

Нижегородская областная организация
Общественной организации
«Общероссийский профессиональный союз
работников автомобильного транспорта
и дорожного хозяйства»

603057, г. Нижний Новгород
пр. Гагарина, д. 29, офис 302
т/ф 422-61015, т. 422-61-17
e-mail: profavtotrans@rambler.ru

Председателю
общественной организации
«Общероссийский
профессиональный союз
работников автомобильного
транспорта и дорожного хозяйства»

Ломакину В.В.

15.02.2023г.

Уважаемый Владимир Владимирович!

Изучив полученные материалы «О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения (в части внедрения систем контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути)», хочу остановиться на работе водителей **городских маршрутов**. Несомненно, забота о здоровье водителей, соблюдение ими режима труда и отдыха, вопросы безопасности движения являются важнейшими. Но, пока трудно представить, как работа пассажирского транспорта с прибором контроля самочувствия водителя будет выглядеть **фактически** в ежедневном режиме.

При работе в стремительном ритме на городских магистральных пассажиронаполняемых маршрутах, в соответствии с показаниями контролирующего прибора о неудовлетворительном состоянии, водитель уходит на не запланированный, на неизвестный по длительности перерыв. При этом заключённый брутто-контракт главным своим условием прописывает чёткое выполнение расписания и полного выполнения рейсов, иначе тут-же возникают штрафные санкции в отношении перевозчика. Следовательно, в каких-то специально отведённых местах, или в АТП должны в резерве наготове стоять автобусы с водителями и по первому требованию выходить на замену, ушедшему на отдых. При большой нехватке водительского состава удерживать водителей и подвижной состав в резерве весьма затруднительно. В условиях огромной загрузки городских улиц и магистралей, особенно в час «пик», даже при наличии резерва, подать автобус за короткое время в нужную точку проблематично.

Если, сошедший с линии водитель благополучно восстановился и готов вернуться на работу, то куда в таком случае диспетчер должен направить его? Возвратить в его запланированное в разрядке расписание (но там трудится направленный из резерва), или его для доработки своей смены направляют на другой маршрут, где имеются незакрытые расписания?

В конце своей смены при прекрасных показателях самочувствия и желании продолжить работу водитель, по чётко спланированному графику труда и отдыха, должен уступить выполнять вторую смену сменщику. При его отсутствии другому, запланированному водителю и автобусу. При неполном закрытии расписания на данном маршруте, водитель может продолжить свою работу, но это уже будет переработка, и несоблюдение режима труда и отдыха водителей.

В Нижнем Новгороде продолжается внедрение новой интеллектуальной транспортной системы, которая исключает дублирование маршрутов и предполагает движение всех видов городского пассажирского транспорта в едином расписании, и нарушение расписания на одном из маршрутов моментально затруднит и увеличит время передвижения или пересадки пассажиров.

Также, пока сложно представить перевозку пассажиров **в междугородном** сообщении в соответствии с показаниями прибора, контролирующего самочувствие водителя. Если контролирующий самочувствие прибор указывает на неудовлетворительное состояние водителя, то водитель должен сразу прекратить движение и остановиться между населёнными пунктами (где нет никакой инфраструктуры) с пассажирами на отдых, или двигаться до какой-то промежуточной автостанции, а пассажиры должны отдыхать вместе с водителем, или ждать замены экипажа. Трудно при этом предположить, сколько по времени самочувствие водителя будет приходить в норму, и он сможет продолжить движение. Также сложно рассчитать время замены экипажа, чтобы пассажирам двигаться дальше. В любом случае, поездка для пассажира будет крайне испорчена и он по возможности в следующий раз выберет другой вид транспорта.

Применение данного прибора вместе с финансовыми затратами (очень важно для перевозчика) повлечёт за собой разработку множества инструкций, правил, методичек и инструктажей непосредственно для работников предприятий, правильное выполнение которых может быть затруднительно.

С уважением
И.о. председателя Нижегородского
обкома профсоюза работников
автомобильного транспорта
и дорожного хозяйства

И.В. Храмова

**Председателю Роспрофтрансдор
Ломакину В.В.**

Уважаемый Владимир Владимирович!

Рассмотреть возможные положительные эффекты от внесения изменений в федеральный закон 232858-8 и объективно оценить законопроект возможно только после прописывания в законопроекте следующих вопросов:

1. Определения Федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, критериев контроля работоспособности с минимальными значениями показателей здоровья, зависящими от продолжительности работы водителя на линии, или Правительством РФ.

2. Определения требований к средствам контроля работоспособности водителей, оснащению транспортных средств, порядком передачи информации данных к тахографам и действиями водителей, при показателях ниже минимально установленных.

3. В соответствии со ст. 11 ФЗ №152 от 27.07.2006 года с дополнениями и изменениями, предоставление персональных данных водителем, в т.ч. биометрических, не является обязательным.

4. Пояснительная записка к проекту ФЗ № 232858-8 предусматривает, что за счет средств федерального бюджета дополнительные расходы отсутствуют. Значит, расходы автоматически перекладываются на транспортные компании. При этом ориентировочная стоимость средств контроля работоспособности водителей составляет от 25 до 80 тыс. рублей. Такой разброс цен сам по себе является странным, при этом неизвестно вошла ли в расчет стоимости затрат стоимость периодического обслуживания приборов и её периодичность.

5. Законопроектом предусмотрено, что при показании прибора о снижении работоспособности водителя ниже минимальных показателей, водитель обязан сделать перерыв для восстановления работоспособности. При этом должны быть предусмотрены подзаконные акты решающие вопросы о действиях водителя в данной ситуации, соблюдения графика движения транспорта на маршруте и т.д.

Исходя из вышеперечисленных причин, считаем, проект ФЗ № 232858-8 «О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения"» детально не проработан и в данной редакции не может быть принят.

Предлагаем: доработать указанный законопроект с учетом вышеперечисленных наших замечаний и предложений из других регионов и организаций. Вместе с тем, считаю нецелесообразно сегодня рассматривать данный проект, а усилить профилактическую работу водителей перед выпуском на линию автомобилей с внедрением технических средств контроля его психофизиологического состояния (РЕФЕС).

PS – В Российской Федерации в настоящий момент средний возраст водителей автобусов выше 50 лет и продолжает повышаться, а престиж профессии падать. Соответственно растет количество возрастных болезней и падает безопасность перевозок населения. Необходимо срочно, на уровне Правительства РФ и региональных властей, принимать комплекс мер для подготовки водителей категории «Д», «В, С и Е». Здесь следует детально вникнуть в проблему подготовки водителей автобусов и большегрузных автомобилей, поскольку тяжесть последствий в результате ДТП очень высокая. И одним из главных направлений считал бы законодательно эксплуатацию и работу в целом предприятий и ИП автомобильного транспорта закрепить через Общественные организации (Союзы, ассоциации) с аккредитацией Росстандарта (саморегулируемая организация как у строителей).

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛ.

Председателю Профсоюза работников АТ и ДХ
Ломакину В.В.

Уважаемый Владимир Владимирович!

В ответ на ваше обращение по вопросу внедрения систем контроля состояния работоспособности водителей в пути сообщая следующее:

Новосибирские автомобилисты полностью поддерживают мнение нижегородцев.

Вопросов возникает очень много. В ряде предприятий не хватает до 30% водителей.

Где брать резерв? Где водитель будет проводить не запланированный перерыв?

Как на памятнике автомобилистам в Москве. Положив усталые руки на баранку. Как будет учитываться выполняться баланс рабочего времени, линейное время. Рабочее время учитывается только то, которое водитель проводит за рулём. (согласно правилам) Как будет считаться перерыв – это простой? И по чьей вине?

Опять затраты на резерв, на приборы, на их обслуживание. Видим наука не дремлет, это хорошо. Но кто-то опять хочет заработать на этих приборах бабки. Как на навигаторах, глonaссе и т.п.

Ирина Викторовна права с финансовыми затратами, в том числе и с штрафными санкциями. Опять за счёт предприятия или за счёт кармана водителя. Дальше так пойдёт, билет за проезд по Новосибирску, будет стоить 100 рублей и больше. В настоящее время тариф 30 рублей - население при этом возмущается. Мои коллеги выходили с предложением пересмотреть факт повышения тарифа на 2023 год. (Ранее в 2022 году был тариф 26 рублей) Бюджет города и области не резиновый. Спасибо власти, что нашли возможность обновить подвижной состав.

Об индексации заработной платы в таком случае, наверное, придётся только мечтать.

28.02 2023г.

**Председатель Новосибирской ГОП работников АТ и ДХ
А.Немцев**



**КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ОБЪЕДИНЕНИЙ
РАБОТОДАТЕЛЕЙ И ПРОФСОЮЗОВ АВТОТРАНСПОРТА
УРАЛЬСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА**

Курганская обл., Свердловская обл., Тюменская обл., Челябинская обл.
Тюмень, 625000, ул. Хохрякова, 50
Тел. 8(3452)25-72-77, факс 8(3452)25-70-77
Сот. +7(982)919-88-08
E-mail: korsovet_urfo@mail.ru
исх. № 1-2023

от «1» марта 2023 г.

Президенту
Союза транспортников России
Депутату Государственной Думы
Российской Федерации

В.Б. Ефимову

Уважаемый Виталий Борисович!

Рассматривая законопроект №232858-8 «О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» следует отметить, что пояснительная записка и прилагаемые другие обосновывающие документы к данному законопроекту не позволяют убедиться в 100% коэффициенте полезного действия предлагаемых обязательных мероприятий.

В пояснительной записке к проекту федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" указывается, что: «реализация норм проекта федерального закона позволит улучшить условия труда водителя, а работодатель будет заинтересован в свое-временном и качественном отдыхе водителя, а также в предупреждении профессиональных заболеваний водителя. Таким образом, применение средств контроля и поддержания состояния работоспособности поможет сбалансировать интересы работодателей и профсоюзных организаций».

Однако, обращаем Ваше внимание, что с 11.01.2023 года в силу вступили изменения раздела X Трудового кодекса Российской Федерации, которые расширяют круг обязанностей работодателя в области охраны труда, в том числе и с некоторыми финансовыми затратами.

Введение дополнительных мер контроля приведет к возникновению дополнительного документооборота, финансовых затрат предприятия, в том числе, и в части внесения изменений в трудовые договора и необходимых обоснований

(работники предприятий должны предупреждаться минимум за 2 месяца до внесения изменений в трудовой договор, плюс необходимо согласие работника).

В случае снятия водителя с маршрута, согласно данных предлагаемых приборов, возникает вопрос: «Как квалифицировать прекращение работы?». Согласно ст. 157 ТК РФ «Оплата времени простоя» есть три вида простоя: по вине работодателя, по вине работника, по независящим причинам. Т.е. уже есть вероятность возникновения индивидуального трудового спора. Соответственно не будет соблюдаться баланс интересов работодателя и профсоюзных организаций.

Дополнительно отмечаем, что согласно контрактов действующих на территории РФ на осуществление перевозки пассажиров, независимо от принадлежности транспортной сети, перевозчикам заблаговременно необходимо сообщать о срыве рейса либо его приостановлении. Т.е. возникает сомнение в оперативности проведения замены водителя и продолжение предоставления услуги по перевозки пассажиров по данному маршруту.

Так же, есть опасение, что заказчики укажут в контрактах дополнительные штрафные санкции к перевозчикам за невыполнение предлагаемых требований статей 2 и 20 «О безопасности дорожного движения».

После внесения изменений в статьи 2 и 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения» вполне вероятно, что последует активное внесение изменений в части СОУТ, а именно, лишение водителей класса вредности, а равное, отмена досрочной пенсии.

В настоящее время, данная льгота является единственным удерживающим фактором в нашей отрасли.

По мимо этого, хотелось бы отметить ситуацию с наличием квалифицированных водителей в автопредприятиях.

С учетом сложившейся ситуации и частичной мобилизации возник дефицит квалифицированных водителей. Оплата обучения происходит за счет автотранспортных предприятий. Работодатель провел обучение, а новоиспеченный работник, получив категорию «D», сразу же увольняется и уходит работать в «серый» сектор экономики, созданный недобросовестными конкурентами.

Данный работник не будет числиться в списках военкомата, так как у него не будет официальных трудовых отношений. Однако, фирма имеющего такого работника будет всегда сбрасывать цену контракта до предела, который не может переступить добросовестный работодатель.

Просим обратить внимание на вопрос заработной платы водителей, работоспособность которых хотят проверять.

Повысить заработную плату не представляется возможным в виду отсутствия федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2023-2025 годы, не отраслевого подхода к расчету начальной максимальной цены контракта в регионах и наличию недобросовестной конкуренции.

Стоимость ГСМ, расходных материалов, запасных частей выросла до невозможных пределов и уже не соизмерима с понятиями «бизнес» и «предпринимательство».

Остро стоит во многих автотранспортных предприятиях Уральского федерального округа вопрос обновления подвижного состава.

К сожалению, необходимо отметить, что Министерство транспорта Российской Федерации по неизвестным причинам, прекратило работу над поручениями Президента России В.В. Путина по результатам Государственного совета в 2017 году г.Ульяновске.

Позволим указать некоторые из не решенных поручений по состоянию на 01.01.2023 года:

1. Порядок заключения долгосрочных (на срок полезного использования транспортных средств) контрактов на пассажирские перевозки всеми видами транспорта не разработан и не утвержден.

2. Не проработан вопрос о возможности установления тарифов на электроэнергию для предприятий городского наземного электрического транспорта на уровне тарифов на электроэнергию для населения.

3. Не утверждён комплекс долгосрочных мер по обновлению всех видов транспортных средств, используемых для осуществления пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации, включая повышение размера утилизационного сбора и направления части поступающих от него средств на обновление подвижного состава всех видов транспорта, обратив особое внимание на решение следующих вопросов:

- обновление подвижного состава, осуществляющего перевозки на социально значимых «сельских» маршрутах;
- инновационность принимаемых решений и учёт в них требований экологической безопасности;
- определение получателей мер государственной поддержки приобретения отечественного пассажирского транспорта.

На основании вышеизложенного, считаем преждевременным вводить указанные изменения в статьи 2 и 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения», так как не решены проблемные вопросы, которые бы позволили ввести дополнительные требования к работникам отрасли.

Председатель КС УФО



Н.Ш. Залялятинов



ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ -
ВОРОНЕЖСКАЯ ОБЛАСТНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЩЕРОССИЙСКОГО
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И
ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

394018 г. Воронеж
площадь Ленина, д.8
т/факс 220-77-46, 252-12-80
E-mail: opavto@mail.ru
27.02.2023 г. № 20
№ ___ от _____

ЦК профсоюза
РОСПРОФТРАНСДОР

Воронежская областная профсоюзная организация в результате изучения совместно с первичными профсоюзными организациями материалов «О внесении изменений в статьи 2 и 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения» (в части внедрения систем контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути), сообщает следующее.

Соблюдение водителями режима труда и отдыха, вопросы безопасности движения являются важнейшими как для водителей, так и для пассажиров.

Но очень сложно представить работу водителей с приборами контроля их самочувствия. При их различных показаниях необходимо принимать определенные меры: при неудовлетворительном состоянии водителя – искать ему замену, при удовлетворительных показателях – вновь ставить его в график, что повлечет за собой переработку и несоблюдение режима труда и отдыха водителей.

Считаем, что введение данных приборов преждевременно, так как повлечет за собой переработку и сбои в режиме работы водителей, а также финансовые затраты для перевозчиков разработку множества инструкций и принятия дополнительных мер по осуществлению деятельности пассажирского автопарка.

В настоящее время необходимо руководствоваться ранее принятыми Правилами дорожного движения, утвержденными Правительством Российской Федерации.

Председатель областной
профсоюзной организации

Н.А. Наумова

Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

**МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА.**

Пр. Ленина 12, офис 407, г. Мурманск 183038 ИНН/КПП 5191110402/519001001

ОКПО 02626838

Тел. 89062907504, e-mail: mur.profavtodor@yandex.ru

Исх.№ 5 от 28.02.2023г

**Председателю Общественной организации
«Общероссийский профессиональный союз
работников автомобильного транспорта и
дорожного хозяйства»
ЛОМАКИНУ В.В.**

УВАЖАЕМЫЙ ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ!

Мурманская областная организация профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства совместно с представителями водителей пассажирского предприятия изучила полученные материалы «О внесении изменений в ст.2 и 20 ФЗ о БДД в части внедрения систем контроля.»

Вопросы безопасности, конечно, очень важны. Но чем больше будет приборов в кабине водителя, тем больше они будут отвлекать. Водители резко отрицательно относятся к новшествам. Как, по их мнению, работать в условиях соблюдения чёткого графика с прибором учёта работоспособности? Что за приборы, что именно будут контролировать? А если прибор работает некорректно? На дорогах ситуации разные и подрезают, и обгоняют, а водитель будет находиться в высоком психоэмоциональном состоянии и сразу прибор зафиксирует. Водитель уйдёт на перерыв, как это будет выглядеть? Рейс сорвана если нет резерва? Штрафные санкции на предприятие, предприятие снимет премию с водителя. Если раза три в месяц прибор зафиксировал неработоспособность водителя, то пострадает его зарплата. Особенно волнует этот вопрос женщин-водителей.

Извините за сумбурность, резюмирую:

1. Предложенные средства контроля будут являться избыточными.
2. В случае внедрения, необходимо внести изменения в государственные контракты.
3. Законопроект сырой, нет чёткого понимания, как работать водителю в условиях соблюдения графика движения.
4. Соблюдение режима труда и отдыха.
5. Финансовая нагрузка на предприятие (будут экономить на зарплатах)

Председатель Мурманской областной
организации профсоюза

Л.В.Полякова