

Улучшим трудовую жизнь вместе!



ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ,
ВРЕМЕНИ ВОЖДЕНИЯ
И ПЕРИОДОВ ОТДЫХА ВОДИТЕЛЯ
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Справочник



Tööinspeksioon

Содержание

Введение	4
1. Сфера регулирования	6
2. Грузоперевозки и транспортные средства, освобожденные от соблюдения требований времени вождения и периодов отдыха. Особые внутригосударственные и международные условия	10
• Исключения, действующие на международном уровне	
• Внутригосударственные исключения	
3. Ограничения, установленные для времени вождения	18
• Что такое время вождения?	
• Суточное время вождения	
• Непрерывное время вождения	
• Еженедельное время вождения	
• Двухнедельное время вождения	
4. Обязательство водителя моторного транспортного средства по прерыванию рабочего времени	24
5. Периоды отдыха	26
• Когда начинается рабочее время, или когда заканчивается период отдыха?	
• Суточный период отдыха	
• Прерывание периода отдыха на паромных судах	
• Еженедельный период отдыха	
6. Ограничение рабочего времени в случае работы в ночное время	38
7. Использование тахографа	40
• Соответствующий требованиям бортовой регистрирующий прибор (тахограф)	
• Различные режимы регистрации	
• Использование регистрационного листа или водительской карты	
• Действия при неисправности тахографа или водительской карты	
• Документы, заменяющие регистрационные записи тахографа	
8. Надзор за соблюдением норм времени вождения и периодов отдыха, а также за использованием тахографа	49
• Обязанности водителя	
• Обязанности работодателя	
• Обязанности собственника транспортного средства	
• Контроль на дорогах	
• Внутренний контроль предприятия	
• Степени тяжести нарушений	
Приложение 1. Правовые акты, регулирующие рабочее время, время вождения и периоды отдыха водителей транспортных средств	53

Автор: Прийт Тууна
Редактор: Эвелин Кивимаа
Редактор русского перевода: Анастасия Миносенко
Русский перевод: бюро переводов EM Tõlge
Язык: Вадим Семенов
Корректура: Владимир Чудаев
Оформление: Arte Verum Studio
Фотографии: Прийт Тууна
Фотографии на обложке: Shutterstock
Печать: типография Koit
© Инспекция труда, 2013

Обратная связь и предложения по справочнику ожидаются по адресу электронной почты
автора: Priit.Tuuna@eesti.ee.

ISBN 978-9949-9446-9-9 (на рус. яз.)
ISBN 978-9949-9462-0-4 (epub, на рус. яз.)
ISBN 978-9949-9462-1-1 (pdf, на рус. яз.)

Введение

Известная поговорка гласит: «Рыба гниет с головы». Если водитель по причине чрезмерной усталости задремал за рулем и причинил значительный ущерб, то действительная причина этого может состоять в неправильной организации труда на предприятии или ошибках в условиях приобретения услуг грузоперевозок.

Целью настоящего справочника является разъяснение требований, предъявляемых к времени труда, времени вождения и отдыха водителя транспортного средства. Справочник является вспомогательным материалом для водителей автомобилей и автобусов, грузоотправителей, экспедиторов, организаторов поездок и других лиц, которые работают в транспортной сфере. Соблюдая общие правила, все перечисленные участники процесса должны их однозначно понимать, что позволит общими усилиями обеспечить безопасность дорожного движения, предоставить социальные гарантии для работников транспортного сектора и гарантировать честную конкуренцию в этой сфере.

Рассматриваемая область труда, бесспорно, является сложной и обширной. Ее правильное понимание осложняется тем, что применяемые здесь правила вытекают из различных (в том числе международных) правовых актов, рекомендаций Европейской комиссии и внутригосударственных правовых актов, а также из судебной практики. Отдельной проблемой является обмен информацией между сторонами транспортного сектора, прежде всего это касается изменений правовых актов, а также решений суда и их разъяснений.

В основном данная область регулируется директивами Европейского парламента и Европейского совета, поэтому разъяснения в настоящем справочнике основываются на положениях Европейского суда и разъяснениях Европейской комиссии. Однако регуляторные акты сравнительно недавно претерпели некоторые изменения, пока еще не проанализированные упомянутыми институтами. Поэтому соответствующие правила снабжены здесь необходимым резервационным комментарием. Это не означает, что мы выявляем ошибки в законодательстве. Просто каждому правилу требуется время для адаптации к реальным ситуациям. Соответствующую оценку и инструкции, как правильно действовать, можно будет дать лишь на основе объемной пользовательской практики.

В данном справочнике приведены разъяснения установленных законодательством основных правил и исключений, но ограниченный объем не позволяет нам подробно рассмотреть по отдельности примеры из жизни, являющиеся исключениями из правил. Представленный здесь материал просто более под-

робно разъясняет и подытоживает правила с примерами их нормального использования на практике. Жизненные, но специфические потребности транспортной сферы или особенности организации труда в ней зачастую требуется анализировать абсолютно независимо, поскольку общее руководство к действию не всегда может гарантировать законопослушное поведение.

Следует учитывать следующие обстоятельства:

- в европейских рабочих группах, занимающихся законодательством, в настоящее время обсуждаются изменения некоторых правил;
- некоторые изменения ожидаются также и во внутригосударственной регуляции;
- некоторые действующие правила требуют дополнительного анализа в рабочих группах с целью формулировки однозначно понимаемых разъяснений;
- представленный здесь материал мог бы содержать больше примеров различных казусов, что связано с ограничениями объема справочника.

То есть, следует учитывать, что рассмотренная в настоящем справочнике информация отвечает требованиям по состоянию на май 2013 года, но с изменением законодательства нужно будет обязательно учитывать новые правила.

Задачей этого справочника является разъяснение действующих регуляторных актов, но он не может заменить ознакомления с правовыми актами данной сферы (см. Приложение 1).

1. Сфера регулирования

Правила, установленные в отношении времени вождения, перерывов и периодов отдыха водителей транспортных средств, осуществляющих перевозку грузов и пассажиров, вытекают из международных соглашений. Целью регуляторных актов в данной сфере является повышение безопасности дорожного движения, унификация условий конкуренции и улучшение условий труда водителей в транспортной сфере.

Эстония относится к числу стран, присоединившихся к «Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки» (AETR, аббревиатура на русском языке – ЕСТР). Это соглашение было заключено 1 июля 1970 г. в Женеве, и к весне 2013 г. к AETR присоединилась 51 страна (см. рис. 1). **Поэтому во всех этих странах действуют единые правила времени вождения и периодов отдыха водителей.** В действительности существуют некоторые различия между Европейским союзом и третьими странами. Для водителей и организаторов перевозок они не имеют никакого значения, поскольку как внутри ЕС, так и за его пределами действуют одни и те же правила, просто их регулируют разные правовые акты.

Юридические различия могут проявиться, например, в таких ситуациях, когда Европейский Союз уже изменил то или иное положение, но ООН еще не пришла к изменению международного соглашения. Например, в 2006 году, когда в странах-членах Европейского союза начали действовать значительно более строгие по сравнению с предыдущими правилами, в третьих странах такое соглашение еще не вступило в силу. Такое положение длилось несколько лет, но на настоящий момент все правила унифицированы.

Согласно основному правилу, соблюдение требований времени вождения и периодов отдыха, а также использование тахографа является обязательным при управлении следующими транспортными средствами:

- a) транспортными средствами, используемыми для грузовых перевозок, чья допустимая полная масса с прицепом либо без него превышает 3,5 тонны;
- b) транспортными средствами, используемыми для пассажирских перевозок, которые изначально предназначены либо временно переоборудованы для перевозки более девяти человек, включая водителя и предусмотрены для этих целей.

Важно знать, что не имеет значения, осуществляется ли транспортная услуга или перевозка, что называется, за свой счет и со своими документами, а также не имеет значения, передвигается ли транспортное средство с грузом или порожняком. Конечно, данные обстоятельства иногда могут иметь значение именно в случае тех исключений, при которых снимается обязательство использования

тахографа (см. главу 2). Также не имеет значения, сидит ли за рулем профессиональный водитель, собственник транспортного средства, собственник фирмы, логистик или замещающий водитель. Не имеет значения и длина пути, которое проходит транспортное средство за рейс.

В общем случае можно сказать, что если полная масса предусмотренного для грузоперевозки транспортного средства превышает 3,5 тонны, то сидящий за его рулем водитель должен использовать тахограф и выполнять нормы рабочего времени, времени вождения и периодов отдыха. Вдобавок водитель должен по требованию контролера предъявить последнему обзор своих действий за предыдущие 28 календарных дней.

Тахографом должен пользоваться также и водитель автопоезда, у которого полная масса тягача меньше 3,5 тонн, но масса автопоезда в целом превышает 3,5 тонны. Например, если тягач имеет полную массу 3,2 тонны (так называемый автомобиль с грузовым отсеком — легкий развозной коммерческий автомобиль категории N1), а прицеп имеет полную массу 1 тонну, то полная масса автопоезда составляет 4,2 тонны, и использование тахографа является обязательным.

Исключение: тахограф не нужно использовать при управлении таким транспортным средством с полной массой более 3,5 тонн, которое не предусмотрено производителем для грузовых и пассажирских перевозок (см. фотографии 1). Такие транспортные средства можно также назвать спецтехникой, предусмотренной для выполнения какого-либо конкретного рабочего задания. У них отсутствует необходимый для перевозки груза отсек, платформа или резервуар.



ФОТОГРАФИИ 1.

Транспортное средство А не предусмотрено для грузовых перевозок.



Транспортное средство В оснащено спецтехникой, однако оно имеет предусмотренный для перевозки груза резервуар, по причине чего использование тахографа на нем является обязательным.

РИСУНОК 1.

Государства, в которых обязательно соблюдение единых правил времени вождения и периодов отдыха.

- Страны, в которых обязательно соблюдение постановления Европейского Парламента и Совета № 561/2006.
- Страны, в которых обязательно соблюдение Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (АЕТР).

1. Словения
2. Хорватия
3. Босния и Герцеговина
4. Сербия
5. Черногория
6. Македония
7. Албания



2. Грузоперевозки и транспортные средства, освобожденные от соблюдения требований времени вождения и периодов отдыха. Особые внутригосударственные и международные условия

Некоторые грузоперевозки и транспортные средства освобождены от соблюдения действующих в Европейском союзе требований, касающихся времени вождения и периодов отдыха, и, как следствие, — от использования тахографа. Для одних исключений особое значение имеет транспортное средство, для других — груз, для третьих — продолжительность пути, которая иногда может быть совершенно не ограниченной. Каждое из них предполагает также соблюдение особых условий.

Даже в случае, если использование тахографа не является обязательным, водитель транспортного средства обязан соблюдать специальные нормы рабочего времени, времени вождения и периодов отдыха, установленные в Законе о дорожном движении, в том числе продолжительность еженедельного рабочего времени, ограничение рабочего времени при работе в ночное время и так называемое обязательство использования обеденного перерыва.

Кроме того, права и обязанности работодателя и работника регулируются Законом о трудовом договоре и коллективным договором.

NB! Водитель транспортного средства не обязан использовать тахограф только в том случае, если его действие или груз относятся к какому-либо из исключений, рассмотренных в этой главе.

Исключения, действующие на международном уровне

Транспортные средства, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, длина маршрута которых не превышает 50 км.

Прежде всего здесь имеются в виду автобусы, обслуживающие как городские регулярные линии, так и другие линии, если это позволяет длина маршрута. Исключение действует только в том случае, если водитель целый рабочий день обслуживает такие линии, у которых расстояние между начальной и конечной остановкой не превышает 50 км. Если маршрут при возвращении с конечной остановки имеет некоторые отличия, — например, если нужно дополнительно с промежуточными остановками следовать через какой-либо населенный пункт, — то в этом случае следует внимательно следить за длиной конкретного маршрута: она также не должна превышать 50 км. Кроме того, в разных странах встречаются различные толкования данного положения: эти 50 км могут также включать в себя движение от места гаражирования до конкретного маршрута.

Несмотря на то, что в случае данного исключения водитель такой перевозки как будто освобождается от соблюдения обязательных норм, в интересах безопасности дорожного движения на внутригосударственном уровне все-таки урегулировано обязательство водителя автобуса по соблюдению времени вождения и пери-

одов отдыха, а также использованию тахографа:

- время вождения может составлять не более 9 часов в рабочий день;
- непрерывный период отдыха должен продолжаться не менее 9 часов в сутки;
- использование тахографа является обязательным в течение всего рабочего дня, если имеется хотя бы один маршрут, длина которого составляет более 50 км, или в случае случайной перевозки.

Как правило, в настоящее время в целях подтверждения рабочей деятельности водителей автобусов для них составляются ежемесячные графики рабочего времени, на основании которых осуществляется надзор за соблюдением норм времени вождения и периодов отдыха. При этом нужно постоянно следить за изменениями в Законе о дорожном движении, поскольку не исключено, что будет утверждено обязательное использование тахографа на регулярных линиях пассажирских перевозок также и на внутригосударственном уровне. Некоторые страны уже ввели такое обязательство.

а) Транспортные средства, наибольшая допустимая скорость которых не превышает 40 км/ч.

Здесь, в основном, имеется в виду такая техника, как тракторы. При этом необходимо следить за техническими данными конкретного транспортного средства, поскольку встречаются тракторы и с более высокой скоростью. Резюме: тахограф не требуется, если трактор используется вместе с приспособлением, предназначенным для выполнения какого-либо конкретного рабочего задания. Если же трактор передвигается со скоростью более 40 км/ч и используется для перевозки грузов, что предполагает наличие прицепа, то водитель такого трактора должен соблюдать правила времени вождения и периодов отдыха.

б) Транспортные средства, принадлежащие вооруженным силам, службе спасения, пожарной службе или органам охраны порядка, также средства, которые находятся в их распоряжении без водителя, если перевозка осуществляется для выполнения должностных заданий названных служб и транспортное средство находится под их контролем.

Тахограф не требуется использовать до тех пор, пока транспортным средством управляет служащий для выполнения служебных заданий, независимо от того, является ли транспортное средство собственностью названного учреждения или взято в аренду. Если же арендованным транспортным средством управляет водитель, который не работает в названном учреждении, то для него использование тахографа является обязательным.

с) Транспортные средства, которые используются в случае чрезвычайных ситуаций или в ходе спасательных операций, в том числе также при некоммерческих перевозках гуманитарной помощи.

Это исключение жизненно вытекает из предыдущего пункта. Государство нуждается в использовании спецтехники в случае чрезвычайных ситуаций, когда проводятся спасательные операции или требуется ликвидировать последствия природной катастрофы. В таких случаях при управлении транспортным средством использование тахографа необязательно и для лиц, которые не относятся к органам спасения или охраны порядка.

- d) Специальные транспортные средства, которые используются в медицинских целях.**
- e) Специальные транспортные средства, предназначенные для эвакуации (буксировки) других транспортных средств, которые используются в радиусе 100 км от их местоположения.**

Здесь имеются в виду транспортные средства, предназначенные для эвакуации (буксировки) других транспортных средств (так называемая техническая автопомощь). При этом установлена определенная зона, за пределами которой в любом случае использование тахографа является обязательным. В данном случае радиус зоны отсчитывается от базового местоположения конкретного транспортного средства. При этом предполагается, что водитель начинает ежедневный путь на этом транспортном средстве из какого-то определенного пункта отправления. Если предлагающее услугу буксировки предприятие имеет также дочерние предприятия в других регионах, то местоположение самого материнского предприятия значения не имеет, а основанием для учета является регион использования конкретного транспортного средства (см. рис. 2 и фотографии 2).

РИСУНОК 2.

Транспортное средство, предназначенное для эвакуации (буксировки) других транспортных средств, которое используется в радиусе 100 км птичьего полета. В центре радиуса находится обычное местоположение транспортного средства в Таллинне.



ФОТОГРАФИИ 2.



Транспортное средство А используется для оказания услуг автопомощи.



Транспортное средство В не относится к исключению, поскольку используется для грузоперевозок.

- f) Транспортные средства, совершающие тестовые поездки с целью технического усовершенствования, ремонта или обслуживания; также новые или переоборудованные транспортные средства, которые еще не приняты в эксплуатацию.**

Данное исключение преимущественно охватывает передвижение транспортного средства во время авторемонта, в том числе тестовые поездки. В этих случаях на автомобиле передвигаются в основном работники авторемонтных мастерских, которые не обязаны использовать регистрационные листы тахографа либо при отсутствии цифрового тахографа — водительскую карту. Именно в таких случаях в регистрационных данных тахографа пишется «управление транспортным средством без водительской карты». В целях упрощения последующего контроля ремонт транспортного средства следует обязательно документировать.

Под новыми транспортными средствами здесь подразумеваются такие транспортные средства, которые еще не внесены в Регистр дорожного движения. Таких транспортных средств в дорожном движении немного, и они легко распознаются по номерным знакам «PROOV». Если транспортное средство временно удалено из регистра какого-либо государства (движение с так называемыми транзитными номерами) либо если в отношении него действуют другие регистрационные ограничения, то использование тахографа является обязательным.

- g) Транспортные средства, которые используются для некоммерческих грузоперевозок, либо составы транспортных средств, максимальная разрешенная полная масса которых не превышает 7,5 тонн.**

Под этим исключением подразумеваются транспортные средства, максимальная разрешенная полная масса которых входит в диапазон 3,5–7,5 тонн. В качестве условия установлено, что транспортное средство не используется в рамках какой бы то ни было коммерческой деятельности. Например, на ремесленном предприятии, где изготавливаются скульптуры, и готовая продукция при этом развозится на принадлежащем предприятию транспортном средстве по пунктам продажи, водитель должен использовать тахограф, поскольку транспортное средство используется в рамках коммерческой деятельности. Если же в сельском доме имеется грузовой автомобиль полной массой до 7,5 тонн, предназначенный для обслуживания домохозяйства, то его использование в собственных целях не влечет за собой необходимости использования тахографа.

- h) Коммерческие транспортные средства, которые в соответствии с правовыми актами того государства, в котором они используются, имеют исторический статус, при этом они не используются для пассажирских и грузовых перевозок.**

Резюме: тахограф на историческом транспортном средстве не требуется использовать при поездках на выставки и встречи. Если же историческое транспортное средство используется в целях перевозки грузов и пассажиров, на нем должен быть установлен надлежащий тахограф, и водитель должен соблюдать правила времени вождения и периодов отдыха, при этом не имеет значения год выпуска автомобиля.

Можно предположить, что такое исключение действует только в отношении тех транспортных средств, которые имеют регистрационный знак «старинного транспортного средства» (белый символ на черном фоне). В действительности закон уточняет, что если грузовые или пассажирские перевозки организуются за свой счет перевозок, тахограф использовать не требуется, если транспортное средство изготовлено до 01.01.1985 г.

Внутригосударственные исключения

Следующие исключения действуют внутри государства, поэтому водители перечисленных ниже транспортных средств при выезде из Эстонии должны использовать тахограф и соблюдать правила времени вождения и периодов отдыха.

- i) Транспортное средство, которое используется сельскохозяйственным, садоводческим, лесоводческим или рыбоводческим предприятием для перевозки своих грузов в зоне радиусом до 50 километров от обычного местонахождения транспортного средства, включая города, находящиеся в пределах этой зоны.**

Предприятия, работающие в названных сферах, должны организовывать перевозки за свой счет. В качестве дополнительного условия указан радиус движения, составляющий 50 километров птичьего полета от местонахождения транспортного средства.

Если административная граница населенного пункта — пункта назначения находится в диапазоне радиуса 50 км, допускается движение до самой дальней границы данного населенного пункта.

- j) Транспортное средство, которое используется для перевозки отходов животного происхождения или трупов животных.**
- k) Транспортное средство, которое используется для перевозки животных от сельскохозяйственного производителя на расположенный в том же уезде рынок либо наоборот, с рынка на скотобойню, расположенную на расстоянии до 50 км.**
- l) Транспортное средство либо транспортное средство с прицепом или полуприцепом, максимальная разрешенная полная масса которого не превышает 7500 килограммов, которое перевозит оборудование или машины, необходимые водителю в связи с его работой. Такое транспортное средство можно использовать в зоне радиусом до 50 км от местоположения предприятия при условии, что управление транспортным средством не является основной деятельностью водителя.**

Для этого исключения должно быть выполнено три условия.

Во-первых, полная масса транспортного средства или автопоезда не должна превышать 7,5 тонн.

Во-вторых, использование транспортного средства должно оставаться в пределах 50-километрового радиуса от местоположения предприятия.

В-третьих, перевозимые товары или оборудование должны быть предназначены для осуществления основной работы водителя. Например, если водитель перевозит на место кирпичи и затем сам кладет из них стену. Если же в

задачу водителя входит только перевозка этих кирпичей, он все-таки должен использовать тахограф.

- m) Транспортное средство, передвигающееся с помощью сжатого или сжиженного газа или электричества, и используемое для перевозки грузов в зоне радиусом до 50 км от местонахождения предприятия, максимальная разрешенная полная масса которого вместе с прицепом или полуприцепом не превышает 7500 килограммов.**
- n) Транспортное средство, которое используется только для учебной езды в целях получения водительского удостоверения и квалификационного свидетельства.**

Исключение сделано, прежде всего, по причине использования цифрового тахографа, поскольку получающий водительское удостоверение водитель еще не может иметь необходимую для этого водительскую карту. Однако в совокупности исключение распространяется как на цифровые, так и на аналоговые тахографы, поскольку на практике встречаются ситуации, когда учебный автомобиль используется также и для грузоперевозок. С экономической точки зрения это полностью обосновано, но при этом следует учитывать, что вне учебных поездок водитель должен использовать тахограф.

- o) Транспортное средство, представляющее собой трактор, предназначенный для проведения сельскохозяйственных или лесозаготовочных работ, который используется при проведении этих работ в зоне радиусом до 100 км от местонахождения предприятия.**

Во-первых, к этому исключению относятся такие тракторы, скорость движения которых превышает 40 км/ч. Тракторы с меньшей скоростью движения освобождены от обязательства использования тахографа на международном уровне.

Во-вторых, следует соблюдать радиус, который в данном случае рассчитывается от местоположения предприятия, а не от обычного местонахождения транспортного средства.

В-третьих, предполагается, что трактор перевозит грузы, иначе тахограф не нужно использовать в любом случае.

- p) Транспортное средство, которое используется для осуществления канализационных работ, сооружения укреплений против затопления (при наводнении, потопе), при оказании услуг по обслуживанию систем водо-, газо- и электроснабжения, при обслуживании или проверке дорог, при сборе или вывозе бытовых отходов, при оказании услуг телеграфа, телефона, радио и телевидения либо при определении местонахождения радио- или телепередатчиков либо приемных устройств.**

Объединяющим признаком перечисленных выше различных видов деятельности является осуществление работ по обслуживанию. При этом транспортное (т.е. участвующее в дорожном движении) средство играет только вспомогательную роль, а основной деятельностью является работа по обслуживанию.

Исключение установлено не столько в отношении транспортного средства (хотя у многих таких транспортных средств регистрационные свидетельства также снабжены отметкой «обслуживающее транспортное средство»), сколько в отношении времени выполнения конкретной работы, т.е. обслуживания. Например, если грузовым автомобилем убирают снег, водителю не требуется использовать тахограф. Если же на этом же грузовом автомобиле в течение половины рабочего дня осуществляют грузоперевозку, то водителю нужно сразу начать использовать тахограф.

Следует обязательно различать обслуживание (см. фотографии 3) и ремонтные, реновационные или строительные работы. Например, если в новом жилом районе начинают сооружение электрической сети и сети связи, то это не является обслуживанием. Также к обслуживающим работам не относится строительство дорог. При сборе бытовых отходов в качестве обслуживания рассматривается только регулярный сбор хозяйственного мусора.

- q) **Специальное транспортное средство, которое используется для перевозки снаряжения для цирка и парка аттракционов.**
- r) **Транспортное средство, которое используется для сбора молока на фермах и возврата на фермы молочной тары либо для доставки молочных продуктов, предназначенных для корма.**

По сути, к данному исключению относится движение транспортного средства между фермами и местами сбора молока. Если же перевозка какого-либо продукта осуществляется с завода в пункт продажи либо на другой завод, использование тахографа становится обязательным.

- s) **Транспортное средство является автобусом с 10–17 сидячими местами, собственник или ответственный пользователь которого на основании данных Регистра народонаселения является родителем четырех или более детей, соответствующая отметка содержится в регистрационном свидетельстве транспортного средства, а автобус используется для некоммерческих пассажирских перевозок.**

Собственник указанного транспортного средства не обязан лично управлять транспортным средством — важно, чтобы на данном транспортном средстве не осуществлялись транспортные услуги.

NB! Ни одно из исключений не является универсальным. Распространенные среди водителей слухи о том, что в радиусе 100 км тахограф использовать не требуется, являются ложной информацией!



ФОТОГРАФИИ 3.

Транспортное средство А задействовано в обслуживающих канализационных работах.



Транспортное средство В осуществляет вывоз бытовых отходов в рамках обслуживания домохозяйств.



Транспортное средство С осуществляет обслуживание дороги.

3. Ограничения, установленные для времени вождения

Что такое время вождения?

Время вождения — это исключительно время управления транспортным средством, т.е. время выполнения одного из многочисленных рабочих заданий водителя. В связи с этим время вождения не тождественно рабочему времени водителя. Очевидно, что водитель транспортного средства в течение своего рабочего времени наряду с управлением автомобилем должен также заниматься погрузкой и разгрузкой грузов, оценивать техническое состояние транспортного средства и при необходимости его ремонтировать, убирать, чистить и т.д. Все подобные действия не включаются во время вождения. Обобщенно можно сказать, что временем вождения можно считать время, когда водитель совершает действия, участвуя в дорожном движении.

Относительно предельной нормы максимального времени вождения действуют четыре правила: непрерывное, суточное, еженедельное и двухнедельное время вождения. При этом важно знать, для какого периода какое ограничение действует. Суточная норма предусмотрена для временного отрезка между двумя периодами отдыха, т.е. по существу использование времени вождения в течение одного рабочего дня ограничено. Еженедельный

период начинается в понедельник в 00.00 и заканчивается в воскресенье в 24.00.

Для регистрации времени вождения водителю самому ничего делать не требуется: если аналоговый тахограф снабжен регистрационным листом или цифровой тахограф — водительской картой, то исправный тахограф сам регистрирует и сохраняет в памяти в качестве времени вождения каждое движение транспортного средства. Возможность автоматической регистрации обеспечивает датчик движения, имеющийся в коробке передач транспортного средства и передающий информацию в тахограф.

По техническим причинам тахограф не регистрирует в качестве времени вождения то время, когда транспортное средство останавливается по причине остановки дорожного движения, например, попадает в пробку или ожидает зеленого сигнала светофора. Однако остановки в ходе дорожного движения все же следует включать во время вождения.

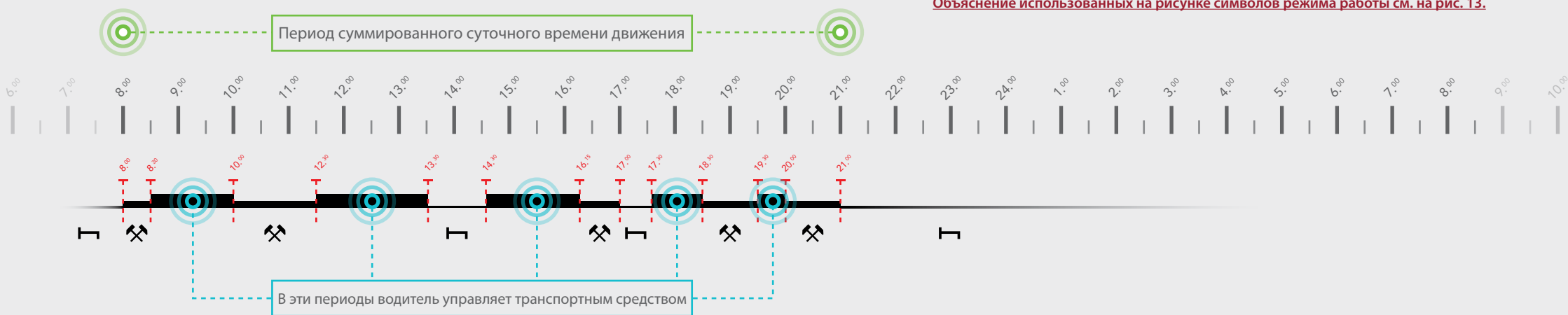
Суточное время вождения

Суточное время вождения транспортного средства не должно превышать девяти часов. Не более двух раз в течение одной недели это время можно увеличивать до 10 часов.

Периоды движения транспортного средства в течение одного рабочего дня суммируются. За общее правило следует всегда принимать 9 часов (см. рис. 3).

РИСУНОК 3.

Время управления транспортным средством, подлежащее учету суточного времени движения.



Объяснение использованных на рисунке символов режима работы см. на рис. 13.

Однако условия дорожного движения, процедуры погрузки-разгрузки груза и т.п. могут повлечь за собой отклонения по времени. Согласно правилам, в промежуток времени от 00.00 понедельника до 24.00 воскресенья время движения может составлять до 10 часов в два из этих дней, но такой возможностью можно воспользоваться только в исключительном случае.

Если запланировать движение из расчета 9 часов на один рабочий день, то при возникновении непредвиденных обстоятельств еще остается часовой резерв. Такой принцип помогает избежать нарушений норм или завершения рабочего дня на нежелательной парковке.

Непрерывное время вождения

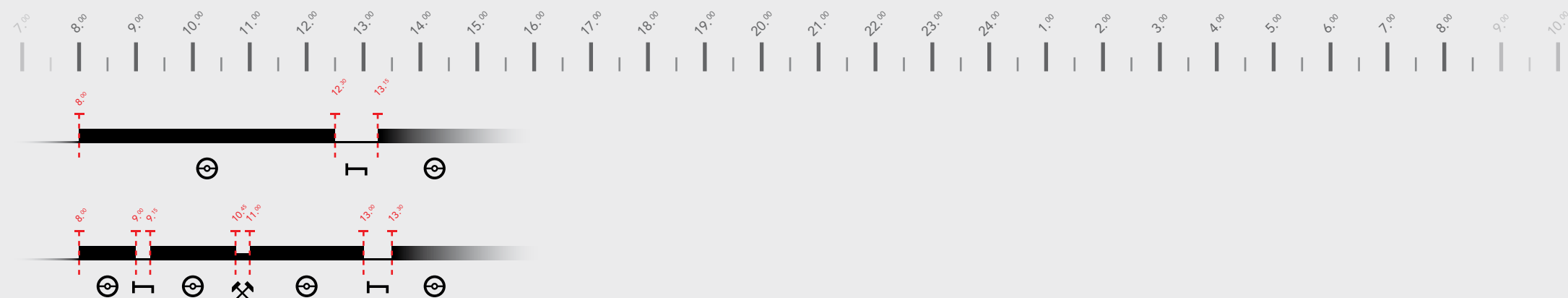
После периода вождения продолжительностью 4,5 часа водитель должен сделать непрерывный перерыв продолжительностью не менее 45 минут, если он не начинает период отдыха. Этот перерыв можно заменить перерывом продолжительностью не менее 15 минут, за которым следует перерыв продолжительностью не менее 30 минут.

Второе ограничение, связанное со временем вождения, не допускает непрерывного вождения более 4,5 часов. 45-минутный перерыв можно использовать также и в двух частях, первая из которых продолжается не менее

15 минут, а вторая — не менее 30 минут. Важно знать, что если первая часть перерыва продолжается менее 45 минут, то предполагается, что вторая часть перерыва составляет не менее 30 минут. Если же продолжительность перерыва составляет не менее 45 минут, то дополнительный 30-минутный перерыв не требуется. При использовании первой части перерыва не установлена продолжительность предыдущего времени вождения, но следует учитывать, чтобы суммарный перерыв продолжительностью 15+30 минут приходился на время вождения продолжительностью не более 4 часов 30 минут (см. рис. 4). Если перерыв продолжительностью 45 минут использован до истечения 4,5-часового времени движения, тогда у водителя автоматически появляется право проехать еще 4,5 часа, естественно, при условии, что это позволяет суточное ограничение времени вождения.

С точки зрения безопасности дорожного движения, перерыв играет очень большую роль, поскольку продолжительное вождение без перерыва замедляет реакцию и притупляет внимание человека. Другими словами, перерыв важен также для того, чтобы в рамках социальных гарантий водителю было предоставлено время для отдыха и приема пищи. Поэтому во время перерыва не допускается выполнение рабочих заданий — таких как погрузка или разгрузка товаров, обслуживание или ремонт транспортного средства, уборочные работы и оказание помощи пассажирам.

РИСУНОК 4.
Перерыв во времени вождения.



В случае коллективного вождения, когда в транспортном средстве одновременно находятся два водителя, перерывом считается период, когда водитель едет в качестве пассажира, также и во время движения транспортного средства, естественно, с такой предпосылкой, что продолжительность перерыва составляет по меньшей мере 45 минут или 15 + 30 минут.

С точки зрения социальных гарантий работника все-таки следует учитывать и то, что для водителя, который едет в качестве пассажира, должна быть обеспечена возможность приема пищи. Юридически здесь может быть все корректно, но с человеческой точки зрения невозможно нормально пообедать в однообразно покачивающемся на протяжении 18 часов транспортном средстве. Поэтому в некоторых странах время остановки предусмотрено даже в случае коллективной поездки, чтобы водитель имел возможность пообедать в нормальных условиях.

Еженедельное время вождения

Еженедельное время вождения не должно превышать 56 часов.

Третье связанное со временем вождения ограничение установлено на период с 00.00 понедельника до 24.00 воскресенья. При этом следует соблюдать

установленное для водителя двухнедельное ограничение времени вождения и рабочего времени: среднее недельное рабочее время водителя (в том числе время сверхурочной работы) не может превышать 48 часов. В исключительном случае рабочее время отдельной недели может быть увеличено до 60 часов, но среднее недельное рабочее время за четыре месяца должно оставаться в пределах 48 часов.

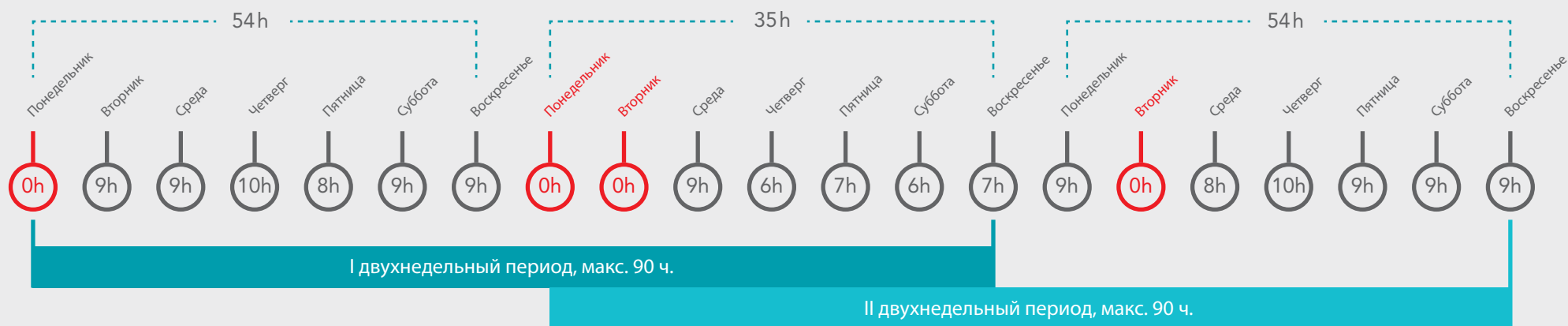
Двухнедельное время вождения

Суммарное время движения в течение каждых двух недель не может превышать 90 часов.

Четвертое ограничение рассматривает период в две календарные недели. Из этого ограничения следует, что если в первую неделю периода водитель израсходовал максимально допустимую норму времени вождения (56 часов), то максимальное время вождения на второй неделе для него будет составлять 34 часа (см. рис. 5).

РИСУНОК 5.

В первую неделю двухнедельного учетного периода водитель проехал 54 часа, поэтому максимальное время вождения во вторую неделю составляет 36 часов.



4. Обязательство водителя моторного транспортного средства по прерыванию рабочего времени

В течение рабочего времени водитель не может работать без перерывов более шести часов подряд. Если общая продолжительность рабочего времени составляет 6–9 часов, его следует прервать по меньшей мере 30-минутным перерывом, если же общая продолжительность рабочего времени превышает девять часов, продолжительность перерыва должна составлять не менее 45 минут (см. рис. 6).

Данное обязательство распространяется только на те перевозки, которые были перечислены в приведенных ранее исключениях (см. главу 2). Несмотря на то, что в случае определенных исключений водитель не должен использовать тахограф, он все-таки обязан в течение рабочего дня делать обеденный перерыв.

Продолжительность обеда зависит от продолжительности рабочего времени:

- Рабочее время продолжительностью до 6 часов: перерыв не обязателен.
- Рабочее время продолжительностью 6–9 часов: в первые шесть часов

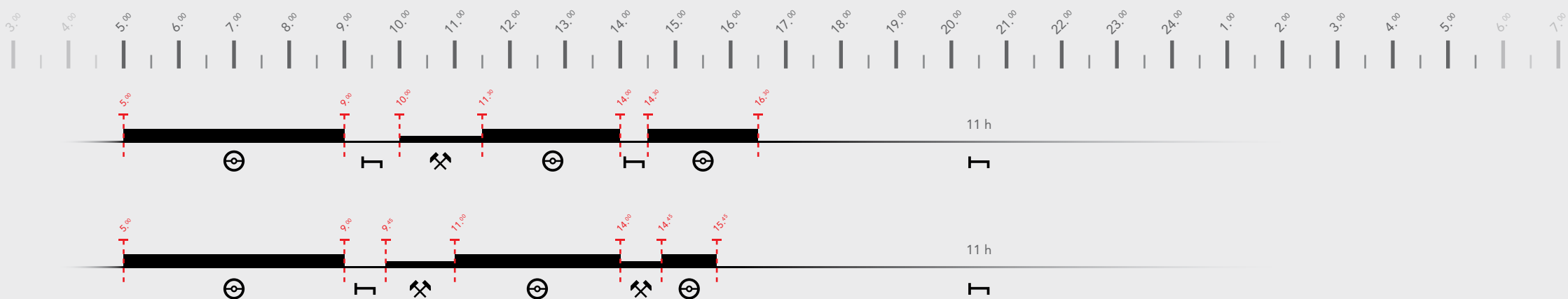
следует использовать непрерывный перерыв продолжительностью 30 минут.

- Рабочее время продолжительностью более 9 часов: в первые шесть часов следует использовать непрерывный перерыв продолжительностью 45 минут.

Поэтому очень важно сразу в начале рабочего дня узнать его запланированную продолжительность: если он будет длиться 15 часов, то с большой вероятностью нужно будет использовать два перерыва, ведь не позднее, чем после каждого шестого рабочего часа требуется сделать перерыв в работе. Поскольку продолжительность этого рабочего дня превышает девять часов, то оба перерыва должны быть не меньше, чем по 45 минут.

NB! Описанное в настоящей главе обязательство по прерыванию рабочего времени не требует отдельного соблюдения, если водитель уже обязан использовать тахограф и делать перерыв, предусмотренный правилом о 4,5-часового времени вождения.

РИСУНОК 6.
Перерыв для водителей, освобожденных от обязательства использования тахографа.



5. Периоды отдыха

Когда начинается рабочее время, или когда заканчивается период отдыха?

Под периодом отдыха подразумевается период, в течение которого водитель не занимается трудовой деятельностью, поэтому во время отдыха не осуществляется управление транспортным средством, а также, например, погрузка и разгрузка товаров, надзор за ними, оказание помощи пассажирам, работа по очистке и уборке, техобслуживание, подготовка к нему или контроль транспортного средства, составление или проверка документации, связанной с процедурами перевозки, настройка тахографа или заполнение связанных с ним документов и т.п.

Как сам водитель, так и его работодатель должны следить за тем, чтобы водитель мог использовать время отдыха по своему усмотрению. Например, если водитель сам не участвует в погрузке товаров на транспортное средство, то это время можно считать временем отдыха только при условии, что водитель в это время не выполняет других рабочих обязанностей и при этом он извещен о продолжительности погрузки. По сути, водитель может покинуть транспортное средство и вернуться в заранее оговоренное время. Если же водитель во время погрузки не выполняет рабочих обязанностей, но все это время он должен находиться около транспортного средства, будучи готовым вернуться к работе, то это время можно определить, в лучшем случае, как время дежурства, но не как время отдыха.

NB! Время дежурства не является временем отдыха!

Во время дежурства, т.е. в период, который в регуляторных актах, касающихся времени вождения и периодов отдыха именуется временем готовности, водитель не обязан находиться на рабочем месте, т.е. в транспортном средстве или в месте погрузки-разгрузки. Водитель должен быть доступным по договоренности, чтобы при необходимости он смог приступить к управлению транспортным средством или выполнению любых других рабочих заданий. Не позднее, чем непосредственно перед началом дежурства водителя следует осведомить о том, сколько предположительно времени займет дежурство.

В общем случае окончанием времени дежурства можно считать также момент приближения водителя к транспортному средству при условии, что транспортное средство находится в обычном месте. В этом случае время пути до рабочего места относится ко времени отдыха.

Но бывают и особые случаи. Если водитель должен забрать транспортное средство из непривычного места, то время пути до этого места считается:

- временем дежурства или другим рабочим временем, если водителя до-

ставляют на место с помощью какого-либо средства передвижения;

- определенно другим рабочим временем, если водитель при этом сам управляет каким-либо средством передвижения. NB! Если водитель использует транспортное средство, на котором необходимо использовать тахограф, он должен его использовать. В этом случае обычно наряду с другим рабочим временем регистрируется также время вождения. В последнем случае следует учитывать, что передвижение означает время вождения, которое входит в учет суточного времени вождения;
- периодом отдыха, если водитель находится в поезде или на пароме и при условии, что ему обеспечен доступ к спальному месту.

Резюме: время отдыха заканчивается любым рабочим действием. С этого момента учитывается новый 24-часовой период, в течение которого следует придерживаться установленных ограничений времени движения и использовать новое время отдыха.

В свете социальных гарантий следующее положение, определенно, является несколько ограничивающим, но, согласно правилам, водителю разрешается проводить суточное и укороченное еженедельное время отдыха в припаркованном транспортном средстве только при условии наличия в нем спального места. Сиденье, установленное в полулежачее положение, этому требованию не отвечает.

При этом использование времени отдыха в транспортном средстве в длительной перспективе может морально угнетать водителя, что влечет за собой снижение его работоспособности и качества работы.

В транспортном средстве не разрешается проводить регулярное еженедельное время отдыха продолжительностью 45 часов и более.

Суточный период отдыха

В течение 24 часов после предыдущих суток или после еженедельного периода отдыха водителю должен быть предоставлен новый ежесуточный период отдыха продолжительностью не менее 11 часов. Этот ежесуточный период отдыха может быть разделен также на две части, при этом первая его часть должна охватывать непрерывный промежуток времени продолжительностью три часа или более, а вторая часть — непрерывный промежуток времени продолжительностью девять часов или более. Между двумя еженедельными периодами отдыха водителю разрешается предоставить не более трех укороченных суточных периодов отдыха продолжительностью не менее 9 часов.

С того момента, когда заканчивается период отдыха, т.е. с первого рабочего действия, в течение следующих 24 часов нужно будет отдохнуть не менее 11 часов. Естественно, за эти 24 часа продолжительность отдыха может быть и больше, ведь период отдыха может продолжиться и выйти за рамки 24-часового промежутка времени, но обязательные 11 часов должны в любом случае уместиться в данный 24-часовой период.

Обеспечение надлежащего периода отдыха для водителя, работающего в транспортной сфере и участвующего в дорожном движении, напрямую связано с планированием рейсов. Здесь всегда следует исходить из главного правила — 11-часовое время отдыха. Чисто математически водитель может использовать 13 часов, в которые включается также время перерывов и прочих остановок или простоев.

Юридически допускается также растянуть период между началом и концом рабочего дня до 15 часов, в этом случае в качестве исключения обеспечивается как минимум 9-часовой непрерывный период отдыха. Дорожные условия и погрузка-разгрузка товаров могут сопровождаться определенными отклонениями по времени. Если планирование движения и прочих действий в течение рабочего дня осуществлять с учетом 13 часов, то в случае непредвиденных обстоятельств останется еще двухчасовой резерв. Такой принцип очень помогает избегать нарушений норм или завершения рабочего дня на нежелательной парковке.

При использовании периода отдыха двумя частями (не менее 3 часов + не ме-

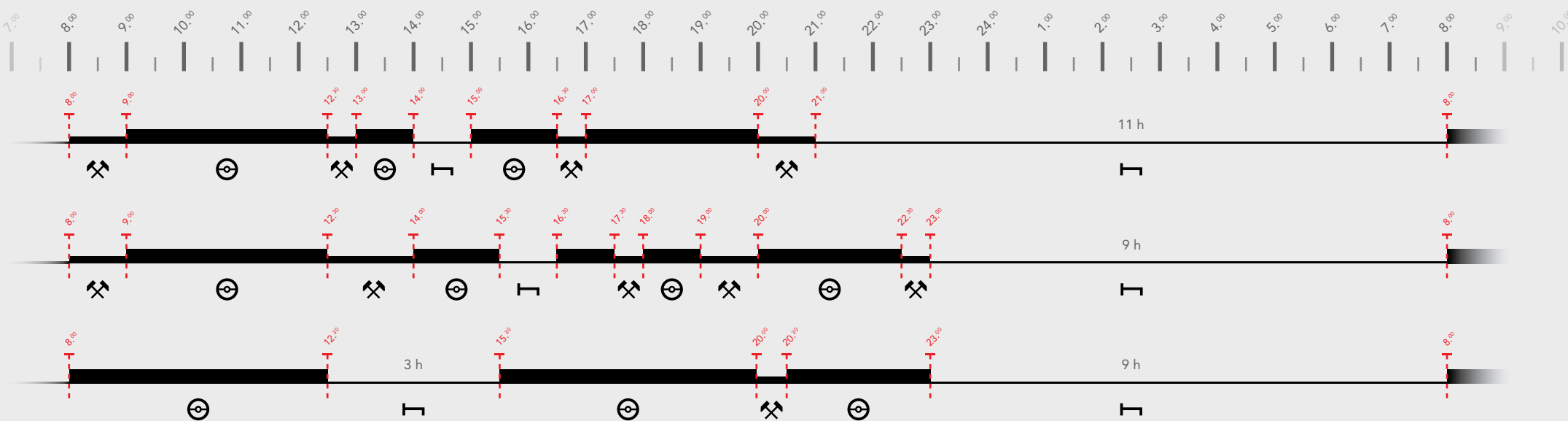
нее 9 часов) следует учитывать, что и в трехчасовой период отдыха водителю должен быть предоставлен доступ к спальному месту. Время, которое должно пройти до использования первой части периода отдыха, не определено. Например, нет разницы, сколько времени продолжался рабочий день до начала периода отдыха — 30 минут или 5 часов. При этом обязательно следует следить за тем, чтобы вторая часть периода отдыха также уместилась в 24-часовой период. Исходя из этого, водитель может отдохнуть в течение рабочего дня в общей сложности 12 часов (см. рис. 7).

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

РИСУНОК 7.

Три варианта использования суточного времени отдыха: регулярный, укороченный и отдых двумя частями.



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.

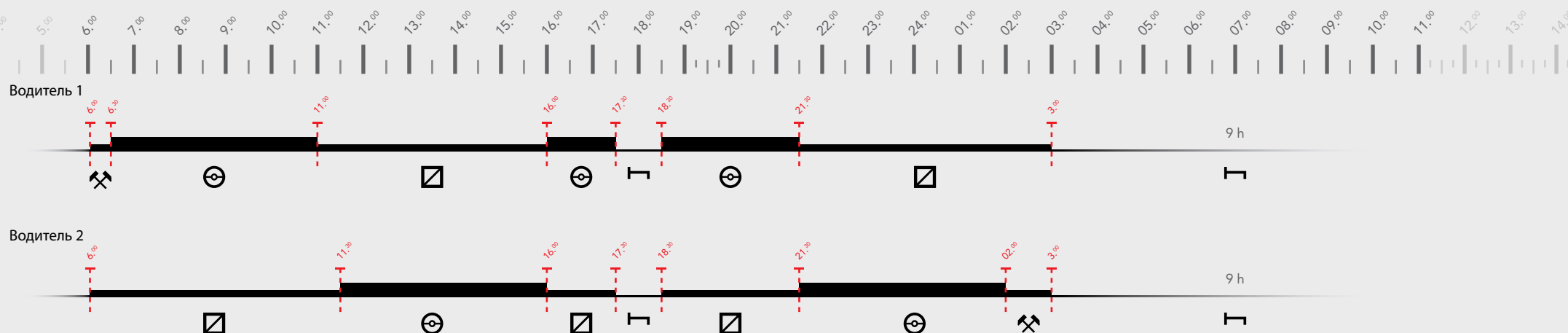
В случае коллективного движения обязательный период отдыха следует использовать в течение не 24-часового, а 30-часового периода. Если для работающего в одиночку водителя 9-часовой период отдыха является скорее исключением, то при коллективной работе количество периодов отдыха не ограничивается. При этом 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 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.

РИСУНОК 8.
Суточный период отдыха в случае коллективной работы.



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 (см. рис. 9). Здесь имеются в виду такие случаи, когда переезд запланирован на период отдыха.

В этом случае очень важно соблюдать следующие особые условия:

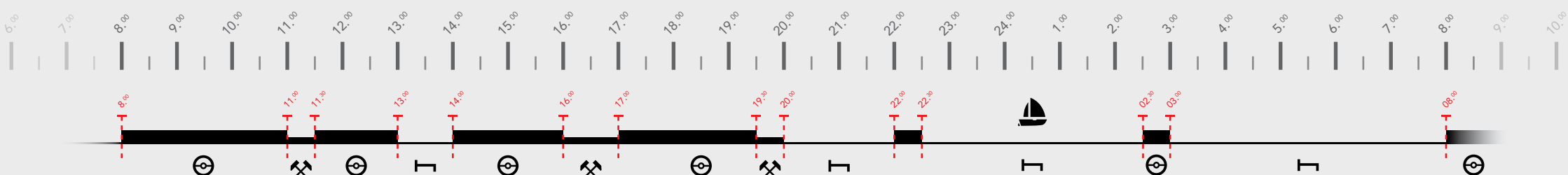
- На ежесуточный период отдыха должно отводиться не менее 11 часов. Речь может идти также о делении времени отдыха на две части (3 часа и 9 часов), поскольку в этом случае обеспечено целых 12 часов времени отдыха.
- Связанные с заездом на паром или поезд и / или съездом с них процедуры не могут продолжаться 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, водитель должен быть обеспечен доступом к спальному месту. Поэтому 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 уместится 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.

- Данное исключение недействительно в случае использования еженедельного периода отдыха.
- 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.

РИСУНОК 9.

Прерывание суточного периода отдыха, обусловленное движением парома.



Суммарное время периода отдыха составляет 11 часов

в течение 24-часового периода.

$20.00 - 22.00 = 2$ часа в порту отправления

$22.30 - 02.30 = 4$ часа на пароме

$03.00 - 08.00 = 5$ часов в порту назначения

Еженедельный период отдыха

В течение любых двух недель подряд водитель должен использовать по меньшей мере следующие периоды отдыха:

- два регулярных еженедельных периода отдыха либо
- 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 начинаться новый период (продолжительностью 24–45 часов).

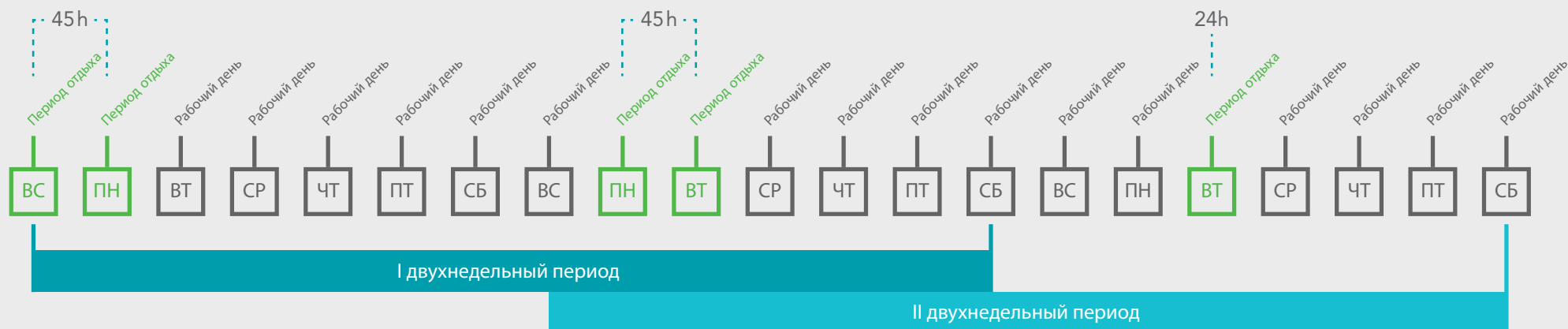
Второе: во время двухнедельного периода нужно использовать два еженедельных периода отдыха, оба — продолжительностью не менее 45 часов. В качестве исключения один из них может быть укороченным, т.е. не менее 24 часов. Под двухнедельным периодом подразумеваются две идущие подряд календарные недели (см. 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.

РИСУНОК 10.

Еженедельный период отдыха на протяжении двухнедельного периода.



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 11В)!

В виде исключения при случайной перевозке 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.

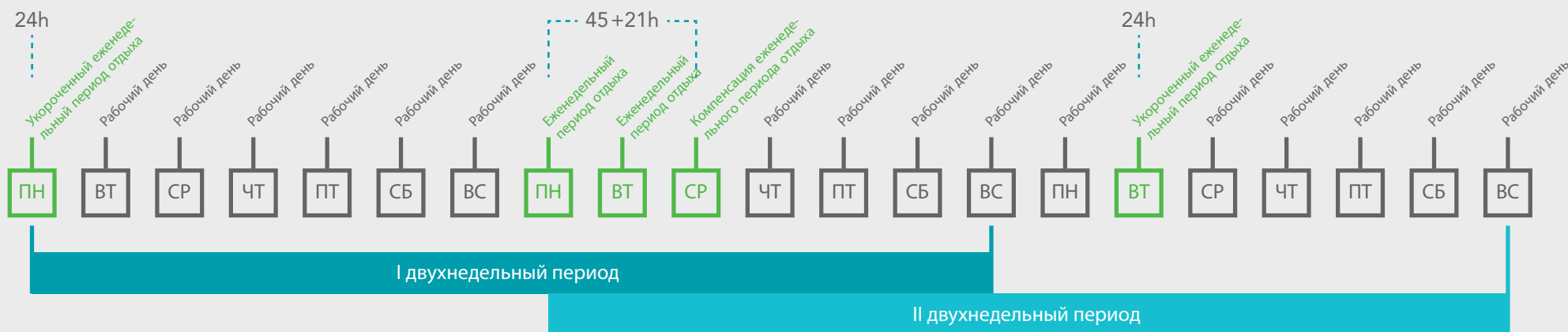
Предполагается, что перед началом пути использован регулярный еженедельный период отдыха (45 часов). Отодвинутый период отдыха должен включать в себя либо два регулярных периода отдыха (45 часов + 45 часов = 90 часов), либо один регулярный и один укороченный период отдыха (45 часов + 24 часа = 69 часов),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

Начиная с 1 января 2014 года, данное исключение для пассажирских перевозок изменится. Период непрерывного периода вождения будет укорочен с 4,5 часов до трех, за которыми должен будет последовать 45-минутный перерыв. При этом в качестве альтернативы предлагается так называемая коллективная поездка, при которой останется действовать 4,5-часовое правило. Кроме того, при таких перевозках упоминается и обязательство использования цифрового тахографа. Говоря о последнем положении, следует учитывать, что это изменение относительно свежее, и поэтому Европейская комиссия еще не предоставила более точных разъяснений.

РИСУНОК 11В.
Возмещение недополученного периода отдыха.



РИСУНОК 11А.
Возмещение недополученного периода отдыха.



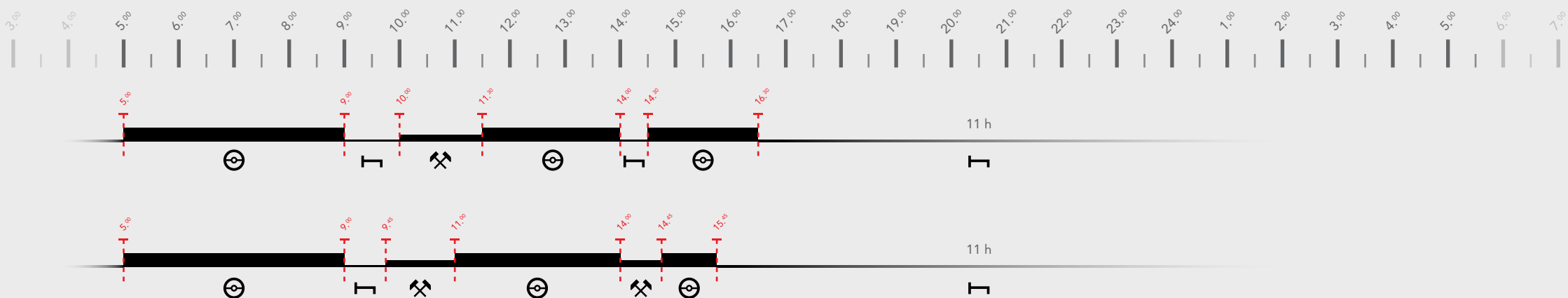
6. Ограничение рабочего времени в случае работы в ночное время

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.

РИСУНОК 12.

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



7. Использование тахографа

Статья 131 Закона о дорожном движении обязывает использовать тахограф согласно постановлению Совета Европы (EMÜ) № 3821/85. 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:

- 1) пробег транспортного средства;
- 2) скорость транспортного средства;
- 3) время вождения;
- 4) другое рабочее время и время дежурства;
- 5) перерывы в работе и ежедневный период отдыха.

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 пластинку данных, а также в случае, если тахограф работает со следующими отклонениями, превышающими допустимые:

- 1) пройденное расстояние зарегистрировано с отклонением в 4% от действительного;
- 2) скорость зарегистрирована с отклонением ± 6 км/ч от действительной;

3) время зарегистрировано с отклонением ± 2 минуты в сутки.

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

Различные 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.

РИСУНОК 13.

Обозначения различных 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.

Использование регистрационного листа или водительской карты¹

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, оснащенным **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 отдыха. Водительская карта выдается компетентным учреждением по постоянному месту жительства. В Эстонии таким учреждением является Департамент шоссейных дорог.

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

РИСУНОК 14.

Установление соответствия типа регистрационных листов используемому тахографу.



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 шоссейных дорог.
- В выдаче водительской карты отказывается, если в течение шести месяцев водитель имел несколько действующих карт одновременно, при ходатайстве о водительской карте были представлены данные, не соответствующие действительности, либо если 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).

Использование тахографа не требуется только в случае, когда водитель не находится вблизи транспортного средства и, следовательно, не может этого сделать. В основном такая ситуация возникает в периоды использования отдыха, когда водитель находится дома. Однако оставлять период отдыха незарегистрированным не допускается. Для этого имеется альтернативная возможность отметить продолжительность периода отдыха вручную на регистрационном листе, либо, в случае цифрового тахографа, — ввести в ручном режиме в память водительской карты. Период отдыха также может быть зарегистрирован работодателем на бланке международной формы, который водитель подтверждает при получении.

Период отдыха допускается регистрировать с помощью тахографа также таким образом, что на протяжении всего периода отдыха водителя в аналоговом тахографе вставлен регистрационный лист, а в цифровом тахографе — водительская карта. В последнем случае водитель должен быть уверен в том, что водительской картой не завладеют другие лица. В случае аналогового тахографа очень важно, чтобы регистрационные листы находились в нем не более 24 часов. В противном случае новые зарегистрированные данные записываются поверх старых, и тогда их невозможно отнести к конкретному дню и определить время. Вследствие этого, например, непрерывная регистрация еженедельного периода отдыха с помощью аналогового тахографа невозможна.

Если нельзя полностью исключить, что транспортное средство попадет в распоряжение других лиц, то рекомендуется, чтобы водитель не оставлял в тахографе свою водительскую карту или персонализированные регистрационные листы. В противном случае управление транспортным средством, осуществленное другим лицом, будет сохранено в данных отдыхающего водителя.

На регистрационный лист аналогового тахографа водитель обязан вносить данные, обозначенные на *рис. 15*.

A

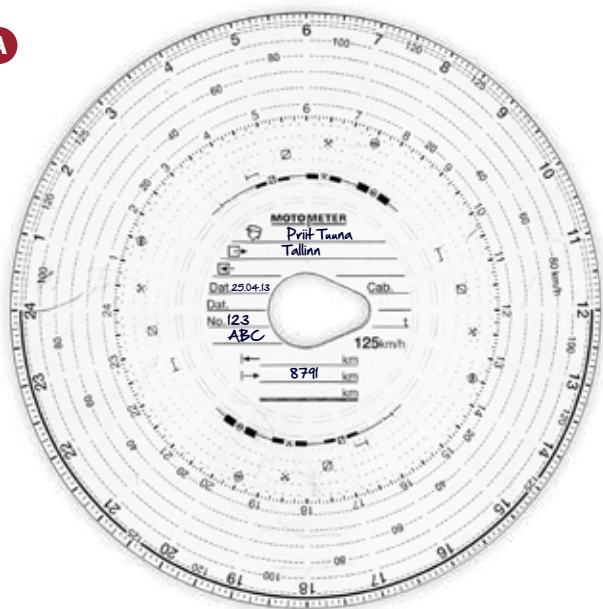
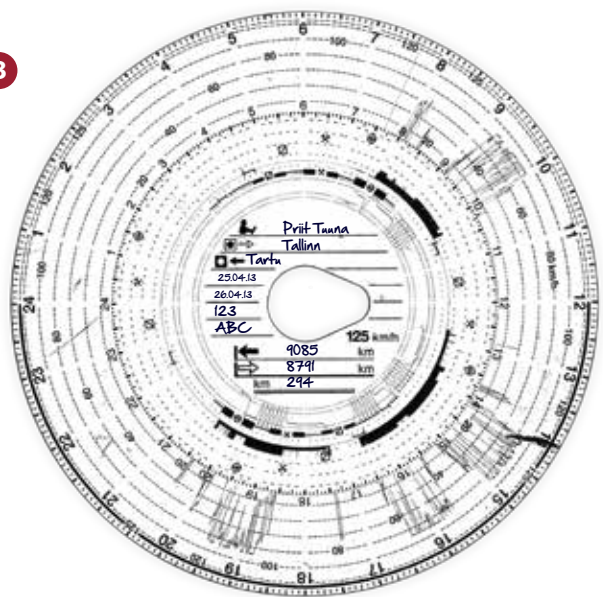


РИСУНОК 15.

Регистрационный лист А:
Записи, сделанные на регистрационном листе вручную до его установки в тахограф.

B



Регистрационный лист В:
Записи, сделанные на регистрационном листе вручную при фиксации окончания его использования.

В случае цифрового тахографа водитель обязан в ручном режиме отметить страны, в которых началось и закончилось рабочее время (*см. рис. 16*).

РИСУНОК 16.

В случае цифрового тахографа — отметка о начале и окончании рабочего времени.



Действия при неисправности тахографа или водительской карты

В случае неисправности или неполадки тахографа ремонт и новую проверку следует осуществить не позднее чем в течение 7 дней. При этом работодатель должен учитывать, что если в течение этого времени невозможно вернуться в исходную страну, следует найти возможность ремонта тахографа в другом государстве.

До возвращения тахографа из ремонта водитель вручную регистрирует пройденное расстояние, время вождения, прочей работы, перерывов и периодов отдыха (*см. рис. 17*). В случае аналогового тахографа информация вносится на регистрационные листы, в случае цифрового тахографа — на распечатку. Каждый записанный вручную регистрационный лист или распечатка должны быть персонифицированы, т.е. на них должны быть указаны имя и фамилия водителя с его подписью, а также дата и регистрационный знак транспортного средства.

В случае неисправности, утери или кражи водительской карты водитель распечатывает в конце рабочего дня данные тахографа за этот день, указывает на распечатке свои имя и фамилию и ставит свою подпись. Кроме того, водитель должен ходатайствовать в Департаменте шоссейных дорог о получении новой водительской карты, а также подать официальное заявление в компетентные учреждения соответствующего государства о краже или утере карты.

NB! Вышеперечисленное не распространяется на водительскую карту, у которой истек срок действия. Управление транспортным средством с недействительной картой запрещено! Во избежание проблем водитель должен проявить прилежание и не позднее чем за 15 дней до окончания срока действия карты ходатайствовать в Департаменте шоссейных дорог об обновлении карты. Срок действия водительской карты — пять лет.

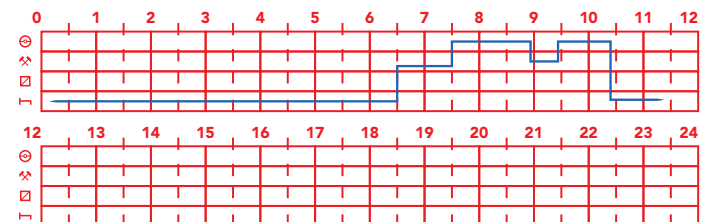


РИСУНОК 17.
Регистрация вручную рабочего времени, времени вождения и периодов отдыха в случае неисправности тахографа

Документы, заменяющие регистрационные записи тахографа

В общем случае, основанием для учета времени вождения и периодов отдыха являются только зарегистрированные тахографом данные, т.е. регистрационные листы аналогового тахографа и / или цифровые данные, загруженные с водительской карты и тахографа. При этом правила использования регистрационных листов и тахографа предоставляют альтернативную возможность сохранения данных вручную в случае нахождения вдали от транспортного средства. Несмотря на то, что изначально это было предусмотрено только для фиксирования данных на регистрационном листе либо для введения данных на водительскую карту в ручном режиме, в настоящее время допускается использовать также и справку, заверенную ответственным лицом предприятия (см. рис. 18). Форма справки имеет международный образец, заполнение определенных полей является обязательным. Справку можно составлять только на эстонском языке. Обязательно следует помнить, что данную справку не допускается писать от руки — она может быть только в виде распечатки. Кроме того, справка может удостоверять только уже прошедшие периоды, т.е. завершившиеся на момент передачи документа водителю. Заверяемые справкой периоды могут быть связаны с еженедельным или суточным временем отдыха, с очередным отпуском или отпуском по болезни, с временем прочей работы или временем дежурства. Кроме того, справка может удостоверять время управления транспортным средством, освобожденным от обязательства использования тахографа.

В случае, если водитель меняет работодателя, он обязан запросить с прежнего места работы копии регистрационных листов аналогового тахографа за последние 28 дней. Именно в этом случае, следует предъявлять контролеру во время контроля на дорогах имеющиеся светокопии. В случае использования цифрового тахографа данные о предыдущих действиях водителя сохраняются на водительской карте.

Если водитель начинает работу у нового работодателя, и при этом раньше он не был связан с транспортным сектором, тогда ответственное лицо предприятия может выдать водителю заверенную справку международного образца о его действиях в течение предыдущих 28 дней. При этом в поле № 11 данной справки отмечается дата поступления водителя на работу на этом предприятии, по причине чего более ранние периоды отразить нельзя. Согласно правилам, перед допуском водителя к управлению транспортным средством работодатель должен быть осведомлен о действиях водителя в течение предыдущих 28 дней. Поэтому рекомендуется, чтобы водитель сначала письменно подтвердил работодателю, что в предшествующий период он не принимал участия в деятельности по управлению транспортным средством. Напрямую это, конечно, не урегулировано, но рекомендуется, чтобы работодатель после подтверждения водителя выдал ему соответствующее подтверждение для предъявления контролеру. В документе следовало бы подтвердить, что водитель в течение предыдущих 28 дней не принимал участия в сфере применения Постановления (ЕУ) № 561 / 2006 и / или AETR. Составление такого документа поможет избежать недоумений при контроле на дорогах и связанной с ним потери времени.

РИСУНОК 18.
Справка о действиях водителя.

TÕEND TEGEVUSTE KOHTA¹
(MÄÄRUS (EÜ) nr 561/2006 VÕI AETER²)

Tähta trükkides ja allkirjastada enne sõitu. Hoida koos kontrolliseadme originaalandmetega selleks ettenähtud kohas.
EBAÕIGED TÕENDID KUULATAVAD ENDAST RIKKUMIST

Ettevõtte täidetav osa	
(1)	Ettevõtte nimi _____
(2)	Tänav, maja number, sihtnumber, linn, riik _____
(3)	Telefoninumber (koos rahvusvahelise koodiga) _____
(4)	Faksinumber (koos rahvusvahelise koodiga) _____
(5)	E-posti aadress _____
Mina, allkirjutaja	
(6)	Perekonna- ja eesnimi _____
(7)	Ametikoht ettevõttes _____
Kinnitan, et juht:	
(8)	Perekonna- ja eesnimi _____
(9)	Sünniaeg (päev/kuu/aasta) _____ / _____ / _____
(10)	Juhiloa number või isikutunnistuse number või passi number _____
(11)	Kes alustas tööd ettevõttes (päev/kuu/aasta) _____ / _____ / _____
oli ajavahemikul	
(12)	alates (kuu/aeg/päev/kuu/aasta) _____ / _____ / _____
(13)	kuni (kuu/aeg/päev/kuu/aasta) _____ / _____ / _____
(14)	<input type="checkbox"/> haiguspuhkusele***
(15)	<input type="checkbox"/> põhipuhkusele***
(16)	<input type="checkbox"/> puhkusele või puhkepausile***
(17)	<input type="checkbox"/> juhtis sõidukit, mis ei kuulu määruse (EÜ) nr 561/2006 ega AETRI kohaldamisalasse***
(18)	<input type="checkbox"/> tegeles muude ülesannetega kui juhtimisega***
(19)	<input type="checkbox"/> oli kättesaamata***
(20)	Koht _____ Kuupäev _____
Allkiri _____	
(21)	Mina, juht, kinnitan, et ma ei ole eespool nimetatud ajavahemikul juhtinud sõidukit, mis kuulub määruse (EÜ) nr 561/2006 või AETRI kohaldamisalasse
(22)	Koht _____ Kuupäev _____
Juhi allkiri: _____	

Если транспортное средство находилось в ремонте, рекомендуется, чтобы ремонтное предприятие выдало подтверждение, где зафиксировало бы передачу и приемку транспортного средства. В подтверждении должны быть указаны: дата и время передачи, показания одометра (пройденного пути) транспортного средства, и эти же данные при приемке транспортного средства. Представитель ремонтного предприятия подтверждает эти записи и указывает официальное наименование предприятия. Относительно формы документа предписаний не имеется, так что в качестве формы можно использовать бланк ремонтного предприятия, но информация должна быть отражена, например, на ежедневной распечатке цифрового тахографа.

Оригинальный экземпляр или копию документа следует хранить в транспортном средстве, чтобы каждый водитель этого транспортного средства мог предъявить его контролеру по меньшей мере в течение 28 дней после ремонта. Этот документ требуется сохранять на случай исключения, когда связанные с ремонтом тестовые поездки можно осуществлять без занесения в водительскую карту. Тахограф ведь регистрирует любое движение и поэтому предоставит контролеру оправданное основание для более детальной проверки этой информации и запроса объяснений.

8. Надзор за соблюдением норм времени вождения и периодов отдыха, а также за использованием тахографа

Обязанности водителя

Водитель обязан по требованию контролера предъявить регистрационные данные за текущий день и за предыдущие 28 дней. Регистрационные данные не должны содержать периоды без информации. Если водителю выдана водительская карта, то, несмотря на то, что на данный момент управляемое транспортное средство оснащено аналоговым тахографом, водитель обязан предъявить также водительскую карту.

Если на момент проверки водитель управляет транспортным средством, которое оснащено цифровым тахографом, но в предыдущие дни он также совершал поездки, регистрировавшиеся аналоговым тахографом, то в этом случае следует иметь с собой также и регистрационные листы последнего, для предъявления их контролеру. Кроме того, контролеру следует предъявлять все зарегистрированные вручную данные и / или выданные ответственным лицом предприятия справки.

Обязанности работодателя

Как правило, работодателем водителя является транспортное предприятие. Однако практика показывает, что зачастую транспортное предприятие не оформляет с водителем прямых договорных отношений, а использует рабочую силу на основании договора аренды. В этом случае как предоставляющее работников предприятие, так и транспортное предприятие отвечают за то, чтобы водители могли соблюдать правила времени вождения и периодов отдыха, использовали надлежащие тахографы и имели необходимые зарегистрированные данные.

В частности, в правилах оговорены следующие обязанности:

- Водителю может быть передано только исправное транспортное средство с тахографом, имеющее подтверждение о прохождении регулярного контроля.
- В случае аналогового тахографа водитель должен быть снабжен достаточным количеством регистрационных листов, а в случае цифрового тахографа — подходящей для печати бумагой. Правила не уточняют количество последней, но судя по обратной связи, полученной от совершающих международные перевозки водителей рекомендуется иметь не менее трех рулонов бумаги для принтера.
- Следует убедиться в том, что водитель имеет действительную водительскую карту.
- Запрещено давать распоряжения, противоречащие закону.
- Следует убедиться в том, что водитель имеет материал, доказывающий его действия за предшествующие поездке 28 дней. В установленных случаях следует выдать водителю напечатанную на компьютере справку о его действиях.

- Использованные всеми водителями регистрационные листы следует собирать и хранить в хронологическом порядке не менее 12 месяцев.
- Следует обеспечить регулярное копирование цифровых данных с водительской карты по меньшей мере через каждые 28 дней и из памяти тахографа по меньшей мере через каждые 90 дней. Если транспортное средство отчуждается или направляется на ремонт, должны быть скопированы данные на момент передачи транспортного средства. Обязательство хранения данных также составляет 12 месяцев. При копировании данных допускается воспользоваться услугой другого предприятия или лица.

Обязанности собственника транспортного средства

Собственником транспортного средства не обязательно должно быть транспортное предприятие. Если транспортное средство арендовано каким-либо транспортным предприятием, то фактический собственник определенно не несет ответственности за организацию времени движения и времени отдыха водителя. Однако в зависимости от того, как описан в договоре аренды переход прав и обязанностей, к сфере ответственности собственника транспортного средства может все же относиться его техническое состояние и исправность тахографа (т.е. регулярный контроль) как одной из технических деталей. Поэтому при составлении и заключении договоров следует быть очень внимательным.

Контроль на дорогах

Контроль на дорогах ограничивается проверкой данных за текущий день и за предыдущие 28 дней. Сокращение периода проверки остается на усмотрение контролера. Если водитель предъявляет контролеру водительскую карту, то надзорные органы любого государства должны быть способны проанализировать данные электронным способом. Водитель не обязан распечатывать сохраненные в памяти цифрового тахографа дни, за исключением случая, когда возникла необходимость вручную внести в них замечания.

В целях проверки достоверности справок и регистрационных записей контролер может задавать уточняющие вопросы, а также потребовать дополнительные сведения для подтверждения регистрационных записей, — например, если в данных тахографа имеются какие-либо противоречия, и в связи с этим возникает подозрение в манипуляции устройством или управлении транспортным средством без водительской карты.

Внутренний контроль предприятия

С учетом ресурса государственных надзорных органов и многочисленности предприятий, подлежащие контролю, обычно выбираются при помощи анализа рисков. Степень риска повышают, в частности, нарушения, зафиксированные в ходе проверок на дорогах (в том числе информация, поступающая от контрольных органов зарубежных государств), результаты предыдущих проверок, предписания различных комиссий или жалобы работников.

Внутренний контроль предприятия представляет собой объемную, детальную и затратную по времени совокупность различных проверяющих процедур. Если в общем случае контроль осуществляет Инспекция труда, то в последнее время правом проведения контроля внутри предприятия, вытекающим из положений закона, пользовались также и дорожные проверяющие (Департамент полиции и погранохраны), чтобы дать объективную оценку нарушениям / неясностям, выявленным при проверках водителей на дороге. Такой подход облегчает выявление лиц, фактически ответственных за нарушения, что позволяет оперативно повлиять на допуск к дорожному движению транспортных средств и водителей, представляющих опасность.

Если контроль на дорогах ограничивается проверкой 28-дневного периода, то контроль внутри предприятия должен охватывать 12 месяцев. По своему усмотрению контролер может проверить и более короткий период. Следует предоставлять контролеру данные о рабочем времени, времени вождения и периодах отдыха всех работников, временных водителей, а также арендованной рабочей силы. Предоставлять следует как регистрационные листы аналогового тахографа и файлы цифрового тахографа, так и все документы, заменяющие или поясняющие сохраненные регистрационные записи, а также замечания и пометки водителей. Обязательно нужно следить за тем, чтобы контролеру были представлены оригинальные файлы цифрового тахографа. Файлы, которые были изменены при помощи соответствующих программ (даже если изменен был лишь формат файла), больше не рассматриваются как оригинальные данные. Если при копировании и архивировании данных цифрового тахографа используется услуга другого лица или предприятия, контролируемое предприятие должно самостоятельно обеспечить контролеру полный доступ к проверяемым данным.

Степени тяжести нарушений

Для различных нарушений при использовании тахографа, в связи с чем происходят отклонения от норм времени вождения и периодов отдыха, на международном уровне присвоены различные степени тяжести в соответствии со степенью их опасности и серьезности. Это разделение степеней в каждом государстве должно быть основой для определения наказания. Решение о том, какое наказание какой степени тяжести соответствует, каждое государство принимает самостоятельно. В правовом пространстве Эстонии сфера ответственности и размеры наказаний установлены в Законе о дорожном движении.

В основе международной классификации нарушений лежит трехступенчатый принцип: нарушения могут быть легкими, тяжелыми и очень тяжелыми. В Законе о дорожном движении точно такого подхода мы не найдем. Эстонское пенинциарное право не определяет конкретной суммы штрафа, но устанавливает верхний предел санкции для каждого нарушения. Однако лицо, осуществляющее производство, определяя пропорциональную меру наказания, может руководствоваться международными степенями тяжести нарушений. Международные степени тяжести нарушений являются сравнительно новым явлением, поэтому ясность в положение вещей может внести только будущее изменение Закона о дорожном движении.

Перечень различных нарушений довольно велик. Для получения более детального обзора следует ознакомиться с Постановлением Правительства Республики № 151 от 21 октября 2010 г. «Перечень наиболее распространенных нарушений» (см. рис. 19).

РИСУНОК 19.

Перечень наиболее распространенных нарушений.

Превышение суточного времени вождения на время до 1 часа.	Легкое
Превышение суточного времени вождения на 1-2 часа.	Тяжелое
Превышение суточного времени вождения более чем на 2 часа.	Очень тяжелое
Время вождения без перерывов до 5 часов.	Легкое
Время вождения без перерывов 5-6 часов.	Тяжелое
Время вождения без перерывов более 6 часов.	Очень тяжелое
Суточный период отдыха (11 часов) сокращен на время до 1 часа.	Легкое
Суточный период отдыха (11 часов) сокращен на время до 2,5 часов.	Тяжелое
Суточный период отдыха (11 часов) сокращен более чем на 2,5 часа.	Очень тяжелое
Суточный период отдыха (9 часов) сокращен на время до 1 часа.	Легкое
Суточный период отдыха (9 часов) сокращен на время до 2 часов.	Тяжелое
Суточный период отдыха (9 часов) сокращен более чем на 2 часа.	Очень тяжелое
Еженедельный период отдыха (45 часов) сокращен на время до 3 часов.	Легкое
Еженедельный период отдыха (45 часов) сокращен на время до 9 часов.	Тяжелое
Еженедельный период отдыха (45 часов) сокращен более чем на 9 часов.	Очень тяжелое
Еженедельный период отдыха (24 часа) сокращен на время до 2 часов.	Легкое
Еженедельный период отдыха (24 часа) сокращен на время до 4 часов.	Тяжелое
Еженедельный период отдыха (24 часа) сокращен более чем на 4 часа.	Очень тяжелое
Отсутствие тахографа, его неиспользование.	Очень тяжелое
Непредоставление или неархивирование регистрационных записей.	Очень тяжелое
Манипулирование тахографом или его данными.	Очень тяжелое

Приложение 1. Правовые акты, регулирующие рабочее время, время вождения и периоды отдыха водителей транспортных средств

- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (АЕТР, русская аббревиатура ЕСТР).
- ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА (ЕÜ) № 561/2006.
- ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА (ЕМÜ) № 3821 / 85.
- ПОСТАНОВЛЕНИЕ КОМИССИИ (ЕL) № 581 / 2010.
- ДИРЕКТИВА ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА 2006/22/ЕÜ.
- РЕШЕНИЕ КОМИССИИ от 14 декабря 2009 г.
- ДИРЕКТИВА ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА 2002/15.
- Закон о дорожном движении.
- Постановление Правительства Республики № 151 от 21.10.2010 г.
- Организационные требования к надзору за рабочим временем, временем движения и временем отдыха водителя моторного транспортного средства.
- Постановление министра экономики и коммуникаций № 17 от 03.03.2011 г. «Требования к тахографу и его установке, условия и порядок контроля тахографа».
- Постановление министра экономики и коммуникаций № 13 от 25.02.2011 г. «Порядок подачи ходатайства, предоставления и использования карт водителя, работодателя, мастерской и контролера моторного транспортного средства с цифровым тахографом».



Возникли трудовые вопросы?

ЗАГЛЯНИ на сайт Инспекции труда www.ti.ee и портал Трудовая жизнь www.tööelu.ee
ПОЗВОНИ по инфотелефону юристу **640 6000** по рабочим дням с 9 до 15
НАПИШИ юристу jurist@ti.ee



 **Tööinspeksioon**



Euroopa Liit
Euroopa Sotsiaalfond



Eesti tuleviku heaks

TÖÖELU
www.tööelu.ee

ISBN 978-9949-9462-1-1 (pdf)