

П Р О Т О К О Л
совещания по обсуждению предложений бизнес-сообщества,
касающихся условий труда водителей автомобилей и автобусов
(по запросу Минтранса России в рамках проводимой работы по переизданию
приказа Минтранса России от 16.10.2020 № 424 «Об утверждении
Особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда
водителей автомобилей»)

Москва

18 декабря 2025 г.

№ 3

начало 15.00 часов
окончание 16.30 часов
формат - ВКС

Председатель:

В.Б. Ефимов – президент Союза транспортников России, депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации

Присутствовали:

ОТ МИНТРАНСА РОССИИ			
1.	ЧЕРЕДНИЧЕНКО Николай Сергеевич	и.о. заместителя директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта	
ОТ ГУОБДД МВД РОССИИ			
2.	ЧИПУРИН Сергей Алексеевич	Начальник отдела технического надзора Госавтоинспекции МВД России, полковник полиции	
3.	ГИЛЯКОВ Николай Александрович	начальник отдела организации экзаменационной деятельности и предоставления государственных услуг Госавтоинспекции МВД России, полковник полиции	
ОТ МИНТРУДА РОССИИ			
4.	МАЛЕНКО Татьяна Владимировна	заместитель директора Департамента оплаты труда, трудовых отношений и социального партнерства	
5.	ЖИГАСТОВА Татьяна Михайловна	заместитель директора Департамента условий и охраны труда Минтруда России	
ОТ КОМИТЕТА АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА СТР			
6.	АСАУЛ Николай Анатольевич	председатель Комитета, генеральный директор ГУП «Мосгортранс»	

7.	САЗОНОВА Анна Владимировна	Ответственный секретарь Комитета, начальник юридической службы ГУП «Мосгортранс»
ОТ ОРГАНИЗАЦИЙ – ЧЛЕНОВ КОМИТЕТА СТР:		
ГУП «МОСГОРТРАНС»		
7.	БАКИРЕЙ Алексей Сергеевич	первый заместитель генерального директора;
8.	ТИХОВСКИЙ Виктор Викторович	Ио. начальника службы безопасности и управления движения
9.	ВОТИНЦЕВА Елена Владимировна	начальник службы труда и заработной платы
АСМАП		
10.	ХРАПУТСКИЙ Александр Владимирович	заместитель руководителя департамента организации перевозок
АО «ГРУППА АВТОЛАЙН»		
11.	АХМЕТШИН Альберт Юнусович	генеральный директор
НАЦИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ АВТОМОБИЛЬНЫХ ШКОЛ		
12.	ЗАЙЦЕВА Елена Ильинична	председатель Правления
ОТ ОБЩЕРОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА		
13.	ЛОМАКИН Владимир Владимирович	председатель Общественной организации «Общероссийский профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства»
14.	ЧУМАЕВСКИЙ Евгений Юрьевич	заведующий отделом правовой защиты и охраны труда аппарата Профсоюза
15.	ДАВЛЕТШИН Марат Феликсович	заместитель председателя Общественной организации «Общероссийский профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства»
16.	МЕЛЬНИКОВА Светлана Андреевна	председатель Хабаровской краевой организации общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства
ОТ АППАРАТА СТР		
17.	СОЛОГУБОВА Алла Петровна	Директор направления СТР

1. О рассмотрении предложения бизнеса о возможности увеличить разрешенное ежедневное время управления автомобилем до 11 часов, недельный часовой лимит на управление транспортным средством до 65 часов, двухнедельный последовательный интервал до 115 часов, а также допустить не чаще 2-х раз в неделю разрешенное время управления автомобилем до 12 часов

(Ефимов, Асаул, Сазонова, Чередниченко, Чипурин, Гиляков, Маленко, Жигастова, Храпутский, Ахметшин, Чумаевский, Ломакин)

1.1. Открыл совещание **В.Б. Ефимов** и проинформировал о том, что в рамках проводимой работы по переизданию приказа Минтранса России от 16.10.2020 № 424 «Об утверждении Особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей» Минтранс России направил в СТР запрос предложений от бизнес-сообщества.

Комитет по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту СТР во главе с **председателем Комитета Н.А. Асаулом**, генеральным директором ГУП «Мосгортранс», провел **специальное заседание, в ходе которого поступило от бизнес-сообщества предложение «о возможности увеличить разрешенное ежедневное время управления автомобилем до 11 часов, недельный часовой лимит на управление транспортным средством до 65 часов, двухнедельный последовательный интервал до 115 часов, а также допустить не чаще 2-х раз в неделю разрешенное время управления автомобилем до 12 часов».**

В.Б. Ефимов отметил, что в настоящее время сложилась крайне сложная ситуация с обеспеченностью автотранспортных предприятий водительским составом. Видимо это предложение бизнеса – попытка таким образом решить данную проблему.

По экспертным оценкам, в среднем по стране дефицит водителей составляет около 30 процентов, а в некоторых регионах доходит до 40%.

Из-за дефицита водителей сокращается маршрутная сеть, имеются проблемы с выходом на линию нового подвижного состава, закупленного по федеральным программам. Резко **снизилась престижность профессии водителя** - особенно у молодежи и среднего поколения. Средний возраст водителя составляет уже более **50 лет**. Это связано с тем, что **профессия опасная, сложная, психологически, физически, экологически перегружена** (ранние и поздние рейсы, неудобный график работы, напряженные дорожно-транспортные условия, требующие постоянной концентрации внимания и ответственности – за жизнь и здоровье пассажиров). Также отток водительских кадров формируется из-за высокой востребованности водителей в промышленности, в зоне СВО, кроме того, водители меняют профессию на более высокооплачиваемые и менее напряженные (курьеры, доставщики еды, личные водители и т.п.)

По статистическим данным, предоставленным Нижегородским НИИ гигиены и профессиональной патологии, около 50% водителей-мужчин не доживают до 65-летнего возраста.

Однако предложение бизнеса «о возможности увеличить разрешенное ежедневное время управления автомобилем до 11 часов (в настоящее время до 10

часов), недельный часовой лимит на управление транспортным средством до 65 часов (в настоящее время 56 часов), двухнедельный последовательный интервал до 115 часов (в настоящее время до 90 часов), а также допустить не чаще 2-х раз в неделю разрешенное время управления автомобилем до 12 часов» - **неоднозначное и требует всесторонней проработки на базе научных исследований.**

Узаконенная переработка – это для автотранспортных предприятий не только выход из создавшегося положения с дефицитом водительских кадров, особенно сейчас, когда наблюдается острая нехватка водителей, но это излишняя физическая и психологическая нагрузка на самого водителя, за спиной у которого наши граждане – пассажиры или дорогостоящие грузы.

В.Б. Ефимов обратил внимание участников совещания на то, что Президентом РФ В.В. Путиным по итогам Госсовета (17.08.2023) поставлена задача повышения престижа и конкурентоспособности профессии водителя на рынке труда.

Также Президент страны уделяет огромное внимание задаче приумножения народа, его долголетия.

В целях повышения безопасности дорожного движения Президент В.В. Путин 14.11.2025 подписал Указ № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года».

Поэтому все предложения перед их внесением в нормативные правовые документы необходимо прорабатывать с научно-экспертными организациями в целях их анализа на предмет отрицательного или положительного воздействия на:

- престижность и конкурентоспособность профессии водителя,
- сохранение и продление жизни водителей и пассажиров,
- обеспечение безопасности дорожного движения и безопасности перевозок пассажиров и грузов.

Необходимы глубокие научные исследования, отвечающие на вопрос - каким образом может отразиться узаконенная переработка водителей на решение обозначенных задач, поставленных Президентом страны.

Также необходимы научные исследования для обоснования предложений бизнеса по итогам заседания Комитета в части:

1) установления особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей **отдельно для водителей автобусов и водителей грузовиков (так как количество ДТП с участием грузовиков в 7-8 раз больше, чем с участием автобусов);**

1.2) оказания существенного влияния на особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей:

- сложившихся условий работы водителей не только в зависимости от категории, класса транспортного средства, но и от уровня организации в субъектах РФ транспортного обслуживания населения, включая:

принятых региональных нормативных правовых документов:

по созданию благоприятных условий для развития транспорта общего пользования;

регулирующих строительство жилищных комплексов с наличием обязательного проектирования транспортных систем, содержащих требования, нормативы и механизмы планирования транспортной сети с оборудованными остановочными пунктами, выделенными полосами для транспорта общего пользования, разворотными площадками и зонами отдыха для водителей транспортных средств, курсирующих по маршрутам регулярных перевозок, и тп;

- уровня оснащенности автопредприятия современными транспортными средствами, средствами контроля технического состояния транспортных средств, системами мониторинга состояния водителя и поддержания его работоспособности;

- уровня автомобилизации в субъектах РФ;

- погодных и климатических условий в различных регионах;

- возрастных групп водителей: скорее всего, водители 20-40 лет более адаптированы к дополнительной физической и психологической нагрузке при управлении транспортным средством, чем водители 50-ти и старше лет.

1.2. Выступили:

1.2.1. Начальник отдела технического надзора Госавтоинспекции МВД России С.А. Чипурин о том, что экономические аспекты при установлении возможности переработки для водителей с целью дополнительного заработка **не должны стоять выше задач по обеспечению безопасности дорожного движения, безопасности перевозок грузов, перевозок пассажиров, сохранению их жизни и здоровья.**

1.2.2. Начальник отдела организации экзаменационной деятельности и предоставления государственных услуг Госавтоинспекции МВД России Н.А. Гилякова о том, что **нечелесообразно увеличивать часы переработки при управлении автомобилем**, так как при анализе аварийности за 2024 год установлено, что **аварийность по вине водителей автобусов выросла на 15.9 %, а рост погибших в таких авариях – на 30%**, в то время как наблюдается снижение общей аварийности на 16%.

1.2.3. Заместитель директора Департамента условий и охраны труда Минтруда России Т.М. Жигастова о том, что **нечелесообразно увеличивать часы переработки при управлении автомобилем**, та как у водителей автомобилей отмечается серьезный травматизм: в 2023 году было зафиксировано **3099** несчастных случаев, из них **343** смертельных, а в 2024 году наблюдался рост – уже **3257** несчастных случаев, из них **310** смертельных.

Основная причина – утомляемость, засыпание за рулем. Положения и нормативы действующего приказа Минтранса России № 424 позволяют закончить рейс без нарушений.

1.3. Участники приняли к сведению информацию заместителя руководителя департамента организации перевозок А.В. Храпутского о том, что статьей 9 Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), предусмотрено, что для того, чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений Соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве лиц, транспортного средства или находящегося на нем груза.

А.В. Храпутский предложил при актуализации положений приказа Минтранса России № 424 придерживаться подхода, предусмотренного в Европейском соглашении, касающемся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), в указанной части.

При этом водителем должны соблюдаться предельные значения нормативов по времени работы и времени ежедневного (междусменного) отдыха, которые будут установлены приказом Минтранса России, утвержденным взамен приказа Минтранса России № 424.

1.4. О целесообразности сохранения на прежнем уровне возможного времени переработки водителей согласно действующей редакции также высказались:

председатель Общественной организации «Общероссийский профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» **В.В.Ломакин**,

генеральный директор АО «Группа Автолайн» **А.Ю. Ахметшин**,

заместитель директора Департамента оплаты труда, трудовых отношений и социального партнерства **Т.В.Маленко**,

начальник отдела технического надзора Госавтоинспекции МВД России **С.А. Чипурин**,

1.5. Участники совещания поддержали предложение **В.Б. Ефимова** о необходимости:

1.5.1. изучения положений ТК РФ на предмет внесения в него соответствующих изменений в случае реализации предложения об увеличении разрешенного времени управления автотранспортным средством;

1.5.2. изучения на основе научных исследований возможности увеличения разрешенного времени управления автотранспортным средством согласно приказу Минтранса России № 424 локально, временно или только для отдельных видов сообщения (например, международных, городских), только для отдельных субъектов РФ (например, для Москвы) и тп.

2. Обсуждение предложения бизнеса о снижении возраста водителя для управления транспортными средствами категории «D» (с 21 года до 19 лет)

(Ефимов, Асаул, Чипурин, Гиляков, Зайцева, Жигастова, Ахметшин, Ломакин)

2.1. В.Б. Ефимов в ходе обсуждения вопроса о снижении возраста, с которого предоставляется право на управление транспортными средствами категории «D», с двадцатиоднолетнего до девятнадцатилетнего возраста **отметил, что реализацией данного предложения автотранспортные предприятия также пытаются восполнить дефицит водителей регулярных городских пассажирских маршрутов.**

Однако, как и по первому вопросу, здесь также нужны серьезные научные исследования и обоснования принятия такого решения, чтобы не получилось отрицательного эффекта в виде роста ДТП, снижения уровня безопасности перевозок пассажиров и грузов.

2.2. Н.А. Асаул обратил внимание на то, что нужно посмотреть с научной точки зрения прогнозные результаты выполнения таких условий, как:

- наличие у таких водителей стажа управления транспортными средствами категорий «В» или «С» не менее одного года;
- прохождение специального профессионального обучения с отработкой навыков безопасного вождения автобуса;
- организация усиленного контроля за деятельностью водителей младше 21 года, включая:
 - медицинское и психологическое сопровождение (предварительная и периодическая медико-психологическая комиссия, тесты на стресс-устойчивость и внимание);
 - прохождение стажировки с максимальным количеством часов под руководством опытного наставника;
 - повышенная частота проверок знаний Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090, и должностной инструкции.

Также нужно изучить:

- законодательное исключение из общего правила возрастного ограничения управления транспортными средствами категории «D» для военнослужащих;
- имеющийся международный опыт возрастного ограничения для управления транспортными средствами категории «D»;
- риски, связанные с возрастными особенностями водителей, при снижении возраста управления транспортным средством категории «D».

2.3. Выступили:

2.3.1. Председатель Правления Национального союза автомобильных школ **Е.И. Зайцева**. Она отметила, что есть научные исследования, которые доказывают **некоммерческую целесообразность снижения возраста** водителей с 21 года до 19 лет для получения водительского удостоверения категории «D».

2.3.2. Начальник отдела организации экзаменационной деятельности и предоставления государственных услуг Госавтоинспекции МВД России **Н.А. Гиляков** о том, что анализ НИИ МВД России показал, что согласно исследованиям возраст, с которого возможно получение прав категории «D» целесообразно не опускать, а поднять до 22 лет. В СССР этот возраст начинался с 20 лет, в Евросоюзе – с 24 года, в Казахстане – с 25 лет.

Н.А. Гиляков отметил, что дефицит водительских кадров целесообразно восполнять не путем снижения возраста водителей с правом управления транспортными средствами категории «D», а реализацией мер по повышению престижа и конкурентоспособности профессии водителей на рынке труда.

2.3.3. Также с позицией о **некоммерческую целесообразность снижения возраста** водителей с 21 года до 19 лет для получения водительского удостоверения категории «D» высказались:

председатель Общественной организации «Общероссийский профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» **В.В. Ломакин**,

заместитель директора Департамента условий и охраны труда Минтруда России **Т.М. Жигастова**,

начальник отдела технического надзора Госавтоинспекции МВД России
С.А. Чипурин.

Р Е Ш И Л И:

Участники совещания по итогам рассмотрения двух вопросов **р е ш и л и:**

просить Минтранс России:

1) в рамках проводимой работы по переизданию приказа Минтранса России от 16.10.2020 № 424 прорабатывать вопросы, касающиеся особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей, с научно-исследовательскими институтами. Это могут быть:

НИИАТ

НИИ МВД РФ

Нижегородский НИИ гигиены и профессиональной патологии

Всероссийский НИИ труда Минтруда России

«Центр междисциплинарных исследований человеческого потенциала» (НЦМУ ЦМИЧП) (это научный центр мирового уровня, созданный в рамках Национального проекта «Наука» в соответствии с указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204);

ФГБУ «Государственный научный центр Российской Федерации - Федеральный медицинский биофизический центр имени А.И. Бурназяна»;

НИИ Роспотребнадзора и др;

2) без научных обоснований, выполненных научно-исследовательскими организациями, не принимать решений по внесению изменений/дополнений, касающихся особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей;

3) результаты научных исследований, касающихся обозначенной проблематики, обсуждать с автотранспортным бизнес-сообществом.

Председатель собрания,
 депутат Государственной Думы,
 Президент СТР

В.Б. Ефимов