

УДК 338.1; 331.4

DOI 10.25688/2312-6647.2019.20.2.08

**А.Н. Малолетко,  
О.В. Каурова**

## **Экономическое стимулирование работодателей к снижению производственного травматизма при использовании транспорта организации**

В статье рассматриваются аспекты обеспечения безопасности при эксплуатации транспортных средств компаний. Показано, что существенное число несчастных случаев на производстве происходит из-за нарушения водителями организации правил безопасного вождения. Рассмотрена связь между нарушениями правил дорожного движения и числом дорожно-транспортных происшествий. Обосновано и предложено введение надбавки к тарифу на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний

*Ключевые слова:* обязательное социальное страхование; несчастные случаи на производстве; безопасность труда; тариф.

**К**аждый день в России происходит множество дорожно-транспортных происшествий (ДТП). По данным МВД России, в 2018 г. на дорогах страны погибло 18,1 тыс. человек, ранено — 213,7 тыс. Несмотря на снижение данных показателей (в 2017 г. — 19,1 тысяча и 215,4 тыс. человек соответственно), они все еще остаются очень высокими. Для сравнения — на железнодорожном транспорте за 2018 г. погиб один человек и ни одного раненого, на воздушном — 129 человек погибло и 36 человек ранено<sup>1</sup>.

При этом следует отметить, что в настоящее время в России все большее число автомобилей используется организациями, и безопасность вождения данных автомобилей очень важна. Вместе с тем очень часто водители таких организаций по множеству причин нарушают скоростной режим вождения, паркуются в неположенных местах, не соблюдая правила дорожного движения, создавая тем самым аварийно-опасную ситуацию. Следует отметить, что, по данным Фонда социального страхования, более 14 % несчастных случаев на производстве связано с нарушением требований безопасности

<sup>1</sup> Транспорт // Федеральная служба государственной статистики. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/) (дата обращения: 22.02.2019).

при эксплуатации транспортных средств и нарушением правил дорожного движения<sup>2</sup>, что, несомненно, наносит, помимо ущерба здоровью граждан РФ, и экономический ущерб.

Данная проблема присуща не только нашей стране. Если обратиться к исследованию Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), то в нем отмечается, что каждый год в дорожных авариях гибнут более 1,25 млн человек. Подчеркивается, что травмы, существенная часть которых приводит в дальнейшем к инвалидности, получают в этих происшествиях от 20 до 50 млн человек. Данная дорожная ситуация приводит к существенным потерям и убыткам для семей погибших/пострадавших, а также для стран в целом. В число данных убытков входят и экономические: вынужденное лечение, простой на работе, потеря трудоспособности как самих пострадавших, так и членов их семей, вынужденных за ними ухаживать и т. п. По оценкам ВОЗ, ущерб от дорожно-транспортных аварий можно оценить (для большинства стран) в 3 % их валового внутреннего продукта<sup>3</sup>.

Всемирная организация здравоохранения выделяет причины, которые повышают риск дорожно-транспортного происшествия, а также его тяжесть. Рассмотрим их.

Первая причина — превышение средней скорости. Этот пункт связан с двумя факторами. Первый — повышение вероятности аварии, второй — увеличение тяжести ее последствий. В частности, согласно исследованиям, повышение средней скорости движения автомобиля на 1 км/ч увеличивает частоту дорожно-транспортных происшествий, приводящих к травмам, на 3 %, а приводящих к смертельному исходу — на 4–5 %. Повышается и тяжесть последствий данных ДТП: к примеру, вероятность смерти взрослого пешехода, который был сбит автомобилем, едущим на скорости 50 км/ч, составляет менее 20 %, в то время движение того же автомобиля на скорости 80 км/ч повышает данную вероятность почти до 60 %.

Вторая причина — нахождение водителя за рулем после принятия алкоголя, психоактивных веществ либо наркотиков. Это, как и первая причина, повышает риск и тяжесть аварии — при содержании алкоголя в крови более 0,04 г/дл риск резко возрастает, как и риск в случае принятия наркотиков/психоактивных веществ. Например, при употреблении амфитаминов риск попасть в аварию со смертельным исходом увеличивается в пять раз.

Третья причина — пренебрежение правилами пассивной безопасности: отказ от использования ремней безопасности, кресел и иных удерживающих устройств, мотоциклетных шлемов. Доказано, что применение шлема существенно снижает риск смерти мотоциклиста (он становится ниже почти на 40 %) и риск

<sup>2</sup> Показатель рассчитан авторами на основании данных Фонда социального страхования Российской Федерации. URL: <http://fss.ru> (дата обращения: 22.02.2019).

<sup>3</sup> Официальный сайт Всемирной организации здравоохранения. URL: <http://who.int.ru> (дата обращения: 22.02.2019).

получения тяжелой травмы (в этом случае снижение еще больше — на 70 %). Использование различных приспособлений для перевозки детей (кресел, бустеров) снижает смертность в авариях детей различных возрастов. Так, смертность грудных детей падает почти на 70 %, чуть более старших — на 54–80 %. Если все пассажиры пристегнуты ремнями безопасности, то падает и риск смертельного для них исхода ДТП: для пассажиров на переднем сиденье — на 40–50 %, на заднем — на 25–75 %.

Четвертая причина — рассеянное вождение. ВОЗ информирует о наличии перечня отвлекающих внимание факторов, каждый из которых негативно сказывается на безопасности вождения. Наибольшая опасность принадлежит в данном списке мобильным телефонам — при пользовании ими за рулем вероятность попадания в аварию почти в четыре раза выше, чем у водителей, не пользующихся ими. Отмечаются следующие отрицательные последствия использования мобильного телефона: замедленная, по сравнению с вождением без сотового телефона, реакция на дорожные указатели; замедленное торможение, что увеличивает тормозной путь машины; повышение вероятности вождения в неправильном (согласно Правилам дорожного движения) ряду, а также нарушение дистанции до других транспортных средств. Все эти последствия усугубляются при наборе текстовых сообщений на телефоне и их прочтении.

В связи с вышесказанным Всемирная организация здравоохранения в настоящее время ввела понятие «Безопасный системный подход» к дорожному движению. Он нацелен на создание безаварийной системы передвижения как для водителей и пассажиров транспортных средств, так и для пешеходов, и его основа — предупреждение дорожно-транспортного травматизма. Властям государств рекомендовано использовать целостный подход при обеспечении безопасности на дорогах. Он подразумевает участие широкого круга объектов, таких как транспорт, полиция, образование, здравоохранение, а также включает мероприятия по повышению безопасности самих трасс, транспортных средств и участников движения.

Вышеперечисленные меры должны включать не только непосредственно мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, такие как проектирование более безопасной инфраструктуры, улучшение систем безопасности самих автомобилей и иных транспортных средств, учет требований к безопасности дорожного движения при планировании сети дорог, совершенствование оказания медицинской помощи жертвам дорожных аварий, но и изменения в законодательстве — принятие нормативных актов в отношении ключевых рисков дорожного движения и контроль их исполнения.

Резюмируя вышесказанное, можно отметить, что нарушение правил дорожного движения, согласно исследованиям Всемирной организации здравоохранения, напрямую влияет на риск совершения дорожно-транспортного происшествия. Аспекты безопасного вождения и ответственность водителей за аварийно-опасное вождение рассматривалось многими авторами [1; 5; 6], как и аспекты охраны труда на производстве [2; 3; 4; 7]. Вместе с тем почти

не изучен вопрос ответственности компаний за нарушение их сотрудниками правил дорожного движения при исполнении ими своих обязанностей при вождении транспортных средств. Ведь связь между производственным травматизмом и аварийно-опасным вождением — прямая, а следовательно, она должна отражаться и в тарифах страховых взносов на обязательное социальное страхование от несчастных случаев и профессиональных заболеваний.

Однако в настоящее время в Российской Федерации такой связи нет — отсутствуют надбавки к тарифам страховых взносов на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний. При этом в случае происшествий компания может также не получить надбавку. В настоящее время надбавка будет применена только в том случае, если происшествие привело к смерти двух и более людей либо данная авария привела к одновременному превышению значения аналогичных показателей по виду экономической деятельности:

- отношение суммы обеспечения по страхованию в связи со всеми произошедшими у страхователя страховыми случаями к начисленной сумме страховых взносов;
- количество страховых случаев у страхователя на одну тысячу работающих;
- количество дней временной нетрудоспособности у страхователя на один несчастный случай, признанный страховым, исключая случаи со смертельным исходом<sup>4</sup>.

При этом следует отметить, что нарушение правил дорожного движения — это ключевой риск, который повышает угрозу дорожно-транспортного происшествия не только для самого нарушителя, но и для других участников дорожного движения. Таким образом, рекомендуется связать частоту нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств организаций, размер страховых взносов на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний. Предлагается в дополнение к существующей в настоящее время надбавке предусмотреть обязательное применение дополнительной надбавки к страховому тарифу по страховым взносам от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний в случае, если у компании на балансе находятся транспортные средства и ее водителям присуща аварийно-опасная езда.

---

<sup>4</sup> Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний. Федеральный закон от 24.07.1998 № 125-ФЗ. URL: <http://consultant.ru> (дата обращения: 22.02.2019); Об утверждении Правил установления страхователям скидок и надбавок к страховым тарифам на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний. Постановление Правительства РФ от 30.05.2012 № 524 (ред. от 08.06.2018). URL: <http://consultant.ru> (дата обращения: 22.02.2019).

Если такой компанией за год, предшествующий году установления скидки/надбавки, получены штрафы за нарушение водителями транспортных средств, принадлежащих организации, правил дорожного движения (например, превышение скорости, движение по обочине и т. п.), то необходимо пересмотреть размер надбавки к тарифу на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний для указанной компании на следующий год. Предлагается ввести правило, при котором размер надбавки к тарифу будет зависеть от среднего количества нарушений Правил дорожного движения на одно транспортное средство компании за календарный год.

Следует отметить, что в данном случае не рекомендуется использовать такой показатель, как количество водителей в компании. Во-первых, его сложнее проверить в связи с тем, что это внутренние данные компании, во-вторых, это приведет к повышению вероятности того, что организации будут оформлять сотрудников, не выполняющих функции водителей, на должности водителей, тем самым увеличивая количество водителей и снижая количество нарушений на одного водителя.

Среднее количество нарушений Правил дорожного движения на одно транспортное средство организации предлагается рассчитывать как частное от деления совокупного количества нарушений за календарный год на среднегодовое количество транспортных средств компании. При этом среднегодовое количество транспортных средств предлагается определять исходя из срока владения компанией данными транспортными средствами в календарном году. За основу можно взять определение периода владения, аналогичное используемому при расчете транспортного налога — в случае регистрации транспортного средства и (или) снятия транспортного средства с регистрации в течение определенного периода исчисление производится с учетом коэффициента, определяемого как отношение числа полных месяцев, в течение которых данное транспортное средство было зарегистрировано на налогоплательщика, к числу календарных месяцев в налоговом (отчетном) периоде. В частности, если компания была владельцем транспортного средства полный год, то количество транспортных средств определяется как  $12/12$ , то есть одно, если неполный — то пропорционально количеству месяцев владения (например, если организация владела машиной в календарном году пять месяцев, то коэффициент —  $5/12$ ).

При этом если регистрация транспортного средства приходится до 15 числа соответствующего месяца включительно или снятие транспортного средства с регистрации происходит после 15 числа соответствующего месяца, за полный месяц принимается месяц регистрации (снятия с регистрации) транспортного средства. Если же регистрация автомобиля происходит после 15 числа соответствующего месяца или его снятие с регистрации происходит до 15 числа соответствующего месяца включительно, месяц регистрации (снятия с регистрации) данного транспортного средства не учитывается.

Среднее количество нарушений, рассчитанное как общее число выписанных за год органами Государственной безопасности дорожного движения штрафов водителям при исполнении обязанностей на машинах компании, деленное на среднегодовое количество транспортных средств, следует округлить до целых согласно правилам округления чисел. Чтобы округлить число до целого, надо отбросить запятую и все числа, стоящие после запятой. Если первая из отброшенных цифр 0, 1, 2, 3 или 4, то число не изменится. Если первая из отброшенных цифр 5, 6, 7, 8 или 9, предыдущую цифру нужно увеличить на единицу.

Предлагается ввести следующие надбавки к базовому тарифу:

- при трех нарушениях на одно транспортное средство за календарный год компания получает надбавку к базовому тарифу в размере 5 %;
- каждые три последующих нарушения на одно транспортное средство в год повышают надбавку еще на 5 %, и так до достижения максимальной надбавки к базовому тарифу, которую можно ограничить размером в 30 %.

Таким образом, аварийно-опасная езда водителей будет экономически невыгодна организации, и, следовательно, у нее появится стимул к соблюдению водителями правил дорожного движения.

### *Литература*

1. *Веселова Ю.А.* Анализ методик оценки безопасного вождения транспортных средств // Перспективы развития строительного комплекса. 2016. № 1. С. 341–345.
2. *Карабалин С.К., Сейдуанова Л.Б., Ниязбекова Л.С., Сайлыбекова А.К., Нурсеитов М.М.* Оценка влияния производственных факторов на безопасность труда, состояние здоровья и качество жизни // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2018. № 5. С. 108–112.
3. *Малолетко А.Н., Виноградова М.В., Каурова О.В., Кириллов А.В., Виниченко М.В., Шмырев В.И., Мельничук А.В., Мельничук Ю.А., Леонова В.П.* Методологические основы системы управления охраной труда сотрудников и обучающихся в организациях высшего образования: монография. М.: Русайнс, 2018. 160 с.
4. *Михайлова Н.И.* Структура государственных органов управления безопасностью труда и направления их работы в России // Инженерно-технические решения и инновации. 2018. № 5 (14). С. 26–36.
5. *Молдалиев Э.Д.* Дорожно-транспортное происшествие как источник смертности и травматизма // Альтернативные источники энергии в транспортно-технологическом комплексе: проблемы и перспективы рационального использования. 2016. № 1. Т. 3. С. 278–280.
6. *Строева О.А.* Опасное вождение как ключевой фактор риска, способствующий дорожно-транспортным происшествиям: международный опыт привлечения к ответственности // Вестник Дальневосточного юридического института МВД России. 2017. № 1 (38). С. 102–106.
7. *Харитонов Ю.А.* Управление безопасностью труда на предприятии // Научный альманах. 2018. № 7–1 (45). С. 253–255.

*Literatura*

1. *Veselova Yu.A.* Analiz metodik ocenki bezopasnogo vozhdeniya transportny'x sredstv // Perspektivy' razvitiya stroitel'nogo kompleksa. 2016. № 1. S. 341–345.
2. *Karabalin S.K., Sejduanova L.B., Nijazbekova L.S., Sajly'bekova A.K., Nurseitov M.M.* Ocenka vliyaniya proizvodstvenny'x faktorov na bezopasnost' truda, sostoyanie zdorov'ya i kachestvo zhizni // Mezhdunarodny'j zhurnal prikladny'x i fundamental'ny'x issledovaniy. 2018. № 5. S. 108–112.
3. *Maloletko A.N., Vinogradova M.V., Kaurova O.V., Kirillov A.V., Vinichenko M.V., Shmy'rev V.I., Mel'nichuk A.V., Mel'nichuk Yu.A., Leonova V.P.* Metodologicheskie osnovy' sistemy' upravleniya oxranoy truda sotrudnikov i obuchayushhixsya v organizaciyax vy'sshego obrazovaniya: monografiya. M.: Rusajns, 2018. 160 s.
4. *Mixajlova N.I.* Struktura gosudarstvenny'x organov upravleniya bezopasnost'yu truda i napravleniya ix raboty' v Rossii // Inzhenerno-texnicheskie resheniya i innovacii. 2018. № 5 (14). S. 26–36.
5. *Moldaliev E'.D.* Dorozhno-transportnoe proisshestvie kak istochnik smertnosti i travmatizma // Al'ternativny'e istochniki energii v transportno-texnologicheskom komplekse: problemy' i perspektivy' racional'nogo ispol'zovaniya. 2016. № 1. T. 3. S. 278–280.
6. *Stroeva O.A.* Opasnoe vozhdenie kak klyuchevoj faktor riska, sposobstvuyushhij dorozhno-transportny'm proisshestviyam: mezhdunarodny'j opyt' privlecheniya k otvetstvennosti // Vestnik Dal'nevostochnogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. 2017. № 1 (38). S. 102–106.
7. *Xaritonova Yu.A.* Upravlenie bezopasnost'yu truda na predpriyatii // Nauchny'j al'manax. 2018. № 7–1 (45). S. 253–255.

*A.N. Maloletko,  
O.V. Kaurova*

**Providing Economic Incentives to Employers for Decreasing Occupational Injuries  
in the Use of Company Transport**

In the article aspects of safety at operation of vehicles of the companies are considered. It is shown that the essential number unfortunate a case on a work happens because of violation by drivers of the organization of rules of safe driving. The relationship between traffic offenses and number of the road accidents is considered. Introduction of an extra charge to a tariff for obligatory social insurance from industrial accidents and occupational diseases is proved and proposed.

*Keywords:* compulsory social insurance, industrial accidents, safety, tariff.