**Слайд 1**

Здравствуйте, уважаемые коллеги и уважаемые слушатели. В последнее время участились случаи дорожно-транспортных происшествий, где сопутствующими причинами выступали нарушения режима управления и отдыха водителями транспортных средств. Как правило такого рода происшествия влекут за собой достаточно серьезные последствия.

Ространснадзор наряду с подразделениями Госавтоинспекции осуществляют контроль за соблюдением режима труда и отдыха со стороны водителей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов на автомобильном транспорте.

При этом в ходе осуществления контроля наши инспектора зачастую сталкиваемся с ситуацией, когда ни водитель, ни его работодатель не понимают, как спланировать поездку так чтобы не нарушить обязательные требования.

**Слайд 2**

16 октября 2020 года Приказом Министерства транспорта РФ №424 утверждены Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей.

Приказ устанавливает нормы режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей.

Если вы наёмный водитель или ИП, который лично управляет автомобилем, осуществляющим перевозки грузов или пассажиров по дорогам общего пользования без выезда за границы РФ, то вам необходимо соблюдать Приказ №424

Есть и категории водителей, на которых не распространяется действие приказа:

1. Водители осуществляющих перевозки на служебных легковых автомобилях при обслуживании органов государственной власти и органов местного самоуправления
2. Водители, занятые на международных перевозках
3. Водители, осуществляющие перевозки в пределах границ территории предприятия и/или не выезжающие на дороги общего пользования
4. Водители легковых автомобилей ведомственной охраны
5. Водители пожарных и аварийно-спасательных автомобилей включая автомобили, предназначенные для оказания медицинской помощи гражданам, в том числе, автомобилей, задействованных в ликвидации последствий либо предупреждении чрезвычайных ситуаций
6. Водители автомобилей органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность
7. Водители-военнослужащие при исполнении ими обязанностей военной службы

**Слайд 3**

Итак, начнем с продолжительности рабочего времени водителя (Не путать с продолжительностью управления! Это разные понятия).

Нормальная продолжительность рабочего времени водителя **НЕ может** превышать 40 часов в неделю.

Есть такая категория водителей, которые работают по календарю пятидневной рабочей недели с двумя выходными днями или работают по календарю шестидневной рабочей недели с одним выходным днем. Для таких водителей продолжительность ежедневной работы (смены) определяется очень просто – количество рабочих часов в неделю равномерно делится на кол-во рабочих дней.

Так при графике работы 5/2 продолжительность ежедневной работы (смены) будет равняться 8 часов в день (40 делим на 5).

Когда 8 рабочих часов в день или 40 часов в неделю для водителей недостаточно, может быть установлен **суммированный учет рабочего времени** с продолжительностью учетного периода один месяц

При этом продолжительность учетного периода может быть увеличена до **3-х месяцев** по согласованию с профсоюзной организацией или с иным представительным органом работников.

При суммированном учете рабочего времени водитель не ограничивается 40 рабочими часами в неделю. Берётся учетный период (допустим, месяц) и контролируется уже кол-во рабочих часов за этот учетный период.

К примеру, в мае 2023 года 160 рабочих часов. Таким образом, можно более гибко настроить работу водителей – в первую неделю учетного периода отработать 50 часов, а во вторую неделю только 20 и так далее, в зависимости от производственной необходимости. Но по итогу за месяц количество рабочих часов не должно превышать 160!

При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы (смены) водителей не может превышать 10 часов.

Но для некоторых категорий водителей продолжительность ежедневной работы (смены) водителей может быть увеличена до 12 часов:

● Водители аварийных служб

● Водители, работающие в составе вахтовых бригад

● Водители, работающие на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении

● Водители, осуществляющие перевозки для учреждений здравоохранения

● Водители организаций коммунальных служб

● Водители телефонной, почтовой, телерадио служб и других видов связи

● Водителей инкассационных автомобилей

**Теперь стоит определиться что же входит в рабочее время водителя.**

**Рабочее время водителя включает в себя:**

● время управления автомобилем;

● время специальных перерывов для отдыха от управления автомобилем (специальный перерыв);

● время работы, не связанной с управлением автомобилем (медицинские осмотры, предрейсовый контроль, погрузка/разгрузка, стоянки/простои и т.д).

**Перерывы для отдыха и питания в рабочее время не включается!**

**Слайд 4**

Прежде чем перейти к рассмотрению вопроса: «Что из себя представляет время управления автомобилем?», необходимо разобраться с понятием «Ежедневный период».

**Ежедневный период** – это промежуток времени продолжительностью не более 24 часов, ограниченного началом рабочего времени водителя и временем применения ежедневного отдыха.

Началом ежедневного периода является начало рабочего дня (рабочего времени) водителя.

Для того чтобы разделить ежедневный период деятельности на периоды отдыха и работы нужно к моменту времени окончания предшествующего периода отдыха добавить 24 часа, и от этого времени отнять норматив ежедневного отдыха, который положено осуществить за текущий ежедневный период деятельности (при суммированном учете рабочего времени это 11 часов, в некоторых случаях допускается сокращение ежедневного отдыха до 9 часов).

Так, на слайде схематично представлен ежедневный период.

Рассмотрим вариант, когда продолжительность ежедневного отдыха составляет 11 часов.

На слайде видно. Если у водителя рабочий день начинается в 10:00, то получаем период с 10:00 до 23:00, в который необходимо уместить периоды отдыха и работы.

**Слайд 5**

Итак, время управления автомобилем.

**Время управления** – период времени, когда транспортное средство находится в движении, осуществляемом от собственного двигателя.

Время управления автомобилем в течение Ежедневного периода не может превышать 9 часов.

Иными словами, работать в день водитель может 10 часов (или 12 для отдельных категорий), а вот управлять автомобилем из этих 10 (12) часов может не более 9 часов.

Основной способ определения времени управления автомобилем – это данные с тахографа.

Большинство грузовых автомобилей и автобусов должны быть оснащены тахографом.

Тахограф фиксирует время управления автомобилем. На слайде представлен пример распечатки с тахографа. На распечатке с тахографа время управления обозначается символом в виде кружка с точкой.

Надо отметить, что в действующем законодательстве РФ существует норма, которая обязывает перевозчиков осуществлять выгрузки с водительских карт тахографа. Эти выгрузки должны быть проанализированы на предмет соблюдения установленных нормативов работы и отдыха водителя.

Стоит также отметить, что озвученные **нормы времени управления** – это нормы максимально допустимого значения **накопленного** времени управления, до завершения которого водителю разрешено осуществлять движение без осуществления предусмотренного законом перерыва или отдыха. На этом я еще остановлюсь подробнее чуть позже.

**Слайд 6**

И законно возникает вопрос: «Как быть если в пути возникли форс-мажорные обстоятельства, затормозившие движение автомобиля (это могут быть пробки, ДТП, погодные условия и т.п.)? При этом тахограф продолжает фиксировать время управления!».

**По Приказу Минтранса предусмотрены случаи, когда время управления может быть увеличено:**

1) допускается увеличение времени управления до 10 часов, но не более двух раз в течение календарной недели (данное увеличение допускается по инициативе работодателя);

2) водитель вправе увеличить время управления, но не более чем на 2 часа, в целях завершения перевозки и (или) следования к месту стоянки (в этом случае инициатором увеличения времени управления является сам водитель исходя из фактической обстановки в рейсе).

При этом **не стоит злоупотреблять этим правом**, т.к. в дальнейшем у инспекторов могут появиться к водителю дополнительные вопросы.

**Слайд 7**

Кроме ограничения по времени управления в течении ежедневного периода, есть и ограничения по времени управления в неделю, а именно:

«Время управления автомобилем в течение одной календарной недели не должно превышать 56 часов, в течение любых двух последовательных календарных недель – 90 часов.»

На практике 56 часов управления в неделю – это очень много, и редко кто из водителей может набрать столько часов в течение недели.

**Слайд 8**

Со временем управления разобрались. Но может ли водитель двигаться все 9 часов без отдыха? Ответ: нет!

Согласно Приказу Минтранса, не позднее 4 часов 30 минут времени управления автомобилем, после окончания времени отдыха или специального перерыва, водитель обязан сделать **специальный перерыв продолжительностью не менее 45 минут**, если не наступает время отдыха или перерыва, продолжительность которых превышает продолжительность специального перерыва.

Важно понимать, что речь идет именно о времени управления ДВИЖУЩИМСЯ транспортным средством. Это абсолютно не означает, что, начав работу в 08:00, водитель в 12:30 обязан сделать спецперерыв.

Речь о **времени управления транспортным средством**. Если в течение ежедневной работы (смены) управление составляет всего 4 часа, то что такое спецперерыв водитель даже не узнаете, т.к. он ему не нужен.

К примеру, придя на работу, водитель сначала проходит медосмотр, предрейсовый техконтроль, инструктаж и так далее. Всё это время он на работе, то есть идет его рабочее время, но не время управления. А как только водитель начнет движение на автомобиле, начнется и время управления. Причем действует принцип: «Остановился – остановилось и время управления, начал движение – продолжилось и время управления». Таким образом и осуществляется подсчет времени управления.

При этом водителю необязательно использовать все отведенные 4 с половиной часа, чтобы остановиться на отдых. Это как с топливом: водитель сам решает, когда и где лучше заправиться.

К примеру, водитель проехал 1 час, остановился на 10 минут, после чего проехал ещё 2 часа. Итого из разрешенных 4-х с половиной часов водитель уже использовал 3 часа. Далее возможно либо проехать ещё оставшиеся полтора часа и отдохнуть 45 минут, либо уже сейчас отдохнуть 45 минут. Счетчик времени управления «обнулится», и водитель сможет дальше двигаться в течение 4 часа 30 минут.

**Водитель сам, в зависимости от ситуации, выбирает время начала своего спецперерыва.**

В этом моменте как раз и раскрывается основная функция тахографа, установленного на автомобиле. Именно тахограф является основным помощником водителя. Он помогает водителю контролировать время управления, а работодателю контролировать водителя. Некоторые модели тахографов запрограммированы таким образом, что выводят на экране информационные сообщения или звуком сигнализируют о том, что найти место для отдыха. Но в этом кроются и «подводные камни».

До 01.01.2021 г. в стране действовали другие особенности РТиО и они отличаются от требований 424 Приказа, особенно в части специального перерыва для отдыха от управления автомобилем. Так, ранее не позднее 4 часов управления водитель должен был отдохнуть 15 минут и в дальнейшем делать такие спецперерывы каждые 2 часа управления.

Именно такой алгоритм и был загружен в тахографы. 1 января 2021 года правила изменились, а тахографы и загруженный в них алгоритм остались прежними. И получилось, что вместо помощи тахографы стали вредить водителям: вместо 4 часов 30 минут управления сообщают о необходимости отдыха через каждые 2 часа управления, вместо отдыха в 45 минут требуют только 15 минут и тому подобное.

Часть производителей тахографов выпустили обновления алгоритмов для соответствия 424 Приказу, часть не стала ничего менять.

Исходя из этого каждому перевозчику необходимо обратиться в мастерские с целью обновления программного обеспечения тахографов.

В случае отсутствия актуального ПО, необходимо разъяснить водителям порядок их действий. На дисплее тахографа время управления всё также учитывается и ориентироваться стоит именно на эти данные.

Также стоит помнить, что Тахограф обеспечивает автоматическую регистрацию функции «управление» и автоматическую регистрацию функции «работа» при остановке транспортного средства. ОДНАКО для спецперерыва необходимо в ручную указать вид деятельности «перерыв/отдых» (символ в виде стула).

Стоит также отметить, что по своей сути специальный перерыв не обязателен, если по прошествии 4-х с половиной часов водителю предоставляется иной перерыв продолжительностью более 45 минут.

Наиболее удобно и целесообразно заменить спецперерыв на перерыв для отдыха и питания. Тем более что перерыв для отдыха и питания в отличии от спецперерыва – это обязательный перерыв, который должен фигурировать в рабочем дне водителя.

Также напомню, что время специальных перерывов включается в рабочее время водителя в отличии от перерыва для отдыха и питания.

Слайд 9

Специальный перерыв может быть разделен на несколько частей, первая из которых должна составлять не менее 15 минут, а последняя – не менее 30 минут.

**ВАЖНО:** отдых продолжительностью до 15 минут не может считаться частью спецперерыва.

Например: Водитель проехал 1 час, остановился на 10 минут на заправку, после этого проехал еще час и остановился на 20 минут, затем проехал ещё 2 часа и решил сделать специальный перерыв, т.к. далее планирует длительное время двигаться без остановок.

Первые 10-тиминутный перерыв не может являться частью спецперерыва поэтому не учитывается, а 20-тиминутный перерыв может быть учтен как спецперерыв. Раз 20 минут водитель уже отдохнул, то сейчас достаточно отдохнуть 30 минут, так как последняя часть спецперерыва не должна быть менее 30 минут. Получается 2 части спецперерыва: 20 и 30 минут.

Иначе обстоят дела при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении. Для данных водителей автобусов спецперерыв может быть разделен на несколько частей продолжительностью не менее 10 минут, т.е. 45 минут спецперерыва можно «собрать» из отрезков по 10 минут.

**Слайд 10**

Таким образом мы разобрали, что является рабочим временем у водителя. Теперь рассмотрим, что из себя представляет Время отдыха (напомню, что спецперерывы не являются временем отдыха, а включаются в рабочее время водителя).

Время отдыха – непрерывный период времени, предназначенный для восстановления сил водителя и не связанный с каким-либо видом деятельности.

Время отдыха водителей включает в себя:

* перерыв для отдыха и питания, предоставляемые в течение рабочего дня (смены);
* ежедневный (междусменный) непрерывный отдых;
* еженедельный отдых;
* время перерыва между частями рабочего дня (смены).

Перерыв для отдыха и питания предоставляется в середине рабочего дня продолжительностью от 30 минут до 2 часов.

В случае если продолжительность ежедневной работы (смены) более 8 часов, водителю могут предоставляться два перерыва для отдыха и питания общей продолжительностью не более 2 часов и не менее 30 минут, например, два перерыва по 1 часу.

**Слайд 11**

Ежедневный (междусменный) непрерывный отдых - это период между временем, когда один рабочий день должен быть окончен, а другой, непосредственно примыкающий к нему рабочий день, должен быть начат.

Продолжительность ежедневного отдыха вместе со временем перерыва для отдыха и питания в течение ежедневного периода должна быть не менее двойной продолжительности времени работы в предшествующий отдыху рабочий день (смену).

**Это утверждение можно выразить более понятными словами:**

Ежедневный (междусменный) отдых рассчитывается как фактическое время работы в предшествующую отдыху смену умноженное на 2. Затем из получившегося произведения вычитается продолжительность перерыва для отдыха и питания в предшествующую отдыху смену.

При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного отдыха четко определена и не должна быть **не менее 11 часов**.

**Допускается** сокращение ежедневного отдыха до **не менее 9 часов**, но не более 3 раз в течение периода между завершением одного еженедельного отдыха и началом следующего.

И важно отметить, что ежедневный отдых должен быть использован до завершения ежедневного периода.

**Слайд 12**

В ежедневный период (24 часа) должен входить 11 часовой (9 часовой) ежедневный отдых.

Вернемся к уже рассмотренной схеме ежедневного периода и пойдём от обратного.

С момента начала работы у нас есть 24 часа, последние 11 из которых водитель должен отдыхать. 24-11=13 часов. То есть, начав работу в 10:00, уйти на отдых водитель сможет не позднее чем в 23:00 (10+13). Ежедневный отдых тогда составит требуемые не менее 11 часов (с 23:00 до 10:00).

**Слайд 13**

Допускается разделение ежедневного отдыха на две и более части, первая из которых имеет продолжительность не менее 3 часов, а последняя не менее 9 часов.

При этом важно помнить, что последняя часть отдыха длительностью не менее 9 часов должна входить в ежедневный период.

**Слайд 14**

В части рабочего времени у водителей экипажа нет отличий от водителей «одиночек». Они также могут управлять каждый по 9 часов в день, два раза в неделю по 10 часов. А вот в части ежедневного отдыха различия имеются.

В отличие от «одиночек», у водителей экипажа ежедневный период равен не 24 часам, а может

быть увеличен до 30 часов. И до завершения этого ежедневного периода водители экипажа обязаны использовать одновременно и полностью ежедневный отдых продолжительностью не менее 9 часов.

То есть, теоретически, начав работу в 08:00 понедельника, экипаж может встать на ежедневный отдых не позднее 05:00 вторника.

Еще одним плюсом экипажа является возможность не стоять специальные перерывы 45 минут, так как, при достижении 4 часов 30 минут управления одним водителем, он может просто поменяться местами со вторым водителем и продолжить управление еще на 4 часа 30 минут.

Но в этом и предназначение экипажей: как можно в более короткий срок доставить груз/пассажиров до конкретного пункта.

**15 слайд**

И в завершении рассмотрим понятие «Еженедельный отдых»

Еженедельный отдых должен составлять не менее 45 часов. Этот отдых должен начинаться не позднее шестого ежедневного периода, наступающего с момента завершения предыдущего еженедельного отдыха.

Если коротко, то с момента как водитель вышел на работу после двух выходных дней, он может отработать не более шести смен, после чего должен пойти вновь отдыхать не менее 45 часов. Работать подряд семь и более дней запрещается.

Также междусменный (ежедневный) отдых может быть замещен еженедельным отдыхом. Это значит, что водителю не требуется сначала отдыхать 11 часов междусменного (ежедневного) отдыха, а затем, последовательно, отдыхать 45 часов еженедельного отдыха. Допускается отдыхать только 45 часов еженедельного отдыха.

Продолжительность еженедельного отдыха может быть сокращена до 24 часов, но только один раз в течение двух календарных недель подряд.

При этом разница времени, на которое сокращен еженедельный отдых, в полном объеме должна быть использована водителем на отдых от управления автомобилем в течение последующих трех календарных недель. Этот период отдыха должен быть присоединен к ежедневному отдыху продолжительностью не менее 9 часов или очередному еженедельному отдыху.

Отдохнул водитель вместо 45 часов только 24 часа, будьте готовы предоставить ему возможность «доотдыхать» оставшийся 21 час в течение следующих трех недель. Причем этот 21 час необходимо будет прибавить либо к ежедневному отдыху (в сумме не менее 30 часов), либо к еженедельному отдыху (в сумме не менее 66 часов).

Экипаж может сокращать еженедельный отдых до не менее 24 часов хоть каждую неделю при условии, что компенсирует все в течение следующих трех недель.

На этом у меня все. Помните, что соблюдение режимов труда и отдыха водителем – залог безопасности на дорогах. Спасибо за внимание!