

Изменения в правовом регулировании труда водителей

© Д.Л. ЩУР,
к.э.н.

Февраль, 2005

В штате большинства предприятий есть хотя бы один водитель автомобиля, в автотранспортных же организациях они составляют основной персонал.

К труду этих работников законодательство предъявляет особые требования, во-первых, потому что транспортные средства представляют собой источники повышенной опасности, а, во-вторых, потому что сама трудовая функция — управление автомобилем — характеризуется определенной спецификой.

В отношении работников транспорта, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, статья 329 (часть вторая) Трудового кодекса РФ предусматривает, что особенности режима их рабочего времени и времени отдыха устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Во исполнение указанной нормы Минтранс России своим приказом от 20.08.2004 № 15 утвердил Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, вступило в силу с 21.11.2004.

Необходимо отметить, что и до принятия вышеназванного нормативного правового акта особенности регулирования труда и отдыха водителей автомобилей были установлены аналогичным Положением, утвержденным постановлением еще Минтруда России от 25.06.1999 № 16 (с изм. на 23.10.2001), которое было признано недействующим после регистрации приказа Минтранса России в Минюсте России приказом Минздравсоцразвития России от 29.11.2004 № 285. Таким образом, «двоевластие» продолжалось более двух недель, хотя очевидно, что старое Положение уже не отвечало современному трудовому законодательству.

Новое Положение, собственно, и было призвано привести нормы ранее действовавшего в соответствии требованиям Трудового кодекса РФ.

Общая характеристика изменений в регламентации труда и отдыха водителей автомобилей

Проанализируем основные положения этого нормативного акта и определим, есть ли нововведения в регламентации труда и отдыха водителей автомобилей.

Для начала отметим, что изменился заголовок Положения — ранее звучал: «О рабочем времени и времени отдыха», сейчас же в нем присутствуют понятия, которыми оперирует Трудовой кодекс РФ.

Первое, что бросается в глаза при анализе текста — это во многом идентичность содержания «старого» и «нового» Положений. Так, полностью сохранена структура — те же разделы с теми же заголовками («I. Общие положения», «II. Рабочее время», «III. Время отдыха»); изменилась только нумерация пунктов (за счет их нового внутреннего структурирования, перестановки и введения дополнительных норм).

В основном лексика нового Положения отвечает Трудовому кодексу РФ: «выборный профсоюзный орган или иной уполномоченный работниками представительный орган» заменены на «представительный орган работников», почти исчез «атавизм» КЗоТ РФ — «(контракт)» (забавным исключением является подпункт «з» пункта 14, который воспроизведен в первоизданном виде аналогичного подпункта пункта 12 старого Положения, что удивительно, учитывая, что работа над разработкой нового заняла около двух(!) лет.

Перейдем к рассмотрению непосредственно норм нового нормативного акта, являющегося обязательным для всех организаций, в которых есть хоть один водитель автомобиля, работающий по трудовому договору.

Фрагмент Положения

< . . >

I. Общие положения

1. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей (далее - Положение) разработано в соответствии со статьей 329 Федерального закона от 30 декабря 2001 г. N 197-ФЗ "Трудового кодекса Российской Федерации"¹ (далее - Трудовой кодекс Российской Федерации).

2. Настоящее Положение устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей (за исключением водителей, занятых на международных перевозках, а также работающих в составе вахтовых бригад при вахтовом методе организации работ), работающих по трудовому договору на автомобилях, принадлежащих зарегистрированным на территории Российской Федерации организациям независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, ведомственной принадлежности, индивидуальным предпринимателям и иным лицам, осуществляющим перевозочную деятельность на территории Российской Федерации (далее - водители).

Все вопросы рабочего времени и времени отдыха, не предусмотренные Положением, регулируются законодательством Российской Федерации о труде.

< . . >

«Сфера действия» Положения — та же, что и прежде.

Нововведением является норма, изложенная в последнем абзаце и представляющая собой обратную отсылку к Трудовому кодексу РФ. Правда стилистика изложения здесь скорее напоминает «риторику» КЗоТ РФ, так как сегодня уместней было

¹ Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1 (ч. I), ст. 3.

бы использование понятия «трудовое законодательство». Однако эта «неактуальность» не искажает ее сути — нормы Положения имеют законченный характер, а все неохваченные в нем вопросы должны разрешаться по общеустановленным правилам в рамках Трудового кодекса РФ.

Фрагмент Положения

< . . >

В случаях, предусмотренных Положением, работодатель устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей с учетом мнения представительного органа работников, а в случаях, предусмотренных коллективным договором, соглашениями, - по согласованию с представительным органом работников.

3. Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, предусмотренные Положением, являются обязательными при составлении графиков работы (сменности) водителей. Расписания и графики движения автомобилей во всех видах сообщений должны разрабатываться с учетом норм Положения.

4. Графики работы (сменности) на линии составляются работодателем для всех водителей ежемесячно на каждый день (смену) с ежедневным или суммированным учетом рабочего времени и доводятся до сведения водителей не позднее чем за один месяц до введения их в действие. Графиком работы (сменности) устанавливается время начала, окончания и продолжительность ежедневной работы (смены), время перерывов для отдыха и питания, время ежедневного (междусменного) и еженедельного отдыха. График работы (сменности) утверждается работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

< . . >

Подробная регламентация порядка установления особенностей режима рабочего времени и времени отдыха с участием представительного органа (при его наличии, разумеется), составления графиков работы (сменности) на линии является принципиальным новшеством и отвечает требованиям Трудового кодекса РФ о заблаговременном информировании работников об условиях труда.

Фрагмент Положения

< . . >

5. На междугородных перевозках при направлении водителей в дальние рейсы, при которых водитель за установленную графиком работы (сменности) продолжительность ежедневной работы не может вернуться к постоянному месту работы, работодатель устанавливает водителю задание по времени на движение и стоянку автомобиля с учетом норм Положения.

< . . >

Последний пункт первого раздела претерпел значимые изменения. Так, введено условие о необходимости установления работодателем задания по времени движения и стоянки автомобиля на междугородных перевозках с учетом норм Положения: «при направлении водителей в дальние рейсы, при которых водитель за установленную графиком работы (сменности) продолжительность ежедневной работы не может вернуться к постоянному месту работы». Ранее это условие отсутствовало.

Особенности режима рабочего времени водителей

Второй раздел Положения является наиболее значительным, что неудивительно, поскольку в нем регламентируются вопросы установления рабочего времени водителя и условия его использования.

Фрагмент Положения

< . . >

II. Рабочее время

6. В течение рабочего времени водитель должен исполнять свои трудовые обязанности в соответствии с условиями трудового договора, правилами внутреннего трудового распорядка организации и графиком работы (сменности).

7. Нормальная продолжительность рабочего времени водителей не может превышать 40 часов в неделю.

Для водителей, работающих по календарю пятидневной рабочей недели с двумя выходными днями, нормальная продолжительность ежедневной работы (смены) не может превышать 8 часов, а для работающих по календарю шестидневной рабочей недели с одним выходным днем — 7 часов.

8. В тех случаях, когда по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная нормальная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, водителям устанавливается суммированный учет рабочего времени с продолжительностью учетного периода один месяц.

< . . >

В пункте 8 убран рекомендательный тон при выборе учетного периода суммированного учета рабочего времени — если ранее в Положении была формулировка «как правило, за месяц», то теперь продолжительность учетного периода введена императивно — «один месяц».

Фрагмент Положения

< . . >

На перевозках пассажиров в курортной местности в летне-осенний период и на других перевозках, связанных с обслуживанием сезонных работ, учетный период может устанавливаться продолжительностью до 6 месяцев.

Продолжительность рабочего времени за учетный период не должна превышать нормального числа рабочих часов.

Суммированный учет рабочего времени вводится работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

9. При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы (смены) водителей не может превышать 10 часов, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 10, 11, 12 Положения.

10. В случае, когда при осуществлении междугородной перевозки водителю необходимо дать возможность доехать до соответствующего места отдыха, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до 12 часов.

Если пребывание водителя в автомобиле предусматривается продолжительностью более 12 часов, в рейс направляются два водителя. При этом автомобиль должен быть оборудован спальным местом для отдыха водителя.

11. При суммированном учете рабочего времени водителям, работающим на регулярных городских и пригородных автобусных маршрутах, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена работодателем до 12 часов по согласованию с представительным органом работников.

< . . >

Из приведенных пунктов новеллой является норма пункта 11 — в прежнем Положении она отсутствовала.

Фрагмент Положения

< . . >

12. Водителям, осуществляющим перевозки для учреждений здравоохранения, организаций коммунальных служб, телеграфной, телефонной и почтовой связи, аварийных служб, технологические (внутриобъектные, внутризаводские и внутрикарьерные) перевозки без выхода на автомобильные дороги общего пользования, улицы городов и других населенных пунктов, перевозки на служебных легковых автомобилях при обслуживании органов государственной власти и органов местного самоуправления, руководителей организаций, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до 12 часов в случае, если общая продолжительность управления автомобилем в течение периода ежедневной работы (смены) не превышает 9 часов.

13. Водителям автобусов, работающим на регулярных городских, пригородных и междугородных автобусных маршрутах, с их согласия рабочий день может быть разделен на две части. Разделение производится работодателем на основании локального нормативного акта, принятого с учетом мнения представительного органа работников.

Перерыв между двумя частями рабочего дня устанавливается не позже чем через 4 часа после начала работы.

Продолжительность перерыва между двумя частями рабочего дня должна быть не более двух часов без учета времени для отдыха и питания, а общая продолжительность ежедневной работы (смены) не должна превышать продолжительности ежедневной работы (смены), установленной пунктами 7, 9, 10 и 11 настоящего Положения.

Перерыв между двумя частями смены предоставляется в месте дислокации или месте, определенном для отстоя автобусов и оборудованном для отдыха водителей.

Время перерыва между двумя частями смены в рабочее время не включается.

< . . >

Здесь видоизменена норма, позволяющая с согласия водителей автобусов, работающих на регулярных городских, пригородных и междугородных автобусных маршрутах, разделять их рабочий день на две части: ранее существовавшее ограничение «при условии, что водители будут возвращаться к месту дислокации до начала разрыва смены не позже чем через 4 часа после начала работы» трансформировалось в «перерыв между двумя частями рабочего дня устанавливается не позже чем через 4 часа после начала работы».

Также понятие «кратковременный отдых» заменено на «перерыв между двумя частями рабочего дня». Уточнено и место его предоставления: не только в месте дислокации, как раньше, но и «в месте, определенном для отстоя автобусов и оборудованном для отдыха водителей».

Фрагмент Положения

< . . >

14. Водителям легковых автомобилей (кроме автомобилей-такси), а также водителям автомобилей экспедиций и изыскательских партий, занятым на геологоразведочных, топографо-геодезических и изыскательских работах в полевых условиях, может устанавливаться ненормированный рабочий день.

Решение об установлении ненормированного рабочего дня принимается работодателем с учетом мнения представительного органа работников организации.

Количество и продолжительность рабочих смен по графикам работы (сменности) при ненормированном рабочем дне устанавливаются исходя из нормальной продолжительности рабочей недели, а дни еженедельного отдыха предоставляются на общих основаниях.

15. Рабочее время водителя состоит из следующих периодов:

время управления автомобилем;

время специальных перерывов для отдыха от управления автомобилем в пути и на конечных пунктах;

< . . >

Так же, как и в предыдущем случае, характеристика «специальный перерыв» заменила существовавшее ранее его название «кратковременный».

Фрагмент Положения

< . . >

в) подготовительно-заключительное время для выполнения работ перед выездом на линию и после возвращения с линии в организацию, а при междугородных перевозках — для выполнения работ в пункте оборота или в пути (в месте стоянки) перед началом и после окончания смены;

г) время проведения медицинского осмотра водителя перед выездом на линию и после возвращения с линии;

д) время стоянки в пунктах погрузки и разгрузки грузов, в местах посадки и высадки пассажиров, в местах использования специальных автомобилей;

е) время простоев не по вине водителя;

ж) время проведения работ по устранению возникших в течение работы на линии эксплуатационных неисправностей обслуживаемого автомобиля, не требующих разборки механизмов, а также выполнения регулировочных работ в полевых условиях при отсутствии технической помощи;

< . . . >

В подпункт «ж» внесено важное уточнение: теперь время проведения работ по устранению неисправностей обслуживаемого автомобиля включается в состав рабочего времени водителя, если *не требует разборки механизмов*. Не совсем понятно, куда теперь относить время, когда водитель разбирает вышеупомянутый механизм: ко времени вынужденного простоя не по вине водителя или все-таки к «другим случаям» (подпункт «к»)? Скорее к последним — простой автомобиля еще не означает простоя водителя, он-то как раз работает: разбирает механизм.

Вероятно, такие ситуации должны быть отдельно оговорены в трудовом договоре или локальном нормативном акте организации, и учитывать соответствующую компенсацию водителю.

Фрагмент Положения

< . . . >

з) время охраны груза и автомобиля во время стоянки на конечных и промежуточных пунктах при осуществлении междугородных перевозок в случае, если такие обязанности предусмотрены трудовым договором (контрактом), заключенным с водителем;

и) время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей;

к) время в других случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

16. *Время управления автомобилем (подпункт «а» пункта 15 Положения) в течение периода ежедневной работы (смены) не может превышать 9 часов (за исключением случаев, предусмотренных в пунктах 17, 18 Положения), а в условиях горной местности при перевозке пассажиров автобусами габаритной длиной свыше 9,5 метра и при перевозке тяжеловесных, длинномерных и крупногабаритных грузов не может превышать 8 часов.*

17. *При суммированном учете рабочего времени время управления автомобилем в течение периода ежедневной работы (смены) может быть увеличено до 10 часов, но не более двух раз в неделю. При этом суммарная продолжительность управления автомобилем за две недели подряд не может превышать 90 часов.*

18. *При суммированном учете рабочего времени для водителей автобусов, работающих на регулярных городских и пригородных пассажирских маршрутах, может вводиться суммированный учет времени управления автомобилем. При этом суммарная продолжительность времени управления автомобилем за две недели подряд с учетом времени управления автомобилем в период работы сверх нормальной продолжительности рабочего времени (сверхурочной работы) не может превышать 90 часов.*

< . . . >

Пункт 18 — это новая норма, особо регламентирующая учет рабочего времени водителей автобусов, работающих на регулярных городских и пригородных пассажирских маршрутах.

Фрагмент Положения

< . . . >

19. *На междугородных перевозках после первых 3 часов непрерывного управления автомобилем водителю предоставляется специальный перерыв для отдыха от управления автомобилем в пути (подпункт «б» пункта 15 Положения) продолжительностью не менее 15 минут, в дальнейшем перерывы такой продолжительности предусматриваются не более чем через каждые 2 часа. В том случае, когда время предоставления специального перерыва совпадает со временем предоставления перерыва для отдыха и питания (пункт 25 Положения), специальный перерыв не предоставляется.*

< . . . >

В этом пункте при описании порядка предоставления специального перерыва (в старом Положении — «кратковременного») приводимый пример приобрел статус аксиомы: если ранее этот пункт начинался со слов «после первых 3 часов непрерывного управления автомобилем (например, на междугородных перевозках)... ..», то теперь — «на междугородных перевозках после первых 3 часов непрерывного управления автомобилем». Видоизменена и концовка части первой данного пункта — ранее она выглядела следующим образом «при остановке на перерыв для отдыха и питания ... указанное дополнительное время для кратковременного отдыха водителю автомобиля не предоставляется», Произведенное изменение можно отнести скорее к более четкой логической конструкции, нежели к нововведению.

Фрагмент Положения

< . . . >

Частота перерывов в управлении автомобилем для кратковременного отдыха водителя и их продолжительность указываются в задании по времени на движение и стоянку автомобиля (пункт 5 Положения).

20. *Состав и продолжительность подготовительно-подготовительных работ, включаемых в подготовительно-заключительное время (подпункт «в» пункта 15 Положения), и продолжительность времени проведения медицинского осмотра водителя (подпункт «г» пункта 15 Положения) устанавливаются работодателем с учетом мнения представительного органа работников организации.*

21. *Время охраны груза и автомобиля (подпункт «з» пункта 15 Положения) засчитывается водителю в рабочее время в размере не менее 30 процентов. Конкретная продолжительность времени охраны груза и автомобиля, засчитываемого водителю в рабочее время, устанавливается работодателем с учетом мнения представительного органа работников организации.*

< . . . >

В новом Положении немного изменился порядок учета рабочего времени водителя при охране груза и автомобиля — в пункте 21 это время засчитывается не «в размере не менее 1/3», а «в размере не менее 30 процентов». То есть нижний предел соотношения уменьшен примерно на 3,3%.

Фрагмент Положения

< . . >

Если перевозка на одном автомобиле осуществляется двумя водителями, время на охрану груза и автомобиля засчитывается в рабочее время только одному водителю.

22. Время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей (подпункт «и» пункта 15 Положения), засчитывается ему в рабочее время в размере не менее 50 процентов. Конкретная продолжительность времени присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей, засчитываемого в рабочее время, устанавливается работодателем с учетом мнения представительного органа работников организации.

23. Применение сверхурочных работ допускается в случаях и порядке, предусмотренных статьей 99 Трудового кодекса Российской Федерации.

При суммированном учете рабочего времени сверхурочная работа в течение рабочего дня (смены) вместе с работой по графику не должна превышать 12 часов, за исключением случаев, предусмотренных подпунктами 1, 3 части второй статьи 99 Трудового кодекса Российской Федерации.

< . . >

В новом Положении больше, чем в предыдущем уделено внимания регламентации сверхурочных работ. Это объясняется подробным регулированием этого вопроса в Трудовом кодексе РФ, к статье 99 которого и дается прямая отсылка.

А вот при суммированном учете рабочего времени Положением установлены исключения из общих ограничений по времени: при производстве работ, необходимых для обороны страны, а также для предотвращения производственной аварии либо устранения последствий производственной аварии или стихийного бедствия (подпункт 1 части второй статьи 99 ТК РФ); при необходимости выполнить (закончить) начатую работу, которая вследствие непредвиденной задержки по техническим условиям производства не могла быть выполнена (закончена) в течение нормального числа рабочих часов, если невыполнение (незавершение) этой работы может повлечь за собой порчу или гибель имущества работодателя, государственного или муниципального имущества либо создать угрозу жизни и здоровью людей (подпункт 3 части второй статьи 99 ТК РФ). В Положении, как специальным нормативном правовом акте по отношению к Трудовому кодексу РФ, приводятся лишь два случая исключений, которые напрямую могут относиться к управлению автомобилем.

Фрагмент Положения

< . . >

Сверхурочные работы не должны превышать для каждого водителя четырех часов в течение двух дней подряд и 120 часов в год.

< . . >

А здесь, казалось бы, новое ограничение продолжительности сверхурочной работы (ранее такой нормы не было), является лишь повторением основного посыла, прозвучавшего в начале Положения — «все вопросы рабочего времени и времени отдыха, не предусмотренные Положением, регулируются законодательством Российской Федерации о труде», поскольку такое ограничение уже установлено в части пятой статьи 99 Трудового кодекса РФ.

Особенности режима времени отдыха водителей

Раздел III нового Положения уже не содержит общего перечисления видов времени отдыха — они установлены статьей 107 Трудового кодекса РФ и здесь по умолчанию соблюдается принцип отсылки к Кодексу. В данном разделе основное внимание уделяется трем разновидностям отдыха:

- перерыву для отдыха и питания;
- ежедневному (междусменному) отдыху;
- еженедельному непрерывному отдыху.

Фрагмент Положения

< . . >

III. Рабочее время

24. Водителям предоставляется перерыв для отдыха и питания продолжительностью не более двух часов, как правило, в середине рабочей смены.

< . . >

В новой редакции нормы, регламентирующей предоставление перерыва для отдыха и питания, снято ранее существовавшее рекомендательное ограничение «но не позднее, как правило, чем через 4 часа после начала работы» (по всей видимости, именно ввиду его нечеткого императива, столь не свойственного документу, который должен выступать в качестве специального нормативного правового акта по отношению к Трудовому кодексу РФ).

Фрагмент Положения

< . . >

При установленной графиком сменности продолжительности 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.

<...>

Здесь нововведением является «нижнее» ограничение времени перерыва для отдыха и питания при предоставлении водителю двух таких перерывов, в случае если продолжительность работы (смены) превышает 8 часов: не менее 30 минут.

Фрагмент Положения

<...>

Время предоставления перерыва для отдыха и питания и его конкретная продолжительность (общая продолжительность перерывов) устанавливаются работодателем с учетом мнения представительного органа работников или по соглашению между работником и работодателем.

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

При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха должна быть не менее 12 часов.

<...>

Вторая часть пункта 25 введена впервые.

Фрагмент Положения

<...>

На междугородных перевозках при суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха в пунктах оборота или в промежуточных пунктах не может быть менее продолжительности времени предшествующей смены, а если экипаж автомобиля состоит из двух водителей, — не менее половины времени этой смены с соответствующим увеличением времени отдыха непосредственно после возвращения к месту постоянной работы.

26. Ежедневный непрерывный отдых должен непосредственно предшествовать или непосредственно следовать за ежедневным (междусменным) отдыхом, и его продолжительность должна составлять не менее 42 часов.

<...>

А вот уточнение состава минимальной продолжительности еженедельного непрерывного отдыха из нового Положения изъято: ранее окончание фразы звучало следующим образом: «при этом суммарная продолжительность времени отдыха вместе с временем перерыва для отдыха и питания в предшествующий день должна составлять не менее 42 часов».

Фрагмент Положения

<...>

27. При суммированном учете рабочего времени выходные дни (еженедельный непрерывный отдых) устанавливаются в различные дни недели согласно графикам работы (сменности), при этом число выходных дней в текущем месяце должно быть не менее числа полных недель этого месяца.

28. На междугородных перевозках при суммированном учете рабочего времени продолжительность еженедельного отдыха может быть сокращена, но не менее чем до 29 часов. В среднем за учетный период продолжительность еженедельного непрерывного отдыха должна быть не менее 42 часов.

<...>

Поменялось условие о возможности сокращения продолжительности еженедельного отдыха: теперь она может быть сокращена «на междугородных перевозках при суммированном учете рабочего времени», а не просто «в случае установления водителям при суммированном учете рабочего времени рабочих смен продолжительностью свыше 10 часов» как раньше. Впрочем, минимально допустимая продолжительность осталась прежней (29 часов). Также сохранена и продолжительность еженедельного непрерывного отдыха в среднем за учетный период (она должна быть не менее 42 часов).

Фрагмент Положения

<...>

29. Привлечение водителя к работе в выходной день, установленный для него графиком работы (сменности), производится в случаях, предусмотренных статьей 113 Трудового кодекса Российской Федерации, с его письменного согласия по письменному распоряжению работодателя, в других случаях — с его письменного согласия по письменному распоряжению работодателя и с учетом мнения представительного органа работников.

30. Работа водителей в нерабочие праздничные дни допускается в случаях, предусмотренных статьей 112 Трудового кодекса Российской Федерации. При суммированном учете рабочего времени работа в праздничные дни, установленные для водителя графиком работы (сменности) как рабочие, включается в норму рабочего времени учетного периода.

<...>

Последний блок изменений касается работы водителей в выходные дни и нерабочие праздничные дни (в ранее действовавшем Положении регламентировался порядок привлечения к работе только «в праздничные дни»). Поскольку указанные вопросы регулируются самим Трудовым кодексом РФ, то к нему и делаются соответствующие отсылки, однако в пункте 29 почему-то опять с воспроизведением его норм. Пункт 30 уже не содержит такого повтора и прямо указывает на статью Кодекса.

Как уже отмечалось, объектом приведенного сравнительного комментария являлись только очевидные и существенные изменения правового регулирования труда и отдыха водителей автомобилей.

В общем и целом, можно сделать вывод, что изменений немного и тем, кто знал старое Положение, придется привыкать к небольшому количеству изменений, которые выделены по тексту настоящего комментария. Тем же, кто впервые решает вопросы организации труда водителей автомобилей и его оплаты, предоставляется возможность воспользоваться текстом нового Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей.

Печатный источник: «Кадры предприятия» № 2, 2005