



CÓMO GESTIONAR LA SEGURIDAD DE LA FLOTA GRIS

Breve guía para empresas cuyo personal utiliza su propio coche para el trabajo

Sobre PRAISE

La carretera forma parte de la rutina de cualquier trabajador. Pero este gesto ordinario lleva consigo un alto índice de lesiones e incluso de mortalidad. El proyecto PRAISE (Prevención de accidentes y lesiones de tráfico y mejora de la seguridad de los trabajadores) desarrollado por el ETSC aborda los aspectos sobre seguridad relacionados con la conducción durante la jornada laboral y en los trayectos al trabajo. Tiene por objetivo fomentar las mejores prácticas en empresas para garantizar unos elevados estándares de seguridad vial para sus empleados.

El proyecto está coordinado por la Secretaría del ETSC, con el apoyo de la Fundación MAPFRE, el Consejo Alemán para la Seguridad Vial (DVR), el Instituto Belga para la Seguridad Vial (IBSR-BIVV) y la Fundación Dräger.

Fundación MAPFRE



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



Dräger Foundation

Expertos que han contribuido en el proyecto

El ETSC agradece profundamente las contribuciones de incalculable valor de los siguientes expertos para la preparación de este informe:

Dorien Steegmans – Instituto Belga para la Seguridad Vial (IBSR-BIVV)

Jacqueline Lacroix – Consejo Alemán para la Seguridad Vial (DVR)

Fernando Camarero Rodríguez – Fundación MAPFRE

Will Murray – eDriving Fleet

Andrew Price – Grupo de Seguros Zurich

Deirdre Sinnott – Autoridad de la Seguridad Vial Irlandesa

Bettina Velten – Fundación Dräger

Para obtener más información

European Transport Safety Council

20 Avenue des Celtes

B-1040 Brussels

Tel: +32 2 230 4106

information@etsc.eu

www.etsc.eu/praise

El contenido de esta publicación es responsabilidad exclusiva del ETSC y no necesariamente representa las opiniones de los patrocinadores u organizaciones a las que pertenece el Proyecto PRAISE.

© 2016 European Transport Safety Council

CÓMO GESTIONAR LA SEGURIDAD DE LA FLOTA GRIS

Breve guía para empresas cuyo personal utiliza
su propio coche para el trabajo

Autores

Luana Bidasca

Ellen Townsend

Octubre de 2016

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	¿CUÁLES SON LOS MOTIVOS PARA GESTIONAR UNA FLOTA GRIS?	6
	2.1 La ley así lo dicta	6
	2.2 Puede ser positivo a nivel empresarial	6
	2.3 Problemas asociados al funcionamiento de la flota gris y sistemas alternativos	7
3.	¿EXISTEN ALTERNATIVAS PARA QUE LOS EMPLEADOS NO UTILICEN SUS VEHÍCULOS PROPIOS?	8
4.	LA GESTIÓN DE LA FLOTA GRIS	10
	4.1 Análisis de riesgos de la flota	10
	4.2 Responsabilidad, dirección y políticas internas	11
	4.3 Un enfoque en los conductores	12
	4.4 El vehículo	13
	4.5 El trayecto	13
	4.6 Inspecciones, pólizas de seguros y mantenimiento	14
5.	LISTA DE VERIFICACIÓN PARA GESTIONAR LOS RIESGOS DE LA FLOTA GRIS	15
	ANEXO	16
	REFERENCIAS	17

PARTE I

INTRODUCCIÓN

Actualmente, una parte importante de los trayectos relacionados con el trabajo se realizan en vehículos que no son propiedad de la empresa. Entre estos vehículos, denominados "flota gris", se incluyen:

- vehículos privados,
- vehículos de alquiler para uso laboral,
- vehículos comprados a través de un plan ECO (compra de vehículos para trabajadores).

El uso de una flota gris es habitual en Europa. Pese a no disponer de datos correspondientes a países ajenos a la UE, los datos nacionales de Reino Unido muestran lo siguiente:

- El 40 % de los vehículos de trabajo forman parte de una flota gris;
- Se utilizan 14 millones de vehículos de flota gris;
- Se emplean 9 millones de vehículos para trayectos laborales de forma habitual;
- El 62 % de coches privados se utilizan para actividades relacionadas con el trabajo.¹

En concreto, en el sector público existe un importante porcentaje de kilómetros que cubren los trabajadores con su vehículo propio. En Reino Unido, concretamente, el 57 % de las distancias recorridas para el sector público las realizan los empleados con sus vehículos propios.² Un ejemplo de ello son los empleados del sector sanitario, que realizan visitas a domicilio con sus coches. Por otro lado, en el sector privado es habitual que los agentes inmobiliarios también hagan uso de su vehículo propio con fines laborales.

Asimismo, en Irlanda la mayoría de vehículos que se emplean para trabajar pertenecen a una flota gris. Los datos a nivel nacional muestran que estos vehículos a menudo son más antiguos que la media de vehículos de empresa y que, por tanto, tienen una clasificación inferior en lo que respecta a la seguridad. Los vehículos más antiguos, de media, son menos seguros porque los estándares de seguridad y las tecnologías de seguridad estándar que incluyen han ido mejorando con el paso del tiempo.

Los trabajadores que utilizan sus vehículos propios para trabajar normalmente reciben reembolsos en función del kilometraje. Algunas empresas especifican una distancia máxima para aquellos trabajadores que utilizan solo ocasionalmente su

vehículo propio para trabajar y, en caso de superarla, se les asigna un vehículo de alquiler o de empresa.³

Cuando el mundo empresarial analiza los trayectos en carretera que sus empleados hacen en nombre de la empresa, a menudo descubren que hay un importante número de empleados a los que nunca consideran como "conductores" y a los que jamás se les ha tenido en cuenta en un contexto de gestión de la seguridad vial en el trabajo, pese a realicen trayectos durante su jornada laboral.⁴ Desde 2014, la empresa British Telecom exige a todos sus conductores (incluidos los que emplean su vehículo propio) que proporcionen el registro de mantenimiento de sus vehículos. Adjuntamos a este informe el programa de la British Telecom detallado en un estudio de caso.

Desde el punto de vista de los trabajadores, un vehículo de empresa tradicional proporciona un mayor nivel de control en lo que respecta a casi todos los aspectos de su funcionamiento. Cuando los empleados utilizan sus vehículos propios, el nivel de control se puede ver reducido y, en consecuencia, implicar ciertas dificultades.⁵

Cuando un conductor utiliza su propio vehículo para el trabajo, sigue estando bajo responsabilidad de la empresa. Es precisamente este aspecto lo que presenta un verdadero reto para gestionar los riesgos en la seguridad vial relacionados con el trabajo. Los trabajadores pueden creer que es más sencillo gestionar a empleados que utilicen sus propios coches para el trabajo en lugar de gestionar una flota de vehículos de empresa. No obstante, tras tener en cuenta todos los aspectos, quizá esta asunción no es del todo cierta.

Por ello hemos creado esta guía, para ayudar a las empresas a revisar y mejorar la gestión de su flota gris, con especial enfoque en los aspectos relacionados con la seguridad. En este informe explicaremos las responsabilidades legales y los beneficios empresariales de disponer de una política de gestión de una flota gris eficaz. Asimismo, explicaremos cómo se pueden reducir los riesgos viales de la flota gris a través del análisis de riesgos y haremos hincapié en la importancia que tiene la integración de una política de flota gris en los procedimientos empresariales y en la responsabilidad de la dirección.

¹ Lex Autolease (2015) The 2015 Lex Autolease's annual Report on Motoring <https://goo.gl/6CBvvn>

² Office of Government and Commerce (2008) Grey Fleet Best Practice

³ RoSPA (2015) Driving for work: Own Vehicles <http://goo.gl/1JA4qJ>

⁴ Zurich Risk Insurance, 2016, Managing the risk of Grey Fleet.

⁵ GE Capital (July 2012) Cash Fleet, Grey Fleet <http://goo.gl/R3yi8T>

PARTE II

¿CUÁLES SON LOS MOTIVOS PARA GESTIONAR UNA FLOTA GRIS?

2.1 LA LEY ASÍ LO DICTA

Por ley, todos los Estados Miembros de la UE están obligados a cumplir con los requisitos legales relacionados con la seguridad vial y con los aspectos referentes a la asistencia y a la salud y seguridad en el trabajo. La Directiva Marco Europea 89/391/EEC, sobre salud y seguridad en el trabajo, obliga a que cada empresa empleadora en Europa realice un análisis de riesgos en base a los principios de prevención.⁶ Aquí quedan incluidos los empleados que viajan por motivos laborales, así como todos los aspectos de dichos trayectos, incluidas las flotas grises.

El hecho de que los trabajadores empleen su vehículo propio con fines laborales no exime a las empresas de sus responsabilidades referentes a la prestación de asistencia. La legislación es muy clara al respecto: una empresa está obligada legalmente a prestar asistencia a un empleado, con independencia de quién sea el titular del vehículo. Por tanto, la flota gris debe ser gestionada de la misma forma diligente que se gestionan los vehículos de empresa o los vehículos de alquiler.⁷

Algunos Estados Miembros de la UE incluyen una legislación complementaria en la que se detallan las obligaciones de las empresas para reducir los riesgos relacionados con la conducción laboral. Otros, de igual manera, han desarrollado guías específicas sobre cómo aplicar la Directiva Marco a la seguridad vial en el trabajo. Las empresas están obligadas a cumplir con esta legislación europea y con las respectivas leyes aplicables a nivel nacional.

En este contexto, las organizaciones están obligadas a responder a preguntas tales como las siguientes:

- ¿El conductor tiene las aptitudes necesarias?
- ¿Su carné de conducir es válido?
- ¿El vehículo es apto para el trabajo encomendado?
- ¿El vehículo está bien mantenido y tiene los seguros correspondientes para desplazamientos profesionales?

Llevar un registro sobre las auditorías de estos requisitos es vital, especialmente cuando se produce un accidente. Trataremos este aspecto con más detalle en la parte 4 del informe. En algunos países, las normas de circulación

prohíben que se "provoque o permita" que una persona conduzca sin un carné de conducir válido o sin seguro a terceros, o bien que conduzca un vehículo en condiciones peligrosas.⁸

2.2 PUEDE SER POSITIVO A NIVEL EMPRESARIAL

El argumento empresarial de la seguridad vial se centra en la prevención de los daños para las personas y en la protección de la propiedad y el medio ambiente. Ello implica gestionar la seguridad vial de forma proactiva por motivos económicos, morales y legales con el objetivo de supervisar a conductores, trayectos y vehículos. Estos factores se aplican de igual manera a la flota gris, tanto a los vehículos como a sus conductores.

Para obtener más información:
<http://etsc.eu/5kzYY>



Existen argumentos económicos convincentes para preparar e implementar un programa de gestión del riesgo vial en el entorno laboral (WRRM, por sus siglas en inglés). Por norma general, es habitual que las empresas se centren en la seguridad de su flota después de haber padecido un accidente con un alto coste o incluso después de una muerte en carretera. El ETSC aboga firmemente por adoptar un enfoque proactivo, ya que esto supone también ventajas en otras áreas como en los programas de calidad, de servicio al cliente, de eficacia y de medio ambiente.⁹

⁶ Directiva del Consejo 89/391/EEC, de 12 de junio de 1989, sobre la introducción de medidas para fomentar

⁷ Energy Saving Trust (2015) A Guide to Managing and Reducing Grey Fleet Mileage <http://goo.gl/1zh0H1>

⁸ RoSPA (2015) Driving for work : Own Vehicles <http://goo.gl/1JA4qj>

⁹ Murray, W. CARRS-Q, 2002, Evaluating and improving Fleet safety in Australia.



GESTIONAR LA SEGURIDAD VIAL OFRECE UNA OPORTUNIDAD PARA REDUCIR GASTOS EN VARIOS ASPECTOS:

- Menor gasto operativo como, por ejemplo, un consumo menor de combustible y de mantenimiento de vehículos gracias a unas normas de conducción más eficaces;
- Menos días laborables de baja por lesiones;
- Menor riesgo de enfermedades laborales;
- Menos estrés y mejora de la satisfacción a nivel personal y profesional;
- Menos necesidad de realizar estudios y burocracia;
- Menos tiempo perdido reprogramando jornadas laborales;
- Menor pérdida de reputación;
- Menos vehículos sin utilizar o a la espera de ser reparados;
- Menos pedidos y oportunidades de negocio perdidos, y menos riesgo de perder la satisfacción del cliente;
- Menor posibilidad de que ciertos trabajadores clave pierdan su carné de conducir.¹⁰

Tabla que muestra la comparación de costes entre alternativas de transporte para un viaje de 470 km ida/vuelta entre Manchester y Newcastle.

Cuando los costes del funcionamiento de una flota gris se comparan con otras alternativas, las diferencias son palpables. Esto demuestra las ventajas de tener una política que abogue por el uso de medios de transporte alternativos.¹⁵

El reembolso por kilometraje en una flota gris puede ser un problema complejo.¹⁶ Incluso teniendo un diario detallado que audite y registre todos los movimientos, incluso cualquier tipo de sistema de reclamación de gastos (tanto si sirve para reclamar gastos de combustible como de otros aspectos del vehículo), esta tarea puede provocar muchos quebraderos de cabeza. Además, dar con una tarifa justa por el uso que hace cada empleado de su propio coche es a menudo muy complicado, especialmente si tenemos en cuenta que hay muchos tipos de vehículos y gastos operativos que varían mucho en función del vehículo.¹⁷

Otro de los riesgos económicos asociados a las flotas grises sucede cuando un trabajador realiza un trayecto por motivos laborales y, tras verse implicado en un accidente, reconoce no tener el seguro correspondiente (por ejemplo, no cubre el uso laboral del vehículo) o su carné de conducción no es válido. Este trabajador está cometiendo un delito y será convenientemente penalizado, pero si se trata de un accidente grave, probablemente el demandante exigirá responsabilidades a la empresa porque ésta tenía responsabilidades sobre el trabajador.¹⁸

A nivel financiero, el uso de vehículos de flota gris a menudo no es el medio de transporte más eficaz de los que hay disponibles. Si un trayecto supera los 160 km, sale más caro (el coste por km) y tiene un potencial coste añadido por horas laborales invertidas. Este es el caso, por ejemplo, de todos los trabajadores que pierden tiempo en los atascos o que se han visto implicados en un accidente y, por culpa de ello, están de baja sin poder trabajar.¹⁹

2.3 PROBLEMAS ASOCIADOS AL FUNCIONAMIENTO DE LA FLOTA GRIS Y SISTEMAS ALTERNATIVOS

Las flotas grises requieren de una importante cantidad de dinero para funcionar, y más cuando no se gestionan de forma eficaz. La organización británica sin ánimo de lucro Energy Saving Trust calculó que una flota gris de 500 vehículos que realiza una media de 1.600 km al año con vehículos propios le cuesta a una empresa cerca de 285.000€ al año en reembolsos.¹¹ Parte de este gasto es inevitable, pero una flota mejor gestionada, junto con políticas que aboguen por los trayectos alternativos, podría ayudar a reducir de forma importante tanto los gastos como los riesgos asociados.¹²

Método	Flota gris a 65 centavos de libra por milla ¹³	Flota gris a 45 centavos de libra por milla	Tarifa tren (vuelta anticipada en cualquier horario) *precio indicativo para enero de 2012	Vehículo de alquiler (compacto, 5 puertas, p. ej., Ford Focus) más combustible
Coste	189 £	131 £	90 £	67 £
Ahorro	-	58 £	99 £	122 £

(Fuente: EST¹⁴)

¹⁰ National Highway Traffic Safety Administration, "What do traffic crashes cost?" <https://goo.gl/IB3dpa>

¹¹ Energy Savings Trust, (2012). A guide to reducing grey fleet mileage. <https://goo.gl/f0jH2X>

¹² Ibid.

¹³ 1 milla = 1,609344 km

¹⁴ Energy Savings Trust, (2012). A guide to reducing grey fleet mileage. <https://goo.gl/zYQMFA>

¹⁵ Interactive Driving Systems (2012) Grey Fleet Research Report Preferred practice guide for grey fleet risk management

¹⁶ GE Capital (July 2012) Cash Fleet, Grey Fleet) <http://goo.gl/R3yi8T>

¹⁷ GE Capital (July 2012) Cash Fleet, Grey Fleet) <http://goo.gl/R3yi8T>

¹⁸ Zurich Insurance (2010) Managing Grey Fleet Risks <http://goo.gl/v3gxsQ>

¹⁹ Energy Saving Trust (2015) A Guide to Managing and Reducing Grey Fleet Mileage <http://goo.gl/1zh0H1>

PARTE III

¿EXISTEN ALTERNATIVAS PARA QUE LOS EMPLEADOS NO UTILICEN SUS VEHÍCULOS PROPIOS?

Una política de gestión del uso de vehículos de una flota gris debería incluir un plan de viaje cuyo objetivo sea reducir los viajes mediante una "jerarquía de viajes" (ver tabla más abajo). La gestión de riesgos debe estar asociada a diferentes estrategias para reducir el kilometraje de las empresas en términos generales. Las flotas de vehículos de empresa o de vehículos oficiales, alquilados a nivel local mediante contrato, son una buena alternativa a las flotas grises.

El kilometraje total en el sector privado ya está bajo escrutinio y seguirá reduciéndose más porque cada vez es menos necesario desplazarse para verse cara a cara y porque las

tecnologías de la comunicación suponen un método para sustituir este tipo de viajes.²⁰ En consecuencia, los proveedores actuales de flotas de vehículos irán evolucionando hasta convertirse en proveedores de una mezcla de servicios de movilidad personal y profesional²¹ que ofrecerá acceso a diferentes modos de viajar y que podrá, por ejemplo, convertirse en un servicio que organiza viajes compartidos.

La jerarquía de motivos que aparece a continuación también ayudará a decidir qué viajes son meritorios y a minimizarlos según su impacto.

	<p>¿Se puede evitar el viaje sustituyéndolo por una teleconferencia o videoconferencia en una sala? Si es así, estas opciones deberían ser siempre las primeras para ayudar a reducir las emisiones de dióxido de carbono y los costes por desplazamiento.</p>
	<p>¿Se puede realizar el viaje a pie, bici o en tren? El transporte público suele ser una opción para todos los trayectos con destino a centros urbanos. Es un modo de transporte más seguro que el vehículo y normalmente produce menos emisiones. Además, puede ser más eficaz a nivel empresarial si tenemos en cuenta la disponibilidad para trabajar, los retrasos en carretera, etc.</p>
	<p>¿Dispone de un vehículo de alquiler para realizar el trayecto? Si se le ha asignado un vehículo de alquiler por su cargo o responsabilidad, probablemente sea la opción más rentable.</p>
	<p>¿La empresa dispone de un parque o flota de vehículos para realizar el trayecto? Siempre que sea posible, los empleados deberán utilizar el parque de vehículos disponible (flota) como alternativa a la reclamación del kilometraje a la empresa por haber hecho el viaje en vehículo propio. Al maximizar el uso de las flotas se reducen también las emisiones de carbono y los costes asociados.</p>
	<p>¿Un coche de alquiler saldría más rentable? Para las distancias a partir de 110 km, los empleados deberá usar un coche de la flota o coche de alquiler como alternativa al vehículo propio. Los vehículos de alquiler son más indicados para trayectos más largos y normalmente tienen niveles de emisión inferiores a los de los vehículos privados.</p>
	<p>Cuando ninguna de las opciones anteriores esté disponible, se podrán utilizar los vehículos privados autorizados para realizar trayectos cortos (distancias inferiores a 110 km entre ida y vuelta) Los trabajadores únicamente podrán usar sus vehículos propios para trayectos de menos de 110 km, siempre y cuando puedan demostrar a su superior que han debido descartar las opciones anteriores y que disponen de carné de conducir válido, de un seguro para uso profesional integral y que han pasado la ITV reglamentaria.</p>

(Fuente: Energy Saving Trust (2015) A Guide to Managing and Reducing Grey Fleet Mileage <http://goo.gl/1zh0H1>)

²⁰ Cooke, 2002, "Duty of Care and Best Practice Cars on Business University of Buckingham"

²¹ Consulte el Informe PRAISE sobre el árbol de decisiones sobre movilidad empresarial en Safer Commuting. <https://goo.gl/uVo7W6>

Esta jerarquía puede formar parte de un plan de viajes que ofrezca medidas prácticas para reducir el coste y el impacto medioambiental de los viajes por motivos laborales, ofreciendo a la plantilla alternativas realistas y rentables al uso del coche.²² Los planes de viajes promueven soluciones de transporte sostenibles y flexibles como, por ejemplo, servicios para compartir coche, teletrabajo e instalaciones para bicicletas. Además, se pueden diseñar en base a las necesidades de la empresa. Un plan de viajes tiene por objeto animar al personal a utilizar el vehículo de forma más lógica y ofrece a su vez alternativas al modelo clásico. Estos planes de viaje deben primar los modos de transporte seguros y eficientes a nivel de consumo de combustible. Una reducción en los viajes implica forzosamente menos gastos en combustible, menos riesgo en la flota de vehículos y menos gastos operativos.²³

Un ejemplo de empresa que ha erradicado el uso de la flota gris es la británica Transport for London. En su lugar, emite billetes de transporte público para todo el personal. No obstante, a veces no es posible ni factible que una empresa recurra al transporte público.

Si el proceso de planificación de viajes descrito anteriormente demuestra que el uso del coche sigue siendo la única opción, en tal caso se aportan diferentes opciones en función de las distancias que deben recorrer los trabajadores.

- Las empresas cuyos empleados realizan distancias cortas de forma limitada podrían plantearse el uso de un parque de vehículos. Es decir, vehículos que se pueden utilizar en caso de necesidad para trayectos ocasionales que entren dentro de toda lógica.
- Los empleados que deban hacer distancias un poco más largas, podrían tener en cuenta la opción del alquiler de coches. Esta puede ser una buena opción y puede suponer un gasto similar al del un empleado que usa vehículo propio (ver el ejemplo anterior).
- Las empresas cuyos trabajadores deban realizar distancias mayores deberían plantearse seriamente la introducción de una flota de vehículos de empresa si los gastos por reembolso de kilometraje aumentan.

Otra forma que tienen las empresa de reducir el uso de una flota gris de vehículos es disminuyendo las distancias de trayectos que permita a sus empleados optar por un vehículo de empresa.

Muchas empresas piensan que el hecho de exigir a los empleados el uso de sus vehículos propios para trabajar es una opción fácil y barata. Pero, sin embargo y tal como describíamos anteriormente, esta opción puede conllevar un alto coste y problemas de gestión que se verían reducidos con el uso de otras alternativas.²⁴

Recomendaciones para las empresas:

- Los planes de tarifas por distancia e incentivos deberían minimizar el uso del vehículo; asimismo, todo plan que pueda artificialmente fomentar un uso elevado del vehículo debería revisarse para reducir aquellos trayectos innecesarios.
- Las empresas tienen el deber de responsabilizarse de aquellos empleados que conducen sus propios vehículos por motivos laborales, de modo que deberían pensar en las implicaciones legales que esto tiene y asegurarse de que disponen de una política con procedimientos para cada situación.
- Las empresas deben pensar en las ventajas a nivel empresarial que puede aportar un enfoque proactivo de cara a los riesgos viales y a la gestión de una flota gris, en comparación con cualquier enfoque reactivo.
- Deben analizar el potencial retorno de la inversión que tienen para el negocio los aspectos como los tiempos de inactividad, los costes administrativos, los costes de mantenimiento, reparación y combustible.



Los planes de viaje aportan soluciones de transporte flexibles y sostenibles como, por ejemplo, servicios para compartir coche, teletrabajo e instalaciones para bicicletas. Además, se pueden diseñar en función de las necesidades de la empresa.

²² Consejo del Condado de Derbyshire (2008) Derbyshire Business Travel Plan Pack.

²³ Murray, W. (2010) Travel/Mobility Planning Interactive Driving Systems.

²⁴ GE Capital (2012) Cash Fleet, Grey Fleet <http://goo.gl/R3yi8T>

PARTE IV

LA GESTIÓN DE LA FLOTA GRIS

La gestión de los riesgos de una flota gris no debería ser muy distinta de la gestión de vehículos de empresa o de otros tipos de vehículos para uso profesional. El primer paso es evaluar el alcance que tiene la flota gris en una empresa.

El análisis de riesgos debería identificar los indicadores de rendimiento clave, que deberán supervisarse y evaluarse. Debe validarse al conductor, pero también el vehículo y los trayectos laborales efectuados.

4.1 ANÁLISIS DE RIESGOS DE LA FLOTA

Analizar los riesgos es el paso inicial para establecer un plan de gestión de la seguridad vial.²⁵ Como parte de cualquier programa de gestión, en análisis de riesgos referente al uso por parte de sus empleados de los vehículos propios para trabajar no debería limitarse a un simple cuestionario de preguntas directas, sino que debería permitir identificar los vacíos en la gestión de riesgos y las medidas necesarias para abordarlos. Se trata de una obligación legal. Según la Directiva Marco 89/391/EEC, las empresas deben tener en cuenta la naturaleza de las actividades de la empresa y/o entidad, y evaluar los riesgos para la seguridad y salud de sus trabajadores.

Una vez realizada la evaluación, deben implementarse las medidas preventivas y de protección necesarias, incluido cualquier curso de formación que pueda ser necesario. En términos generales, es importante que las empresas que están pensando en ofrecer formación a sus conductores tengan un proceso eficaz gestión de los riesgos. No en vano, existe la obligación de ofrecer formación sobre aspectos de seguridad y salud (Artículo 12 de la Directiva Marco 89/391/EEC). Sea cual sea el tipo y nivel de dicha formación, ésta debería basarse siempre en un análisis de las necesidades.

Por norma general, los análisis de riesgos sobre vehículos personales para uso profesional deberían incluir las siguientes preguntas:

- ¿Qué trayectos deben realizarse?
- ¿Qué modos de transporte representan un menor riesgo?
- ¿Qué tipo de vehículos forman la flota?
- ¿Quiénes son los conductores de estos vehículos?
- ¿Cuáles son los destinos?
- ¿Qué tipo de conductores tiene la empresa?
- ¿Cuánto tiempo se dedica a la conducción?
- ¿Cuánto tiempo hace que conducen? (comprobar carné)
- ¿Qué se les pide que hagan, además de conducir?

Intervención específica según el riesgo: el caso de los conductores con un alto kilometraje

Podemos extraer un ejemplo de una intervención orientada según el riesgo de una guía de Seguros Zurich²⁶. En esta guía se estipula que, si una de las áreas de riesgo identificadas en el proceso de análisis de riesgos es el perfil de alto kilometraje de un empleado, la estrategia para reducir los riesgos se basaría en la aplicación de estos puntos:

- Eliminar parte del kilometraje, que normalmente se logra con una iniciativa de gestión. A modo de ejemplo, podrían reorganizarse los territorios de ventas.
- Sustituir algunos de los trayectos por trayectos en transporte público. Los viajes en avión y tren son bastante más seguros que los realizados por carretera.
- Asegúrese de que cuenta con unas directrices sólidas sobre cómo gestionar la fatiga. El mayor riesgo que sufren los conductores con un alto kilometraje es dormirse al volante, así que debería haber directrices que limitaran la distancia máxima por jornada laboral (incluidos los conducidos), así como un máximo de trayectos seguidos y las duraciones de las pausas (de 15 a 20 minutos por cada 2 horas conducidas o antes, en función de la fatiga).
- Concienciar al personal sobre los problemas que entraña la fatiga al volante y ofrecer sugerencias prácticas sobre cómo gestionar este aspecto.
- Ofrecer directrices y formación sobre cómo planificar una ruta de forma eficaz para minimizar los tiempos de los trayectos.
- Ofrecer directrices y formación sobre cómo organizar un calendario eficaz y así planificar los trayectos de forma eficaz.
- Ofrecer directrices y formación sobre cómo adquirir las posturas correctas al volante, enfatizando las consecuencias de las posturas incorrectas como, por ejemplo, la aparición de signos de fatiga anticipadamente.

²⁵ ETSC (2010) Fit for Road Safety: From Risk Assessment to Training. <https://goo.gl/4vu4NB>

²⁶ Zurich Insurance (2010) Managing Grey Fleet Risks <http://goo.gl/v3gxsQ>

²⁷ Grayson, G. B. and Helman, S. (2011). Work related road safety: a systematic review of the literature on the effectiveness of interventions. Research report 11.3. Institute of Occupational Safety and Health.

El riesgo se puede disminuir mediante una reducción de trayectos en carretera que realizan los empleados²⁷. Las medidas para reducir estos trayectos por transporte de mayor riesgo (conducción y bicicleta), y sustituyéndolos por videoconferencias o por billetes de transporte público si el viaje se hace indispensable, son el ejemplo que mejor demuestra la eficacia en la reducción de las lesiones por accidente en carretera.²⁸

Las empresas pueden influir de forma muy importante en el cumplimiento de la seguridad vial a través de la flota gris de sus empleados. Las grandes empresas también pueden influir en las políticas de las pequeñas y medianas empresas a la hora de subcontratar el trabajo, insistiendo para que dichos subcontratistas también apliquen las mismas condiciones y normas con respecto a la conducción laboral.²⁹

Tras un análisis de riesgos de los conductores, deberían ofrecerse cursos de formación a todos aquellos que deban realizar trayectos profesionales, con independencia de si para ello emplean sus vehículos propios o los vehículos de empresa.

En lo que respecta a la flota gris, debería fomentarse que las grandes empresas compartieran sus mejores prácticas con aquellas empresas más pequeñas que quizá no disponen de los recursos económicos dedicados a los recursos humanos que tienen las grandes.

Recomendaciones para las empresas:

- En la misma línea de lo que dicta la Directiva Marco europea 98/391/EEC, deben llevar a cabo un análisis de riesgos que incluya a conductor, trayecto y vehículo de flota gris de empleado.
- Deberían desarrollar medidas como respuesta directa al resultado del análisis de riesgos.
- Deberían abordar primero las áreas de mayor riesgo y y riesgos inmediatos, antes de ocuparse de riesgos más secundarios. En cualquier caso, todos los riesgos deben tratarse para seguir mejorando.

4.2 RESPONSABILIDADES, DIRECCIÓN Y POLÍTICAS INTERNAS

Dado que los vehículos de uso personal que se emplean con fines laborales no son propiedad de la empresa, los gestores de flotas se enfrentan a una serie de problemas de difícil solución con respecto a la gestión de la seguridad. La responsabilidad en la gestión de los riesgos viales para la flota gris debe empezar desde los niveles directivos

(como con los vehículos de empresa) y extenderse a través de toda la cadena de gestión de la empresa.³⁰ Los roles y responsabilidades en la implementación de estas políticas deben estar claros para todos los implicados.

Una pregunta que surge a menudo es si esta responsabilidad le corresponde a un director de salud y seguridad o al director de la flota. El enfoque recomendado es que la responsabilidad de la seguridad vial quede compartida entre el nivel operativo y ejecutivo de una empresa.

La función de quien gestiona la salud y seguridad proporciona el asesoramiento necesario y puede establecer perfectamente las políticas, normas y requisitos para la seguridad de la flota de vehículos. No obstante, esta función debería ejecutarse a lo largo del nivel ejecutivo a través de una gestión operativa responsable.

La persona responsable de la seguridad de la flota de los empleados debe asegurarse de que este aspecto se incluya dentro de la declaración de los objetivos de la empresa y, asimismo, de que se implementen los indicadores de rendimiento clave y se incluyan en el orden del día de todas las reuniones periódicas de la Junta.³¹

Además de un liderazgo que se comprometa con este aspecto, la cultura de la seguridad debe desarrollarse a lo largo y ancho de la empresa y debe dirigirse a todos sus empleados, incluidos los que utilizan sus vehículos propios para trabajar³². Las características de esta "cultura de la seguridad" no solo incluyen las políticas y procedimientos de seguridad que emite la dirección ejecutiva, sino también el compromiso por parte de la jerarquía administrativa de implementar las políticas de seguridad y la voluntad por parte de los trabajadores de cumplir con dichas normas de seguridad.³³

Recomendaciones para las empresas:

- Responsabilizarse de la gestión de la flota gris de la empresa;
- Adoptar una política clara que establezca el compromiso de la empresa de gestionar el uso de su flota gris;
- Identificar claramente a los responsables de la implementación de esta política;
- Fomentar una cultura de la seguridad como parte integral de la implementación de la política anterior;
- Incluir el uso de la flota gris en el programa WRRR (Riesgos viales relacionados con el trabajo).

²⁷ Grayson, G. B. and Helman, S. (2011). Work related road safety: a systematic review of the literature on the effectiveness of interventions. Research report 11.3. Institute of Occupational Safety and Health.

²⁸ Ibid.

²⁹ PRAISE Thematic Report 5, Minimising In-vehicle Distraction. <https://goo.gl/Ak6JHm>

³⁰ Wallington D, Murray W, Darby P, Raeside R & Ison S. Work-Related Road Safety: Case Study of British Telecommunications (12-1196). Paper presented at the 91st Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C., January 22-26, 2012.

³¹ Ibid.

³² Zohar 2002 in Newnam et al Occupational driver safety: Conceptualising a leadership based intervention to improve safe driving performance, 2011

³³ ERSO (2007). <https://goo.gl/ohUh1i>

4.3 UN ENFOQUE EN LOS CONDUCTORES

Priorización de las intervenciones

Clasif. del riesgo	Perfil de conducción
Alto	Alto kilometraje (35.000 + km laborales por año) Conducción nocturna/madrugada La conducción se sale de la norma Índice alto de accidentes Quienes acumulan pérdida de puntos en el carné Quienes tienen una mala actitud con respecto a la seguridad vial Conductores de vehículos no habituales Conductores noveles, concretamente de entre 17 y 24 años (jóvenes) Quienes tienen un elevado riesgo en el perfil de análisis de riesgos psicométricos (cuando se emplea dicho perfil)
Medio	Conductores que conducen unos 10.000 km laborales al año (tanto en coche de empresa como en coche propio)
Bajo	Conductores que realizan trayectos laborales con poca frecuencia y/o con un kilometraje muy bajo (menos de 10.000 km al año)

Fuente: Health and Safety Executive, Ireland

Debe realizarse un análisis de riesgo sobre las carencias analizadas para asegurarse de que, también se incluya en la política de seguridad vial relacionada con el trabajo a todos aquellos trabajadores que emplean sus vehículos propios para trabajar. La tabla anterior ayuda a identificar dónde es necesario intervenir a nivel de gestión de conductores en base al perfil del conductor.

El conductor tiene mucha capacidad de influencia con respecto a si se va a ver implicado en un accidente, de modo que debería hacerse hincapié en este aspecto. Las precauciones de seguridad implementadas para los empleados que emplean un vehículo de empresa o alquilado deberían ser la mismas que para quienes conducen sus vehículos propios.

La aptitud para conducir es una de las áreas clave que deben gestionarse y entre las que se incluyen otras áreas como:

- salud,
- fatiga,
- alcohol, medicamentos o drogas,
- comportamiento arriesgado al volante (velocidad, uso del cinturón, distracciones).



Las empresas tienen una clara responsabilidad de reducir los incentivos por ganar tiempo y en concienciar sobre las graves consecuencias que puede tener la velocidad al volante.³⁴ A menudo los trabajadores que conducen por trabajo están presionados para cumplir los ajustados tiempos y, por tanto, son más propensos a aumentar la velocidad al volante. Según un estudio británico, la velocidad entre los vehículos de empresa era la norma en casi la mitad de la muestra estudiada, entre los que el 13% también superaba el límite de velocidad. La razón más importante era el deseo de llegar a tiempo a reuniones, incluso aunque eso supusiera incumplir el límite de velocidad marcado. A ello se le suma la poca percepción sobre el exceso de velocidad como un factor importante de riesgo de accidentes, así como la menor experiencia en la conducción.³⁵ El informe del ETSC sobre la velocidad y la conducción en el trabajo³⁶ ofrece a las empresas una guía para abordar la velocidad al volante entre los trabajadores que conducen por motivos laborales. Asimismo, incluye una sección sobre los problemas de dicha gestión, entre los que se incluyen también temas como la planificación de los trayectos y los sistemas de pago, donde se ofrecen consejos sobre cómo dichas prácticas pueden ayudar a gestionar el problema de la velocidad en un contexto laboral.



La distracción del conductor también debería preocupar a quienes se encargan de la salud y seguridad, ya que influye en un 20-30 % de los accidentes de tráfico.³⁷ La dirección de la empresa debe aplicar normas sobre el uso de los teléfonos móviles al volante. La mejor práctica es no permitir el uso de ningún teléfono durante la conducción. Unilever es un ejemplo de empresa que ha implementado dicha norma entre sus empleados a nivel global.³⁸

Los conductores de la flota gris deberían seguir también la misma norma sobre el uso de estos dispositivos. No obstante, puede ser más difícil de gestionar, ya que un empleado de la flota gris puede usar su propio teléfono móvil o no sentirse interpelado por la norma de la prohibición de su uso.

Tanto el kilometraje como el historial de accidentes son ciertamente indicadores de riesgo, pero quizá no sean tan útiles para analizar la flota gris, ya que estos empleados con vehículo propio tienden a enmascarar el kilometraje y, además, la empresa no conoce su historial de conducción. Un buen análisis de riesgos integral deberá incluir muchas otras cuestiones e indicar con precisión qué conductores tienen mayor probabilidad de estar implicados en un accidente.

³⁴ PRAISE Thematic Report 8 Driving for Work; Managing Speed. <http://goo.gl/eC6JgJ>

³⁵ Adams-Guppy, J. and Guppy, A. (1995) Speeding in relation to perceptions of risk, utility and driving style by British company car drivers. *Ergonomics*, 38, 12, 2525-2535

³⁶ PRAISE Thematic Report 8 Driving for Work; Managing Speed. <http://goo.gl/eC6JgJ>

³⁷ ETSC (2011) Minimising In-vehicle Distraction. <http://goo.gl/eC6JgJ>

³⁸ Consultar en la web de Unilever 'Implementing our safety commitments'. <https://goo.gl/6e0uTv>

Recomendaciones para las empresas:

- Desarrollar medidas en respuesta directa al resultado del análisis de riesgos, teniendo en cuenta los factores de riesgo clave que afectan a los conductores con vehículo propio para trabajar.
- Proporcionar una formación adecuada para abordar las necesidades y los riesgos de los conductores con vehículo propio.

4.4 EL VEHÍCULO

La responsabilidad de las empresas que tienen para con sus propios vehículos debe estar claramente establecida en la política de la empresa. Una de las preocupaciones con respecto a los vehículos propios que se emplean para el trabajo son las pólizas de seguros y mantenimiento, en las que a menudo los vehículos no cubren los trayectos en un contexto laboral. Entre otros, hay que tener en cuenta el estado de la flota gris de vehículos para asegurarse de que cumplen todos los requisitos legales de circulación:

- Comprobar la validez del carné de conducir;
- Comprobar los detalles de la póliza de seguros e incluir la cobertura en uso profesional;
- Comprobar el certificado de inspección técnica;
- Comprobar que está al corriente del pago del impuesto de circulación.³⁹

Además, las empresas deben asegurarse de que el vehículo en cuestión es apto para realizar el trabajo que la empresa exige al trabajador. En lo que respecta a las tareas especializadas (por ejemplo, carga de material), a menudo es más sencillo recomendar el tipo de vehículo que debe emplearse y que esté alineado con una política de selección de vehículos de una flota gestionada.

Para ver un ejemplo concreto de cómo una empresa se comunica con los empleados con respecto a esta cuestión e implementa políticas de selección de vehículos, consulte el ejemplo que aparece en el Anexo.

A la hora de escoger un vehículo, una de las primeras cuestiones para decidirse empieza en el ámbito de la salud y seguridad. Lo razonable es que una empresa determine las especificaciones de seguridad mínimas de un vehículo para así garantizar la seguridad de un empleado, lo que no limitará la elección de diferentes vehículos dadas las amplias opciones que ofrece el mercado.

Lo ideal es que los criterios para poder utilizar el vehículo propio deberían estar claramente alineados con el programa más extenso de gestión de riesgos de una flota. Algunas empresas logran gestionar su flota gris con eficacia cuando cubren estos aspectos en los contratos laborales, así como en las diferentes políticas y procedimientos internos.

Recomendaciones para las empresas:

- Desarrollar políticas y procedimientos para la gestión de los vehículos propios de empleados que se emplean para un uso profesional;
- Incluir criterios de seguridad para el uso del vehículo con motivos laborales, incluido el etiquetado Euro NCAP 5 estrellas y los vehículos con tecnologías de seguridad integradas;⁴⁰
- Trabajar conjuntamente con proveedores, fabricantes de equipos, aseguradoras y clientes para el desarrollo de soluciones de seguridad adecuadas y a medida.

4.5 LOS TRAYECTOS

La planificación y la gestión de los trayectos juega un papel central en la reducción de los riesgos viales relacionados con el trabajo. Las medidas preventivas relacionadas con los trayectos deben incluir, entre otras, a aquellos conductores con vehículo propio para trabajar y deben desarrollarse como parte de un programa más extenso sobre seguridad vial.

El trayecto también influye en las posibilidades que tiene el empleado de verse implicado en un accidente durante la jornada laboral. Todo plan de viaje desarrollado debe incluir a los empleados con vehículo propio.

La fatiga, por otro lado, es el mayor problema asociado a los trayectos laborales, de forma que cualquier límite en la distancia total recorrida durante la jornada, incluidos los kilómetros conducidos, debería incluir a los conductores de la flota gris. Es habitual encontrarse con que, pese a los perfiles generalmente con bajo kilometraje, estos empleados se enfrentan a riesgos importantes en este aspecto. Este factor, por tanto, debería abordarse en el análisis de riesgos anteriormente mencionado en este informe.⁴¹

A nivel de empresa, los directivos y el personal de RR.HH. debería trabajar para asegurarse de que los actuales contratos laborales, cuadrantes de turnos y calendarios

³⁴ PRAISE Thematic Report 8 Driving for Work; Managing Speed. <http://goo.gl/eC6JgJ> 35

Adams-Guppy, J. and Guppy, A. (1995) Speeding in relation to perceptions of risk, utility and driving style by British company car drivers. *Ergonomics*, 38, 12, 2525-253536

PRAISE Thematic Report 8 Driving for Work; Managing Speed. <http://goo.gl/eC6JgJ> 37

ETSC (2011) Minimising In-vehicle Distraction. <http://goo.gl/eC6JgJ> 38

See Unilever website 'Implementing our safety commitments'. <https://goo.gl/6e0uTv>

³⁹ RoSPA (2013) <https://goo.gl/WIPrOC>

⁴⁰ ETSC (2016) How Safe Are New Cars Sold in the EU? An Analysis of the Market Penetration of Euro NCAP-Rated Cars. <http://etsc.eu/PINflash30>

⁴¹ Zurich Risk Insurance (2016) Managing the risk of Grey Fleet.

⁴² ETSC (2010) Managing Speed. <https://goo.gl/7R093k>

laborales de los empleados que usan sus vehículos propios para trabajar no contribuyan al estrés o al riesgo de dormirse al volante. Como mínimo, los cuadrantes de turnos y los calendarios de trayectos deben permitir que el conductor pueda respetar la ley. Asimismo, quienes son responsables de la planificación y calendarización de trayectos, incluidos los operadores de viajes, tienen en sus manos la responsabilidad de tener en cuenta todos estos factores. Las empresas deben pensar en la introducción de los denominados "colchones de tiempo" en la cadena de suministro para que, de este modo, los conductores puedan liberarse de cierta presión y se concentren más en la seguridad y en cuestiones como el ahorro de energía.⁴²

Recomendaciones para las empresas:

- Asegurarse de que los contratos laborales, turnos de trabajo y calendarios laborales no contribuyan a añadir presión a los empleados en la realización de sus tareas.
- Revisar las tareas de calendarización, distribución de tareas y gestión de trayectos. Abordar de forma proactiva el estrés en la conducción en el contexto de un plan de salud y seguridad.
- Proporcionar buenas técnicas para planificar trayectos que permitan una calendarización realista de los viajes y una gestión adecuada del tiempo.
- Al tratar con los clientes, evitar hacer concesiones que puedan afectar negativamente a la seguridad vial, como promesas de entregas o finalizaciones de pedidos con limitaciones de tiempo nada realistas.
- Establecer planificaciones, incluidas las pensadas para cadenas de subcontratación, que permitan a los conductores respetar los límites de velocidad y evitar la conducción en horas pico. Dichas planificaciones deberían ser flexibles y poder adaptarse a cambios como, por ejemplo, las inclemencias meteorológicas.

4.6 INSPECCIONES, PÓLIZAS DE SEGUROS Y MANTENIMIENTO

Con independencia de cuál sea el kilometraje, cualquier vehículo perteneciente a una flota gris debería ser apto para el trabajo que va a realizar. Esto implica que debe incluir un seguro completo (incluido para usos profesionales) y debería tener las revisiones y el mantenimiento conforme a un estándar elevado.

Las empresas deben especificar unas normas mínimas sobre características de seguridad en el vehículo, una

antigüedad máxima y unos requisitos de seguridad complementarios. Asimismo, cualquier incidente que implique a un vehículo conducido durante la jornada laboral debe notificarse y ser analizado a los efectos de la gestión de riesgos. El informe del ETSC sobre los programas de gestión de la seguridad vial en el trabajo incluye una sección sobre cómo gestionar las inspecciones, los aspectos sobre la póliza de seguros y las tareas de mantenimiento de una flota.⁴³

Es por ello que debe garantizarse la implementación de dichos procesos para una inspección y mantenimiento periódicos de todos los vehículos que utiliza la empresa, ya que es responsabilidad de ésta asegurarse de que todos cumplen con los estándares para circular. Como requisito mínimo, debe cumplirse con los plazos de mantenimiento recomendados por el fabricante del vehículo, además de obligar a los conductores a que realicen más inspecciones periódicas.

Recomendaciones para las empresas:

- Asegurarse de que se implementan las medidas sobre un mantenimiento adecuado.
- Asegurarse de que se llevan a cabo las tareas de mantenimiento y reparaciones necesarias para cumplir con los requisitos estándar.
- Formar a los conductores sobre cómo realizar inspecciones de seguridad en sus propios vehículos que utilizan para el trabajo.

Con independencia de cuál sea el kilometraje, cualquier vehículo perteneciente a una flota gris debería ser apto para el trabajo que va a realizar.

⁴³ ETSC (2012) Work Related Road Safety Management Programmes. <https://goo.gl/bvEL1A>

PARTE V

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA GESTIONAR LOS RIESGOS DE LA FLOTA GRIS

La lista de verificación siguiente permite a las empresas comprobar si cumplen con los requisitos legales, al tiempo que abordan de forma proactiva los riesgos de la flota gris en el lugar de trabajo.⁴⁴

Política	La empresa dispone de una política elaborada, firmada y fechada sobre la gestión de la seguridad, la salud y el medio ambiente que abarca la seguridad vial relacionada con el trabajo. Esta política destaca las responsabilidades de los empleados relativas a las condiciones aceptables del vehículo para su circulación, así como a otras condiciones como la legalidad del vehículo y su mantenimiento.
Supervisión de los vehículos	Existe un sistema para supervisar y conservar el papeleo relativo a los vehículos que garantiza que todos tienen la póliza de seguro adecuada (para uso profesional) así como los correspondientes impuestos de circulación pagados y las etiquetas de inspecciones técnicas aprobadas y revisiones de mantenimiento.
Seguimiento a nivel financiero y medioambiental	Todas las actividades relacionadas con la flota gris de vehículos están registradas y se conservan para llevar un recuento de los costes generales asociados a la flota, así como su impacto medioambiental.
Supervisión de los conductores	Existe un sistema para supervisar a los conductores de la flota de vehículos (incluida la flota gris) para asegurarse de que disponen de un carné de conducir válido y de una declaración firmada donde queden estipuladas sus responsabilidades.
Formación	Se ha proporcionado la formación necesaria a los conductores de todas las flotas, incluidos los que conducen un vehículo propio, para asegurarse de que cumplen con la política de empresa y con todos los requisitos legales correspondientes.
Requisitos de seguridad mínimos	Existen unos requisitos de seguridad mínimos obligatorios para todos los vehículos como, por ejemplo, la antigüedad máxima y la obligación de disponer de una cobertura en caso de avería.
Riesgos específicos	Se han implementado diferentes procedimientos para gestionar las áreas de riesgo como averías, accidentes y conducción en condiciones meteorológicas adversas (lluvias torrenciales, hielo y nieve).
Política de transporte	Existe una política de transporte adecuada donde se destaca cada posible medio de transporte para determinados viajes y que incluye los costes, el tiempo y el impacto medioambiental de cada opción. Esto permite a los empleados tomar decisiones informadas a la hora de realizar viajes por trabajo.
Cumplimientos legales	La empresa puede garantizar que todos los vehículos de su flota, incluida la flota de vehículos propios, operan con el debido cumplimiento de las correspondientes normas, leyes y requisitos corporativos.

⁴⁴ Will Murray, eDriving FLEET

ANEXO

Comunicarse con los empleados es un factor clave y asimismo delicado a la hora de introducir medidas para la reducción de riesgos. A continuación incluimos un ejemplo sobre cómo la British Telecom ideó una guía para los empleados, basada en un manual que tenía por objeto ayudar a todos los conductores a reducir los riesgos al volante durante los viajes de empresa.

Ejemplo de BT: ¿Por qué tengo que proporcionar los datos sobre mi vehículo personal y mi póliza de seguros?

Si conduce su vehículo propio para cumplir sus obligaciones con British Telecom, BT tiene la obligación de gestionar este aspecto para protegerle. Este procedimiento cumple con la Ejecutiva sobre Salud y Seguridad y con la guía del Ministerio de Transportes británico sobre "Conducción laboral".

Las preguntas sobre su vehículo propio y los datos sobre la póliza de seguro se basan en el nivel mínimo de información que BT está obligado a tener como parte del proceso de análisis de riesgos para gestionar los datos sobre los empleados que conducen vehículos de la flota gris.

Tanto los organismos gubernamentales como las entidades profesionales prestan cada vez más atención en el caso de los conductores que emplean su vehículo propio para realizar viajes de empresa. Es por ello que BT ha introducido este proceso que se ajusta a las mejores prácticas del sector y a la normativa. Estos datos son especialmente importantes ya que en función del tipo de vehículo y de su antigüedad, existen diferentes tecnologías de seguridad integradas y siguen diferentes estándares medioambientales y de eficiencia del uso de combustible.

BT únicamente tratará estos datos con el objetivo de cuantificar y gestionar de forma más eficaz su exposición a los riesgos y al cumplimiento de las normas y requisitos exigibles.

BIBLIOGRAFÍA

- Adams-Guppy, J. and Guppy, A., 1995, Speeding in relation to perceptions of risk, utility and driving style by British company car drivers. *Ergonomics*, 38, 12, 2525-2535
- Cooke, 2002, "Duty of Care and Best Practice Cars on Business University of Buckingham"
- Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work.
- Derbyshire County Council, 2008, Derbyshire Business Travel Plan Pack.
- Energy Saving Trust, 2012, A Guide to Reducing Grey Fleet Mileage. <https://goo.gl/zYQMFA>
- Energy Saving Trust, 2015, A Guide to Managing and Reducing Grey Fleet Mileage. <http://goo.gl/1zh0H1>
- ERSO, 2007. <https://goo.gl/ohUh1i>
- ETSC, 2010, Fit for Road Safety: From Risk Assessment to Training. <https://goo.gl/4vu4NB>
- ETSC, 2010, Managing Speed. <https://goo.gl/7R093k>
- ETSC, 2010, Safer Commuting to Work. <https://goo.gl/uVo7W6>
- ETSC, 2011, Minimising In-vehicle Distraction. <https://goo.gl/eC6JgJ>
- ETSC, 2012, Work Related Road Safety Management Programmes. <https://goo.gl/bvEL1A>
- ETSC, 2016, How Safe Are New Cars Sold in the EU? An Analysis of the Market Penetration of Euro NCAP-Rated Cars. <http://etsc.eu/PINflash30>
- GE Capital, 2012, Cash Fleet, Grey Fleet <http://goo.gl/R3yi8T>
- Grayson, G. B. and Helman, S., 2011, Work related road safety: a systematic review of the literature on the effectiveness of interventions. Research report 11.3. Institute of Occupational Safety and Health.
- Interactive Driving Systems, 2012, Grey Fleet Research Report Preferred practice guide for grey fleet risk management
- Lex Autolease, 2015, The 2015 Lex Autolease's annual Report on Motoring <https://goo.gl/6CBrvn>
- Murray, W., 2010, Travel/Mobility Planning Interactive Driving Systems
- Murray, W. CARRS-Q, 2002, Evaluating and improving Fleet safety in Australia
- National Highway Traffic Safety Administration, "What do traffic crashes cost?"
- Newnam et al Occupational driver safety: Conceptualising a leadership based intervention to improve safe driving performance, 2011
- Office of Government and Commerce, 2008, Grey Fleet Best Practice
- RoSPA, 2013. <https://goo.gl/WIPr0C>
- RoSPA, 2015, Driving for work: Own Vehicles <http://goo.gl/1JA4qJ>
- Wallington D, Murray W, Darby P, Raeside R & Ison S. Work-Related Road Safety: Case Study of British Telecommunications (12-1196). Paper presented at the 91st Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C., January 22-26, 2012.
- Will Murray, eDriving Fleet.
- Zurich Insurance, 2010, Managing Grey Fleet Risks <http://goo.gl/v3gxsQ>
- Zurich Risk Insurance, 2016, Managing the risk of Grey Fleet

Fundación
MAPFRE

