sposób.

Forum jest stowarzyszeniem mającym status organizacji pożytku publicznego. Powstało w 2000 roku z inicjatywy środowisk gospodarczych, akademickich i pozarządowych. Obecnie współpracuje z 20 Partnerami Strategicznymi: Accenture, 3M Poland, ABB w Polsce, BP Polska, DaimlerChrysler Automotive Polska, Danone Polska, DHL, Johnson&Johnson Poland, Microsoft, Nestlé Polska, Novo Nordisk Polska, Bank Pekao S.A., Polkomtel S.A. operator sieci Plus GSM, PKN Orlen, PricewaterhouseCoopers Polska, Provident Polska, PTK Centertel, Schenker Sp. z o.o., Shell Polska, Telekomunikacja Polska S.A.

Forum współpracuje także z: British American Tobacco, Marketplanet, Servier Polska, DOOR Poland, Instytutem Monitorowania Mediów, OS3 multimedia.

Misją Forum jest upowszechnianie idei odpowiedzialnego biznesu jako standardu obowiązującego w Polsce w celu zwiększenia konkurencyjności przedsiębiorstw, zadowolenia społecznego i poprawy stanu środowiska.

W tym celu Forum:

- wspiera firmy w stawianiu się bardziej odpowiedzialnymi;
- buduje koalicje firm wokół rozwiązywania problemów społecznych;
- tworzy społeczność firm zaangażowanych społecznie;
- tworzy przestrzeń do wymiany doświadczeń pomiędzy menedżerami, administracją państwową i organizacjami społecznymi;
- aktywnie poszukuje rozwiązań z zakresu społecznej odpowiedzialności dla firm działających w Polsce, adekwatnych do ich potrzeb i możliwości;
- współpracuje z organizacjami pozarządowymi i administracją publiczną na rzecz budowania klimatu społecznego i politycznego, który sprzyja rozwojowi koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu.

Od 2002 roku Forum jest narodowym partnerem CSR Europe - sieci organizacji promujących koncepcję odpowiedzialnego biznesu w Europie. W ramach CSR Europe Polska jako pierwszy kraj spoza Unii Europejskiej, włączyła się w Europejską Kampanię na rzecz Odpowiedzialnego Biznesu 2005.

[www.odpowiedzialnybiznes.pl](http://www.odpowiedzialnybiznes.pl)

## FUNDACJA „KIEROWCA BEZPIECZNY”



Fundacja „Kierowca Bezpieczny” powstała z inicjatywy Krzysztofa Hołowczyca w marcu 2004 roku.

Główne cele Fundacji to:

- Działanie na rzecz poprawy poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach
- Popularyzowanie zasad bezpieczeństwa uczestnictwa w ruchu drogowym
- Wychowanie komunikacyjne dzieci i młodzieży
- Podnoszenie umiejętności bezpiecznego prowadzenia pojazdów mechanicznych wśród kierowców
- Działanie na rzecz budowy sieci nowoczesnych dróg w Polsce
- Wspieranie inicjatyw samorządowych na rzecz lokalnego BRD
- Wspieranie działań w zakresie pozyskiwania środków finansowych na rzecz BRD z funduszy Unii Europejskiej

W czasie niespełna dwóch lat działalności, Fundacja przeprowadziła szereg ogólnopolskich akcji mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez wpływ na zmianę postaw kierujących pojazdami, stając się jedną z najbardziej aktywnych organizacji działających na polu BRD. Do akcji o największym rezonansie społecznym można zaliczyć:

- Akcja „Z uśmiechem do Europy” przeprowadzona w ramach IV Tygodnia BRD, której celem była promocja pozytywnych postaw wśród uczestników ruchu drogowego, w obliczu wejścia Polski do UE. Honorowy patronat nad akcją objęła Pani Minister Danuta Hübner, Szef Komitetu Integracji Europejskiej.
- Wystawa Mleczko&Hołowczyk „Bądź bezpiecznym kierowcą” – Przesłaniem wystawy jest promocja właściwych, bezpiecznych postaw wśród kierowców. Niekonwencjonalna forma przekazu, wsparta charyzmą jej autorów ma zwrócić uwagę uczestników ruchu drogowego na problematykę bezpieczeństwa.
- Akcja „Bezpieczny Rajd” – W trakcie 30. Rajdu Kormoran wspólnie z Polskim Związkiem Motorowym przeprowadzono akcję „Bezpieczny Rajd”, która miała na celu zwrócenie uwagi zawodników, kibiców, a także mediów, na problem stanu bezpieczeństwa na polskich drogach.

- Szkolenie policji – Przy współpracy Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie Fundacja przeprowadziła szkolenie 40 policjantów w zakresie techniki bezpiecznej jazdy samochodem.
- „Bezpieczny przejazd zależy także od Ciebie” – kampania społeczna zorganizowana wspólnie z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., której celem jest wpłynięcie na zachowanie kierowców przekraczających przejazdy kolejowo-drogowe.
- „Wrzuć na luz – jedziesz na wakacje” – akcja społeczna zainicjowana przez fundację „Kierowca Bezpieczny” miała na celu przekonanie kierowców do spokojnej, rozważnej i pozbawionej agresji postawy na drodze, szczególnie w okresie urlopowym. Ponad 60 tys. kierowców rozwiązało internetowy test badający skłonność do niebezpiecznych zachowań na drodze.

[www.kierowcabezpieczny.pl](http://www.kierowcabezpieczny.pl)

## POLSKI CZERWONY KRZYŻ



Polski Czerwony Krzyż powstał w 1919 r. Obecnie działa na podstawie ustawy z 1964 r. oraz w oparciu o statut zatwierdzony przez Radę Ministrów w 2004 r. Będąc członkiem i częścią składową Międzynarodowego Ruchu Czerwonego Krzyża i Czerwonego Półksiężycza kieruje się w swojej działalności Podstawowymi Zasadami Ruchu. Celem jego działalności jest zapobieganie i łagodzenie cierpienia ludzkiego oraz ochrona ludzkiej godności, bez jakiegokolwiek dyskryminacji dotyczącej narodowości, rasy, płci, przekonań religijnych lub politycznych.

Polski Czerwony Krzyż jest organizacją nowoczesną, dynamiczną i inspirującą. Skutecznie wypełnia swą misję głównie dzięki pracy członków i wolontariuszy.

Priorytetowymi obszarami naszego działania są: przygotowanie do działania w razie klęsk, katastrof i wypadków oraz pomoc osobom poszkodowanym; pomoc osobom ubogim, chorym i wykluczonym społecznie oraz promocja zdrowia fizycznego i psychicznego; upowszechnianie podstawowych zasad i wartości humanitarnych, międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych oraz wiedzy o Międzynarodowym Ruchu Czerwonego Krzyża i Czerwonego Półksiężycza. Zajmujemy się także promocją honorowego krwiodawstwa. Ponad połowa pozyskiwanej w Polsce krwi pochodzi od honorowych krwiodawców PCK. Prowadzimy Biuro Informacji i Poszukiwań, w ramach którego zajmujemy się poszukiwaniem osób zaginionych podczas konfliktów zbrojnych, masowych migracji czy klęsk i katastrof.

Bardzo ważny dla naszego Stowarzyszenia jest ruch młodzieżowy. Mamy ponad 150 000 wolontariuszy wśród młodzieży. Organizujemy dla nich wypoczynek w czasie wakacji i ferii, przygotowujemy różnorakie szkolenia, dzięki którym będzie im łatwiej znaleźć się w dorosłym świecie. Dzięki ich pomocy możemy prowadzić ogólnopolskie akcje pomocowe takie jak np.: Wyprawka dla żaka, Gorączka złota, Dzień walki z głodem.

Wszystkich chętnych szkolimy z zakresu udzielania pierwszej pomocy. Nasze szkolenia są certyfikowane przez Europejskie Centrum Referencyjne Pierwszej Pomocy Czerwonego Krzyża z siedzibą w Paryżu i są identyczne z oferowanymi przez wszystkie europejskie stowarzyszenia Czerwonego Krzyża oraz zgodne z wytycznymi Europejskiej i Polskiej Rady Resuscytacji.

[www.pck.org.pl](http://www.pck.org.pl)

## VESSEL SP. Z O.O.



VESSEL Sp. z o.o. jest polską firmą działającą na rynku od 2004 roku. Specjalizujemy się w świadczeniu profesjonalnych usług finansowania zakupów samochodów firmowych i zarządzania:

- flotą,
- uszkodowością,
- remarketingiem pojazdów.

Prowadzimy również statystyki i analizy flotowe oraz oferujemy szkolenia dla administratorów flot, sieci serwisowych i podmiotów działających na rynku flotowym. W swojej palecie produktów mamy usługi zarówno dla małych firm jak też i międzynarodowych koncernów.

Zarządzając uszkodowością floty Klienta świadczymy m.in. całodobowy serwis dla kierowców, którego zadaniem jest udzielanie pomocy w sytuacjach kolizji i wypadków. Nasi konsultanci są specjalnie szkoleni przez psychologów, policjantów i ekspertów ratownictwa drogowego. Dzięki temu w kryzysowej sytuacji nasze wskazówki

i porady pomagają kierowcom w opanowaniu stresu, wezwaniu odpowiednich służb ratowniczych, zabezpieczeniu miejsca zdarzenia, udzielaniu pierwszej pomocy osobom poszkodowanym.

Nasi klienci mają dostęp do specjalnego numeru telefonicznego Call Center, które jest czynne 24h na dobę. Potencjał firmy stanowią pracownicy, których doświadczenie w zarządzaniu flotami sięga 2000 roku, szeroka sieć serwisowa w Polsce, jak również nowoczesny sprzęt telekomunikacyjny i autorskie oprogramowanie do zarządzania flotami. Nasze usługi pomagają klientom w ograniczaniu kosztów serwisowania, szkodowości i finansowania zakupu samochodów.

Naszą misją jest wprowadzanie na rynek flot samochodowych najnowocześniejszych i najlepszych rozwiązań z dziedziny zarządzania flotami samochodowymi przy zapewnieniu najwyższej jakości obsługi i bezpieczeństwa Klienta.

[www.vessel.pl](http://www.vessel.pl)

### ZWIĄZEK MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH



ZMPD jest największym polskim stowarzyszeniem w branży transportu samochodowego, istniejącym od 1957 roku. Skupiamy ponad 4 000 przewoźników zajmujących się międzynarodowym transportem drogowym. Podstawowym celem Zrzeszenia jest udzielanie pomocy i przekazywanie informacji swoim członkom w sprawach dotyczących działalności przewozowej oraz reprezentowanie ich interesów na zewnątrz, wobec organów państwowych, organizacji krajowych i międzynarodowych. Interwenujemy i pomagamy przewoźnikom i kierowcom, kiedy potrzebują szybkiej pomocy dla rozwiązania problemu, z jakim zetknęli się w drodze lub na granicy. Bierzymy udział w pracach legislacyjnych Sejmu i Senatu oraz Rządu RP w sprawach dotyczących funkcjonowania transportu w Polsce i za granicą. Współpracujemy z zagranicznymi stowarzyszeniami przewoźników we wszystkich sprawach dotyczących transportu międzynarodowego.

ZMPD jest jedyną w Polsce organizacją, która należy do IRU (Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego) z siedzibą w Genewie. Czynnie uczestniczymy w pracach Komisji IRU związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

[www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)

### Źródła dodatkowe

**Komenda Główna Policji**  
[www.kgp.gov.pl](http://www.kgp.gov.pl)

[www.pasybezpieczenstwa.pl](http://www.pasybezpieczenstwa.pl)

**Occupational Road Safety Alliance**  
[www.orsa.org.uk](http://www.orsa.org.uk)

**Network of Employers for Traffic Safety**  
[www.trafficsafety.org](http://www.trafficsafety.org)

**The Fleet Forum**  
[www.fleetforum.org](http://www.fleetforum.org)

**The Royal Society for the Prevention of Accidents**  
[www.rospa.com](http://www.rospa.com)



### WSPÓLNE OŚWIADCZENIE O ZDARZENIU DROGOWYM

1. Data zdarzenia		Godzina		2. Miejsce zdarzenia: Woj., powiat, gmina, miejscowość, droga/ulica:		3. Osoby ranne nie <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/>					
4. Straty materialne inne niż pojazdy A i B nie <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/>		inne przedmioty niż pojazdy nie <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/>		5. Świadkowie: imiona, nazwiska, adresy, tel.:							
6. Ubezpieczony (wg * dowodu/polisy ubezpieczenia)				12. OKOLICZNOŚCI				6. Ubezpieczony (wg * dowodu/polisy ubezpieczenia)			
NAZWISKO: .....				zaznacz krzyżykiem pola odpowiadające okolicznościom zdarzenia				NAZWISKO: .....			
Imię: .....				↓				Imię: .....			
Adres: .....				A POJAZDY B				Adres: .....			
Kod pocztowy: ..... Kraj: .....				1 <input type="checkbox"/> * zaparkowany/zatrzymany 1 <input type="checkbox"/>				Kod pocztowy: ..... Kraj: .....			
Tel. lub E-mail: .....				2 <input type="checkbox"/> * ruszał z miejsca postoju / 2 <input type="checkbox"/>				Tel. lub E-mail: .....			
7. Pojazdy				3 <input type="checkbox"/> w trakcie parkowania 3 <input type="checkbox"/>				7. Pojazdy			
POJAZD SILNIKOWY		PRZYCZEPA		4 <input type="checkbox"/> wyjeżdżał z parkingu, z terenu 4 <input type="checkbox"/>				POJAZD SILNIKOWY		PRZYCZEPA	
Marka, typ		Marka, typ		5 <input type="checkbox"/> wyjeżdżał na parking, na teren 5 <input type="checkbox"/>				Marka, typ		Marka, typ	
Nr rejestracyjny		Nr rejestracyjny		6 <input type="checkbox"/> wjechał na parking, na drodze 6 <input type="checkbox"/>				Nr rejestracyjny		Nr rejestracyjny	
Kraj rejestracji		Kraj rejestracji		7 <input type="checkbox"/> wjechał do ruchu okrężnego 7 <input type="checkbox"/>				Kraj rejestracji		Kraj rejestracji	
8. Zakład ubezpieczeń (wg * dowodu/polisy ubezpieczenia)				8 <input type="checkbox"/> uderzył w tył pojazdu 8 <input type="checkbox"/>				8. Zakład ubezpieczeń (wg * dowodu/polisy ubezpieczenia)			
NAZWA: .....				9 <input type="checkbox"/> jechał w tym samym kierunku, 9 <input type="checkbox"/>				NAZWA: .....			
Adres: .....				ale innym pasem ruchu 10 <input type="checkbox"/>				Adres: .....			
*Dowód ubezpieczenia/polisa pojazdu wystawiona/y 10 <input type="checkbox"/>				zmieniał pas ruchu 11 <input type="checkbox"/>				*Dowód ubezpieczenia/polisa pojazdu wystawiona/y 11 <input type="checkbox"/>			
przez *agenta/oddział ..... do ..... 11 <input type="checkbox"/>				wyrpedzał 12 <input type="checkbox"/>				przez *agenta/oddział ..... do ..... 12 <input type="checkbox"/>			
nr ..... 12 <input type="checkbox"/>				skręcał w prawo 13 <input type="checkbox"/>				nr ..... do ..... 13 <input type="checkbox"/>			
ważna od ..... do ..... 13 <input type="checkbox"/>				skręcał w lewo 14 <input type="checkbox"/>				ważna od ..... do ..... 14 <input type="checkbox"/>			
Zielona Karta pojazdu wystawiona 14 <input type="checkbox"/>				* cofał / zawracał 15 <input type="checkbox"/>				Zielona Karta pojazdu wystawiona 15 <input type="checkbox"/>			
przez *agenta/oddział ..... do ..... 15 <input type="checkbox"/>				jechał pasem przeznaczonym 16 <input type="checkbox"/>				przez *agenta/oddział ..... do ..... 16 <input type="checkbox"/>			
nr ..... 16 <input type="checkbox"/>				do ruchu w przeciwnym kierunku 17 <input type="checkbox"/>				nr ..... do ..... 17 <input type="checkbox"/>			
ważna od ..... do ..... 17 <input type="checkbox"/>				nadszedł z prawej strony 18 <input type="checkbox"/>				ważna od ..... do ..... 18 <input type="checkbox"/>			
Czy posiada ubezpieczenie AC? 18 <input type="checkbox"/>				* nie udzielił pierwszeństwa 19 <input type="checkbox"/>				Czy posiada ubezpieczenie AC? 19 <input type="checkbox"/>			
nie <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/>				przejazdu / jechał na czerwonym świetle 19 <input type="checkbox"/>				nie <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/>			
9. Kierujący pojazdem (wg prawa jazdy)				10. Zaznacz liczbą pól zakreślonych 10 <input type="checkbox"/>				9. Kierujący pojazdem (wg prawa jazdy)			
NAZWISKO: .....				krzyżykami				NAZWISKO: .....			
Imię: .....				Muszą podpisać obaj kierowcy				Imię: .....			
Data urodzenia: .....				Dokument nie stanowi przyznania się do odpowiedzialności, lecz 10 <input type="checkbox"/>				Data urodzenia: .....			
Adres: .....				tylko do potwierdzenia tożsamości i faktów, co powinno 10 <input type="checkbox"/>				Adres: .....			
Kod pocztowy: ..... Kraj: .....				przyspieszyć likwidację roszczeń 10 <input type="checkbox"/>				Kod pocztowy: ..... Kraj: .....			
Tel. lub E-mail: .....				13. Szkic zdarzenia drogowego 13 <input type="checkbox"/>				Tel. or E-mail: .....			
Nr prawa jazdy: .....				Zaznaczyć: 1. układ drogi - 2. strzałkami kierunku jazdy pojazdów A i B - 3. pozycje pojazdów 13 <input type="checkbox"/>				Nr prawa jazdy: .....			
Kategoria (A, B, ...): .....				w momencie zdarzenia - 4. znaki drogowe i sygnalizację świetlną - 5. nazwy ulic / numery dróg 13 <input type="checkbox"/>				Kategoria (A, B, ...): .....			
Prawo jazdy ważne do: .....				10. Zaznacz strzałką 10 <input type="checkbox"/>				Prawo jazdy ważne do: .....			
10. Zaznacz strzałką 10 <input type="checkbox"/>				miejsce uderzenia 10 <input type="checkbox"/>				10. Zaznacz strzałką 10 <input type="checkbox"/>			
miejsce uderzenia 10 <input type="checkbox"/>				w pojazd A →				miejsce uderzenia 10 <input type="checkbox"/>			
w pojazd A →								w pojazd B →			
11. Widoczne uszkodzenia 11 <input type="checkbox"/>				11. Widoczne uszkodzenia 11 <input type="checkbox"/>				11. Widoczne uszkodzenia 11 <input type="checkbox"/>			
pojazdu A:				pojazdu B:				pojazdu B:			
14. Uwagi:				15. Podpisy kierujących pojazdami 15 <input type="checkbox"/>				14. Uwagi:			
14. Uwagi:				A				14. Uwagi:			
14. Uwagi:				B				14. Uwagi:			

\* niepotrzebne skreślić

#### Zastrzeżenie

Przewodnik został opracowany, aby pomóc firmom i organizacjom w Polsce poprawić zasady bezpiecznego poruszania się na drogach ich pracowników i w ten sposób zredukować liczbę wypadków drogowych, obrażeń i ofiar z nimi związanych. Przedstawione wskazówki prezentują poglądy autorów przewodnika. Autorzy nie mogą zagwarantować wyniku ich wdrożenia, ponieważ zwiększone bezpieczeństwo na drodze zależy od wielu czynników, łącznie z czynnikiem aktywnego zaangażowania zarządu.

#### Kontakt

Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego  
Siedziba przy: Forum Odpowiedzialnego Biznesu  
ul. Myśliwiecka 10/2  
00-459 Warszawa  
tel./fax. +48 22 627 18 72  
mail: sekretariat@partnerstwodlabezpieczenstwa.pl  
sekretariat@fob.org.pl

[www.partnerstwodlabezpieczenstwa.pl](http://www.partnerstwodlabezpieczenstwa.pl)  
[www.odpowiedzialnybiznes.pl](http://www.odpowiedzialnybiznes.pl)



PARTNERSTWO  
DLA  
BEZPIECZEŃSTWA  
DROGOWEGO

Polska jest jednym z tych krajów, w których skutki wypadków na drogach są wyjątkowo ciężkie. Co roku ginie na drogach około 6000 osób, co daje średnio 15 ofiar śmiertelnych na 100 tysięcy mieszkańców. W latach 1990 – 2004 śmierć poniosło prawie 100 tysięcy użytkowników polskich dróg – to tak, jakby duże miasto całkowicie zniknęło z powierzchni naszego kraju.

Z PRZEDMOWY BANKU ŚWIATOWEGO

Bezpieczeństwo ruchu drogowego zależy głównie od zachowania człowieka i większości wypadków można uniknąć pod warunkiem, że użytkownicy dróg będą postępować właściwie. Przewodnik „Bezpieczna Flota” zasługuje na uwagę, gdyż propagując właściwe wzorce zachowania podczas podróży służbowych w naturalny sposób łączy troskę o pracowników z dbałością o bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Z PRZEDMOWY KRAJOWEJ RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Przewodnik „Bezpieczna flota” skierowany jest do przedsiębiorstw i instytucji posiadających samochody służbowe, których ilość w Polsce oceniana jest łącznie na od pół miliona do 800 tysięcy pojazdów. Jak pokazują badania prowadzone na świecie, kierowcy użytkujący samochody firmowe powodują 30% wypadków. Dla przedsiębiorstwa każdy wypadek oznacza wysokie straty (utrata pracownika, koszty napraw i ubezpieczenia), nie wspominając o czysto ludzkich dramatach dotykających samych pracowników i ich rodziny.

Z PRZEDMOWY PARTNERSTWA DLA BEZPIECZEŃSTWA DROGOWEGO

PATRONAT HONOROWY:



PARTNERZY:



PARTNERZY WSPIERAJĄCY:

