

Публично-правовые науки / Public Law Sciences

Научная статья

Original article

DOI: 10.12731/2576-9634-2026-10-1-264

EDN: XISNKL



УДК 349.2

Проблемы реализации норм о рабочем времени и времени отдыха в сфере автомобильного транспорта: правовой аспект

Н.Д. Берман, Е.В. Кукушкина

Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск, Российская Федерация

Аннотация

Обоснование. Актуальность темы обусловлена ростом числа нарушений в сфере регулирования труда водителей автомобильного транспорта, что напрямую влияет на уровень безопасности дорожного движения. В условиях интенсификации перевозок распространены случаи несоблюдения режимов труда и отдыха, ведущие к переутомлению водителей, аварийности и административной ответственности работодателей. Проблема усугубляется сложностью применения общих норм Трудового кодекса РФ к специальным требованиям, установленным для водителей.

Цель. Целью работы является выявление системных проблем в правовом регулировании рабочего времени и времени отдыха водителей, управляющих автомобилями в рамках трудовых обязанностей, и индивидуальных предпринимателей, самостоятельно управляющих принадлежащими им автомобилями, разработка практических рекомендаций по совершенствованию правоприменительной практики автотранспортных предприятий.

Метод. В исследовании использовались общенаучные методы (анализ, синтез), а также частно-научные методы: формально-юридический для детального анализа правовых норм и метод анализа судебной практики для выявления типичных споров и коллизий.

Результаты. В результате исследования установлено, что ключевые проблемы связаны с некорректным применением суммированного учета рабочего времени, учетом и оплатой сверхурочных работ, а также неоднозначностью трактовки «режима управления» автомобилем. В результате анализа действующего законодательства и правоприменительной практики сформулированы предложения по совершенствованию нормативной базы и локальных актов предприятий, а также даны рекомендации по выстраиванию системы учёта для минимизации правовых рисков.

Область применения результатов. Результаты проведенного исследования проблем реализации норм о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобильного транспорта имеют теоретическое и практическое значение и могут быть использованы в различных сферах юридической деятельности и правоприменения.

Ключевые слова: рабочее время; время отдыха; водители автомобильного транспорта; суммированный учет рабочего времени; тахограф; режим труда и отдыха; трудовые права; судебная практика

Для цитирования. Берман, Н. Д., & Кукушкина, Е. В. (2026). Проблемы реализации норм о рабочем времени и времени отдыха в сфере автомобильного транспорта: правовой аспект. *Russian Studies in Law and Politics / Российские исследования. Право и политика*, 10(1), 54-82. <https://doi.org/10.12731/2576-9634-2026-10-1-264>

Problems of implementing working hours and rest time regulations in the road transport sector: a legal aspect

N.D. Berman, E.V. Kukushkina

Pacific National University, Khabarovsk, Russian Federation

Abstract

Background. The relevance of this topic is due to the increasing number of violations in the area of labor regulation for drivers of motor vehicles, which directly impacts road safety. With the intensification of transportation, cases of non-compliance with work and rest schedules are common, leading to driver fatigue, accidents, and administrative liability for employers. The problem is compounded by the difficulty of applying the general provisions of the Labor Code of the Russian Federation to the specific requirements established for drivers.

Purpose. The aim of this study is to identify systemic problems in the legal regulation of working hours and rest periods for drivers operating vehicles as part of their job responsibilities, and for individual entrepreneurs independently driving their own vehicles, and to develop practical recommendations for improving the enforcement practices of motor transport enterprises.

Method. The study utilized general scientific methods (analysis and synthesis), as well as specific scientific methods: a formal legal approach for a detailed analysis of legal norms and an analysis of judicial practice to identify typical disputes and conflicts.

Results. The study revealed that key problems relate to the inaccurate application of summarized working time records, the recording and payment of overtime, and the ambiguous interpretation of the “driving mode” of a vehicle. An analysis of current legislation and law enforcement practices led to proposals for improving the regulatory framework and local regulations of enterprises, as well as recommendations for developing an accounting system to minimize legal risks.

Practical implications. The results of this study on the implementation of regulations on working hours and rest time for drivers have theoretical and practical significance and can be used in various areas of legal practice and law enforcement.

Keywords: working hours; rest time; drivers; summarized working time records; tachograph; work and rest regime; labor rights; judicial practice

For citation. Berman, N. D., & Kukushkina, E. V. (2026). Problems of implementing working hours and rest time regulations in the road transport sector: a legal aspect. *Russian Studies in Law and Politics*, 10(1), 54-82. <https://doi.org/10.12731/2576-9634-2026-10-1-264>

Введение

Актуальность темы настоящего исследования не вызывает сомнений в свете современных вызовов, стоящих перед автотранспортной отраслью. Анализ статистических показателей за 2025 год подтверждает тренд на увеличение автомобильных перевозок в условиях структурной перестройки транспортной системы России. По данным Росстата, по итогам прошедшего года автомобильным транспортом перевезено 6 864,5 млн тонн грузов, что на 1,3% превышает показатель 2024 года, а грузооборот продемонстрировал рост на 2,9% год к году [1]. На фоне роста автомобильных перевозок другие виды транспорта демонстрируют снижение объемов. Суммарное снижение объемов на железнодорожном и внутреннем водном транспорте (76,7 млн тонн) практически полностью компенсируется приростом на автомобильных магистралях (79,5 млн тонн), что свидетельствует о прямом перетоке грузов и нарастающей интенсивности использования автотранспорта. Автомобильный транспорт в общем объеме грузоперевозок является массовым видом транспорта с долей 82,5% [2]. Парадоксально, но интенсификация сопровождается массовым уходом перевозчиков с рынка, что усиливает нагрузку на оставшихся. Например, прогнозируемый отток водителей такси в 2026 г. 200 тыс. человек (20% от общего числа 1 млн) из-за требований по локализации автомобилей, наиболее уязвимой группой окажутся водители, работающие на собственных машинах (более 700 тыс. автомобилей физлиц, 79% из которых не соответствуют новым требованиям). Сокращение числа перевозчиков при сохранении (и даже росте)

спроса означает, что оставшиеся водители вынуждены работать с повышенной интенсивностью, что увеличивает риски нарушений режима труда и отдыха. Ужесточение конкуренции и давление логистических сроков также создают предпосылки для систематических нарушений в сфере труда водителей. Ключевым аспектом данной проблемы является несоблюдение установленных законодательством норм о рабочем времени и времени отдыха, что напрямую приводит к переутомлению водителей, снижению концентрации внимания и, как следствие, к росту аварийности на дорогах. Официальная статистика аварийности за январь-октябрь 2025 года показывает, что почти 89 % ДТП с пострадавшими обусловлены действиями водителей. Дополнительную остроту проблеме придает усиление государственного контроля со стороны Федеральной службы по труду и занятости (Роструд) и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространнадзор), а также увеличение числа судебных споров между водителями и работодателями, связанных с оплатой сверхурочной работы и непредоставлением отдыха. Таким образом, поиск эффективных механизмов для обеспечения правового соответствия в данной области представляет собой насущную практическую задачу. Проблематика правового регулирования труда водителей автомобильного транспорта традиционно находится в фокусе внимания специалистов в области трудового и административного права, социального обеспечения [3-5]. Проблемой является также существующее противоречие между общими гарантиями, предоставляемыми трудовым законодательством, и практическими сложностями их реализации в специфической деятельности водителей автомобильного транспорта. Это порождает множество спорных ситуаций, связанных с применением суммированного учета рабочего времени, квалификацией и оплатой сверхурочных работ, а также корректным учетом времени управления транспортным средством с помощью тахографов. В последние годы наблюдается активизация научного дискурса по данной теме, что связано с существенным обновлением нормативной базы, в частности, с принятием Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 16.10.2020 №

424 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей», а также с изменением подходов к контрольно-надзорной деятельности [6]. Вместе с тем, анализ научной литературы показывает, что многие проблемы остаются недостаточно изученными. В частности, требуют дополнительного осмысления вопросы коллизии общих и специальных норм при регулировании перерывов в работе, правовые риски при ведении суммированного учета, а также проблемы двойной ответственности, возникающие при правовой квалификации деяний по статьям 5.27 и 11.23 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) [7].

Целью исследования является комплексный анализ правовых норм, регулирующих режим рабочего времени и времени отдыха водителей, выявление системных проблем в правоприменительной практике и разработка на этой основе практических рекомендаций для автотранспортных предприятий.

Методологическую основу работы составил комплекс общенаучных и научно-научных методов. В их числе: анализ и синтез, системный подход, формально-юридический метод, позволивший детально исследовать структуру правовых норм, а также метод анализа судебной практики, направленный на выявление устойчивых правовых позиций и типичных конфликтов.

Научная новизна исследования заключается в комплексном анализе проблем реализации норм о рабочем времени и времени отдыха в сфере автомобильного транспорта с учётом современных технологических и социально-экономических изменений, систематизированы факторы, препятствующие соблюдению установленных нормативов (включая влияние цифровых платформ заказа перевозок), выявлены пробелы в правовом регулировании режимов труда водителей, предложены подходы к гармонизации требований трудового и транспортного законодательства, а также разработаны предложения изменения локальных нормативных актов предприятий с позиции минимизации правовых рисков и повышения безопасности дорожного движения, что в совокупности формирует методологическую

основу для дальнейшего развития нормативной базы и практики её применения в динамично меняющихся условиях отрасли.

Практическая значимость исследования проблем реализации норм о рабочем времени и времени отдыха в сфере автомобильного транспорта и разработка предложений по совершенствованию нормативной базы и локальных актов предприятий позволят повысить безопасность дорожного движения за счёт сокращения числа ДТП, вызванных переутомлением водителя, кроме того, внедрение разработанных рекомендаций будут способствовать улучшению условий труда, снижению профессионального выгорания и росту общей эффективности автотранспортной отрасли.

Результаты и обсуждение

Правовое регулирование труда водителей автомобильного транспорта представляет собой сложный, многоуровневый комплекс норм, объединяющий общие положения трудового законодательства и специальные отраслевые требования, обусловленные повышенными рисками и спецификой эксплуатации источников повышенной опасности. основополагающим актом, закрепляющим общие гарантии для всех работников, является Трудовой кодекс Российской Федерации (ТК РФ) [8]. В частности, глава 16 ТК РФ регламентирует общие понятия и виды рабочего времени, а глава 17 – время отдыха, ст. 329 предусматривает возможность установления особенностей регулирования труда работников, непосредственно связанных с движением транспортных средств. Ключевые принципы, такие как нормальная продолжительность рабочего времени (не более 40 часов в неделю), необходимость предоставления перерывов и ежегодного оплачиваемого отпуска, создают фундамент правового статуса любого работника, включая водителя.

Однако в силу объективной специфики транспортной деятельности, характеризующейся непрерывностью, пространственной рассредоточенностью и зависимостью от внешних факторов (дорожная обстановка, погодные условия), общих норм оказалось недостаточно для обеспечения баланса между интересами работодателя в эффек-

тивности перевозок и правом работника на безопасные условия труда. Это объективное противоречие разрешается через механизм специального регулирования, центральным элементом которого выступает Приказ Минтранса России от 16.10.2020 N 424 (ред. от 12.01.2022) «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей» [9]. В 2022 году в документ были внесены изменения, которые включают регулирование труда индивидуальных предпринимателей – добавлены положения, прямо устанавливающие, что водители, являющиеся ИП и управляющие автомобилем самостоятельно, обязаны соблюдать установленные нормативы (продолжительность рабочего времени, разделение рабочего дня и др.), закреплено понятие «ежедневного периода», означающее «период времени, не превышающий 24 часов, ограниченный началом рабочего времени водителя и временем применения ежедневного отдыха», уточнен перечень исключений. Важную роль играют отраслевые соглашения, заключаемые между объединениями работодателей и профсоюзами. Например, Отраслевое соглашение по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту, которое может устанавливать дополнительные гарантии для работников, конкретизировать порядок применения норм Приказа № 424 с учетом мнения представительного органа работников [10]. На организационном уровне разрабатываются и вводятся в действие локальные нормативные документы: Положения об оплате труда, Правила внутреннего трудового распорядка, графики сменности (при сменной работе), локальные акты о разделении рабочего дня на части, акты, устанавливающие продолжительность подготовительно-заключительного времени и времени медосмотров.

Выделение труда водителей в особую категорию с установлением специальных правил регулирования обусловлено объективными факторами, связанными с характером выполняемой работы и потенциальной опасностью, которую создает утомленный водитель для окружающих. Водитель управляет источником повышенной опасности. Его утомление, снижение внимания, замедление реакции могут привести к тяжким последствиям – гибели и травмированию

людей, значительному материальному ущербу. Это требует жесткого нормирования времени управления и обязательных перерывов. Продолжительность рейса может зависеть от дорожных, погодных условий, задержек при погрузке/разгрузке. Это объективно требует применения суммированного учета рабочего времени и гибких режимов. Кроме того, рабочее время водителя не сводится только к управлению автомобилем. Оно включает многочисленные дополнительные операции такие, как ожидание погрузки, устранение неисправностей, медицинские осмотры, подготовительно-заключительные работы. Это требует особого подхода к учету и оплате таких периодов [11]. Труд водителя протекает в условиях воздействия вибрации, шума, изменяющихся погодных условий, вынужденной рабочей позы, повышенного нервно-эмоционального напряжения. Это объективно повышает утомляемость и требует увеличенных периодов отдыха для восстановления [12]. Работа водителя часто связана с длительным отсутствием в месте постоянного проживания (междугородние и международные перевозки), что создает специфику в обеспечении права на отдых и требует особых подходов к организации междусменного и еженедельного отдыха.

Круг лиц, на которых распространяется действие специальных норм, определен в Приказе № 424 достаточно широко. Это водители, управление автомобилем для которых является трудовой функцией, независимо от вида перевозок (грузовые, пассажирские, такси), за исключением прямо перечисленных категорий. Особого внимания заслуживает включение в сферу регулирования индивидуальных предпринимателей, управляющих автомобилем самостоятельно. Ранее их труд в этой части не был столь детально регламентирован, что создавало пробел в обеспечении безопасности, поскольку коммерческие перевозки, осуществляемые ИП, представляют не меньшую опасность, чем перевозки наемными работниками. В настоящее время Приказ № 424 прямо устанавливает, что такие водители обязаны соблюдать нормативы рабочего времени и времени отдыха (не превышать нормального числа рабочих часов за месячный учетный период, соблюдать режим перерывов и пр.).

Определение рабочего времени водителя содержится в пункте 9 Приказа Минтранса № 424 – «рабочее время водителя включает время управления автомобилем, время специальных перерывов для отдыха от управления автомобилем, время работы, не связанной с управлением автомобилем». Нормирование времени управления имеет ключевое значение для предотвращения утомления, а специальные перерывы являются обязательными периодами отдыха, которые водитель должен сделать в процессе управления для предотвращения накопления утомления. Эти перерывы включаются в рабочее время и оплачиваются. Специальный перерыв является императивным требованием, неисполнение которого влечет нарушение режима труда и отдыха и может быть зафиксировано тахографом. Порядок регулирования времени работы, не связанного с управлением автомобилем, подробно изложен в пункте 15 Приказа № 424. В силу особенностей транспортной деятельности, в частности при осуществлении междугородних перевозок, зачастую невозможно обеспечить соблюдение установленной ежедневной или еженедельной продолжительности рабочего времени. В подобных ситуациях применяется суммированный учёт рабочего времени, при котором стандартный учётный период составляет один месяц, при этом по согласованию с представительным органом работников данный период может быть продлён до трёх месяцев. Пункт 7 Приказа № 424 допускает «с согласия водителей разделение рабочего дня (смены) на части». Это актуально для водителей, работающих на городских маршрутах с неравномерным пассажиропотоком (например, «утренние» и «вечерние» часы пик). Таким образом, теоретико-правовая конструкция регулирования труда водителей базируется на балансе двух ключевых элементов: детального нормирования рабочего времени (с выделением периодов управления и иной работы) и императивного закрепления минимальной продолжительности различных видов отдыха [13]. Изменения в законодательстве демонстрируют тенденцию к большей гибкости (увеличение учетного периода до 3 месяцев, возможность сокращения междусменного отдыха до 9 часов при сохранении 45-часового еженедельного отдыха) при

одновременном ужесточении контроля за соблюдением этих норм (распространение требований на ИП, обязательное применение тахографов). Это отражает стремление государства учесть экономические реалии транспортной отрасли, не снижая требований безопасности дорожного движения.

Правовое регулирование перерывов в работе водителей автомобильного транспорта представляет собой классический пример соотношения общей и специальной нормы, где возникают существенные сложности правоприменения. Согласно части 1 статьи 108 ТК РФ, работодатель обязан предоставить работнику в течение рабочего дня (смены) перерыв для отдыха и питания. Законодатель устанавливает границы его длительности: не менее 30 минут и не более 2 часов, при этом указанный перерыв не включается в рабочее время. Данное правило распространяется на всех работников, включая водителей. По специальной норме согласно пункту 13 Приказа Минтранса № 424, законодатель устанавливает обязательное требование: по истечении 4 часов 30 минут управления автомобилем водитель обязан взять перерыв длительностью не менее 45 минут для отдыха от процесса управления транспортным средством. Ключевое отличие этого перерыва от обычного обеденного заключается в том, что он включается в рабочее время и оплачивается. На практике возникает коллизия: могут ли эти два вида перерывов «накладываться» друг на друга, и если да, то каким образом следует обеспечивать соблюдение обеих норм? Официальная позиция, отраженная в разъяснениях Роструда, заключается в том, что работодатель вправе объединить эти перерывы [14]. При совмещении перерывов необходимо обеспечить соблюдение минимальных нормативов, если водитель использует обеденный перерыв по истечении 4 часов 30 минут управления, его продолжительность должна составлять не менее 46 минут. Это обусловлено тем, что ст. 108 ТК РФ устанавливает минимальную длительность перерыва для отдыха и питания в 30 минут, а п. 13 Приказа № 424 – минимальную продолжительность специального перерыва для отдыха от управления в 45 минут. И для одновременного удовлетворения обеих норм перерыв должен длиться не менее 45 минут (с учетом того, что специ-

альный перерыв является более длительным). Проблема усугубляется тем, что водители часто воспринимают любую остановку как время отдыха, независимо от ее продолжительности, что создает риски при проверках контролирующих органов [15].

Наибольшую сложность в правоприменительной практике вызывает вопрос о том, возможно ли суммировать несколько коротких остановок для выполнения требования о 45-минутном специальном перерыве. Согласно Приказу № 424 специальный перерыв может быть разделён на несколько частей «первая часть перерыва должна быть не менее 15 минут, последняя часть – не менее 30 минут, а для водителей, занятых на регулярных перевозках пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении, каждая часть перерыва должна быть не менее 10 минут». Однако на практике возникает ситуация, когда водитель делает несколько коротких остановок (например, 5-7 минут каждая) для разминки, перекуса или иных нужд, полагая, что в сумме они составят необходимые 45 минут отдыха. Контролирующие органы и суды оценивают такие ситуации неоднозначно. Система электронных сервисов «Онлайнинспекция.рф» не допускает суммирование коротких остановок продолжительностью менее установленного минимума (15 минут для первой части, 30 минут для последней) [16]. Требование о минимальной продолжительности каждой части перерыва является императивным и не может быть проигнорировано. Если водитель сделал три остановки по 15 минут, это не будет считаться выполнением требования о 45-минутном перерыве, поскольку отсутствует последняя часть продолжительностью не менее 30 минут. Данные тахографа объективно показывают периоды движения и остановок, и контролирующий орган исходит из формальных требований, а не из субъективного восприятия водителя. Работодателям необходимо проводить соответствующий инструктаж водителей для профилактического воздействия и контролировать соблюдение именно требований о минимальной продолжительности каждой части перерыва [17].

Суммированный учет рабочего времени является основным механизмом, позволяющим адаптировать общие нормы трудового за-

конодательства к специфике транспортной деятельности. Однако его применение сопряжено с рядом сложностей и правовых рисков. На практике выбор учетного периода вызывает существенные затруднения у работодателей, поскольку необходимо учитывать множество факторов. Для пассажирских перевозок (городские и пригородные маршруты) характерна сезонность пассажиропотока: в летний период количество рейсов увеличивается, в зимний – снижается. Установление учетного периода в три месяца позволяет сгладить эти колебания и избежать сверхурочных работ в пиковые сезоны. Однако трехмесячный учетный период требует сложного планирования и детального учета, с чем справляются не все работодатели.

Составление графиков сменности для водителей регламентируется ст. 103 ТК РФ, согласно которой «графики сменности доводятся до сведения работников не позднее чем за один месяц до введения их в действие». Практика правоприменения выявляет типичные нарушения и связанные с ними риски. Многие работодатели составляют графики в конце месяца, непосредственно перед началом следующего, и знакомят с ними водителей за несколько дней или даже накануне. Государственная инспекция труда квалифицирует это как нарушение ч. 4 ст. 103 ТК РФ, что влечет административную ответственность по ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ (предупреждение или штраф до 50 000 рублей для юридических лиц) [18]. Судебная практика по вопросу о том, освобождает ли нарушение срока ознакомления работника от обязанности соблюдать график, неоднозначна. С одной стороны, Восьмой кассационный суд общей юрисдикции в определении от 11.06.2020 № 88-6905/2020 указал, что «нарушение работодателем требований ч. 4 ст. 103 ТК РФ (ознакомление с графиком позднее месяца) не является основанием для работника не выходить на работу или выходить в дни, установленные прежним графиком», а факт невыполнения работником трудовых обязанностей обладает юридической значимостью [19]. С другой стороны, в Апелляционном определении Верховного суда Республики Алтай от 22.03.2023 по делу № 33-221/2023 указано, что увольнение работника за прогул признано неправомерным. Основанием послужило отсутствие над-

лежащего ознакомления работника с графиком дежурств, а также недоказанность факта осведомлённости работника о времени начала смен – соответствующие доказательства в материалах дела отсутствовали. [20]. При отсутствии документального подтверждения того, что работник был ознакомлен с графиком под подпись, у него появляется правовое основание в ходе судебного разбирательства ссылаться на факт неосведомлённости о времени выхода на работу и суд, как правило, встаёт на сторону работника. В процессе формирования графиков сменности работодатель обязан принять во внимание позицию представительного органа работников, что предусмотрено ст. 372 ТК РФ. Игнорирование этой процедуры является самостоятельным нарушением, за которое также предусмотрена административная ответственность [21].

Разделение рабочего дня на части (так называемый «разрывной» график) является распространённой практикой на междугородних перевозках, когда водитель совершает рейс с длительным ожиданием обратной загрузки или посадки пассажиров. Пункт 7 Приказа № 424 устанавливает правила разделения рабочего дня. В условиях междугородних рейсов часто невозможно точно определить, когда именно закончилась первая часть смены и началась вторая. Задержки в пути, изменение графиков погрузки создают ситуацию неопределённости, при которой время перерыва фактически «размывается». Многие водители, желая быстрее завершить рейс, сознательно уменьшают время между частями смены или не делают перерыв вовсе, рассчитывая отдохнуть уже после прибытия в пункт назначения. Контроль с использованием тахографа регистрирует данное действие как нарушение установленного режима труда и отдыха. При этом время перерыва между частями смены не подлежит включению в рабочее время и не компенсируется в виде оплаты, водители фактически находятся в месте ожидания (часто вдали от дома) без оплаты. Это порождает конфликты и жалобы в трудовую инспекцию.

Пункт 8 Приказа № 424 допускает установление ненормированного рабочего дня для двух категорий водителей. Согласно ст. 101 ТК РФ, ненормированный рабочий день предполагает именно эпизо-

дическое, а не систематическое привлечение к работе за пределами нормальной продолжительности. На практике работодатели часто включают водителей в перечень должностей с ненормированным днем и затем постоянно требуют от них работы сверх установленного времени, что противоречит самой сути этого режима. Даже при ненормированном рабочем дне водитель обязан соблюдать ограничения, установленные Приказом № 424 в части времени управления. Наиболее серьезная проблема заключается в том, что ненормированный рабочий день для водителей вступает в противоречие с целями обеспечения безопасности дорожного движения. Утомление водителя не зависит от того, на каком основании он находится за рулем – по графику сменности или в рамках ненормированного дня. Физиологические ограничения остаются теми же. Государственная инспекция труда при проверках обращает особое внимание на обоснованность включения водителей в перечень должностей с ненормированным рабочим днем и на фактическое соблюдение ограничений времени управления.

Правильное исчисление и предоставление междуменного и еженедельного отдыха является одной из наиболее сложных проблем в правоприменительной практике, что подтверждается многочисленными судебными спорами. Несмотря на то, что Приказ № 424 установил минимальную продолжительность еженедельного отдыха в 45 часов, на практике многие работодатели продолжают ориентироваться на прежнюю норму в 42 часа, либо неправильно исчисляют этот период. Пункт 19 Приказа № 424 допускает сокращение междуменного отдыха до 9 часов не более трех раз в период между еженедельными отдыхами. Однако на практике возникает вопрос: можно ли использовать это право трижды подряд, предоставляя водителю после каждой смены только 9 часов отдыха? Правовая позиция, отраженная в комментариях к законодательству, заключается в том, что сокращение междуменного отдыха является исключением, а не правилом. Работодатель обязан обеспечить, чтобы в целом за период между еженедельными отдыхами водитель получил полноценный отдых, компенсирующий периоды сокращения.

Систематическое предоставление только 9-часового отдыха после каждой смены может быть признано нарушением, особенно если это приводит к накоплению утомления [22].

Наиболее часто нарушения права на отдых фиксируются при междугородних перевозках. Роструд в своих разъяснениях указывает, что «если пребывание водителя в автомобиле предусматривается продолжительностью более 12 часов, в рейс должны направляться двое и более водителей. При этом автомобиль должен быть оборудован спальным местом для отдыха». Однако даже при направлении двух водителей возникают проблемы с учетом времени отдыха второго водителя. Согласно разъяснениям Роструда, «время присутствия на рабочем месте водителя, осуществляющего междугороднюю перевозку, когда он не управляет автомобилем, при направлении в рейс двух и более водителей засчитывается ему в рабочее время в размере не менее 50 процентов» [23]. Нарушение установленной продолжительности междуменного и еженедельного отдыха квалифицируется как нарушение трудового законодательства (ст. 5.27 КоАП РФ). Однако более серьезные последствия наступают в случае, если такое нарушение привело к ДТП или иным тяжким последствиям. Разрешение этих проблем требует как совершенствования законодательства, так и повышения правовой грамотности работодателей и водителей, а также последовательной судебной практики, обеспечивающей защиту права водителей на полноценный отдых как одного из ключевых элементов комплексной системы безопасности дорожного движения.

ФЗ №196 «О безопасности дорожного движения» определяет тахограф как «техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителя транспортного средства» [24]. Обязательность оснащения транспортных средств тахографами установлена законодательством Российской Федерации для обеспечения безопасности дорожного движения и контроля

за соблюдением водителями установленных нормативов рабочего времени и времени отдыха [25]. Статья 11.23 КоАП РФ «устанавливает ответственность за нарушения, связанные с использованием тахографов и соблюдением режима труда и отдыха водителей». При этом законодатель дифференцирует ответственность в зависимости от характера правонарушения и субъекта ответственности. В своём исследовании П. С. Коблов отмечает «если не соблюдаются требования к установке и использованию тахографа (что делает невозможным контроль за режимом труда и отдыха), это грозит административной ответственностью по ч. 1 ст. 11.23 КоАП РФ. А за прямое нарушение режима труда и отдыха водители несут ответственность по ч. 3 ст. 11.23 КоАП РФ» [26]. Проблема заключается в сложности выявления фактов незаконного вмешательства в работу тахографов и фальсификации регистрируемой ими информации. Зачастую такие нарушения обнаруживаются только при проведении специальных проверок или инструментального контроля. Кроме того, существует проблема доказывания умысла на фальсификацию данных, поскольку водители и работодатели могут ссылаться на технические неисправности или неквалифицированное обслуживание тахографов.

Статья 5.27 КоАП РФ устанавливает «ответственность за нарушение трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права». Статья 11.23 КоАП РФ предусматривает «ответственность за нарушения, связанные с использованием тахографов и соблюдением режима труда и отдыха водителей». Ключевое различие между этими составами заключается в объекте правонарушения и субъектном составе. Статья 5.27 КоАП РФ направлена на защиту трудовых прав работников и устанавливает общие требования к соблюдению трудового законодательства всеми работодателями. Часть 1 статьи 5.27.1 КоАП РФ предусматривает ответственность «за нарушение государственных нормативных требований охраны труда, содержащихся в федеральных законах и иных нормативных правовых актах Российской Федерации, за исключением случаев, предусмотренных частями 2-4 настоящей статьи и частью 3 статьи 11.23 настоящего Кодекса». Статья 11.23

КоАП РФ имеет специальный характер и применяется в сфере транспорта. Часть 3 данной статьи устанавливает ответственность «за несоблюдение установленных нормативными правовыми актами Российской Федерации норм времени управления транспортным средством и отдыха либо нарушение установленного нормативными правовыми актами Российской Федерации режима труда и отдыха водителей в части времени управления транспортным средством и времени отдыха».

Двойная ответственность может возникнуть, если конкретные действия (или бездействие) подпадают под признаки правонарушений, описанных в разных статьях КоАП РФ. В области регулирования труда водителей подобная коллизия чаще всего возникает при сопоставлении ч. 3 ст. 11.23 и ст. 5.27 КоАП РФ. Чтобы устранить данное противоречие, законодатель внёс в ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ специальную оговорку: «исключение случаев, предусмотренных частью 3 статьи 11.23 КоАП РФ». Это означает, что нарушение режима труда и отдыха водителей, подпадающее под признаки ч. 3 ст. 11.23, не должно квалифицироваться по статье 5.27 КоАП РФ.

Деятельность по перевозкам пассажиров и иным видам перевозок подлежит лицензированию. В соответствии с ч. 4 ст. 14.1.2 КоАП РФ, за грубое нарушение лицензионных требований при ведении предпринимательской деятельности в транспортной сфере предусмотрена административная ответственность. Проблема соотношения ч. 4 ст. 14.1.2 и ст. 11.23 КоАП РФ возникает в случаях, когда нарушение режима труда и отдыха водителей или правил использования тахографов одновременно является нарушением лицензионных требований. В соответствии с ч. 2 ст. 11.23 КоАП РФ, выпуск транспортного средства на линию без тахографа либо с нарушением правил его эксплуатации влечёт административную ответственность. При этом данное положение не распространяется на случаи, предусмотренные ч. 3 и 4 ст. 14.1.2 КоАП РФ. Это означает, что приоритет имеет специальная норма о лицензионных нарушениях, если деяние подпадает под признаки грубого нарушения лицензионных требований. Анализ судебной практики показывает подходы к разграничению

указанных составов. При самостоятельном нарушении водителем режима труда и отдыха (без вины работодателя) действуют две правовые нормы: в отношении водителя применяется ч. 3 ст. 11.23 КоАП РФ; в отношении работодателя, не осуществившего контроль, – ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ. В случае если нарушение режима труда и отдыха обусловлено графиками или локальными нормативными актами работодателя, которые противоречат требованиям Приказа № 424, должностные и юридические лица несут ответственность по ч. 3 ст. 11.23 КоАП РФ (согласно примечанию к статье). Если нарушение режима труда и отдыха или правил использования тахографа одновременно является грубым нарушением лицензионных требований, применяется ч. 4 ст. 14.1.2 КоАП РФ.

Нарушения режима труда и отдыха водителей не только влекут административную ответственность, но и являются серьезным фактором производственного травматизма, включая случаи с летальным исходом. Судебная практика последних лет демонстрирует устойчивую тенденцию к признанию таких нарушений причиной несчастных случаев на производстве и взысканию компенсаций с работодателей. Как разъясняется в готовых решениях КонсультантПлюс, ответственность работодателя при несчастном случае на производстве наступает «за нарушение государственных нормативных требований охраны труда, содержащихся в федеральных законах и иных нормативных правовых актах РФ (исключение – случаи, указанные в частях 2-4 статьи 5.27.1 и части 3 статьи 11.23 КоАП РФ)» [27].

Помимо административной ответственности, нарушения режима труда и отдыха, повлекшие вред жизни или здоровью работника, являются основанием для взыскания с работодателя компенсации морального вреда в порядке гражданского судопроизводства. Обязанность доказывать соблюдение режима труда и отдыха и отсутствие причинно-следственной связи между переработками и несчастным случаем возлагается на работодателя. При непредставлении таких доказательств суд исходит из презумпции вины работодателя. В своей правовой позиции Верховный Суд РФ подчеркивает, что обеспечение условий труда, соответствующих государственным нормативам охра-

ны труда, является прямой обязанностью работодателя. Невыполнение этой обязанности, выразившееся в допущении систематических переработок, является основанием для возложения на работодателя ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью работника.

Действующая система административных наказаний за нарушения режима труда и отдыха водителей характеризуется рядом проблем, снижающих ее эффективность. Законодательство не устанавливает повышенной ответственности за повторные нарушения режима труда и отдыха в течение года. Водитель, систематически нарушающий нормативы, каждый раз рискует лишь минимальным штрафом, что не создает стимула к правомерному поведению.

На основе анализа действующего законодательства и правоприменительной практики можно сформулировать предложения по его совершенствованию. Целесообразно установить повышенную ответственность за нарушения режима труда и отдыха, повлекшие создание угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью. В настоящее время такие последствия учитываются только при наступлении тяжких последствий, что создает пробел в правовом регулировании. Предлагается дополнить статью 11.23 КоАП РФ положением, устанавливающим ответственность для лиц (руководителей и работников), в чьи обязанности входит обеспечение безопасности дорожного движения. Основанием для привлечения к ответственности станет бездействие при выявлении тахографами систематических нарушений водителями режима труда и отдыха. Необходимо законодательно закрепить возможность использования данных, получаемых в автоматическом режиме от тахографов, в качестве доказательств по делам об административных правонарушениях. Предлагается выделить в отдельный состав административного правонарушения действия по вмешательству в работу тахографа, его блокированию, корректировке, модификации или фальсификации регистрируемой им информации, установив за них повышенные санкции.

В настоящее время в Российской Федерации действует Автоматизированная информационная система «Тахографический контроль»

(АИС ТК), предназначенная для сбора, обработки, хранения и анализа информации о режиме труда и отдыха водителей, получаемой от тахографов. Однако, несмотря на создание технической инфраструктуры, практика использования АИС ТК сталкивается с рядом серьезных проблем. Не все транспортные средства, подлежащие оснащению тахографами, в реальности подключены к системе автоматизированной передачи данных. Значительная часть тахографов работает в автономном режиме, и снятие данных с них производится только при проведении контрольно-надзорных мероприятий на дороге. Это существенно снижает эффективность контроля и создает условия для уклонения от ответственности. На многих транспортных средствах установлены тахографы старых моделей, не поддерживающие функции автоматической передачи данных. Замена такого оборудования требует значительных финансовых затрат, которые перевозчики (особенно малые и средние) не всегда готовы нести. Передача данных тахографов в автоматизированном режиме сопряжена с необходимостью соблюдения требований законодательства о персональных данных (Федеральный закон № 152-ФЗ) и о защите коммерческой тайны. Данные тахографов содержат информацию о маршрутах движения, времени нахождения водителя за рулем, что может рассматриваться как коммерческая информация, разглашение которой способно нанести ущерб интересам перевозчика. Требуется разработка четких правовых механизмов, обеспечивающих баланс между интересами контроля и защиты конфиденциальной информации. Разные производители тахографов используют различные форматы данных и протоколы передачи, что затрудняет их интеграцию в единую систему. Требуется разработка и нормативное закрепление единых стандартов обмена данными, обязательных для всех участников рынка. Для передачи больших объемов данных от десятков тысяч транспортных средств, находящихся в движении, требуются высокоскоростные каналы связи, доступные не на всей территории Российской Федерации. Особенно остро эта проблема стоит в удаленных и малонаселенных регионах. Необходимо законодательно установить обязанность перевозчиков обеспечить передачу данных

тахографов в АИС ТК в режиме, приближенном к реальному времени, с определением поэтапных сроков для различных категорий транспортных средств. Предусмотреть возможность удаленного доступа контрольно-надзорных органов к данным тахографов при проведении проверок без остановки транспортного средства, что позволит минимизировать вмешательство в производственный процесс и повысить эффективность контроля. Важным направлением является интеграция АИС ТК с иными информационными системами, используемыми в сфере транспорта: системой взимания платы «Платон», автоматизированными системами весогабаритного контроля, системами управления дорожным движением. Это позволит получить комплексную картину соблюдения требований безопасности.

Заключение

В результате анализа теоретико-правовых аспектов регулирования труда водителей и существующей правоприменительной практики показал наличие системных проблем, препятствующих надлежащему исполнению норм о рабочем времени и времени отдыха.

Сохраняются коллизии между общими нормами Трудового кодекса РФ и специальными положениями Приказа Минтранса № 424. Наиболее остро эта проблема проявляется в регулировании перерывов в работе, где неопределенность соотношения перерыва для отдыха и питания (ст. 108 ТК РФ) и специального перерыва для отдыха от управления (п. 13 Приказа № 424) порождает многочисленные ошибки в правоприменении и споры с контролирующими органами. Проблема «раздробленных» перерывов, когда водители ошибочно полагают, что несколько коротких остановок могут заменить полноценный 45-минутный перерыв, требует дополнительных разъяснений и, возможно, уточнения нормативного регулирования.

Применение суммированного учета рабочего времени сопряжено с существенными сложностями при выборе учетного периода, составлении графиков сменности и соблюдении сроков ознакомления с ними работников. Судебная практика демонстрирует неоднозначность подходов к оценке последствий нарушения сроков ознакомления с

графиками, что создает риски как для работодателей (признание увольнения за прогул незаконным), так и для работников (невозможность оспорить неправомерные требования работодателя). Особую сложность представляют ситуации с «разрывным» рабочим днем на междугородних перевозках, где фактическое время ожидания не всегда учитывается надлежащим образом.

Пункт 8 Приказа № 424 допускает для водителей легковых автомобилей ненормированный рабочий день, однако на практике это часто превращается в систематическое привлечение к сверхурочной работе без компенсации. Подобная практика противоречит сути ненормированного режима (который предполагает эпизодичность, а не регулярность переработок) и повышает риски ДТП из-за нарастающего утомления водителей, создает угрозу безопасности дорожного движения.

Правовое регулирование междусменного и еженедельного отдыха, претерпевшее существенные изменения с принятием Приказа № 424 (сокращение минимальной продолжительности междусменного отдыха до 11 часов при одновременном увеличении еженедельного отдыха до 45 часов), не всегда правильно применяется на практике. Судебная практика по спорам о нарушении права на отдых, включая случаи признания увольнений незаконными за отказ выйти на работу до истечения 45-часового еженедельного отдыха, указывает на необходимость детальных разъяснений относительно порядка исчисления и предоставления таких периодов отдыха.

Система контроля за соблюдением режимов труда и отдыха, ключевым элементом которой является тахограф, сталкивается с серьезными проблемами, связанными с вмешательством в работу контрольных устройств, фальсификацией данных, использованием «заводных ключей» и иных приспособлений, искажающих регистрируемую информацию. Административная ответственность, предусмотренная ст. 11.23 КоАП РФ, не всегда является эффективным сдерживающим фактором ввиду несоразмерности санкций потенциальной выгоде от нарушения режима и сложности выявления латентных нарушений.

Сосуществование административных составов, закреплённых в ст. 5.27 КоАП РФ (нарушение трудового законодательства), ст. 11.23 КоАП РФ (нарушение режима труда и отдыха) и ч. 4 ст. 14.1.2 КоАП РФ (грубое нарушение лицензионных требований), порождает сложности в квалификации правонарушений и повышает риск двойного привлечения к ответственности за одно и то же действие. Несмотря на наличие законодательных и судебных разъяснений, правоприменительная практика в этой части остается не единообразной.

Наиболее серьезные последствия нарушения режима труда и отдыха проявляются в сфере производственного травматизма. Судебная практика последних лет демонстрирует устойчивую тенденцию к признанию несчастных случаев, произошедших на фоне систематических переработок и нарушений права на отдых, связанными с производством, и взысканию с работодателей значительных сумм компенсации морального вреда (до 1,5 млн рублей). Это формирует дополнительный стимул для работодателей к соблюдению установленных нормативов, однако не решает проблему профилактики таких нарушений.

Следует отметить, что проблемы, возникающие при практическом осуществлении норм о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобильного транспорта, имеют комплексный характер и не могут быть решены исключительно путем ужесточения санкций или совершенствования отдельных нормативных актов. Требуется системный подход, сочетающий устранение коллизий и пробелов в действующем законодательстве, развитие технических средств контроля и их интеграцию в единую информационную систему, повышение правовой грамотности работодателей и водителей, усиление роли социального партнерства в защите прав работников, обеспечение неотвратимости ответственности за нарушения, создающие угрозу безопасности дорожного движения.

Особое значение приобретает соблюдение баланса между экономической эффективностью транспортной деятельности и требованиями безопасности. Излишне жесткое регулирование, не учитывающее реалии транспортного бизнеса, будет провоцировать массовые на-

рушения и поиск путей обхода закона. Недостаточное регулирование создает угрозу жизни и здоровью участников дорожного движения. Поиск оптимального баланса представляет собой сложную задачу, требующую дальнейших научных исследований и мониторинга правоприменительной практики.

Список литературы

1. *Транспорт*. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 21.03.2026).
2. *Трансформация грузопотоков: как автомобильный транспорт перехватывает инициативу у железной дороги и водных артерий России*. Ассоциация организаций промышленного железнодорожного транспорта [Электронный ресурс]. <https://associacia-pgdt.ru/news/transformaciya-gruzopotokov-kak-avtomobilnyj-transport-perexvatyvaet-iniciativu-u-zheleznoj-dorogi-i-vodnyx-arterij-rossii/> (дата обращения: 21.03.2026).
3. Галкина, Ю. В. (2025). Проблемы регулирования труда и отдыха водителей: научный взгляд. *Экономика и безопасность*, (10). <https://voenvestnik.ru/PDF/15ES1025.pdf> (дата обращения: 04.03.2026). EDN: <https://elibrary.ru/TLCQIS>
4. Мамедов, А. Ш. (2024). Тахографический контроль и его влияние на соблюдение водителем режима труда и отдыха. *Автомобильная промышленность*, (10), с. 31–33. EDN: <https://elibrary.ru/IXRHWO>
5. Якимов, А. Ю. (2010). Соблюдение режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств как важный фактор обеспечения безопасности дорожного движения (нормативно-правовая основа). *Административное право и процесс*, (1), с. 5–11. EDN: <https://elibrary.ru/LAFJKJ>
6. Мальгин, Е. Л., Шеметова, Е. Г., Деревянкин, А. В., & Гончаренко, Н. Г. (2024). Анализ новых правил, регулирующих безопасность труда водителей автотранспорта: условия труда, режим рабочего времени и отдыха. *Безопасность жизнедеятельности*, 2(278), с. 3–10. EDN: <https://elibrary.ru/KCNGIU>
7. *Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях* от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 20.02.2026) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.03.2026). Справочная правовая система КонсультантПлюс.
8. *Трудовой кодекс Российской Федерации* от 30.12.2001 № 197-ФЗ (ред. от 29.12.2025, с изм. от 06.02.2026). Справочная правовая система КонсультантПлюс.
9. *Приказ Минтранса России от 16.10.2020 № 424* (ред. от 12.01.2022) «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей». Справочная правовая система КонсультантПлюс.

10. Миронов, В. И. (2022). Применение норм Общей части трудового права: теория и практика (взгляд сквозь призму целей, задач и предмета отрасли). *Юрист*, (6), с. 55–61. <https://doi.org/10.18572/1812-3929-2022-6-55-61>. EDN: <https://elibrary.ru/NMPYZQ>
11. Мажинская, Н. Г. (2021). Проблема осуществления предпринимательской деятельности субъектами малого бизнеса, применяющих труд водителей, работающих в режиме разделения рабочего дня на части. *Право и экономика*, 8(402), с. 17–21. EDN: <https://elibrary.ru/QCLPFK>
12. Бубнов, И. Н., & Кожевникова, Н. Ю. (2023). Особенности гигиены труда водителя автомобиля. *Молодёжь и наука*, (3). EDN: <https://elibrary.ru/SNYSBW>
13. Хныкин, Г. В. (2023). Проблемы правового регулирования режима рабочего времени. *Трудовое право в России и за рубежом*, (4), с. 43–46. <https://doi.org/10.18572/2221-3295-2023-4-43-46>. EDN: <https://elibrary.ru/AWRVGB>
14. *Профилактика нарушений. Доклад с руководством по соблюдению обязательных требований, дающих разъяснение, какое поведение является правомерным, а также разъяснение новых требований нормативных правовых актов за II квартал 2022 года* (утв. Федеральной службой по труду и занятости). СПС Гарант [Электронный ресурс]. <https://base.garant.ru/405200135/> (дата обращения: 04.03.2026).
15. Мацкевич, О. В. (2019). Реализация работниками права на отдых: отдельные аспекты правоприменительной практики. *Юридическое образование и наука*, (12), с. 19–23. Справочная правовая система КонсультантПлюс. <https://doi.org/10.18572/1813-1190-2019-12-19-23>. EDN: <https://elibrary.ru/QVLENE>
16. *Памятки по трудовым правам и обязанностям работника и работодателя, разъясняющие требования трудового законодательства Российской Федерации: Сборник памяток для работодателя*. Справочная правовая система КонсультантПлюс.
17. Зайцева, Л. В., & Курсова, О. А. (2020). Правовое регулирование труда водителей в системе управления рисками в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. *Российское право: образование, практика, наука*, 4(118), с. 133–141. <https://doi.org/10.34076/2410-2709-2020-4-133-141>. EDN: <https://elibrary.ru/EAEEBW>
18. Демидов, Н. В. (2019). Ознакомление работника с локальными нормативными актами о рабочем времени. *Кадровик*, (6), с. 117–123. EDN: <https://elibrary.ru/AQRBNM>
19. *Восьмой кассационный суд общей юрисдикции. Дело № 8Г-3076/2020 [88-6905/2020]*. https://8kas.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=case&case_id=38475497&case_uid=bb01ccaa-b55a-4335-864e-3ace986f022b&new=2800001&delo_id=2800001

20. Апелляционное определение Верховного суда Республики Алтай от 22.03.2023 по делу № 33-221/2023. Справочная правовая система КонсультантПлюс.
21. Федеральная служба по труду и занятости. *Онлайнинспекция.рф*. Требование трудового законодательства [Электронный ресурс]. <https://www.онлайнинспекция.рф/requirements/export/?type=ajax&id=51&print=1>
22. Аникеева, О. Е. (2023). Трудовые отношения: вопросы и ответы. *Налоги и финансовое право*, (5), с. 8–105. EDN: <https://elibrary.ru/IPWNYP>
23. Федеральная служба по труду и занятости. *Онлайнинспекция.рф*. Особенности рабочего времени и времени отдыха работников автомобильного транспорта [Электронный ресурс]. <https://онлайнинспекция.рф/reminder/124>
24. *Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ* (ред. от 31.07.2025) «О безопасности дорожного движения». Справочная правовая система КонсультантПлюс.
25. *Приказ Минтранса России от 28.10.2020 № 440* (ред. от 01.09.2022) «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» (Зарегистрировано в Минюсте России 27.11.2020 № 61118). Справочная правовая система КонсультантПлюс.
26. Коблов, П. С. (2025). Зарубежный опыт обеспечения соблюдения режима труда и отдыха профессиональными водителями. *Безопасность дорожного движения*, (1), с. 54–61. EDN: <https://elibrary.ru/VYUJAI>
27. *Подборка наиболее важных документов по запросу Ч. 3 ст. 11.23* (нормативно-правовые акты, формы, статьи, консультации экспертов). Справочная правовая система КонсультантПлюс.

References

1. Federal State Statistics Service. *Transport* [Electronic resource]. Retrieved March 21, 2026, from <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>
2. Association of Industrial Railway Transport Organizations. *Transformation of freight flows: How road transport is taking the lead from railways and waterways in Russia* [Electronic resource]. Retrieved March 21, 2026, from <https://associacia-pgd.ru/news/transformaciya-gruzopotokov-kak-avtomobilnyj-transport-perexvatyvaet-iniciativu-u-zheleznnoj-dorogi-i-vodnyx-arterij-rossii/>
3. Galkina, Yu. V. (2025). Problems of regulating working and rest hours for drivers: A scientific perspective. *Economics and Security*, (10). Retrieved March 04, 2026, from <https://voenestnik.ru/PDF/15ES1025.pdf>. EDN: <https://elibrary.ru/TLCQIS>
4. Mamedov, A. Sh. (2024). Tachographic control and its impact on drivers' compliance with working and rest hour regulations. *Automotive Industry*, (10), 31–33. EDN: <https://elibrary.ru/IXRHWO>

5. Yakimov, A. Yu. (2010). Compliance with working and rest hour regulations for motor vehicle drivers as a key factor in road safety (legal framework). *Administrative Law and Process*, (1), 5–11. EDN: <https://elibrary.ru/LAFJKJ>
6. Malgin, E. L., Shemetova, E. G., Derevyankin, A. V., & Goncharenko, N. G. (2024). Analysis of new regulations governing occupational safety for truck drivers: Working conditions, working and rest hours. *Safety of Life*, 2(278), 3–10. EDN: <https://elibrary.ru/KCNGIU>
7. *Code of the Russian Federation on Administrative Offences* No. 195-FZ (2001, as amended 2026). ConsultantPlus.
8. *Labour Code of the Russian Federation* No. 197-FZ (2001, as amended 2025, with amendments 2026). ConsultantPlus.
9. Ministry of Transport of Russia. (2020, amended 2022). *Order No. 424: On Approval of Specific Features of Working Hours and Rest Periods, Working Conditions for Vehicle Drivers*. ConsultantPlus.
10. Mironov, V. I. (2022). Application of norms of the General Part of Labour Law: Theory and practice (through the lens of goals, tasks, and subject of the field). *Lawyer*, (6), 55–61. <https://doi.org/10.18572/1812-3929-2022-6-55-61>. EDN: <https://elibrary.ru/NMPYZQ>
11. Mazhinskaya, N. G. (2021). The problem of conducting business activities by small business entities employing drivers working under split workday arrangements. *Law and Economics*, 8(402), 17–21. EDN: <https://elibrary.ru/QCLPFK>
12. Bubnov, I. N., & Kozhevnikova, N. Yu. (2023). Occupational hygiene features for car drivers. *Youth and Science*, (3). EDN: <https://elibrary.ru/SNYSDW>
13. Khnykin, G. V. (2023). Problems of legal regulation of working hours. *Labour Law in Russia and Abroad*, (4), 43–46. <https://doi.org/10.18572/2221-3295-2023-4-43-46>. EDN: <https://elibrary.ru/AWRVGB>
14. Federal Service for Labour and Employment. (2022). *Prevention of violations: Report with guidance on compliance with mandatory requirements, explaining lawful behaviour and clarifying new regulatory requirements for Q2 2022* [Electronic resource]. Retrieved March 04, 2026, from <https://base.garant.ru/405200135/>
15. Matskevich, O. V. (2019). Implementation of employees' right to rest: Selected aspects of law enforcement practice. *Legal Education and Science*, (12), 19–23. <https://doi.org/10.18572/1813-1190-2019-12-19-23>. EDN: <https://elibrary.ru/QVLEHE>
16. Federal Service for Labour and Employment. (n.d.). *Guidelines on labour rights and obligations of employees and employers, explaining requirements of the Russian Federation labour legislation: Collection of guidelines for employers*. ConsultantPlus.
17. Zaitseva, L. V., & Kursova, O. A. (2020). Legal regulation of drivers' labour in the risk management system for road safety. *Russian Law: Education, Practice, Science*, 4(118), 133–141. <https://doi.org/10.34076/2410-2709-2020-4-133-141>. EDN: <https://elibrary.ru/EAEEBW>

18. Demidov, N. V. (2019). Familiarizing employees with local normative acts on working hours. *HR Specialist*, (6), 117–123. EDN: <https://elibrary.ru/AQRBNM>
19. Eighth Cassation Court of General Jurisdiction. (2020). *Case No. 8G-3076/2020 [88-6905/2020]*. Retrieved from https://8kas.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=case&case_id=38475497&case_uid=bb01c-caa-b55a-4335-864e-3ace986f022b&new=2800001&delo_id=2800001
20. Supreme Court of the Altai Republic. (2023). *Appellate ruling in Case No. 33-221/2023 dated March 22, 2023*. ConsultantPlus.
21. Federal Service for Labour and Employment. *Labour legislation requirements* [Electronic resource]. Retrieved from <https://www.онлайнинспекция.рф/requirements/export?type=ajax&id=51&print=1>
22. Anikeeva, O. E. (2023). Labour relations: Questions and answers. *Taxes and Financial Law*, (5), 8–105. EDN: <https://elibrary.ru/IPWNYYP>
23. Federal Service for Labour and Employment. *Features of working hours and rest periods for road transport workers* [Electronic resource]. Retrieved from <https://онлайнинспекция.рф/reminder/124>
24. *Federal Law No. 196-FZ dated December 10, 1995 (as amended on July 31, 2025) "On Road Safety"*. ConsultantPlus.
25. Ministry of Transport of Russia. (2020, amended 2022). *Order No. 440 dated October 28, 2020 (as amended on September 1, 2022) "On Approval of Requirements for Tachographs Installed on Vehicles, Categories and Types of Vehicles Equipped with Tachographs, Rules for Use, Maintenance and Monitoring of Tachograph Operation" (Registered with the Ministry of Justice of Russia on November 27, 2020, No. 61118)*. ConsultantPlus.
26. Koblov, P. S. (2025). Foreign experience in ensuring compliance with working and rest hour regulations for professional drivers. *Road Safety*, (1), 54–61. EDN: <https://elibrary.ru/VYUJAI>
27. ConsultantPlus. *Collection of most important documents on Part 3, Article 11.23: Regulatory legal acts, forms, articles, expert consultations*. ConsultantPlus.

ДАННЫЕ ОБ АВТОРАХ

Берман Нина Демидовна, старший преподаватель Высшей школы транспортных систем и технологий

Тихоокеанский государственный университет

ул. Тихоокеанская, 136, г. Хабаровск, 680035, Российская Федерация

000650@togudv.ru

Кукушкина Елизавета Витальевна, магистрант Высшей школы транспортных систем и технологий

Тихоокеанский государственный университет

*ул. Тихоокеанская, 136, г. Хабаровск, 680035, Российская Федерация
2020102108@togudv.ru*

DATA ABOUT THE AUTHORS

Nina D. Berman, Senior Lecturer, School of Transport Systems and Technologies

Pacific National University

136, Tikhookeanskaya Str., Khabarovsk, 680035, Russian Federation

000650@togudv.ru

SPIN code: 7071-2909

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3573-048X>

Elizaveta V. Kukushkina, Master's Student, School of Transport Systems and Technologies

Pacific National University

136, Tikhookeanskaya Str., Khabarovsk, 680035, Russian Federation

2020102108@togudv.ru

Поступила 28.02.2026

После рецензирования 17.03.2026

Принята 21.03.2026

Received 28.02.2026

Revised 17.03.2026

Accepted 21.03.2026