



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

АДРЕС: 119119, г. Москва, Ленинский проспект, 42  
[www.profavtodor.ru](http://www.profavtodor.ru)

Тел.: (495) 938-88-17, Факс: (495) 938-84-12  
E-mail: [ck@profavtodor.ru](mailto:ck@profavtodor.ru);  
[profavtodor@mtu-net.ru](mailto:profavtodor@mtu-net.ru)

---

№ ОТ - 238 от 2 ноября 2015 г.

**Министру труда и социальной  
защиты Российской Федерации**

**Топилину М.А.**

**Уважаемый Максим Анатольевич!**

ЦК профсоюза обращается к Вам в связи с недостатками Методики по проведению специальной оценки условий труда, утвержденной приказом Минтруда России от 24.01.2014 №33н «Об утверждении методики проведения специальной оценки условий труда, классификатора вредных и (или) опасных производственных факторов, формы отчета о проведении специальной оценки условий труда и инструкции по ее заполнению» (далее Методика) в соответствии с Федеральным законом от 28.12.2013г. №426-ФЗ «О специальной оценке условий труда», выявленными в ходе проведенной спецоценки на предприятиях автотранспорта, горэлектротранспорта и дорожного хозяйства.

**Показатели напряженности** трудового процесса Методики проведения специальной оценки условий труда (приложение № 21) **не совпадают** с показателями статьи 13 Федерального закона № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда» и Классификатора вредных и опасных производственных факторов (длительность сосредоточенного наблюдения, активное наблюдение за ходом производственного процесса и нагрузка на слуховой анализатор).

Согласно Инструкции по заполнению формы отчета о проведении специальной оценки условий труда (приложение №4 к приказу Минтруда России от 24 января 2014г. №33-н) в карте специальной оценки условий труда работника предписывается указывать наименования идентифицированных вредных и опасных факторов производственной среды и трудового процесса в соответствии с Классификатором вредных и опасных производственных факторов.

Однако, как показывает практика применения СОУТ в организациях автомобильного и городского электротранспорта, карты спецоценки условий труда работников и протоколы измерений (оценки) напряженности трудового процесса заполняются на основании показателей методики проведения спецоценки (приложение № 21), при этом не учитываются показатели статьи 13 Федерального закона № 426-ФЗ и Классификатора вредных и опасных производственных факторов: длительность сосредоточенного наблюдения,

активное наблюдение за ходом производственного процесса и нагрузка на слуховой анализатор.

На предприятиях ЕМУП «Трамвайно-троллейбусное управление» г. Екатеринбурга такой подход привел к неоправданному занижению водителям троллейбуса и трамвая класса условий труда до уровня допустимого (2.0).

**Нечеткость положений методики породила разные подходы аттестующих организаций в оценке напряженности трудового процесса, например, различное толкование понятия «сигнал».**

Не одинаковой оценке аттестующих организаций подвергаются дорожные знаки и разметка. Отдельные организации признают не требующими от водителей транспортных средств оценки и принятия нестандартных решений при анализе дорожной обстановки, считывании показаний индикаторов и приборов. Без учета остаются особенности управления транспортным средством, контроль со стороны водителя пассажирского транспорта по зеркалам по оценке текущей ситуации в салоне в целях обеспечения транспортной безопасности, при посадке и высадке пассажиров.

Оставляется без внимания необходимость выполнения водителями требований Правил дорожного движения, обязывающих постоянно оценивать дорожную обстановку, наличие светофоров, разметку проезжей части, контролировать состояние транспортных средств согласно требованиям правил технической эксплуатации и инфраструктуру (контактная сеть, спецчасти путевого хозяйства) и др.

В результате на одинаковых (аналогичных) рабочих местах установлен и разный класс условий труда у водителей.

**Методика не охватывает все присущие труду водителей факторы, влияющие на безопасность труда.**

В Методику проведения специальной оценки условий труда вошли только 6 показателей напряженности трудового процесса из 23 утвержденных Руководством Р2.2.2006-05 «Руководство по гигиенической оценке факторов рабочей среды и трудового процесса. Критерии и классификация условий труда», что способствует занижению класса условий труда водителей.

Заключением Нижегородского НИИ гигиены и профпатологии (прилагается) отмечен неблагоприятный режим труда водителей, обусловленный спецификой трудовой деятельности. Особенностью труда водителей является раннее начало и позднее окончание рабочей смены, периодическая смена графика работы, в том числе графика движения. По мнению института, это приводит к ломке рабочего стереотипа, биоритмов, нарушению сна. Вождение автобуса, трамвая и троллейбуса в условиях интенсивного дорожного движения, особенно в «часы пик» создает значительные нервно-эмоциональные нагрузки, в т.ч. обусловленные возникающими конфликтными ситуациями с участниками дорожного движения и пассажирами. Кроме того водители автобусов, трамвая и троллейбуса работают на транспорте в условиях повышенной опасности. Их работа связана с профессиональным риском для собственного здоровья и ответственностью за безопасность других людей.

**В связи с тем, что Методикой не полностью учтены особенности условий труда водителей транспортных средств, ЦК ПРОФСОЮЗА ПРЕДЛАГАЕТ** внести в нее следующие изменения:

1. дополнить пункт 84 Методики проведения СОУТ следующими показателями напряженности трудового процесса:

9) Степень ответственности за результат собственной деятельности. Значимость ошибки;

10) Степень риска для собственной жизни;

11) Ответственность за безопасность других лиц;

Указанные показатели установлены руководством Р2.2.2006-05 «Руководство по гигиенической оценке факторов рабочей среды и трудового процесса», утвержденного руководителем федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека 29.07.2005г. и не учтены в Методике проведения СОУТ.

2. дополнить пункт 86 Методики словами «в соответствии с перечнем сигналов для различных условий работы водителей транспортных средств (городское, пригородное, междугородное сообщение, технологические перевозки), определяемое уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта» (Минтранс России).

Возможный перечень сигналов, которые необходимо учитывать при определении параметра напряженности трудового процесса у водителей транспортных средств при проведении специальной оценки условий труда (Прилагается).

3. дополнить в таблице 5 приложения №20 «Отнесение условий труда по классу условий труда по тяжести трудового процесса» к Методике сноску <2> словами «и ног в фиксированном положении» (удержание контактной педали трамвая, педали акселератора автомобиля).

4. дополнить таблицу в приложении № 21 к Методике разделом «**Эмоциональные нагрузки**»:

Эмоциональные нагрузки				
Степень ответственности за результат собственной деятельности. Значимость ошибки				
Степень риска для собственной жизни				
Ответственность за безопасность других лиц				

5. сноску «10» в Классификаторе вредных и (или) опасных производственных факторов (приложение № 2 к приказу Минтруда России № 33 от 24 января 2014 года) после слов при управлении транспортными средствами дополнить с учетом устанавливаемых уполномоченным органом исполнительной власти особенностей.

Также считаем проведение объективной СОУТ на рабочих местах водителей автобуса, троллейбуса и трамвая можно обеспечить утверждением особенностей проведения специальной оценки условий труда, аналогичной устанавливаемым Федеральным органом исполнительной власти в соответствии с пунктом 7 статьи 9 Федерального закона «О специальной оценке условий труда».

ЦК профсоюза обратился с такой просьбой в Министерство транспорта Российской Федерации.

ЦК профсоюза просит Вас **внести указанные изменения в Методику** по проведению специальной оценки условий труда, утвержденной приказом Минтруда России от 24.01.2014 №-33н «Об утверждении методики проведения специальной оценки условий труда, классификатора вредных и (или) опасных производственных факторов, формы отчета о проведении специальной оценки условий труда и инструкции по ее заполнению», а также **принять меры по внесению** изменений в постановление Правительства Российской Федерации № 290 от 14 апреля 2014 года «Об утверждении перечня 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», предусматривающих включение профессий водителей транспортных средств в указанный перечень.

Приложение: на 6 листах.

**Председатель профсоюза**



**В.В. Ломакин**



Федеральная служба по надзору  
в сфере защиты прав потребителей и  
благополучия человека  
Федеральное бюджетное  
учреждение науки  
«Нижегородский научно-  
исследовательский институт  
гигиены и профпатологии»

603950, г. Нижний Новгород,  
ул. Семашко, 20  
тел./факс (831) 419-61-94  
E-mail: [ipz@sandy.ru](mailto:ipz@sandy.ru) <http://www.nniigp>  
ОГРН 1025203014594  
ИНН 5260001100 КПП 526001001

*29.08.2013* № *02/05-13/3628*  
на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Председателю обкома профсоюзов,  
секретарю ЦК профсоюза по  
Приволжскому Федеральному  
округу, главному техническому  
инспектору А.Н. Моренову

Уважаемый Александр Николаевич!

В ответ на ваше обращение сообщаем, что уже более 30 лет лаборатории автодорожной медицины в нашем институте не существует. В любом случае результаты исследования, которые проводились в ней, в виду появления новых автотранспортных средств, значительного возросшей интенсивности дорожного движения, устарели. Однако, в институте в соответствии с Постановлением Главного государственного санитарного врача РФ Г.Г. Онищенко №10 от 18.05.2006 г. "Об усилении санитарно-эпидемиологического надзора за условиями труда водителей автотранспортных средств" с 2007 года проводятся научные исследования, направленные на изучение условий труда и состояния здоровья водителей различных автотранспортных средств с целью разработки и обоснования комплекса организационных, санитарно-гигиенических и психофизиологических оздоровительных рекомендаций по профилактике профессиональных заболеваний и заболеваний с временной утратой трудоспособности в этой профессиональной группе.

В рамках этих исследований проведено изучение условий труда и состояния здоровья водителей, осуществляющих внутригородские пассажирские перевозки автобусами большой вместимости (ЛИАЗ 52-56, МАЗ 52-95), поступившими в 2006-2007 гг. (на базе НПАП №7).

Установлено, что водители подвергаются воздействию уровней шума и общей вибрации, превышающих предельно допустимые уровни, на некоторых моделях автобусов – локальной вибрации. В летний период температура воздуха в кабине водителя превышала нормативные значения на 3-6°C. Периодически водители подвергались воздействию оксида углерода и пыли, в концентрациях, превышающих допустимые уровни для воздуха рабочей зоны в 4-5 раз. Следует также отметить неблагоприятный режим труда, обусловленный спецификой трудовой деятельности. Особенностью труда

водителей является раннее начало и позднее окончание рабочей смены, периодическая смена графика работы, а также графика движения, что приводит к ломке рабочего стереотипа, биоритмов, нарушению сна. Вождение автобуса в условиях интенсивного дорожного движения, особенно в «часы пик», создает значительные нервно-эмоциональные нагрузки. Неблагоприятным фактором водительского труда является также длительное нахождение в фиксированной рабочей позе, несоответствующей по своим параметрам оптимальной вследствие конструктивных недоработок водительских кресел. Интегральная оценка условий труда водителей автобусов позволяет отнести их вредному классу третьей степени (3.3), что соответствует высокой степени риска развития профессиональной патологии.

При поликлиническом обследовании 94 водителей автобусов достаточно часто выявлялась патология органов дыхания в виде хронического бронхита. По мере увеличения стажа и возраста частота её отчетливо возрастает: в подгруппе до 20 лет бронхит выявлен у 13,8% обследованных, 20-29 – у 34,4%, 30 и более – у 36,4%. Ведущей неврологической патологией в этой профессиональной группе являлась шейная и пояснично-крестцовая радикулопатия с болевым синдромом в сочетании с периферическим или церебральным ангиодистоническим синдромом. Пояснично-крестцовая радикулопатия наблюдалась у 35,1% обследованных. Имеется отчетливая прямая зависимость между частотой её развития и профессиональным водительским стажем. В подгруппе лиц со стажем до 20 лет данная патология отмечена у 17,2% обследованных, в подгруппе от 20 до 29 лет – у 34,4% и в наиболее стажированной подгруппе – у 51,5%.

У 29,7% водителей выявлены заболевания желудочно-кишечного тракта (язвенная болезнь желудка и 12-перстной кишки, хронический гастрит). Кроме того, у 52 % обследованных водителей обнаружены различные изменения ферментативной функции печени, причем отмечена тенденция к нарастанию частоты нарушений активности ферментов с увеличением стажа. Так, доля лиц, у которых уровень АлАТ превышал физиологические нормы, в стажевой группе 30+ лет была в 2,3 раза больше, чем в стажевой группой до 20 лет ( $13,7 \pm 6,4\%$  и  $32,2 \pm 8,4\%$ ); АсАТ – в 1,3 раза ( $17,2 \pm 7,0\%$  и  $22,5 \pm 7,5\%$ ) и  $\gamma$ -глутаминтрансферазы – в 2,8 раза ( $10,3 \pm 5,6\%$  и  $29,0 \pm 8,1\%$ ).

Следует более подробно остановиться на распространенности патологии сердечно-сосудистой системы в этой профессиональной группе в виду важности ее в аспекте обеспечения профессиональной надежности водителя. Известно, что наличие такого заболевания создает угрозу риска (особенно в стрессовых ситуациях, которые характеризуют водительский труд) как для жизни самого водителя, так и для пассажиров автобуса и других участников дорожного движения.

При медицинском обследовании установлено, что  $77,2 \pm 4,4\%$  осмотренных водителей автобусов имели патологию сердечно-сосудистой системы. В основном это были случаи артериальной гипертонии различной степени (в  $67,6 \pm 5,55\%$ ). Диагностирован также 21 случай начального проявления недостаточности мозгового кровообращения ( $22,8 \pm 4,37$  на 100 работающих). Кроме того, выявлялись единичные случаи ишемической болезни сердца, хронической недостаточности мозгового кровообращения и периферического ангиодистонического синдрома (от 1 до 5 случаев).

Уже в возрастной группе до 40 лет уровень распространенности болезней системы кровообращения (БСК) составлял  $14,3 \pm 7,6$  случая на 100 работающих. Следует отметить значительный темп роста распространенности этой патологии с возрастом: в возрастной группе 40-49 лет –  $38,9 \pm 11,5$  случаев (в 2,7 раза больше); 50-59 –  $102,4 \pm 7,6$  (в 7,2 раза) и в группе 60 и более лет частота случаев возросла в 11,1 раза и составила  $158,3 \pm 22,1$  случаев на 100 работающих.

При анализе распространенности БСК в зависимости от стажа отмечен существенный рост частоты этой патологии с увеличением стажа: в группе до 20 лет –  $13,0 \pm 7,0$  случаев на 100 работающих, 20-29 –  $72,7 \pm 9,5$  (в 5,6 раза чаще, чем в стажевой группе до 20 лет); 30-39 –  $102,6 \pm 2,7$  (в 7,9 раза); 40 и более –  $144,4 \pm 22,2$  (в 11,1 раза).

Таким образом, специфика труда водителей автобусов оказывает неблагоприятное воздействие на здоровье, что особенно проявляется при стаже более 20 и возрасте более 50 лет. По данным многочисленных исследований уже в 45-50 лет человек может не полностью соответствовать некоторым профессиональным требованиям, особенно в профессиях, характеризующихся значительным нервно-эмоциональным и физическим напряжением – устойчивость организма к нагрузке заметно снижается и может составлять только 40% от уровня молодых рабочих. Поскольку с состоянием здоровья водителей связана их профессиональная надежность, сохранение права на досрочную пенсию с 55 лет представляется целесообразным не только с точки зрения охраны здоровья в этой профессиональной группы, но и обеспечения безопасности дорожного движения.

Директор института



Р.С.Рахманов

Отв. исполнитель: д.м.н. Федотова И.В., тел. 436-18-23

**ПЕРЕЧЕНЬ СИГНАЛОВ**  
**при определении параметра напряженности трудового процесса при**  
**проведении специальной оценки условий труда**  
**ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

**1. ВОДИТЕЛЬ ТРАМВАЯ**

Сигналы регулирования дорожного движения (ПДД РФ)

Название сигнала	Наличие
Светофор	Красный, желтый, зеленый, бело-лунный
Регулировщик	При наличии регулировщика
Дорожные знаки	Знаки приоритета, запрещающие знаки (поворот налево, разворот запрещен), предупреждающие знаки (дорожные работы), знаки особых предписаний (движение по полосам, пешеходный переход).
Разметка	«Стоп-линия», «пешеходный переход»

Сигналы автотранспорта

(ПДД РФ, «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации», ПТЭ трамвая)

Название сигнала	Наличие
Сигналы поворота	При перестроении автотранспорта перед трамваем
Стоп-сигналы	При остановке автотранспорта, трамвая (соблюдение правил подъезда к впереди стоящему трамваю) перед трамваем
Фары, габаритные огни	При движении, остановке автотранспорта близко или по встречным трамвайным путям, при движении впереди идущего трамвая (соблюдение дистанции движения за впереди идущим трамваем)
Задний ход	При движении автотранспорта задним ходом перед трамваем
Звуковой сигнал	Сигнал, подаваемый водителем трамвая; сигнал водителю трамвая (пассажир, кондуктор); автотранспорт со спецсигналами

Путевые сигналы

(ПТЭ трамвая, ДИ водителя трамвая)

Название сигнала	Наличие
Контактная сеть (спецчасти)	Секцион, «салазки», трамвайно-троллейбусное пересечение, проезд трамвая под путепроводами



	(проезд с определенной скоростью)
Рельсовый путь (спецчасти)	Стрелки (пошерстные, противощерстные), крестовины, кривые (проезд с определенной скоростью)
Знаки ограничения	Ограничение скорости
Указательные знаки	Остановочные пункты, остановка 1 вагона, двойная остановка, остановка безопасности
Спецзнаки ГЭТ	Путевые работы (штaketник и т.д.), таблички: «Юз», «Листопад», «Негабаритная кривая» и т.д.
Сигнализация безопасности	Сигнализация дверей, колодочного тормоза; зеркала

## 2. ВОДИТЕЛЬ ТРОЛЛЕЙБУСА

### Сигналы регулирования дорожного движения (ПДД РФ)

Название сигнала	Наличие
Светофор	Красный, желтый, зеленый, бело-лунный
Регулировщик	При наличии регулировщика
Дорожные знаки	Знаки приоритета, предупреждающие знаки (дорожные работы), знаки особых предписаний (движение по полосам, искусственная неровность, пешеходный переход), знаки ограничения скорости.
Разметка	«Полоса для маршрутных транспортных средств», «стоп-линия», «пешеходный переход», «движение по полосам».

### Сигналы автотранспорта

(ПДД РФ, «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации», ПТЭ троллейбуса)

Название сигнала	Наличие
Сигналы поворота	При перестроении автотранспорта перед троллейбусом
Стоп-сигналы	При остановке автотранспорта, троллейбуса перед троллейбусом
Ходовые огни	При отправлении троллейбуса с остановки
Задний ход	При движении автотранспорта задним ходом перед троллейбусом
Звуковой сигнал	Сигнал, подаваемый водителем троллейбуса; сигнал водителю троллейбуса (пассажир, кондуктор); автотранспорт со спецсигналами

### Путевые сигналы

(ПТЭ трамвая, ДИ водителя троллейбуса)

Название сигнала	Наличие
------------------	---------

Контактная сеть (спецчасти)	Стрелки (автоматические, сходные); пересечения «трамвай-троллейбус», «троллейбус-троллейбус», шинные переходы, секцион, кривые, проезд троллейбуса под путепроводами
Указательные знаки	Остановочные пункты
Сигнализация безопасности	Сигнализация дверей, зеркала; показания манометра, сигнализация подключения компрессора

### 3. ВОДИТЕЛЬ АВТОБУСА

#### Сигналы регулирования дорожного движения (ПДД РФ)

Наименование сигнала	Наличие
Светофор	Красный, желтый, зеленый, бело-лунный
Регулировщик	При наличии регулировщика
Дорожные знаки	Предупреждающие знаки, знаки приоритета, запрещающие знаки, предписывающие знаки, знаки особых предписаний, информационные знаки, знаки дополнительной информации (таблички).
разметка	Полоса для маршрутных транспортных средств, стоп-линия, пешеходный переход, движение по полосам.

#### Сигналы автотранспорта

Наименование сигнала	Наличие
Сигналы поворота	При перестроении автотранспорта перед автобусом
Стоп – сигналы	При остановке автотранспорта, автобуса перед автобусом на остановке.
Ходовые огни	При отправлении автобуса, троллейбуса с остановки.
Задний ход	При движении автотранспорта задним ходом перед автобусом.
Звуковой сигнал	Сигнал, подаваемый водителем автобуса, сигнал водителю автобуса (пассажир, кондуктор), автотранспорт со спецсигналами.

#### Путевые сигналы

Наименование сигнала	Наличие
Сигналы безопасности	Сигнализация дверей на открытие и закрытие, показание спидометра, манометра и других приборов, необходимость контроля по зеркалам ситуации в салоне, за посадкой и высадкой пассажиров на остановке, контроль за дорогой при отъезде автобуса с остановки.