



**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
ОБЩЕРОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА**

АДРЕС: 119119, г. Москва, Ленинский проспект, 42
www.profavtodor.ru

Тел.: (495) 938-88-17, Факс: (495) 930-69-61
E-mail: ck@profavtodor.ru;
profavtodor@mtu-net.ru

№ 227 от 20 октября 2015г.

**МИНИСТРУ ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

СОКОЛОВУ М.Ю.

Уважаемый Максим Юрьевич !

Водителям автобусов, троллейбусов, трамваев на регулярных городских пассажирских маршрутах, в соответствии с Федеральным законом N 400-ФЗ "О страховых пенсиях", пенсия по старости назначалась ранее достижения возраста - мужчинам по достижении возраста 55 лет и женщинам по достижении возраста 50 лет, если они проработали в профессии не менее 20 лет и 15 лет соответственно. Даная норма предоставлялась в связи с особой напряженностью и тяжестью трудового процесса, с учетом санитарно-гигиенических требований.

С 01 января 2014 года законодательством о специальной оценке условий труда изменился порядок включения периодов работы в стаж, дающий право на льготное пенсионное обеспечение.

Новая Методика проведения специальной оценки условий труда (далее Методика) не в полной мере учитывает специфику данной категории работников.

Так, в ходе отнесения условий труда на рабочих местах к классу условий труда по параметру «Тяжесть трудового процесса» в соответствии с новой Методикой, рабочая поза «сидя» у водителя не учитывается как вынужденное положение, и как следствие рабочее место водителя не определяется как «вредное» по данному параметру.

По фактору «Напряженность трудового процесса» в Классификаторе вредных и (или) опасных производственных факторов, отнесение условия труда по параметру «Длительность сосредоточенного наблюдения» идентифицируются как вредный и (или) опасный фактор, при выполнении работ во время управления транспортными средствами. Но, в приложении № 21 к Методике при отнесении условий труда по классу (подклассу) условий труда по напряженности трудового процесса показатель «Длительность сосредоточенного наблюдения» отсутствует.

Нет единообразия при подсчете плотности сигналов по фактору напряженность трудового процесса. Зачастую не учитывается ряд дорожных

знаков и разметка, а так же особые участки контактной сети и спецчасти путевого хозяйства. Все отдано на усмотрение специалистов организации проводящей спецоценку. В результате, многие сигналы признаются как не требующие от водителя анализа и оценки дорожной обстановки, принятия нестандартных решений, и не влияющим на напряженность труда.

Без учета остается и контроль со стороны водителя по зеркалам по оценке текущей ситуации в салоне в целях обеспечения транспортной безопасности при посадке и высадке пассажиров.

По мнению профсоюза, оставлена без внимания необходимость выполнения водителями требований Правил дорожного движения, обязывающих постоянно оценивать дорожную обстановку, наличие знаков и разметки.

Некоторые работодатели, используя несовершенство Методики, предпринимают попытки изменить классификацию вредности труда водителей городского пассажирского транспорта, представить ее как не имеющую вредных факторов. Под реальной угрозой сегодня права работников на досрочную пенсию, доплаты и дополнительные отпуска.

Незнание специфики условий труда водителей приводят к разным результатам замеров вредных производственных факторов даже в одном предприятии.

Считаем, что объективная оценка условий труда водителей городского пассажирского транспорта станет возможной при установлении единых особенностей проведения спецоценки для этой категории работников.

Просим Вас, уважаемый Максим Юрьевич, инициировать перед Министерством труда и социальной защиты Российской Федерации внесение изменений в «Перечень рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности, в отношении которых специальная оценка условий труда проводится с учетом устанавливаемых уполномоченным федеральным органом исполнительной власти особенностей» утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации № 290 от 14.04.2014 г. в части включения в него профессий водителей автобусов, троллейбусов, трамваев на регулярных городских пассажирских маршрутах.

ЦК профсоюза готов предоставить конкретные предложения по данному вопросу.

Председатель профсоюза



В.В.Ломакин