

Водителям добавляют бонус за вредность

Минтруд оценит условия работы на городском транспорте по новым критериям

Условия труда водителей автобусов, троллейбусов и трамваев будут оцениваться по новым правилам. Минтранс РФ и профсоюз работников автомобильного транспорта предложили кроме общих критериев учитывать особую тяжесть профессии. Врачи-профпатологи подтверждают, что из-за нервного напряжения у водителей распространены заболевания сердечно-сосудистой системы, а вынужденная рабочая поза нередко становится причиной радикулита. Особенности проведения оценки условий труда водителей будут утверждены Минтрудом до 1 июля 2017 года.

Председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Владимир Ломакин рассказал «Известиям», что по закону водители имеют право на досрочную пенсию (мужчины в 55 лет, а женщины в 50 лет при достижении стажа в 25 лет и 20 лет соответственно). Но если в результате специальной оценки условий труда (СОУТ) не будет установлена достаточная степень вредности, то досрочная пенсия отменяется. Аттестация проводится раз в пять лет. Эту экспертизу заказывает работодатель, а выполняют организации, имеющие соответствующую лицензию.

— На одинаковых рабочих местах устанавливается разный класс условий труда у водителей. Что-то эксперты не учли — и всё, еще вчера вредная работа сегодня такой уже не считается. Работодателю, конечно, такое положение вещей выгодно, — пояснил Владимир Ломакин.

В пресс-службе Минтранса России «Известиям» подтвердили, что разное толкование норм методики, по которой проводится СОУТ, допускает возможность необъективной оценки условий труда. А значит, неправомерный отказ в предоставлении водителям автобусов, трамваев и троллейбусов компенсации за работу во вредных условиях и досрочном выходе на пенсию.

В пресс-службе Минтруда «Известиям» рассказали, что в настоящее время специальная оценка условий труда водителей городского транспорта проводится по общим критериям (физические, химические факторы производственной среды, факторы трудового процесса). Но по результатам мониторинга правоприменения СОУТ, проводившегося с 2014 по 2016 год, установлено, что эти критерии не учитывают таких особенностей, как напряженность трудового процесса, которая обусловлена интенсивным дорожным движением и ответственностью за жизнь пассажиров. А также тяжесть трудового процесса, связанную с вынужденной рабочей позой.

По словам Владимира Ломакина, с 2014 по 2016 год был снижен класс вредности 23% рабочих мест, прошедших за это время оценку.

— Водитель должен постоянно ориентироваться по зеркалам и принимать решение об изменении положения транспортного средства. Но эксперты аттестующих организаций часто этого не учитывают, заявляя, что ориентация — это привычное дело. Или, например, правила дорожного движения предписывают читать все дорожные знаки, а эксперты СОУТ считают, что на напряженность труда влияют знаки, которые появились не позже недели назад, — рассказал Владимир Ломакин.

Чтобы исправить эту ситуацию, профсоюз работников автомобильного транспорта обратился за поддержкой в Минтранс России. В конце декабря 2016 года правительство РФ постановило, что до 1 июля 2017 года Минтруд должен утвердить особенности проведения СОУТ в отношении рабочих мест водителей городского наземного пассажирского транспорта.

— Мы будем настаивать на предоставлении водителям права на досрочную пенсию вне зависимости от результатов СОУТ. А также на утверждении стандартов напряженности труда, — сказал Владимир Ломакин.

Заведующая отделом гигиены Нижегородского научно-исследовательского института гигиены и профпатологии Ирина Федотова рассказала «Известиям», что при

поликлиническом обследовании водителей автобусов у них часто выявлялись хронический бронхит, шейная и пояснично-крестцовая радикулопатия, гастрит и язвенная болезнь желудка.

— Специальная оценка условий труда водителей сейчас носит формальный характер и не отражает реального положения дел. Например, уровень загазованности и вибрации нужно измерять на протяжении всего рейса, на практике это происходит редко. Но даже если машина новая и эти показатели в допустимых пределах, напряженность труда никуда не девается, — говорит Ирина Федотова. Она отмечает, что высокое нервное напряжение и постоянные стрессы оказывают воздействие на все функции организма, особенно сердечно-сосудистую систему. Распространенность таких патологий у обследованных водителей составляет около 77%.

В Минтрансе отметили, что до 2014 года для оценки условий труда водителей использовалось утвержденное Роспотребнадзором «Руководство по гигиенической оценке факторов рабочей среды и трудового процесса», которое включает 23 критерия напряженности трудового процесса. А в действующую методику входит только шесть соответствующих пунктов, и этого явно недостаточно.

— Водители городского пассажирского транспорта управляют источником повышенной опасности, в определенной степени они рискуют собственной жизнью и одновременно несут ответственность за безопасность других людей. Это создает предпосылки для возникновения неблагоприятных нервно-эмоциональных состояний, — заявили в пресс-службе ведомства.

По данным Минтранса, интенсивность дорожного движения в городах постоянно растет, а автомобилизация страны увеличилась за последние 20 лет в пять раз. И это не могло не отразиться на напряженности трудового процесса водителя.

20.01.2017

Источник: Известия