



Российский профессиональный союз железнодорожников
и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

ПРЕЗИДИУМ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

17 декабря 2020 г.

г. Москва

№ 43.36

О позиции РОСПРОФЖЕЛ по предложению Министерства транспорта России об отмене приказа Минтранса России от 9 марта 2016 года № 44 и рассмотрении проекта нового приказа Минтранса России «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов» и проекта Особенности

Президиум Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ) рассмотрел обращение директора Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России А.А. Федорчука от 08.12.2020 г. № Д4/29802 – ИС, в котором предложено в возможно короткий срок рассмотреть проект нового приказа Минтранса России «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов» и представить по нему позицию Профсоюза.

Так как в настоящее время действует приказ Минтранса России от 9 марта 2016 года № 44 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов» (далее – Приказ № 44), видимо, намечается его отменить (в письме 08.12.2020 г. № Д4/29802 – ИС об этом не сказано).

Приказ № 44 действует менее 5 лет, был издан взамен Приказа Министерства путей сообщения Российской Федерации от 5 марта 2004 года № 7 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов» после длительного предварительного обсуждения и согласования причастными организациями вносимых в Особенности изменений и дополнений.

Данные Особенности применяются в организациях железнодорожного транспорта, замечаний о том, что они устарели или сдерживают развитие железнодорожного транспорта, в Профсоюз не поступало.

Для выработки позиции РОСПРОФЖЕЛ проект нового приказа вместе с Особенностями был направлен в профсоюзные организации на железных дорогах, от которых поступили замечания и предложения.

На основании вышеизложенного, Президиум Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ) **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Не согласиться с отменой приказа Минтранса России от 9 марта 2016 года № 44 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов» и принятием аналогичного приказа Минтранса России «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов». Считать это преждевременным, противоречащим принципам и механизмам их реализации, изложенным в Федеральном законе от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», принятым в рамках реализации принципов «регуляторной гильотины».

2. Считать, что отмена Приказа № 44 и принятие нового аналогичного приказа без нормального (не аврального) обсуждения предложений о внесении изменений и дополнений в Особенности создает риски, в том числе правовые, принятия Особенности в редакции, противоречащий Трудовому кодексу Российской Федерации. Это может привести к ухудшению режима труда и отдыха работников железнодорожного транспорта, от которых напрямую зависит безопасность движения. Также это может вызвать обострение социальной обстановки в трудовых коллективах, что опасно в условиях и без того депрессивных настроений в обществе на фоне принятых ограничительных мер в связи с пандемией новой коронавирусной инфекции. Замечания и предложения по пунктам проекта Особенности (прилагаются).

3. Считать целесообразным рассмотреть повторно вопрос об отмене Приказа № 44 и принятии аналогичного приказа Минтранса России, которыми будут утверждены Особенности в новой редакции, только после предварительного согласования изменений на уровне наиболее крупных организаций железнодорожного транспорта (информируем, что в самой крупной железнодорожной организации России – Открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» уже проходят совещания с участием представителей РОСПРОФЖЕЛ с целью выработки согласованных предложений по внесению изменений в Особенности).

4. Предложить Департаменту государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России вернуться к вопросу отмены Приказа № 44 и принятию нового аналогичного приказа после согласования в холдинге «РЖД» (с участием с представителей РОСПРОФЖЕЛ) обновленного проекта Особенности и направлении соответствующего обращения в Минтранс России.

Председатель Профсоюза

Н.А. Никифоров

Замечания и предложения

к проекту нового приказа Минтранса России «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов» и к проекту Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов

1. Пункт 3 проекта приказа предполагает введение в действие приказа с 1 января 2021 года. При этом, в проекте Особенности режима содержатся положения, ухудшающие положение работников при учете рабочего времени. Таким образом, в рамках требований трудового законодательства, о введении приказа и Особенности режима работники должны быть уведомлены не позднее чем за 2 месяца. Исходя из этого, пункт 3 проекта приказа должен быть изложен с учётом требований действующего законодательства.

2. Срок действия проекта приказа до 31.12.2027 года предлагаем исключить, так как РОСПРОФЖЕЛ против принятия Особенности в предложенной редакции и введения нового приказа с 1 января 2021 года. Кроме того, считаем, что предлагаемая скрупулезность трактовки Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ в отношении 6-летнего периода действия приказа избыточна и создает правовые риски для работодателей.

3. Проектом приказа предлагается утвердить новую редакцию Особенности без каких-либо обоснований по каждому пункту изменений, что неконструктивно.

4. В проекте Особенности разделы поименованы начиная со второго раздела. Предлагаем записать название первого раздела «Общие положения».

5. В третьем абзаце пункта 1 проекта Особенности после слов «Особенностями не регулируется рабочее время и время отдыха работников железнодорожного транспорта, осуществляющих деятельность в области строительства, ведомственной охраны» предлагаем добавить слова «за исключением работников, охраняющих объекты железнодорожной инфраструктуры, где проходит движение поездов (железнодорожные мосты, тоннели и т.д.)», далее по тексту.

6. В пункте 2 проекта Особенности указано, что продолжительность рабочей недели, работа в режиме ненормированного рабочего дня для отдельных категорий работников, продолжительность ежедневной работы (смены), время начала и окончания работы (смены), время перерывов в работе, число смен в сутки, чередование рабочих и нерабочих дней устанавливаются коллективным договором, что противоречит статье 100 Трудового кодекса Российской

Федерации (далее – ТК РФ). В соответствии с нормой указанной статьи, режим рабочего времени устанавливается только правилами внутреннего трудового распорядка, а для работников, режим рабочего времени которых отличается от общих правил, установленных у данного работодателя, – трудовым договором. Предлагаем пункт 2 проекта Особенности изложить в соответствии с требованиями трудового законодательства.

В нарушение статьи 100 ТК РФ в пункте 2 проекта Особенности устанавливается продолжительность рабочей недели, продолжительность ежедневной работы (смены), время начала и окончания работ коллективным договором или правилами внутреннего трудового распорядка. При этом исключается установление режима рабочего времени, отклоняющегося от общих правил, у соответствующей категории работников (неполное рабочее время – статья 93 ТК РФ, дистанционная работа – статья 312⁴ ТК РФ, работа в отпуске по уходу за ребенком – статья 256 ТК РФ), которые устанавливаются трудовым договором.

Предлагаем пункт 2 проекта Особенности изложить в соответствии с требованиями трудового законодательства.

7. Первый абзац пункта 3 проекта Особенности после слов «Трудового кодекса» дополнить словами «Российской Федерации».

В первом абзаце пункта 3 проекта Особенности слова «ночное время определяется по часовому поясу расположения депо формирования пассажирского поезда» предлагаем заменить словами «ночное время определяется по часовому поясу на территории прохождения поезда при движении по заданному маршруту».

Обоснование: поездная бригада осуществляет работу в фактическом ночном времени часового пояса территории движения поезда, поэтому и должна учитываться именно эта ночная работа, а не по часовому поясу расположения депо формирования пассажирского поезда.

Пункт 3 проекта Особенности предлагаем изложить в следующей редакции:

«В соответствии со статьей 91 ТК РФ нормальная продолжительность рабочего времени не может превышать 40 часов в неделю.

Для работников, занятых на круглосуточных непрерывных работах, а также при выполнении отдельных видов работ, где по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, в соответствии со статьей 104 ТК РФ допускается введение суммированного учета рабочего времени с учетным периодом, не превышающим одного года, а для учета рабочего времени работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, три месяца.

В случае, если по причинам сезонного и (или) технологического характера для отдельных (кроме контингента локомотивных бригад) категорий работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, установленная продолжительность рабочего времени не может быть соблюдена в

течение учетного периода продолжительностью три месяца, отраслевым (межотраслевым) соглашением и коллективным договором может быть предусмотрено увеличение учетного периода для учета рабочего времени таких работников, но не более **шести месяцев**.

При этом продолжительность рабочего времени за учетный период не может превышать нормального числа рабочих часов».

В соответствии со статьей 104 ТК РФ порядок введения суммированного учета рабочего времени устанавливается правилами внутреннего трудового распорядка. Ежемесячный, квартальный и годовой учет рабочего времени допускается только при наличии утвержденного графика сменности, включающего режим работы и отдыха на весь учётный период, установленный правилами внутреннего трудового распорядка соответственно.

Из пункта 3 проекта Особенности предлагаем исключить последний абзац следующего содержания:

«В целях обеспечения непрерывности производственного процесса работы организации допускается изменение графиков сменности в течение учетного периода».

Обоснование: данное положение противоречит положению статьи 103 ТК РФ, согласно которой графики сменности доводятся до сведения работников не позднее, чем за один месяц до введения их в действие.

Применительно к данному случаю законодатель допустил применение сверхурочной работы, работы в выходной день либо на время исполнения обязанностей отсутствующего работника по листку временной нетрудоспособности или в иных случаях его замены (с письменного согласия работника, за исключением чрезвычайных обстоятельств).

Особенностями предлагается применять сверхурочную работу, работу в выходной день с письменного согласия работника, за исключением чрезвычайных обстоятельств. Аналогичный пункт ранее действовавшего Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов, утвержденного Приказом МПС России от 5 марта 2004 года № 7 признан незаконным решением Верховного Суда Российской Федерации от 19.01.2006 г. № ГКПИ05-1506.

В качестве альтернативного варианта предлагается дополнить пункт 3 последним абзацем в следующей редакции: «Изменение графика сменности производится в порядке, установленном для его утверждения, если иное не предусмотрено Трудовым кодексом Российской Федерации или иным законом».

8. Третий абзац пункта 4 проекта Особенности предлагаем оставить в редакции приказа Минтранса России № 44, т.е. сохранить запрет работы более двух смен подряд в период ночного времени (с 22 до 6 часов).

Также необходимо уточнить для какой категории работников допускается работа более двух смен подряд в ночное время, и это должно быть в исключительных случаях (указать в каких именно).

Обоснование: отмена данного запрета позволяет привлекать работников к работе в ночное время неограниченное количество дней подряд, что может угрожать безопасности труда, негативно влиять на здоровье, создавать риски ухудшения безопасности движения в результате накопления усталости из-за отсутствия полноценного отдыха.

Второй абзац пункта 4 проекта Особенности издан в нарушение требований законодательства в части оплаты часов рабочего времени, превышающих установленную норму рабочего времени. Данный абзац необходимо привести в соответствие с требованиями трудового законодательства.

9. В пункт 6 проекта Особенности предлагаем добавить слова «бригады ССПС и ЖДСМ».

Пункт 6 проекта Особенности (перечень работников, которым устанавливается дежурство на дому) предлагается дополнить работниками локомотивных бригад, которым установлена вызывная система.

Обоснование: при такой системе организации работы работники локомотивных бригад обязаны проводить дома с момента готовности к вызову до 20 часов, также работник обязан быть на связи, готовым к вызову на работу и обеспечить себя доступной для связи с ним аппаратом и круглосуточной исправной телефонной связью.

При этом, компенсация расходов на телефонную связь и оплата времени нахождения в готовности к вызову локомотивных бригад локальными нормативными документами в ОАО «РЖД» (работники состоят в трудовых отношениях с ОАО «РЖД») не предусмотрена.

В данном проекте Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда, применение дежурства на дому оговорено (п. 6), но машинистов локомотивов и помощников машинистов локомотивов в перечне профессий, которым производится компенсация времени дежурства на дому нет. Таким образом, с применением метода аналогии права, этот способ может быть распространён и на них.

Для сведения, Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2020 – 2022 годы предписывает учитывать время дежурства на дому из расчёта 0,25 часа за каждый час дежурства.

В соответствии с трудовым законодательством, должна производиться оплата времени нахождения в готовности к вызову локомотивных бригад, так как работник не имеет права по личному усмотрению распоряжаться данным периодом времени, что не позволяет его отнести ко времени отдыха согласно статье 106 ТК РФ.

Пункт 6 проекта Особенности предлагаем дополнить абзацем следующего содержания:

«Дежурство на дому или в специально оборудованной комнате (помещении), в купе вагона, является рабочим временем».

Обоснование: в настоящее время действующая в ОАО «РЖД» программа ЕК АСУТР не предусматривает возможности учета времени дежурств, ввиду чего

фактическое время дежурств ни в таблице, ни в программе как рабочее время не учитывается.

Данный подход противоречит требованиям ст. 91 ТК РФ, которой установлено, что рабочее время – время, в течение которого работник в соответствии с правилами внутреннего трудового распорядка и условиями трудового договора должен исполнять трудовые обязанности, а также иные периоды времени, которые в соответствии с настоящим Кодексом, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации относятся к рабочему времени. ТК РФ не содержит такого понятия, как дежурство с правом отдыха. В соответствии с частью 4 статьи 91 ТК РФ работодатель обязан вести учет времени, фактически отработанного каждым работником.

В пункт 6 проекта Особенности предлагаем включить дополнительные профессии, работникам которых могут устанавливаться дежурства на дому круглогодично, а именно: начальник участка пути, мастер дорожный, бригадир пути.

10. Пункт 7 проекта Особенности предлагаем исключить.

Обоснование: редакция указанного пункта не является предметом данного проекта и не относится к особенностям режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов.

Кроме того, последний абзац рассматриваемого пункта прямо противоречит статье 152 ТК РФ, поскольку приводимый в нем порядок оплаты сверхурочной работы при суммированном учете рабочего времени ухудшает положение работника по сравнению с действующим трудовым законодательством и в силу части 4 статьи 8 ТК РФ применению не подлежит.

11. Раздел I проекта Особенности предлагаем дополнить пунктом следующего содержания:

«Руководителям путевых машинных станций с учетом местных условий установить порядок и контроль за учетом рабочего времени».

Обоснование: в настоящее время во всех путевых машинных станциях (далее – ПМС) учет рабочего времени и времени отдыха ведется крайне неудовлетворительно или не ведется совсем. Разработанные для работников ПМС поквартальные графики сменности при суммированном учете рабочего времени, имеют в большинстве своем только формальное значение, так как из-за поездной обстановки, имеют место частые переносы ранее запланированных «окон», как по времени, так и по дате их проведения. Особенно актуальным для работников ПМС стоит вопрос об объективном учете их рабочего времени на путевых работах во время так называемых «закрытых перегонов», длящихся 3 - 5 и более суток, когда работы там ведутся в течение всего этого времени круглосуточно.

12. Раздел II проекта Особенности «Время начала и окончания работы» предлагаем дополнить пунктом следующего содержания:

«Время прохождения инструктажа включается в рабочее время всех

категорий работников железнодорожного транспорта, труд которых непосредственно связан с движением поездов, осуществляющих свои трудовые обязанности в пути или пределах обслуживаемых участков инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, выполняющих работу по перевозке грузов и оказанию услуг по обслуживанию пассажиров, а также работников, обеспечивающих непрерывность перевозочного процесса и безопасность движения поездов».

Обоснование: в настоящее время ряд работодателей (их представителей) не включает в рабочее время проведения инструктажей с указанием данной нормы в правилах внутреннего трудового распорядка, чем нарушаются требования статьи 91 ТК РФ в части точного учета рабочего времени и ущемляется право работников на справедливую оплату труда.

13. Первый абзац пункта 8 проекта Особенности предлагаем дополнить словами:

«В целях обеспечения непрерывности производственного процесса работы организации, а так же при работе на открытом воздухе в период высоких и низких температур допускается изменение времени начала и окончания работы на основании приказа работодателя, но не более чем на 3 часа по отношению к установленным правилами внутреннего трудового распорядка при условии соблюдения ежедневной продолжительности рабочего времени (смены) о чем работнику должно быть сообщено не позднее окончания предыдущего рабочего дня (смены)».

Второй абзац пункта 8 проекта Особенности предлагаем дополнить и изложить в редакции:

«Начало и окончание работы, за исключением работников локомотивных бригад, могут назначаться в пределах обслуживаемого участка вне постоянного пункта сбора (постоянного места работы), о чем работнику должно быть сообщено не позднее окончания предыдущего рабочего дня (смены) под личную подпись работника».

В данный абзац предлагаем добавить слова «за исключением работников локомотивных бригад», так как для работников локомотивных бригад это регулируется пунктом 16 Особенности.

Обоснование: пунктом 8 проекта Особенности не предусмотрены случаи, когда время следования до назначенного места работы и обратно включается в рабочее время, даже при условии того, что работнику сообщено о работе вне постоянного пункта сбора не позднее окончания предыдущего рабочего дня (смены). Необходимо учитывать удаленность места предстоящей работы от постоянного пункта сбора и способ доставки работников. Это связано с тем, что протяженность обслуживаемых участков разная и в некоторых случаях путь следования занимает большое количество времени и может значительно увеличиваться из-за неудачного расписания поездов и отсутствием возможности добраться иными видами транспорта.

В пункте 8 проекта Особенности предлагаем предложение «в этих случаях время следования до назначенного места работы и обратно не считается рабочим

временем» исключить.

Обоснование: непонятно как это увязывается с доставкой работников к месту работы, т.к. доставку должен осуществлять работодатель, а тут получается, что работник сам должен отправиться к месту производства работ. На железной дороге есть участки, где необходимо проследовать фактически 108 км по железнодорожной линии до места производства работ, что занимает продолжительное количество времени.

Формулировка данного абзаца противоречит нормам ТК РФ, так как, эта формулировка, регламентирующая особенности начала и окончания работы для работников ПМС при разъездном характере в том виде, в котором она изложена, имеет существенные неточности и противоречия, которые при применении на практике, негативно отражаются для работников ПМС, на существующем их режиме труда и отдыха, а именно: никак не оговаривается, в какой форме и в каком порядке должно осуществляться сообщение (назначение) работодателем работнику (а это может быть только письменное распоряжение или письменный приказ руководителя предприятия или подразделения) о его предстоящей на следующей день работе в пределах обслуживаемого участка вне постоянного пункта сбора (постоянного места работы), а также, каким видом транспорта работник должен прибыть в указанное для него место работы, что в конечном итоге, по факту негативно отражается на достоверном учете рабочего времени и времени отдыха работников ПМС.

В Распоряжении ОАО «РЖД» от 31.10.2011 № 2343р «Об утверждении Положения о возмещении расходов, связанных со служебными поездками работников филиалов ОАО «РЖД», постоянная работа которых осуществляется в пути следования железнодорожного подвижного состава или имеет разъездной характер работ», в пункте 8 говорится о том, что «Границы участков обслуживания для работников, имеющих служебные поездки, связанные с разъездным характером работы, устанавливаются руководителями филиалов ОАО «РЖД», их структурных подразделений. Участок обслуживания для работников может устанавливаться в границах всего филиала ОАО «РЖД» или его структурного подразделения».

В соответствии с данным пунктом, во всех региональных дирекциях Центральной дирекции по ремонту пути – филиале ОАО «РЖД», границы участков обслуживания для работников ПМС установлены приказами начальников ДРП в пределах той дороги, на которой та или иная региональная дирекция по ремонту пути находится. В связи с большой протяженностью практически всех железных дорог сети (а это может быть от 1000 до 3000 км), работники любой Путьевой машинной станции, входящей в состав региональной ДРП, могут и должны, в соответствии с приказами этих ДРП «Об установленных границах участков обслуживания», выполнять плановые путевые работы разъездным способом на любых (независимо от расстоянии) перегонах или станциях, находящихся в границах сети дорог.

На практике, как правило, работодатель в ПМС сначала он в устной форме назначает работникам начало и окончание предстоящих путевых работ в пределах границ обслуживаемого участка, вне постоянного пункта сбора (постоянного места работы), которые могут находиться за 300 - 500 и более км от дислокации

Путевой машинной станции, а потом доставляет этих работников своим автотранспортом или специальным рабочим поездом в течение 3 - 5 и более часов, к месту предстоящих путевых работ.

После завершения путевых работ, работники, тем же автотранспортом или специальным рабочим поездом, доставляются в ПМС в течение тех же 3 - 5 и более часов, что в конечном итоге приводит к тому, что на непрерывный междуменный отдых этих работников (который согласно четвертому абзацу пункта 4 проекта Особенности, должен составлять не менее 12 часов) остается только от 10 до 6 и менее часов, что согласно нормам трудового законодательства быть не должно.

Второй абзац пункта 8 проекта Особенности в предложенной редакции:

«Начало и окончание работы, за исключением работников локомотивных бригад, могут назначаться в пределах обслуживаемого участка вне постоянного пункта сбора (постоянного места работы), о чем работнику должно быть сообщено не позднее окончания предыдущего рабочего дня (смены) под личную подпись работника»

Дополнить текстом, следующего содержания:

«В случаях если удаленность назначенного места работ составляет до 5 км пешим ходом или до 40 км прочими видами транспорта, время следования не считается рабочим временем».

Обоснование: в связи с тем, что согласно пункту 8 часть 2 проекта Особенности о «начале и окончании работ» время следования работников ПМС от путевой машинной станции до назначенного места работы и обратно рабочим временем не считается, работодателем в таблице учета их рабочего времени учитывается только время, затраченное непосредственно при производстве путевых работ.

Согласно статье 106 ТК РФ время отдыха это время, в течение которого работник свободен от исполнения трудовых обязанностей, и которое он может использовать по своему усмотрению. Потому время проезда работников ПМС автотранспортом предприятия или специальным рабочим поездом от путевой машинной станции к месту работ и обратно, так же не может считаться их законным временем отдыха.

На основании вышеизложенного считаем, что в отношении работников ПМС имеющих разъездной характер работ, изложенное в проекте Особенности (второй абзац пункта 8) утверждение о том, что «время следования до назначенного места работы и обратно не считается рабочим временем», при установленных в ДРП участках обслуживания в границах региональных дорог, неправомерно и способствует сокрытию их сверхурочной работы, образующейся во время их длительного передвижения от путевой машинной станции к месту работ и обратно.

Третий абзац пункта 8 проекта Особенности предлагаем изложить в редакции:

«Время следования от постоянного пункта сбора до места предстоящей работы включается в рабочее время и определяется в правилах внутреннего

постоянного пункта сбора и способа доставки работников.

Перечень пунктов явки, помимо постоянного пункта сбора, с учетом их удаленности, порядок следования и способы доставки работников определяются правилами внутреннего трудового распорядка».

Обоснование: новая формулировка данного абзаца внесет четкое и однозначное понимание, что время проезда работников ПМС автотранспортом предприятия или специальным рабочим поездом от места дислокации путевой машинной станции до места проведения путевых работ и обратно является ничем иным как полноценным рабочим временем.

14. Третий абзац пункта 9 проекта Особенности предлагаем исключить, как вступающий в противоречие с особенностями, установленными пунктом 13 Раздела III проекта Особенности и создающим условия для злоупотребления со стороны работодателя. Более того, в абзаце употребляется термин «администрация», который используется в настоящее время исключительно в уголовно-исполнительном законодательстве Российской Федерации и в соответствующих учреждениях.

15. Раздел III проекта Особенности, в целях исключения «переотдыхов», предлагаем дополнить пунктом следующего содержания:

«Время отдыха в пункте оборота после поездки не должно составлять больше рабочего времени, следования пассажиром в основное депо».

16. В первом абзаце пункта 13 проекта Особенности в предложении «При безвызовной системе локомотивной бригаде устанавливается время явки на работу», предлагаем исключить слова «или номер поезда, с которым предстоит следовать» и далее по тексту «сразу же после окончания междусменного отдыха...».

Обоснование: работнику локомотивной бригады должно устанавливаться время явки на работу, а не номер поезда, график движения которого, может быть существенно изменен.

Второй абзац пункта 13 проекта Особенности предлагаем исключить.

Обоснование: он противоречит статье 100 ТК РФ.

В пятом абзаце пункта 13 проекта Особенности в формулировке «время на подготовку к работе, включая время прохождения предсменного или предрейсового инструктажа» предлагается исключить слова «предсменный или предрейсового» (оставить пункт в редакции действующего приказа Минтранса России № 44).

В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 14.09.2015 № 2223р (в ред. от 14.04.2020) «Об утверждении и введении в действие Положения об организации и проведении инструктажей по безопасности движения работникам локомотивных бригад ОАО «РЖД» предусмотрено несколько видов инструктажей, которые должны включаться в рабочее время.

В пункте 13 проекта Особенности предлагаем исключить слова «на локомотиве» из выражения «времени ожидания работы на локомотиве».

Обоснование: в данной редакции исключен отрезок времени от явки локомотивной бригады до начала приёмки локомотива (время начала приёмки отражается в электронном или бумажном маршруте машиниста), т.е. происходит искусственное занижение фактического времени нахождения на работе бригады, без должной оплаты и угрозы безопасности, поскольку суммарная продолжительность работы может превысить 12 часов.

Четвертый абзац пункта 13 проекта Особенности предлагаем дополнить пунктом следующего содержания:

«В рабочее время работников локомотивных бригад грузового и пассажирского, пригородного, скоростного, высокоскоростного движения включается: время, затрачиваемое работником на следования от пункта явки до места проведения предрейсового или предсменного медицинского осмотра, в случае прохождения его вне пункта явки».

17. Следует обратить внимание на то, что проектом Особенности остается неурегулированным время ожидания поезда на промежуточной станции, если бригаду доставили до этой станции на смену другой локомотивной бригады.

18. В пункт 15 проекта Особенности включена часть 5 «Продолжительность рабочего времени машиниста грузового, пассажирского движения, при условии оборудования подвижного состава системой автоведения, при работе без помощника машиниста должна составлять не более 8 часов». При этом не учтено, что оборудование системы автоведения не всегда означает использование системы автоведения. Предлагаем следующую редакцию включаемой части:

«Продолжительность рабочего времени машиниста грузового, пассажирского движения, при условии оборудования подвижного состава исправно действующей системой автоведения, при работе без помощника машиниста должна составлять не более 8 часов».

19. Пунктом 18 проекта Особенности предусмотрен запрет на привлечение машинистов к работе в период с 0 до 5 часов местного времени более двух календарных дней подряд, в том числе, если на одну из ночных поездок приходится следование пассажиром. В то же время, в соответствии с нормой статьи 96 ТК РФ ночным временем является период с 22.00 до 06.00 часов местного времени. Предлагаем изменить редакцию пункта 18 проекта Особенности в соответствии с требованиями ТК РФ.

20. В пункт 19 проекта Особенности в последнем предложении после слов «Продолжительность смен в ночное время не сокращается» предлагаем записать слова «и перерыв для отдыха и питания предоставляется в рабочее время».

21. В пункте 19 проекта Особенности предлагаем исключить слова «при шестидневной рабочей неделе с одним выходным днем и работе по четырехсменным графикам работы с двенадцатичасовой продолжительностью» и изложить в следующей редакции:

«Для работников организаций железнодорожного транспорта, где длительность производственного процесса превышает допустимую продолжительность ежедневной работы (смены) работников, работа которых протекает посменно (но не круглосуточно), а также работников с разделенным на части рабочим днем, устанавливается суммированный учет рабочего времени. Продолжительность смен в ночное время не сокращается».

Обоснование: в соответствии со статьей 100 ТК РФ, продолжительность рабочей недели (пятидневная с двумя выходными днями, шестидневная с одним выходным днем, рабочая неделя с предоставлением выходных дней по скользящему графику, неполная рабочая неделя) устанавливается правилами внутреннего трудового распорядка.

Закрепление в проекте Особенностей только шестидневной недели с одним выходным днем не соответствует ТК РФ, ограничивает права работодателя как стороны в трудовом договоре, субъекта экономической деятельности и собственника, гарантированные федеральным законом.

В проекте Особенностей фигурирует то шестидневная рабочая неделя (пункты 19, 29, 31 и 40), то пятидневная или шестидневная рабочая неделя (пункты 24 и 27). Кроме того, установление различной продолжительности рабочей недели (пятидневная с двумя выходными днями или шестидневная с одним выходным днем), в зависимости от категории работников, является дискриминацией.

22. Пункт 20 проекта Особенностей предусматривает пятисменный режим, в то время как статья 103 ТК РФ допускает для сменных работников работу в две, три или четыре смены, при этом работа в пять смен законом не предусмотрена.

Необходимо привести содержание пункта в соответствии с требованиями законодательства.

23. Раздел V проекта Особенностей предлагаем дополнить пунктом в редакции приказа Минтранса России № 44 (пункт 21):

«При обслуживании пассажирского вагона двумя проводниками за поездку каждому проводнику включается в рабочее время половина времени в пути следования и в соответствии с графиком сменности в пункте формирования и оборота пассажирских поездов».

24. Пункт 22 проекта Особенностей предлагаем изложить в редакции:

«Время следования работников поездных бригад пассажирских поездов на железнодорожные станции от места постоянной работы для приема вагонов вне места постоянной работы, а также после сдачи и возвращения обратно к месту постоянной работы включается в рабочее время из расчета 12 часов за каждые 24 часа (при шестидневной рабочей неделе) нахождения в пути следования или на железнодорожных станциях. При нахождении в пути следования менее 24 часов – рабочее время определяется в соответствующей пропорции».

Также необходимо это согласовать с первичной профсоюзной организацией АО «Федеральная пассажирская компания», т.к. это касается работников поездных бригад пассажирских поездов.

25. По Разделу VI проекта Особенности необходимо дать разъяснение, что относится к «Путевому хозяйству», т.к. такого термина в нормативных документах нет.

26. В раздел VI «Особенности режима рабочего времени работников путевого хозяйства» предлагаем добавить новый пункт в редакции:

«Разъездной характер работ, это особая форма осуществления трудового процесса, который выполняется работниками вне места постоянной работы (места постоянного проживания) на отдаленных объектах или участках производства работ, при этом для них обеспечивается возможность ежедневного возвращения к месту постоянной работы (месту постоянного проживания)».

Обоснование: в шестом абзаце пункта 42 Раздела X проекта Особенности говорится о регулировании отдыха работников Путевых машинных станций имеющих разъездной характер работ, при этом в данном проекте приказа нет разъяснений о том, какой характер работ может считаться разъездным. Нет разъяснений и определения по разъездному характеру работ и в ТК РФ.

Имеется только один документ – распоряжение ОАО «РЖД» от 31.10.2011 № 2343р, в котором в пункте 2 часть 2 некорректно дано определение по разъездному характеру, а именно:

- по работникам, выполняющим работу на линии вне места расположения структурного подразделения филиала ОАО «РЖД» или постоянного пункта сбора;

- постоянно перемещающимся из-за частой передислокации участка производства работ и выполняющим работы на отдаленных объектах, когда нет возможности ежедневно возвращаться к месту постоянного жительства.

Разъездной характер работ работников ПМС, который определен пунктом 2 части 2 Распоряжения ОАО «РЖД» № 2343 от 31.10.2011 г. в том виде, в котором он в настоящее время осуществляется, крайне неблагоприятно отражается на их полноценном режиме труда и отдыха. Большая удаленность объектов ремонта пути от путевых машинных станций, приводит к тому, что работники ПМС (прежде всего монтеры пути, машинисты железнодорожно-строительных машин, а так же дорожные мастера, составители и прочий контингент) в месяц по две, три недели, а иногда и весь месяц, не имеют возможности возвращаться к месту своего проживания и проводить дома свой междусменный отдых, а так же свои выходные дни по графику.

Из-за большой удаленности объектов работники вынуждены, находится или на своем рабочем месте, или просто в вагоне.

Такое состояние режима труда и отдыха у работников ПМС при существующем разъездном характере работ связано, прежде всего с тем, что ни один нормативный документ в ОАО РЖД не предусматривает для работодателя никаких ограничений в части количества дней в отчетном месяце, когда его работники, имеющие разъездную работу, не имеют возможности возвращаться после работы к своему месту жительства, что как следствие допускает работодателю возможность удерживать таких работников вдали от их дома, неограниченное количество дней. А это может быть и месяц, и два месяца, и даже

большее время.

Самостоятельное внесение ограничений в ПВТР ПМС в части максимально допустимого количества дней, когда работники с разъездным характером работ не имеют возможности возвращаться к месту своего жительства, так же не представляется возможным, потому, как эти ограничения сразу повлекут увеличение штатного контингента ПМС, который, по сути, должен обеспечивать своевременную сменяемость, что совершенно не согласуется с типовыми на сегодняшний день расчетами штатной численности для ПМС, которые в настоящее время производятся исключительно с привязкой к объемам и видам ремонта пути.

При этом, удаленность объектов ремонта от ПМС (основная причина длительного нахождения в разъездах) при расчете нормативной численности не учитывается. Некорректность определения разъездного характера работ изложенного в пункте 2 части 2 Распоряжения ОАО «РЖД» от 31.10.2011 № 2343р заключается в том, что оно подменяет понятие работы, выполняемой вахтовым методом на понятие работы имеющей разъездной характер, что является недопустимым тождеством.

Согласно статье 297 ТК РФ, вахтовый метод – особая форма осуществления трудового процесса вне места постоянного проживания работников, когда работодатель не может обеспечить ежедневное их возвращение к месту постоянного проживания. Определение вахтового метода работы в ТК РФ и определение разъездного характера работ в распоряжении ОАО «РЖД» по своему содержанию совершенно тождественны. Так как из этих двух документов ТК РФ является основой для локального нормативного акта ОАО «РЖД», то некорректность определения в Распоряжении ОАО «РЖД» от 31.10.2011 № 2343р о разъездном характере работ становится совершенно очевидным.

В связи с данным обстоятельством предлагается внести в проект Приказа Минтранса России «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых связана с движением поездов» юридически правильное определение разъездного характера работ, которое бы не противоречило ТК РФ.

27. Пункт 27 Раздела VI проекта Особенности предлагаем дополнить абзацем в редакции:

«Время проезда работников с железнодорожных станций (мест) погрузки к железнодорожным станциям (местам) выгрузки и обратно в качестве пассажиров включается в их рабочее время по 8 часов за каждые 24 часа проезда (при пятидневной рабочей неделе) или 7 часов за каждые 24 часа проезда (при шестидневной рабочей неделе), но не включается в продолжительность непрерывной работы.

Время проезда в качестве пассажиров оплачивается в размере дневной тарифной ставки (оклада) за дни нахождения в пути к месту работы и обратно. При затратах времени менее суток, рабочее время определяется в соответствующей пропорции».

28. Первое предложение пункта 27 проекта Особенности предлагаем изложить в новой редакции:

«При проезде работников путевых машинных станций от постоянного пункта сбора к месту производства работ и обратно, в пределах границ обслуживаемого участка, автотранспортом предприятия или специальными рабочими поездами, затраченное время в пути включается в рабочее время».

Второе предложение оставить без изменений, в связи с тем, что первое предложение в пункте 27 проекта Особенности является повторением третьего абзаца пункта 8, которое предложено изложить в новой редакции.

29. В пункте 28 проекта Особенности в формулировке «время прохождения предсменного инструктажа...» предлагаем исключить слово «предсменного» (оставить пункт в редакции действующего приказа Минтранса России № 44).

30. В пункте 28 проекта Особенности в формулировке «время ожидания на машине...» предлагаем исключить слова «на машине» (оставить пункт в редакции действующего Минтранса России № 44).

31. В пункте 29 проекта Особенности после слов «включается в рабочее время» предлагаем дополнить словами «по 8 часов за каждые 24 часа проезда (при пятидневной рабочей неделе) или».

32. В пункте 31 проекта Особенности после слов «включается в рабочее» предлагаем дополнить словами «по 8 часов за каждые 24 часа проезда (при пятидневной рабочей неделе) или».

33. Из пункта 34 проекта Особенности предлагаем исключить предложение «Указанные перерывы в рабочее время не включаются».

Обоснование: на основании требований статьи 108 ТК РФ в течение рабочего дня (смены) работнику должен быть предоставлен перерыв для отдыха и питания продолжительностью не более двух часов и не менее 30 минут, который в рабочее время не включается. Время предоставления перерыва и его конкретная продолжительность устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка или по соглашению между работником и работодателем.

Статья 108 ТК РФ не содержит исключений о предоставлении работнику перерыва для отдыха и питания в зависимости от режима рабочего времени. Положения первой части статьи 108 ТК РФ носят императивный характер и обязательны для исполнения работодателем вне зависимости от продолжительности рабочего дня. ТК РФ не устанавливает, через какой период времени после начала работы должен предоставляться перерыв на обед. Вместе с тем данный перерыв должен предоставляться в течение рабочего дня. Согласно части 3 статьи 108 ТК РФ на работах, где по условиям производства (работы) предоставление перерыва для отдыха и питания невозможно, работодатель обязан обеспечить работнику возможность отдыха и приема пищи в рабочее время. Перечень таких работ, а также места для отдыха и приема пищи устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка.

34. Пункт 36 проекта Особенности предлагаем изложить в следующей редакции:

«Привлечение работника к работе за пределами установленной для них продолжительности рабочего времени производится на основании письменного распоряжения работодателя. Работодатель обязан вести учет фактически отработанного рабочего времени за пределами установленной для них продолжительности рабочего времени».

Обоснование: данный пункт дополнен в связи с тем, что на практике не всегда выполняются в полном объеме статьи 91 и 101 ТК РФ.

35. Раздел VIII проекта Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда, предлагается оставить в действующей редакции, содержащей точное определение. Вносимые изменения не содержат конкретики.

36. Согласно второму абзацу пункта 37 проекта Особенности «в поездке продолжительность работы (смены) работников, работающих в должностях специалистов, обслуживающих служебные, служебно-технические и специальные вагоны, не должна превышать 12 часов в сутки». При этом не определено, как учитывать следующие часы в эти сутки, которые он находится в вагоне.

37. Необходимо уточнение пункта 38 проекта Особенности. Он устанавливает продолжительность поездки работников, осуществляющих свою деятельность на мобильных средствах диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры, как правило, не более 15 суток.

Обоснование: ТК РФ устанавливает такой режим работы для регулирования труда лиц, работающих вахтовым методом (т.е. без еженедельного отдыха).

Проект Особенности противоречит ТК РФ, поскольку устанавливает, по сути, вахтовый метод работы работникам диагностики, при этом, доплат за такую работу не предусматривает. Оговорка «как правило» будет являться дополнительной «лазейкой» для представителей работодателя и являться основанием для привлечения работников данной категории в поездки более длительной продолжительности. В рассматриваемом проекте Особенности не отражено такое правило.

В связи с этим необходимо в данном пункте уточнить порядок учета рабочего времени данной категории работников во взаимосвязи с нормами статьи 110 ТК РФ (предоставление еженедельного непрерывного отдыха) и статьи 111 ТК РФ (выходные дни).

38. Пункт 39 проекта Особенности (пункт 38 приказа Минтранса России № 44) предлагаем дополнить следующей формулировкой: «в течение месяца предоставляемые выходные должны приходиться на календарные выходные дни (суббота, воскресенье) не реже одного раза».

39. Второй абзац пункта 40 проекта Особенности предлагаем изложить в следующей редакции:

«Число дней еженедельного непрерывного отдыха в соответствии со статьей 111 Трудового кодекса Российской Федерации должно быть равно числу выходных дней по календарю в течение каждого месяца, в зависимости от установленной продолжительности рабочей недели, количеству воскресений (при шестидневной рабочей неделе) или количеству суббот и воскресений (при пятидневной рабочей неделе)».

Обоснование: часть 1 статьи 111 ТК РФ гласит, что всем работникам предоставляются выходные дни (еженедельный непрерывный отдых). При пятидневной рабочей неделе работникам предоставляются два выходных дня в неделю, при шестидневной рабочей неделе – один выходной день. Общим выходным днем является воскресенье. Вторым выходным днем при пятидневной рабочей неделе устанавливается коллективным договором или правилами внутреннего трудового распорядка. Оба выходных дня предоставляются, как правило, подряд.

У работодателей, приостановка работы у которых в выходные дни невозможна по производственно-техническим и организационным условиям, выходные дни предоставляются в различные дни недели поочередно каждой группе работников согласно правилам внутреннего трудового распорядка.

Таким образом, закрепление в Особенностях только шестидневной недели с одним выходным днем (воскресенье) не соответствует Трудовому кодексу, нарушает принцип сочетания государственного и договорного регулирования (статьи 2 и 9 ТК РФ) ограничивает права работодателя и работников как сторон в трудовом договоре, так и сторон в социальном партнерстве, гарантированные федеральным законом.

40. Пункт 41 проекта Особенностей предлагаем исключить из Раздела X «Время отдыха» и добавить в Раздел IX и конкретизировать время продолжительности работы (смены) в поездке, которое включается в рабочее время, например, не более 12 часов в сутки.

Пунктом 41 проекта Особенностей установлено, что «каждому работнику, сопровождающему мобильные средства диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры, в рабочее время включается половина затраченного на это времени». Непонятно, если работник сопровождает мобильное средство в ремонт и ждет его с ремонта, какое время ему будет учитываться как рабочее? Необходимо отразить данную ситуацию.

Пунктом 41 проекта Особенностей не предусмотрен порядок учета рабочего времени для работника, сопровождающего мобильные средства диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры направляемых на ремонт в «одно лицо».

41. В первом предложении пункта 42 проекта Особенностей пропущены слова «за время поездки».

42. В пункте 43 проекта Особенностей первое предложение «Работникам локомотивных и кондукторских бригад после каждой поездки в оба конца в месте постоянной работы предоставляется междусменный отдых без учета времени отдыха в пункте оборота (подмены)» и четвертое предложение «Междусменный отдых локомотивной бригады в месте постоянной работы определяется как сумма рабочего времени каждой поездки в оба конца, умноженная на коэффициент, полученный путем деления недельной нормы часов отдыха за неделю в рабочие дни на недельную норму часов рабочего времени, за вычетом времени отдыха в пункте оборота (подмены)» предлагаем привести в соответствие, а именно из четвертого предложения исключить фразу: «..., за вычетом времени отдыха в пункте оборота (подмены)» изложив в следующей редакции:

«Междусменный отдых локомотивной бригады в месте постоянной работы определяется как сумма рабочего времени каждой поездки в оба конца, умноженная на коэффициент, полученный путем деления недельной нормы часов отдыха за неделю в рабочие дни на недельную норму часов рабочего времени».

Второй абзац пункта 43 проекта Особенности (пункт 42 приказа Минтранса России № 44) предлагаем изложить в следующей редакции:

«С учетом мнения представительного органа работников при сменном графике работы допускается предоставление междусменного отдыха в месте постоянной работы работникам локомотивных бригад продолжительностью не менее 12 часов. Не допускается предоставление сокращенного отдыха после работы на протяжении двух смен подряд».

Пункт 43 проекта Особенности предлагаем дополнить предложением: «На плечах обслуживания свыше 250 км после поездки предоставлять полный расчетный отдых без сокращений».

43. Первый абзац пункта 45 проекта Особенности предлагаем, в целях исключения переотдыхов локомотивных бригад в пункте оборота, дополнить и изложить в следующей редакции:

«Работникам локомотивных бригад предоставляется отдых в пункте оборота (подмены), когда время непрерывной поездки (в оба конца) превышает установленную продолжительность непрерывной работы.

Продолжительность отдыха (как правило, одного за поездку) должна составлять не менее половины отработанного времени, но не менее 3 часов и не должна превышать времени работы с момента явки в основной пункт работы локомотивных бригад до момента окончания работы по прибытии в пункт оборота (подмены).

В случае превышения отдыха более 100% времени предшествующей поездки, работники локомотивных бригад должны быть отправлены в основной пункт работы в качестве пассажиров. Данное время оплачивается как простой по вине работодателя».

Пункт 45 проекта Особенности предлагаем дополнить предложением:

«Отдых в бригадных домах свыше 100 % рабочего времени оплачивать в размере 2/3 тарифной ставки за каждый час переотдыха»,

Приказ Минтранса России № 44 (на основании которого издано распоряжения ОАО РЖД № 1076р) не оговаривает режим рабочего времени с применением второго отдыха за поездку согласно статье 100 ТК РФ. Поэтому считаем необходимым пункт 45 дополнить следующим текстом:

«Допускается применение второго отдыха за поездку при соблюдении условий, при которых общее время за поездку с применением второго отдыха, с учётом следования пассажиром, не может превышать 24 часов. Конкретные участки и условия работы определяются работодателем с учётом мнения представительного органа работников».

Пункт 45 проекта Особенности (пункт 44 приказа Минтранса России № 44) предлагаем дополнить следующей редакцией:

«Общая продолжительность отдыха в пункте оборота не должна превышать 12 часов. Отдых, превышающий время работы с момента явки в основной пункт работы локомотивных бригад до момента окончания работы по прибытии в пункт оборота (подмены) квалифицировать как вынужденный простой по вине работодателя».

В пункте 45 проекта Особенностей предлагаем исключить второй абзац: «Допускается предоставление второго отдыха за поездку...».

Обоснование: при всей обоснованности данного вида отдыха эта норма постоянно не выполняется, и никто за данные нарушения ответственности не несет, все списывается на поездную обстановку, а локомотивные бригады находятся в поездке с двумя отдыхами до 77 часов.

Пункт 45 проекта Особенностей предлагаем дополнить новым абзацем в редакции:

«Оплачивать время переотдыха работников локомотивных бригад в домах отдыха пунктов оборота в размере 2/3 среднего заработка». В настоящее время за длительное пребывание работников локомотивных бригад в домах отдыха пунктов оборота не установлены никакие ответственности и компенсации.

Пункт 45 проекта Особенностей предлагаем дополнить предложением:

«Производить оплату части времени отдыха локомотивной бригады в пункте оборота (подмены) превышающую половину (50%) отработанного времени работы с момента явки в основной пункт работы локомотивных бригад до момента окончания работы по прибытии в пункт оборота (подмены) в размере 2/3 часовой тарифной ставки».

44. Пункт 46 проекта Особенностей предлагаем дополнить третьим абзацем в редакции:

«Допускается возвращение в место постоянной работы работников локомотивных бригад пассажирами в случае предоставления им отдыха в пункте оборота (подмены), предусмотренного пунктом 45 настоящих Особенностей».

Обоснование: в случае превышения сверхнормативного отдыха свыше 100% квалифицируется как простой, допущенный по вине работодателя, т.е. временной приостановкой работы по причинам экономического, технологического, технического или организационного характера. Следовательно, часы сверхнормативного отдыха свыше 100 % подлежат оплате в соответствии со статьей 157 ТК РФ.

45. Пункт 46 проекта Особенностей предлагаем изложить в следующей редакции:

«Допускается возвращение в место постоянной работы работников локомотивных и кондукторских бригад пассажирами без предоставления отдыха в пункте оборота (подмены).

Если работники локомотивной бригады следовали в пункт оборота локомотивов или подмены локомотивных бригад пассажирами в вагоне пассажирского или пригородного поезда (не более 3х часов от момента явки на работу), то они могут быть отправлены в поездку без отдыха».

46. Пункт 48 проекта Особенностей предлагаем исключить как не соответствующий трудовому законодательству Российской Федерации.

Обоснование: очередной отпуск работников локомотивных бригад состоит из двух частей: основной в количестве 28 дней и дополнительный в количестве 14 дней за работу во вредных и опасных условиях труда. Трудовым законодательством не предусмотрено сокращение очередного трудового отпуска за увеличенный междуменный отдых такой категории работников, как локомотивные бригады.

47. Предлагаем оставить в проекте Особенностей формулировку пункта 49 из приказа Минтранса России № 44, так как действие этого пункта практически реализуется в настоящее время для работников ПМС:

«В период летних путевых работ для работников путевых машинных станций, машинистов железнодорожно-строительных машин, ССПС и помощников машинистов подразделений хозяйства пути в отдельных случаях, с их письменного согласия и с учетом мнения представительного органа работников, допускается уменьшение продолжительности междуменного отдыха, но не более чем на четверть от полагающегося по графику сменности и не более чем на 24 часа в месяц. Не использованное время полагающегося междуменного отдыха должно быть компенсировано работникам путевых машинных станций, машинистов железнодорожно-строительных машин, ССПС и помощников машинистов подразделений хозяйства пути путем предоставления дополнительного времени отдыха по окончании летних путевых работ, но не позднее 31 декабря текущего года или присоединено к ежегодному отпуску в те же сроки с оплатой в установленном порядке».

48. В пункте 51 проекта Особенностей предлагаем установить:

«Неиспользованное время междуменного отдыха, должно быть компенсировано работникам поездных бригад пассажирских поездов и кассирам билетным на железнодорожном транспорте не позднее 31 декабря текущего года или присоединено к ежегодному отпуску в те же сроки с оплатой в установленном порядке. По окончании учетного периода, отработанные сверх нормы часов в учетном периоде часы подлежат оплате в соответствии со статьёй 152 ТК РФ и должны быть выплачены вместе с заработной платой за последний месяц учетного периода.»

Обоснование: согласно части 1 статьи 99 ТК РФ, сверхурочная работа – работа, выполняемая работником по инициативе работодателя за пределами установленной для работника продолжительности рабочего времени: ежедневной работы (смены), а при суммированном учете рабочего времени - сверх нормального числа рабочих часов за учетный период.

Т.е., при месячном учете – сверх нормального числа рабочих часов за месяц, при квартальном учете – сверх нормального числа рабочих часов за квартал, при годовом учете – сверх нормального числа рабочих часов за год. Уменьшение междуменного отдыха ведет к увеличению продолжительности рабочего времени. Таким образом, по окончании учетного периода, отработанные сверх нормы часов в учетном периоде подлежат оплате в соответствии со статьёй 152 ТК РФ и должны быть выплачены вместе с заработной платой за последний месяц

учетного периода.

В силу статьи 152 ТК РФ сверхурочная работа вместо повышенной оплаты может компенсироваться предоставлением дополнительного времени отдыха только по желанию работника. В данном случае проектом Особенности предусматривается предоставление дополнительного времени отдыха, однако, не пожеланию работника, а в силу императивной правовой нормы (до 1 апреля и 1 марта следующего календарного года).

49. В качестве альтернативного варианта предлагаем исключить пункты 51 и 52 проекта Особенности.

Обоснование: данные нормы по сокращению междуменных отдыхов создают предпосылки для ущемления прав работников на полноценный отдых. Как правило, неиспользуемое время междуменного отдыха работодателями не учитывается, методики по учету такого времени в организациях железнодорожного транспорта не разработаны, а компенсации работникам за интенсивную работу в период массовых пассажирских перевозок и летних путевых работ на практике в большинстве случаев не предоставляются.
