

Комитет экономической политики

администрации Ханты-Мансийского района

**Памятка**

***Как проводить специальную оценку условий труда для водителей наземного городского пассажирского транспорта***

******

**г. Ханты-Мансийск**

**2023**

Для водителей внутригородского пассажирского транспорта разработан отдельный приказ Минтруда от 30 июня 2017 г. № 543н, который содержит особые правила выполнения специальной оценки условий труда (далее –СОУТ). Процесс спецоценки рабочих мест лиц, управляющих наземным пассажирским транспортом, характеризуется следующими особенностями:

* работодатели, которые эксплуатируют одинаковые транспортные средства в пределах одного населенного пункта, могут объединяться для выполнения СОУТ. В этом случае они могут признавать рабочие места, подлежащие спецоценке, идентичными;
* выполнение необходимых замеров и других служебных процедур производится во время специального рейса, в котором участвуют сотрудники уполномоченной организации, производящей спецоценку. Правила выполнения такого рейса устанавливаются работодателем и фиксируются комиссией по СОУТ;
* при организации измерений и других служебных процедур запрещается применение приборов и аппаратуры, содержащих опасные вещества и элементы, включая ртуть, токсичные и летучие соединения и т.д.;
* в случае, если в транспортном средстве, которым управляет водитель, отсутствуют инструменты для регулирования температуры в салоне, то степень вредности условий труда для этой позиции повышается на одну ступень;
* для всех категорий водителей наземного транспорта, выполняющего перевозку пассажиров, степень вредности условий труда повышается на одну ступень в сравнении с результатам измерений в связи с повышенным уровнем ответственности и психологической нагрузки при осуществлении работ.

***Специальная оценка условий труда водителей автомобилей может привести к сокращению количества льгот. Чтобы избежать этого — сохранить класс вредности, а с ним и объем компенсации — нужно выполнить следующие рекомендации:***

1. Внести предложения по коррекции перечня изучаемых факторов. Специалист экспертной организации может не учесть отдельные факторы, руководствуясь общим представлением об идентификации, однако в приложении к приказу Минтруда №31 от 2014 года есть конкретная информация, что конечный список факторов формируется комиссией работодателя, а не экспертом. Потому можно провести оценку тех воздействий, на которые жаловались работники, привлечь факторы, влияющие на развитие профессиональных заболеваний.

2. Если когда-либо проводилась аттестация рабочих мест, следует проанализировать полученный результат. Если уже есть факторы, которым присваивался вредный класс, они должны учитываться и в процессе СОУТ.

3. Оценить напряженность трудового процесса. В процессе идентификации, при анализе документов, касающихся режима труда и отдыха, нужно уделить внимание среднему количеству сигналов, как звуковых, так и световых, поступающих за час работы. Допустимое число 175 за час, но оно может достигать и четырехсот. Итоговый класс, присвоенный рабочему месту, будет зависеть от количества часов управления за смену.

Следуя таким рекомендациям, можно добиться сохранения вредного класса для сотрудников на водительской должности.

Испытания (исследования), измерения опасных/вредных факторов выполняются в ходе специально организованного рейса по маршруту следования, установленном руководством по техэксплуатации транспортного средства и должностной инструкцией работника. Порядок процедуры оформляется протоколом по выполнению СОУТ.

Обязательно исследуются следующие факторы:

* шумовая нагрузка;
* виброакустические факторы;
* показатели микроклимата;
* электростатическое поле (наземного для электротранспорта);
* тяжесть труда (труд в обязательном зафиксированном положении, рабочая поза);
* напряженность производственного процесса (плотность спецсигналов на единицу времени, продолжительность наблюдения за объектами, их количество и др.).

**Процесс СОУТ с учетом изменений может привести к негативу со стороны персонала. Рекомендуется, во-первых, всегда оповещать работников о том, что проводится процедура спецоценки, во-вторых, не пренебрегать сбором пакета документов и требовать от экспертной организации изменений, которые помогут сохранить класс вредности. Прежде чем отдать водителям карту СОУТ для ознакомления, стоит проверить ее самостоятельно.**