

4 варианта использования периода отдыха:

- в качестве основного правила — 11 часов в сутки (в течение 24 часов);
- альтернативный вариант основного правила — 3 + 9 часов;
- как резервный вариант — 3 x 9 часов в течение рабочей недели;
- в случае коллективной работы — 9 часов в течение 30 часов.

**В случае транспортного средства с несколькими водителями, в течение 30 часов с момента окончания суточного или еженедельного периода отдыха водитель обязан использовать новый суточный период отдыха длительностью не менее 9 часов.**

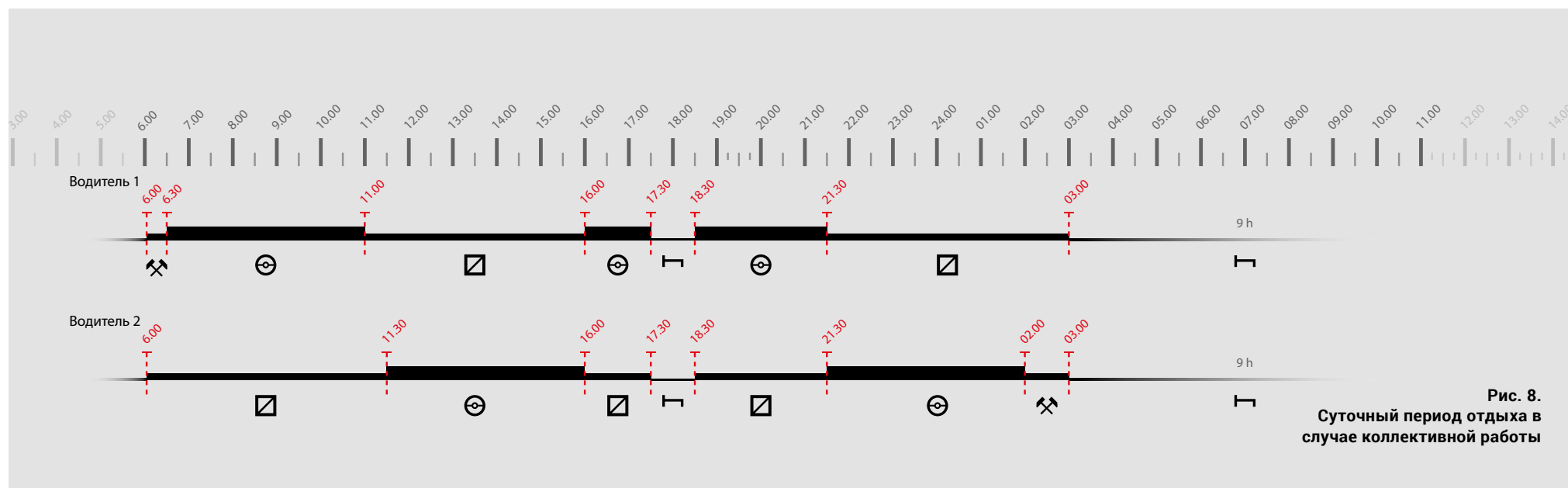
В случае коллективного движения обязательный период отдыха следует использовать в течение не 24-часового, а 30-часового периода. Если для работающего в одиночку водителя 9-часовой период отдыха является скорее исключением, то при коллективной работе количество периодов отдыха не ограничивается. При этом норма периода отдыха смягчена, поскольку водитель не связан весь рабочий день активной работой. В идеальном случае водитель проводит на пассажирском сиденье 50% рабочего времени. Смягчение нормы периода отдыха, очевидно, способствует увеличению скорости передвижения груза. Например, если оба водителя использовали в рабочий день максимальное время вождения (каждый по 9 часов), то в действительности груз постоянно движется к месту назначения на протяжении 18 часов (см. рис. 8).

## Прерывание периода отдыха на паромных судах

**В качестве исключения водитель, который сопровождает свое транспортное средство, перевозимое на пароме или на поезде, может не более двух раз прервать свой регулярный суточный или сокращённый еженедельный период отдыха на другую деятельность, общая продолжительность которой не может превышать одного часа. В течение названного регулярного суточного периода отдыха водитель должен иметь доступ к спальному или лежащему месту.**

В общем случае период отдыха должен быть непрерывным, т.е. его нельзя прерывать ни по какой причине. Исключением является ситуация, когда, например, на выбранной для отдыха территории во время отдыха поступает просьба официального лица передвинуть транспортное средство. Обычно это может быть обусловлено уборочными работами и т.п. Распоряжение по передвижению/перемещению на другое место парковки транспортного средства может дать полицейский, таможенник или работник службы спасения либо ответственный представитель территории. Водитель должен отметить вручную место, время и причину перемещения транспортного средства на регистрационном листе или на задней стороне распечатки, и компетентное лицо, давшее соответствующее распоряжение, при возможности подтверждает его своей подписью.

Второй случай, когда при соблюдении определенных правил закон позволяет прервать период отдыха, касается так называемого комбинированного транспорта, когда к передвижению груза по суше добавляется необходимость использования железнодорожного транспорта или паромной переправы. В основном прерывание отдыха предусмотрено именно для заезда на паром или поезд и съезда с них. Здесь имеются в виду такие случаи, когда переезд запланирован на период отдыха.



**Рис. 8.**  
Суточный период отдыха в случае коллективной работы

В этом случае очень важно соблюдать следующие особые условия.

- На ежесуточный период отдыха должно отводиться не менее 11 часов. Речь может идти также о делении времени отдыха на две части (3 часа и 9 часов), поскольку в этом случае обеспечено целых 12 часов времени отдыха.
- Связанные с заездом на паром или поезд и/или съездом с них процедуры не могут продолжаться в общей сложности более одного часа. Например, если на заезд было потрачено 40 минут, то на съезд остается 20 минут.
- Во время пребывания как на суше, так и на пароме или поезде, водителю должен быть обеспечен доступ к спальному месту. Таким образом, водитель должен быть обязательно обеспечен каютой на пароме, в подтверждение чего как неотъемлемая часть регистрационных записей тахографа в течение последующих 28 дней должен храниться также билет на судно с отметкой о наличии каюты.
- Связанные с заездом на паром или поезд и/или съездом с них процедуры являются трудовой деятельностью, поэтому важно контролировать время, не позднее которого водитель должен завершить рабочий день. Если при использовании обычного 11-часового периода отдыха продолжительность рабочего дня водителя (вместе с перерывами) могла составлять 13 часов, то в данном случае следует запланировать окончание работы на час раньше. В случае 13-часового рабочего дня правило периода отдыха не будет существенно нарушено, если, к примеру, заезд на паром продолжается пять минут и столько же времени занимает выезд с парома. В этом случае из обязательного для 24-часового периода отдыха выпадает 10 минут, ведь именно это время водитель не отдыхал. Практика, однако, показывает, что время, потраченное на заезд на паром и съезд с него, никак не уместается в один час, поэтому для предоставления водителю как минимум 11-часового времени отдыха запланированный при использовании этого исключения рабочий день может продолжаться до 12 часов.
- Несмотря на то, что заезд на паром и съезд с него тахограф фиксирует в качестве времени движения, это время не учитывается в качестве суточного времени вождения, а рассматривается как другие действия.

- Период отдыха можно прерывать только один раз. Например, сутки можно спланировать таким образом, чтобы период отдыха был прерван только съездом с парома. В этом случае водитель заезжает на паром еще за счет своего рабочего времени, а период отдыха начинает использовать только на пароме. Когда паром достигает порта назначения, водитель прерывает период отдыха, съезжает на транспортном средстве с парома и отдыхает на суше еще столько времени, чтобы в общей сложности получилось 11 часов времени отдыха (см. рис. 9).

В случае регулярных еженедельных периодов отдыха это исключение применяется к поездкам на пароме или поезде только в том случае, если:

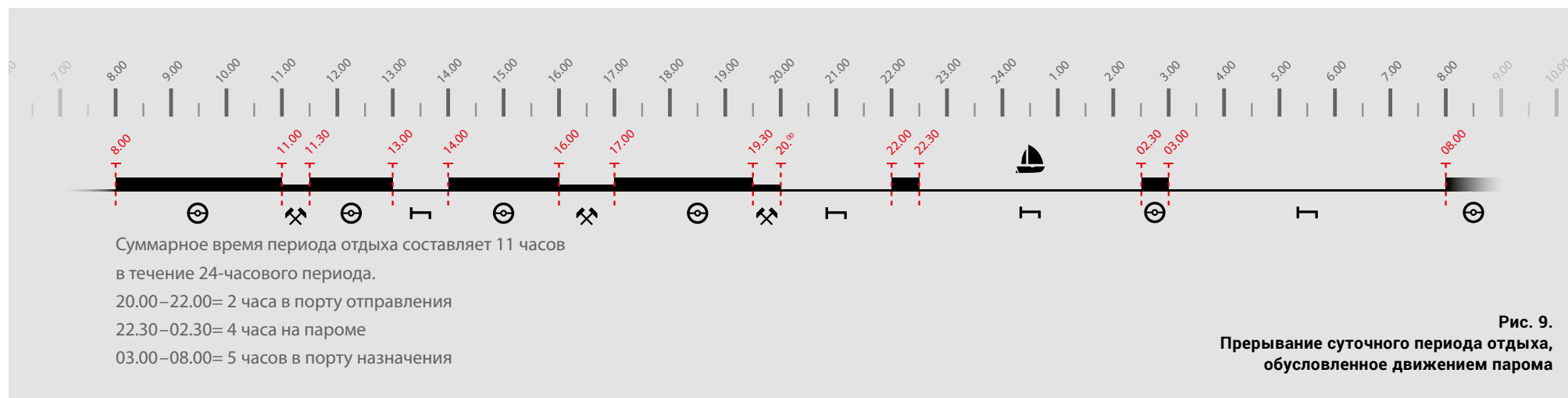
- а) рейс согласно расписанию длится не менее восьми часов и
- б) у водителя на пароме или в поезде есть доступ к спальной каюте или спальному купе.

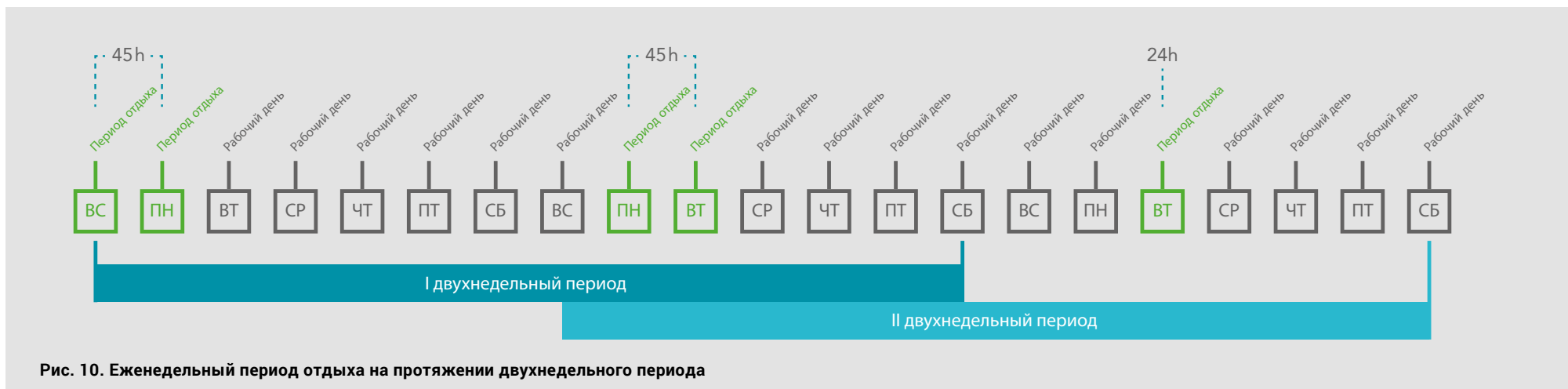
Следует отметить, что водитель не может до посадки на паром/поезд и/или после отхода парома/поезда проводить часть своего регулярного еженедельного периода отдыха в транспортном средстве.

## Еженедельный период отдыха

**В течение любых двух недель подряд водитель должен использовать по меньшей мере следующие периоды отдыха: 1) два регулярных еженедельных периода отдыха либо 2) один регулярный еженедельный период отдыха и один укороченный еженедельный период отдыха (продолжительностью не менее 24 часов). При этом укороченный период отдыха компенсируется равноценным периодом отдыха, который следует полностью использовать до окончания третьей недели, следующей за текущей (второй) неделей.**

**Еженедельный период отдыха должен начинаться не позднее, чем после окончания шести 24-часовых промежутков времени, следующих за предыдущим еженедельным периодом отдыха.**





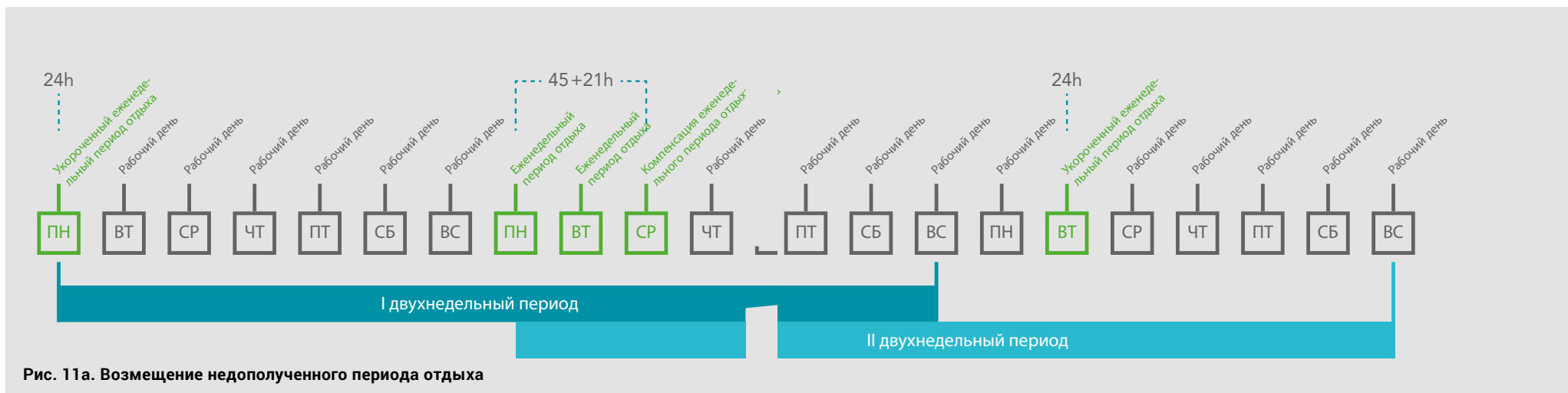
При соблюдении еженедельного периода отдыха следует выполнять два правила. Первое: не позднее чем через 144 часа после окончания предыдущего еженедельного периода отдыха должен начаться новый период (продолжительностью 24–45 часов). Второе: во время двухнедельного периода нужно использовать два еженедельных периода отдыха, оба – продолжительностью не менее 45 часов. В качестве исключения один из них может быть укороченным, т.е. не менее 24 часов. Под двухнедельным периодом подразумеваются две идущие подряд календарные недели (см. рис. 10).

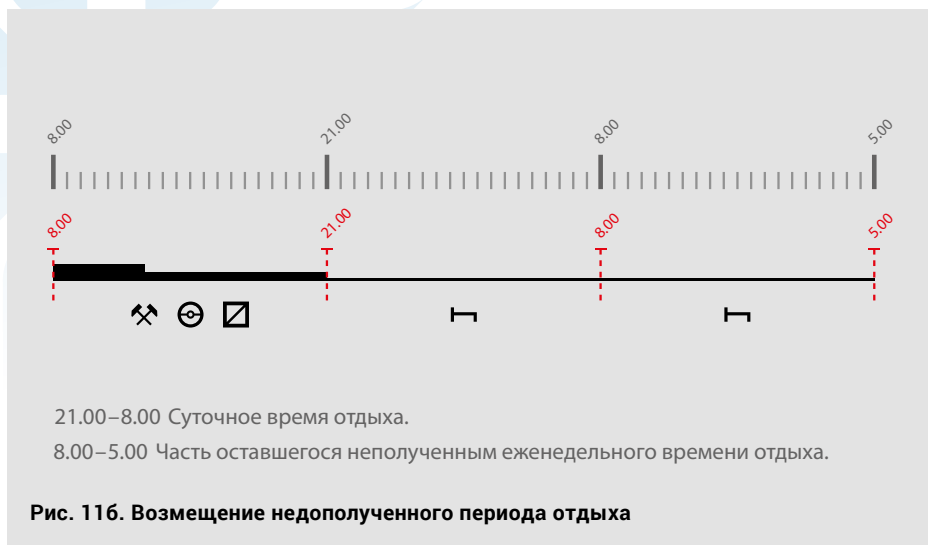
Проще и надежнее всего при использовании укороченного еженедельного периода отдыха исходить из того, что период отдыха продолжительностью 24 часа можно использовать каждую вторую неделю, – так будет проще вести учет. При укороченном ежедневном периоде отдыха не предполагается компенсация

оставшейся части периода отдыха. В случае еженедельного периода отдыха такое обязательство имеется. В зависимости от того, в каком размере был реально укорочен период отдыха, его нужно обязательно использовать не позднее окончания третьей недели.

Данная компенсация должна быть полностью объединена либо с суточным периодом отдыха, либо с полным еженедельным периодом отдыха (45 часов). Компенсацию нельзя использовать частями (см. рис. 11а и 11б на странице 38)!

В качестве исключения в случае первой части занимающийся международными грузоперевозками водитель может взять за пределами государства местоположения члена ЕС два сокращенных еженедельных периода отдыха подряд, если водитель возьмет в течение каждых четырех последовательных недель не менее четырех еженедельных





периодов отдыха, из которых по меньшей мере два являются регулярными еженедельными периодами отдыха.

При применении данной части водитель считается осуществляющим международную грузоперевозку при условии, что водитель начинает два последовательных сокращенных еженедельных периода отдыха за пределами государства-члена ЕС, в котором находится работодатель, и за пределами государства, в котором живет водитель.



Сокращение еженедельного периода отдыха компенсируется равноценным временем отдыха, которое следует взять целиком до окончания третьей недели, следующей за неделей, о которой идет речь.

Например, водитель может взять следующие периоды отдыха:

Неделя 1: 24 часа

Неделя 2: 25 часов

Неделя 3: 21 + 20 + 45 часов, где 21 час – компенсация за первую неделю, а 20 часов – компенсация за вторую неделю.

Взятый на третьей неделе регулярный еженедельный период отдыха должен начинаться не позднее окончания предыдущих шести 24-часовых периодов от окончания предыдущего еженедельного периода отдыха (6×24 часа), как того требует часть 6 статьи 8. Это значит, что эти два предыдущих сокращенных еженедельных периода отдыха следует компенсировать перед окончанием периода 6×24 ч, когда начинается регулярный еженедельный период отдыха.

Если согласно третьему абзацу части 6 последовательно взяты два сокращенных еженедельных периода отдыха, следующему еженедельному периоду отдыха предшествует период отдыха, который берется для компенсации этих двух сокращенных еженедельных периодов отдыха.

Регулярные еженедельные периоды отдыха и еженедельные периоды отдыха продолжительностью более 45 часов, которые берутся в качестве компенсации за предыдущий сокращенный еженедельный период отдыха, нельзя проводить в транспортном средстве. Их следует провести в подходящем месте размещения, в котором учитываются гендерные особенности и есть адекватные спальные и санитарные помещения.

Все расходы на размещение вне транспортного средства покрывает работодатель.

Время, которое водитель тратит на поездку к местоположению транспортного средства, попадающего под действие данного постановления, или для возвращения из этого местоположения, если транспортное средство не находится у дома водителя или на обычной базе водителя в месте деятельности работодателя, нельзя считать временем отдыха или перерывом, за исключением случаев, когда водитель находится на пароме или в поезде и у него есть доступ к спальной каюте или купе или к месту, на котором можно поспать или полежать.

В виде исключения при случайной перевозке международных пассажиров допускается работа без еженедельного периода отдыха продолжительностью до двенадцати 24-часовых периодов (288 часов). Использование этого исключения предполагает, что начатый в Эстонии рейс продолжается за пределами государства не менее 24 часов.

Предполагается, что перед началом пути использован регулярный еженедельный период отдыха (45 часов). Отодвинутый период отдыха должен включать в себя либо два регулярных периода отдыха (45 часов + 45 часов = 90 часов), либо один регулярный и один укороченный период отдыха (45 часов + 24 часа = 69 часов), при этом укороченная часть должна быть компенсирована до конца третьей недели.

Время непрерывного вождения с 22:00 до 6:00 сократилось с 4,5 до 3 часов, за которыми должен следовать 45-минутный перерыв. Альтернатива – работа экипажа, в отношении которой по-прежнему действует правило 4,5 часа. Кроме того, при подобных перевозках водитель обязан использовать цифровой тахограф.

## Возвращение водителя домой

Перевозчик должен организовать работу водителей таким образом, чтобы в течение каждых четырех последовательных недель водитель мог вернуться на свою обычную базу в месте деятельности работодателя, в котором начинается еженедельный период отдыха водителя, в государстве ЕС, в котором находится работодатель, или вернуться в место жительства водителя, чтобы провести по меньшей мере один регулярный еженедельный период отдыха или еженедельный период отдыха продолжительностью более 45 часов, который берется в качестве компенсации за сокращенный еженедельный период отдыха.

Однако если водитель взял два сокращенных еженедельных периода отдыха подряд, перевозчик организует работу водителя таким образом, чтобы водитель мог вернуться до начала планового еженедельного периода отдыха продолжительностью более 45 часов, берущегося в качестве компенсации. Предприниматель документирует, как он выполняет это обязательство, и хранит документы в своих рабочих помещениях, чтобы предъявить их по запросу контрольных учреждений.

Перевозчик обязан организовать работу водителей так, чтобы они могли возвращаться «домой» в течение каждых последовательных трех-четырёх недель (в зависимости от того, было ли у водителя два последовательных сокращенных еженедельных периода отдыха).

В части 8а статьи 8 постановления отмечены два возможных места для возвращения, которые должен предложить и организовать работодатель. Это обычная база водителя в месте деятельности работодателя в государстве ЕС или место жительства водителя, если оно отличается от местоположения работодателя.

Как указано в преамбуле к постановлению, водители могут выбирать, где они хотят проводить свой период отдыха, то есть водитель должен выбрать один из двух предлагаемых работодателем вариантов. Это значит, что работодатель не должен обязывать водителя выбирать в качестве места для возвращения местоположение работодателя.

Вопросы могут возникнуть в ситуации, когда водитель не выбирает между двумя названными вариантами. В таком случае согласованный выбор может сделать работодатель, руководствуясь тем, какое место для возвращения считается более удобным. В этом контексте ситуацию можно доказать переданной водителю просьбой (например, по электронной почте) выбрать между местом жительства или обычной базой, на которую водитель не отвечает или которое отказывается выбирать.

Другой вопрос в том, где водитель в итоге проводит свое время отдыха. Постановлением не устанавливается конкретное место, поэтому в этом смысле нарушить законодательство ЕС невозможно. В то же время работодатель должен предложить предусмотренные постановлением возможности для возвращения. Предписание налагает обязательство организационного характера и обязанность иметь соответствующие доказательства на случай проверки со стороны исполнительных учреждений.

Хотя водитель может выбрать место для отдыха, он не может освободить работодателя от обязанности организовать работу таким образом, чтобы он мог регулярно возвращаться «домой». Эта обязанность перевозчика сохраняется вне зависимости от того, что заявит водитель и где он в итоге решит провести время отдыха.

В итоге работодатель обязан предложить посредством подходящей водителю организации труда возможность вернуться в свое место жительства или на обычную базу в месте деятельности работодателя. Эта обязанность в отношении организации труда должна выполняться регулярно, вне зависимости от особых пожеланий водителя. Что касается реального места отдыха, то его выбирает водитель, и ни работодатель, ни водитель не должны хранить доказательства его использования. Например, проживающий в Словакии и работающий в польской фирме водитель осуществляет автомобильные перевозки

между Францией и Испанией. Работодатель должен предоставить водителю выбор и организовать работу таким образом, чтобы водитель мог регулярно возвращаться в место жительства (в Словакии) или в место деятельности фирмы (в Польше). Однако водитель может сообщить работодателю о своем решении использовать время отдыха в другом месте, например, на юге Италии. После периода отдыха водитель сразу направляется из места, где он провел период отдыха в Италии, в место, где он возобновляет работу (в Испании или Франции).

## Хранение документов

Транспортные предприятия хранят для доказательства организации возвращения водителя данные тахографа, рабочие графики водителей или иные документы (преамбула 14 к постановлению (ЕС) № 561/2006); другие документы, подтверждающие, что работодатель предложил водителю реальную возможность вернуться в его место жительства или в место деятельности предпринимателя, например, билеты или любые иные доказательства организации поездок (например, доказательство того, что водитель вернулся «домой» на предоставленном работодателем микроавтобусе).

Доказательства следует хранить в рабочих помещениях предпринимателя и предъявлять по требованию контрольного учреждения государства ЕС, в котором находится работодатель, или любого другого государства ЕС. От водителя нельзя требовать доказательства относительно места, в котором он провел свой регулярный еженедельный период отдыха или более длительный перерыв, а также доказательств данных обстоятельств. После проверки на дороге контрольные учреждения могут, например, решить запросить дополнительную информацию о деятельности водителя от ведомств в государстве ЕС, в котором находится перевозчик. В постановлении (ЕС) № 561/2006 и директиве 2006/22/ЕС сказано, что государства ЕС помогают друг другу в применении постановления и проверке его выполнения.

Обязанность работодателя позволить водителю регулярно возвращаться носит организационный характер и включает обязанность хранить соответствующие доказательства, которые должны быть предоставлены компетентным учреждениям во время проверок. Таким образом, подписанное водителем письмо о владении/отказе (например, в рамках трудового договора или в форме заявления, в которых от права на возвращение отказываются заранее, то есть до того, как водитель получит предложение от работодателя), в котором он отказывается от права выбора возвращения «домой», не освобождает работодателя от обязанности предложить реальную возможность для возвращения и соответственно организовать работу.

# ОГРАНИЧЕНИЕ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ В СЛУЧАЕ РАБОТЫ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ



Если водитель работает в промежутке времени с 00.00 до 06.00, то его ежедневное рабочее время не должно превышать десяти часов в течение каждого 24-часового периода.

Данным правилом ограничена продолжительность трудовой деятельности в течение рабочего дня. С учетом перерывов продолжительность рабочего дня может быть более десяти часов. Например, если водитель отработал 10 часов за день с часовым перерывом на обед, то его рабочий день продолжается 11 часов, но рабочее время остается в допустимых пределах. Однако такими перерывами нельзя продлевать рабочий день до бесконечности, т.е. следует учитывать правило суточного времени отдыха, согласно которому продолжительность рабочего дня может составлять до 13 часов и три раза в течение рабочей недели в качестве исключения – до 15 часов (см. рис. 12). Работой в ночной период считаются даже минутные рабочие действия, при этом не имеет значения, совершаются ли они в конце рабочего дня или в его начале.

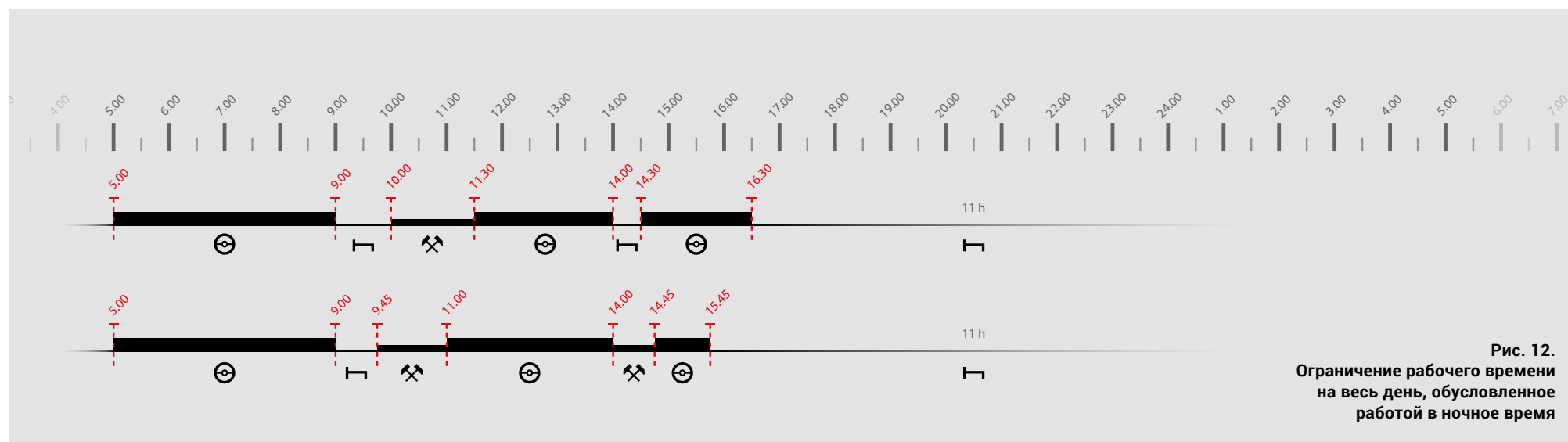


Рис. 12.  
Ограничение рабочего времени  
на весь день, обусловленное  
работой в ночное время

# ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТАХОГРАФА



Статья 131 Закона о дорожном движении обязывает использовать тахограф согласно постановлению Совета Европы (EL) № 165/2014. Приведенные там правила устанавливают обязанности водителя и предприятия, требования к тахографу, регистрационным листам, цифровым записям, а также к регистрации различных работ и действий. Цель правил — содействие усовершенствованию надзора за временем вождения и периодом отдыха водителя моторного транспортного средства и административно-принудительной практики в государствах-членах Европейского союза, что, в свою очередь, обеспечивает унификацию условий конкуренции в транспортном секторе, улучшение условий труда и повышение безопасности дорожного движения.

## Соответствующий требованиям бортовой регистрирующий прибор (тахограф)

Различают тахографы первого и второго поколения — аналоговый тахограф, регистрирующий информацию на бумажном носителе, и цифровой тахограф, который используется с 01.05.2006 г. и работает по принципу цифровой регистрации.

Тахограф должен измерять и регистрировать следующие данные:

- пробег транспортного средства;
- скорость транспортного средства;
- время вождения;
- другое рабочее время и время дежурства;
- перерывы в работе и ежедневный период отдыха.

Кроме того, интеллектуальный тахограф фиксирует местоположение транспортного средства в начале и конце рабочего дня и его местоположение каждые три часа при помощи спутникового позиционирования (GNSS).

Установленный на транспортном средстве тахограф следует проверять каждые два года. После проверки контролер приклеивает установочную пластину либо на тахограф, либо на дверную коробку, ветровое стекло или раму водительского сиденья. На установочной пластине отмечается необходимый для работы тахографа характерный коэффициент, число импульсов, периметр шины, данные контролера и дата контроля. Установочная пластинка должна быть покрыта защитной пленкой, чем подтверждается соответствие тахографа требованиям.

Раньше указанного срока к ремонтирующему тахограф лицу и контролеру следует обращаться в случае повреждения защитной пленки либо изменения внесенных на установочную пластину данных, а также в случае, если тахограф работает со следующими отклонениями, превышающими допустимые:

- пройденное расстояние зарегистрировано с отклонением в 4% от действительного;
- скорость зарегистрирована с отклонением  $\pm 6$  км/ч от действительной;
- время зарегистрировано с отклонением  $\pm 2$  минуты в сутки.

Все части тахографа до импульсного датчика должны быть опломбированы, чтобы предотвратить неуставленные изменения или потерю данных.

## Использование тахографа при пересечении государственной границы

- Оснащенные аналоговым тахографом водители должны с 20 августа 2020 года вручную вводить обозначение государства, в которое они въезжают после пересечения границы государства ЕС, а оснащенные цифровым тахографом — с 2 февраля 2022 года.
- Водитель должен остановиться на первой возможной остановке на границе или после пересечения границы. Если граница государства ЕС пересекается на пароме или поезде, то водитель записывает обозначение страны в порту или на станции в месте назначения.
- Кроме того, водители транспортных средств, оснащенных аналоговым тахографом, должны вводить обозначения государств, где началось ежедневное рабочее время и где оно закончилось.

## Режимы регистрации

Как аналоговый, так и цифровой тахограф самостоятельно и автоматически регистрирует движение транспортного средства, т.е. время вождения. Дополнительно водитель должен регистрировать полное рабочее время, время готовности к работе (время дежурства), перерывы и периоды отдыха (см. рис. 13). Для надлежащей регистрации данных действий водитель должен быть прилежным, а также ежедневно, своевременно и правильно использовать переключатели режимов работы тахографа.





-  Время управления транспортным средством — время вождения (генерируется тахографом автоматически).
-  Вся рабочая деятельность, в терминологии законодательства — прочая работа.
-  Время готовности, или время дежурства.
-  Время перерывов и периодов отдыха

Рис. 13.  
Обозначения режимов работы тахографа

## Использование регистрационного листа или водительской карты<sup>1</sup>

Водитель обязан использовать тахограф ежедневно, начиная с момента получения транспортного средства в свое пользование и до окончания рабочего дня. Использование тахографа предполагает надлежащее обращение с регистрационным листом или водительской картой.

Транспортным средством, оснащенный цифровым тахографом, может управлять только водитель, имеющий действующую водительскую карту. Водительская карта содержит персональные данные водителя, и в ней архивируется регистрируемая тахографом информация, в том числе время вождения, время прочей работы, перерывы и периоды от-

1. В Законе о дорожном движении вместо понятия «водительская карта» используется понятие «тахографическая карта». А.М.

дыха. Водительская карта выдается компетентным учреждением по постоянному месту жительства. В Эстонии таким учреждением является Департамент транспорта.

Требования, предъявляемые к ходатайствующему/владельцу водительской карты:

- Водитель должен иметь водительское удостоверение соответствующей категории.
  - Водитель не может иметь другой выданной ранее действующей водительской карты или карты мастерской. Ранее выданную карту следует вернуть в Департамент транспорта.
- Отказ в выдаче карты
- В выдаче карты отказывается, если для получения карты не были предоставлены необходимые документы или данные, или если были предоставлены заведомо ложные сведения, влияющие на решение о выдаче карты;
  - предыдущая карта водителя была признана недействительной менее месяца назад, если ею пользуется лицо, которому она не принадлежит;
  - прежняя карта водителя признана недействительной менее шести месяцев назад, если при ходатайстве о выдаче новой карты были предоставлены заведомо ложные данные, которые повлияли на выдачу карты, или же карта была подделана.

Начиная использовать аналоговый тахограф, водитель устанавливает в тахограф регистрационные листы. До этого следует убедиться в том, что тип регистрационного листа соответствует данному тахографу. В случае цифрового тахографа водитель вставляет личную водительскую карту, предварительно проверив, действительна ли она (см. рис. 14).



Рис. 14.  
Установление соответствия типа регистрационных листов используемому тахографу