

20 ЧАСОВАЯ ПРОГРАММА ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ

На сегодняшний день 20 часовая программа обучения водителей по безопасности дорожного движения, с точки зрения закона, висит на волоске.

Я имею ввиду следующее, то как нам предъявляет требование надзорный орган (УГАДН), выглядит вообще не убедительно и даже очень спорно.

Ситуация по 20 часовой программе, а именно РД-26127100-1070-01 Учебно-тематический план и программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных средств (утв. Минтрансом РФ 2 октября 2001 г.) находится на переломном моменте.

Как всегда, обо всем по порядку.

П.С. Оригинал этой статьи, а также много других статей, можно найти на сайте по адресу:

<http://trans-co.ru/?p=7326>

20 ЧАСОВАЯ ПРОГРАММА ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ. ПОЗИЦИЯ УГАДН.

Логическая цепочка и правовая связка надзорного органа такая:

1. В Федеральном Законе ФЗ-196 «О БДД» есть требование о повышении квалификации водителей, цитирую: «...Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны создавать условия для повышения квалификации водителей...»;
2. Руководящий документ. РД-200-РСФСР-12-0071-86-12 "Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей" (утв. Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 января 1986 г.) предписывает проводить ежегодные занятия с водителями по повышению профессионально мастерства;
3. Руководящий документ. РД-26127100-1070-01 «Учебно-тематический план и программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных средств» (утв. Минтрансом РФ 2 октября 2001 г.) представляет нам сам план и программу;
4. Действующие учебный план и программа ежегодных обязательных 20-ти часовых занятий с водителями в автотранспортных предприятиях были введены в действие распоряжением Минавтотранса РСФСР от 31.03.1987, N АП-14/118.

Вот такой набор выкатывает нам надзорный орган, когда приходит с надзорной проверкой и выписывает Предписание.

И самое интересное, я посмотрел судебную практику, и увидел, что чаще всего суды встают на сторону надзорного органа. И в мотивационной части суда зачастую нет глубокого анализа этих документов.

Суды здесь не виноваты (отчасти), потому что как им представляют законодательную базу обе стороны, так они и принимают решение. А организация, точнее юрист организации, как правило, «плавает» в транспортном законодательстве и не всегда правильно может выстроить свою доказательную позицию.

Но есть и судебные решения, где все-таки, дается правильная оценка нормативным документам, которые «связали» в доказательную базу и представили суду.

И есть судебная практика, где суд считает, что надзорные органы выписали предписание не законно. Например, постановление Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда ([Дело № А66-8046/2014](#))

20 ЧАСОВАЯ ПРОГРАММА. АНАЛИЗИРУЕМ НОРМАТИВНУЮ БАЗУ.

Итак, давайте будем теперь смотреть трезво на ту цепочку, которая, как вы сейчас поймете, висит на волоске.

1. Распоряжение Минавтотранса РСФСР от 31.03.1987, N АП-14/118, которое вводило в действие учебный план и программу ежегодных обязательных 20-ти часовых занятий с водителями, и на которое в судах ссылается надзорный орган (УГАДН), оказывается отменено еще в 2002 году.

Вот этот нормативный документ: Министерство Транспорта Российской Федерации Приказ от 16 октября 2002 года N 132.

Текст посмотреть можно: ЗДЕСЬ <http://docs.cntd.ru/document/901833713>

То есть мы его вычеркиваем из своей текущей работы.

2. Утверждение о том, что обучение должно проводиться не реже чем один раз в год, написано в пояснительной записке к РД-26127100-1070-01 «Учебно-тематический план и программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных средств» (утв. Минтрансом РФ 2 октября 2001 г.).

Но обращаю внимание на эту цитату:

*«...В соответствии с требованиями приказа Минтранса РФ от 9.03.1995 N 27, утвердившего Положение об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, **повышение профессионального мастерства водителей осуществляется путем организации занятий по соответствующему учебному плану и программе с периодичностью не реже одного раза в год...**»*

То есть периодичность устанавливает Приказ Минтранса РФ от 09.03.1995 № 27, который тоже утратил силу с 29 марта 2011 года.

Смотрите ЗДЕСЬ: <http://docs.cntd.ru/document/9013222>

3. О ежегодности проведения занятий с водителями говорит еще один нормативный документ на который ссылается УГАДН.

Это Руководящий документ. РД-200-РСФСР-12-0071-86-12 "Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей" (утв. Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 января 1986 г.).

Но позвольте, давайте прочитаем пункт 1.1 Общего положения этого РД, цитирую:

*«...Настоящее Положение является единым документом, устанавливающим порядок повышения профессионального мастерства и проведения стажировки водителей автобусов, таксомоторов и грузовых автомобилей **в предприятиях Министерства автомобильного транспорта РСФСР...**»*

Ну, во-первых, здесь нет ничего о легковых автомобилях. А во-вторых, и это главное, нет теперь такого Министерства. А если даже и предположить, что это нынешнее Министерство Транспорта РФ, то у Министерства нет предприятий.

Это структура «советской» эпохи. Поэтому мы этот руководящий документ тоже вычеркиваем из своей работы как обязательный.

4. Теперь мы понимаем, что в пояснительной записке к РД-26127100-1070-01 «Учебно-тематический план и программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных средств» (утв. Минтрансом РФ 2 октября 2001 г.) есть ссылка на два отмененных нормативных документа.

И не забываем главное, что законную силу нормативному акту придает регистрация в Минюсте и официальное опубликование.

И вот что на этот счет говорит Гарант: «Текст плана официально опубликован не был».

5. Теперь главный момент и главный козырь. Это Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", цитируем нашу любимую статью 20 пункт 1:

*«...Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, **обязаны создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и наземного городского электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения...**»*

Здесь нет срока (периодичности), но есть требования обеспечить повышение квалификации водителей.

И когда мы берем судебную практику и официальные комментарии Министерства транспорта о том, что «...Рекомендательные документы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе РД-200-РСФСР-12-0071-86-12, РД-26127100-1070-01, **могут** применяться в части, **не противоречащей действующему законодательству...**», то мы понимаем, что надо сделать правильные выводы.

То есть вывод такой - нормы из этих РД не должны противоречить действующему законодательству, и они могут (но не обязаны) применяться.

Поэтому я и говорю, что позиция надзорных органов в той связке, которую они представляют, держится на законодательном волоске.

В вопросе обучения по 20 часовой программе нужно просто правильно все прочитать и применить нормы которые будут не противоречить друг другу, а дополнять друг друга.

В итоге, исходя из выше обозначенного анализа, давайте «причешем» нормативную связку УГАДН и проанализируем то, что у нас осталось, посмотрим, что с этим делать и как теперь выстраивать такое мероприятие как повышение квалификации.

20 ЧАСОВАЯ ПРОГРАММА ОБУЧЕНИЯ. ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ. (ТОЛЬКО ЛИ ЭТА ПРОГРАММА).

К вопросу повышения квалификации водителей я зайду, с другой стороны.

Напомню, что обучение по 20 часовой программе с водителями не что иное как повышение профессионального мастерства водителя.

Немного «поиграем» понятиями.

Под мастерством мы понимаем умение управлять автомобилем и умение правильно оценивать дорожно-транспортные ситуации, применяя накопленный опыт.

И мы приблизились вплотную к такому понятию как профессиональная компетенция водителя.

Профессиональная компетенция — способность успешно действовать на основе практического опыта, умения и знаний при управлении транспортным средством.

И теперь, мы понимаем, что обучение по 20 часовой программе это не что иное как профессиональное обучение.

Цитирую Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. N 273-ФЗ "Об образовании в Российской Федерации", глава 9, статья 73 (Организация профессионального обучения):

*«...4. Под профессиональным обучением **по программам повышения квалификации** рабочих и служащих понимается **профессиональное обучение** лиц, уже имеющих профессию рабочего, профессии рабочих или должность служащего, должности служащих, **в целях последовательного совершенствования профессиональных знаний, умений и навыков по имеющейся профессии рабочего или имеющейся должности служащего без повышения образовательного уровня...**»*

В точку!

Вот теперь мы обращаемся к Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", где речь идет о повышении квалификации водителей.

И мы понимаем, что нашим водителям нужно **профессиональное обучение** в виде повышения квалификации. То есть необходимо *«...совершенствование и (или) получение новой компетенции, необходимой для профессиональной деятельности, и (или) повышение профессионального уровня в рамках имеющейся квалификации...»*

Тем более, что профессия «водитель» входит в Перечень профессий рабочих, должностей служащих, по которым осуществляется профессиональное обучение (утв. приказом Министерства образования и науки РФ от 2 июля 2013 г. N 513).

Все сходится.

А теперь главный момент. По какой программе проводится профессиональное обучение в виде повышения квалификации водителей?

Давайте сначала обратимся к Федеральному закону «Об образовании». Этот нормативный документ имеет приоритетный статус. Цитирую опять статью 73, пункт 8:

*«...Продолжительность профессионального обучения определяется конкретной программой профессионального обучения, **разрабатываемой и утверждаемой** на основе профессиональных стандартов (при наличии) или установленных квалификационных требований **организацией, осуществляющей образовательную деятельность**, если иное не установлено законодательством Российской Федерации...»*

Теперь анализируем.

Программу профессионального обучения разрабатывает и утверждает образовательное учреждение. Так как профессионального стандарта по водителям пока не утверждено, то на основе профессиональных требований и разрабатывается такая программа.

Но!

Здесь есть важная фраза: «...если иное не установлено законодательством Российской Федерации...»

И под это дело, как раз и стыкуется Учебно-тематический план РД-26127100-1070-01 (20 часовая программа), основа которого не противоречит Квалификационным требованиям, а как раз отражает тематику этих требований.

Это значит, сам план и 20 программа обучения очень хорошо подходит для профессионального обучения в виде повышения квалификации.

Кстати. Не забывайте, что 20 часовая программа не является исключительной, единственной и типовой. Напоминаю цитату судебных органов и комментариев Минтранса: «...**могут** применяться в части, не противоречащей действующему законодательству...»

То есть.

Наряду с 20 часовой программой, могут быть разработаны и другие программы. Каждое образовательное учреждение может разработать свою программу (закон это не запрещает). Главное, чтобы содержание программы соответствовало профессиональному стандарту или квалификационным требованиям.

Поэтому, если ваша ООО «Одуванчик» обучило водителей в образовательном учреждении по программе объемом 31 час (например), и программа называется «Надежный и спокойный водитель», то надзорный орган не вправе выписывать вам предписание, потому что вы выполнили требование Федерального Закона. И вы имеете право выбирать среди предложенных вам программ.

Но, реальная действительность сегодня такова, что тематика 20 часовой программы устраивает всех: надзорные органы, образовательные учреждения и обучающихся.

Также, 20 часовая программа обучения водителей хороша и актуальна тогда, когда встает вопрос о том, *кто может обучать*.

20 ЧАСОВАЯ ПРОГРАММА. КТО МОЖЕТ ОБУЧАТЬ (НОВЫЙ ГОСТ)

Напомню, мы ведем речь не просто о повышении квалификации в целом, а анализируем конкретную ситуацию с 20 часовой программой, которая представляет собой один из вариантов повышения квалификации водителей.

Причем мы с вами уже поняли, что повышение квалификации водителей рассматривается именно как профессиональное обучение. Именно так это выглядит в рамках Федерального закона «Об образовании».

Теперь следующий вопрос: «А кто может проводить это обучение?»

Мне на глаза не попадалась судебная практика, где бы надзорный орган предписывал проводить обучение только в образовательных учреждениях.

Что по этому поводу говорят законы.

Итак, цитирую Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. N 273-ФЗ "Об образовании в Российской Федерации".

Снова Глава 9. Профессиональное обучение.

Пункт 6 «...**Профессиональное обучение осуществляется в организациях, осуществляющих образовательную деятельность, в том числе в учебных центрах профессиональной квалификации и на производстве, а также в форме самообразования.** Учебные центры профессиональной квалификации могут создаваться в различных организационно-правовых формах юридических лиц, предусмотренных гражданским законодательством, или в качестве структурных подразделений юридических лиц...»

Давайте также обратимся к новому ГОСТ 12.0.004-2015 (Организация обучения безопасности труда).

Здесь есть две главы:

6. Особенности организации обучения безопасности труда **непосредственно на работе**

«...6.2 **Обучение безопасности труда проводится при всех формах и видах профессионального обучения работающих, особенно рабочих профессий, при переподготовке, получении второй профессии, повышении квалификации непосредственно на рабочих местах** или в специально оборудованных помещениях (учебных местах) с привлечением необходимых специалистов отделов и служб организатора обучения и **при необходимости обучающих организаций...**»

7. Особенности организации обучения безопасности труда **в обучающих организациях**

«...7.1 **Повышение уровня знаний рабочих и младшего обслуживающего персонала, руководителей и специалистов, работодателей - индивидуальных предпринимателей, иных самозанятых лиц по вопросам безопасности труда осуществляют в обучающих организациях при всех формах повышения слушателями их профессиональной компетентности (повышения квалификации, профессионального обучения, профессиональной переподготовки), для чего в учебно-тематические планы и программы курсов обучения по специальности должны быть включены вопросы безопасности труда в объеме не менее 10% общего объема курса обучения...**»

А также мы знаем, что нормы РД-26127100-1070-01 Учебно-тематический план и программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных средств (утв. Минтрансом РФ 2 октября 2001 г.) могут применяться если не противоречат действующему законодательству.

Цитирую пояснительную записку к РД-26127100-1070-01:

«...Для проведения занятий привлекаются специалисты по подготовке водителей, инженеры по безопасности дорожного движения, наиболее опытные технические работники автотранспортных организаций, водители-наставники и водители-инструкторы, медицинские работники, **а также, по необходимости, специалисты других организаций.**

Учебная группа при проведении занятий формируется численностью до 30 человек. Продолжительность учебного часа теоретических занятий - 45 минут, при проведении практических занятий - до 60 минут, включая время на подведение итогов, оформление документации и смену обучаемых. По окончании занятий, по пяти разделам проводится общий итоговый зачет. Сведения об обучении заносятся в личное дело водителя...»

Таким образом делаем вывод, что проводить обучение по 20 часовой программе, как профессиональное обучение в рамках повышения квалификации (совершенствования и/или получения новой компетенции), можно либо по месту работу с привлечением специалистов, либо в образовательном учреждении.

А теперь вопрос: «А правомерно ли требование надзорного органа делать обучение ежегодно?»

20 ЧАСОВАЯ ПРОГРАММА. ПЕРИОДИЧНОСТЬ.

ГОСТ 12.0.004-2015 (Организация обучения безопасности труда) на эту тему пишет так:

«...7.3 Виды, периодичность, сроки и порядок обучения, а также форму контроля знаний по безопасности труда в системе повышения квалификации рабочих, руководителей и специалистов, иных лиц определяют в соответствии с установленным национальным законодательством порядком и (или) установившейся практикой...»

Что же нам говорит национальное законодательство?

А Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", где речь идет о повышении квалификации водителей на этот счет молчит.

В статье 20 пункте 1, нет даже намек на сроки и периодичность.

О ежегодности мы можем прочитать в РД-26127100-1070-01 Учебно-тематический план и программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных средств (утв. Минтрансом РФ 2 октября 2001 г.).

Но там идет цитата о ежегодности из утратившего силу Приказа Минтранса РФ от 9.03.1995 N 27.

И последнее упоминание осталось в РД-200-РСФСР-12-0071-86-12 "Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей" (утв. Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 января 1986 г.).

Но, как я написал выше, в этом РД речь идет о повышении мастерства водителей автобусов, таксомоторов и грузовых автомобилей в предприятиях Министерства автомобильного транспорта РСФСР.

Здесь мы видим, что нет речи о водителях легковых автомобилей, обращение явно к «перевозчикам» и главное, речь о предприятиях Министерства автомобильного транспорта РСФСР.

Вроде не противоречит действующему законодательству. Но явно не про нас.

ИТОГ:

1. Обучение по 20 часовой программе водителей актуально и вписывается в требования повышения квалификации водителей.
2. Повышать мастерство (повышать квалификацию) можно и по другим программам обучения, разработанным образовательными учреждениями в соответствии с профессиональными стандартами или квалификационными требованиями к водителям.
3. Повышение мастерства можно проводить как по месту работы, так и в образовательном учреждении в рамках повышения квалификации. Главное правильно провести обучение и правильно оформить итоги.
4. «Ежегодность» как нормативное требование, в рамках национального законодательства, висит на волоске. Пока так.

ДИСТАНЦИОННОЕ ОБУЧЕНИЕ в рамках Приказа Минтранса №287 по всей России с выдачей ДИПЛОМА:

1. СПЕЦИАЛИСТА ПО БДД;
2. КОНТРОЛЕРА;
3. ДИСПЕТЧЕРА.

Кликайте и заходите [ЗДЕСЬ>>>>>](#)