

Новейшая история предрейсовых медосмотров в России (2000–2025 гг.)

Правовая база

К середине 2000-х предрейсовый контроль здоровья водителей был обязательной нормой, подкрепленной трудовым законодательством (ст. 213 ТК РФ об обязательных медосмотрах). Ключевым документом, регламентирующим порядок проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей, стал приказ Минздрава РФ от 15.12.2014 № 835н. Этот приказ систематизировал требования к медработнику, процедуре осмотра, перечню проверяемых параметров (измерение давления, пульса, температуры, признаки опьянения) и форме допуска. Приказ № 835н фактически заменил собой ранее действовавшие инструкции, приведя нормативную базу в соответствие с реалиями того времени.

Одновременно усилилась ответственность: выпуск водителя на линию без осмотра стал наказуем в соответствии с КоАП РФ (ст. 11.32) административным штрафом, а в случае тяжких последствий из-за отсутствия контроля могло наступить и уголовное наказание по ст. 143 УК РФ - нарушение требований охраны труда.

В конце 2010-х тема дистанционных медицинских осмотров стала активно обсуждаться. Закон о телемедицине (внесение изменений в Федеральный закон от 21.11.2011 № 323-ФЗ) вступил в силу в 2018 году, разрешив дистанционные консультации врачей. Однако применение телемедицины для проведения предрейсовых осмотров было проблематичным, т.к. требовалось изменить профильные нормативные акты.

Предприниматели и медицинское сообщество проявляли большой интерес к дистанционным предрейсовым медицинским осмотрам (ДПРМО) водителей, сулящим удобство и экономию, но юридически их статус был долгое время неурегулированным. Вплоть до начала 2020-х шли споры, законно ли заменять очного медика дистанционными цифровыми технологиями. Некоторые компании “тестировали” дистанционные технологии телемедконтроля “на свой страх и риск”, рискуя нарваться на штрафы за нарушение порядка осмотра.

Ситуация кардинально изменилась в 2022 году.

В конце года был принят Федеральный закон от 29.12.2022 № 629-ФЗ, разрешающий использовать с 1 сентября 2023 года телемедицинские технологии для проведения предрейсовых, предсменных и послерейсовых медосмотров. Правительство РФ утвердило постановление от 30.05.2023 № 866 “Об особенностях проведения медицинских осмотров с использованием медицинских изделий, обеспечивающих автоматизированную дистанционную передачу информации о состоянии здоровья работников и дистанционный контроль состояния их здоровья”.

Министерство здравоохранения подготовило приказ от 30.05.2023 № 266н, утвердивший обновленный порядок таких осмотров с учетом дистанционного формата их проведения.

Таким образом, начиная с осени 2023 года ДПРМО получили полноценное нормативное обеспечение и стали равноправной альтернативой традиционным очным осмотрам водителей.

Технология проведения ДПРМО

На практике дистанционный медосмотр реализуется с помощью специальных аппаратно-программных комплексов. Как правило, на базе транспортного предприятия устанавливается **телемедицинский терминал**, в состав которого входят: алкометр, тонометр, термометр, видеокамеры и другие вспомогательные средства контроля, включая программное обеспечение указанных технических средств.

Перед рейсом водитель идентифицируется на терминале и, следуя инструкциям на экране, самостоятельно выполняет необходимые измерения. Все показатели: уровень паров алкоголя при выдохе, давление, температура, общие жалобы – фиксируются и автоматически передаются врачу в режиме реального времени. Видеокамеры фиксируют весь процесс и обеспечивают возможность контроля за тем, самостоятельно ли водитель проходит процедуру и корректно ли выполняются измерения.

Специальное программное обеспечение после получения показателей здоровья может выдавать предварительное заключение о допуске, либо сигнал о проблеме. Однако окончательное решение принимает медработник: он проверяет данные, убеждается, в том числе визуально по видео, что у водителя нет явных отклонений, и выносит вердикт о допуске, либо недопуске водителя к рейсу.

При положительном решении врач оформляет медицинское заключение в электронном виде, подписывает его электронной подписью и направляет на сервер системы. Если же водитель не прошел осмотр, например, обнаружены признаки опьянения или опасные показатели температуры, давления, система автоматически оповещает ответственное лицо компании – приходит уведомление о недопуске, с рекомендацией направить водителя на дополнительное медицинское обследование в клинику.

Весь процесс при этом протоколируется и сохраняется на сервере системы. По требованию надзорных органов работодатель может предоставить видеофиксацию и электронные документы, подтверждающие проведение осмотра.

Влияние на безопасность и экономику транспортного предприятия

Внедрение дистанционных предрейсовых осмотров призвано повысить объективность контроля и, как следствие, общую безопасность перевозок.

Автоматизированные системы практически исключают человеческий фактор там, где он раньше мог приводить к злоупотреблениям. Например, раньше на некоторых предприятиях не исключалась формальность или даже «дружба» между водителем и медиком, когда осмотр проводился поверхностно или формально. Теперь же терминал исключает «дружбу» врача и водителя – сложнее подделать результаты измерений или «уговорить» приборы.

Таким образом, ДПРМО повышают дисциплину: водители знают, что контроль объективный и ежедневный, что снижает соблазн выйти на работу при плохом самочувствии или после употребления спиртного.

Оперативное выявление недомоганий у водителя до рейса позволяет предотвратить возможные аварийные ситуации. Например, если у человека гипертонический криз или признаки инфекции, его заменят, не подвергая риску пассажиров и груз. В итоге, по оценкам специалистов, эффект от внедрения таких систем – это снижение вероятности

ДТП по вине внезапного ухудшения здоровья или неадекватности водителя, а значит, спасенные жизни и здоровье участников движения.

Для транспортных компаний, особенно крупных автопарков, служб такси, грузоперевозчиков, дистанционные медосмотры могут дать ощутимый экономический эффект.

Ранее каждому автопредприятию требовалось содержать собственный медицинский кабинет с лицензией и оплачивать работу медиков на каждую смену. Теперь же достаточно установить телемедицинский терминал, а саму услугу осмотров можно централизовать: один удаленный врач способен обслуживать сразу несколько точек и десятки водителей в час.

Компании не нужно тратиться на получение лицензии для каждого пункта осмотра и соблюдать связанные с этим требования: оборудование кабинета, проверки Росздравнадзора и пр. – при поведении ДПРМО затраты на лицензирование собственного медкабинета отсутствуют.

Во-вторых, возрастают скорость и гибкость процесса. Осмотр можно организовать круглосуточно, в любое время перед выездом – система доступна по графику работы водителей, а не по расписанию медпункта. Это особенно выгодно для такси или грузового транспорта, работающего 24/7.

В-третьих, повышается качество контроля, что косвенно влияет на экономику: предотвращенные аварии и инциденты – это отсутствие финансовых потерь от разбитой техники, штрафов и судебных исков.

Также удаленные системы автоматически формируют всю отчетность - журналы осмотра, отметки в путевых листах в электронном виде, уменьшая трудозатраты на бумажную работу и риски ошибок при оформлении документов. Работодатель может мониторить в режиме реального времени, все ли водители прошли осмотр, кто не допущен, и оперативно принимать меры – это повышает управляемость и эффективность компании.

При переходе на дистанционные осмотры некоторые работники испытывают психологический дискомфорт. Постепенно эти трудности преодолеваются: опыт первых внедрений показывает, что водители после нескольких ДПРМО привыкают к терминалам, а медики успешно ведут удаленный мониторинг.

В целом, практическое внедрение дистанционных предрейсовых медосмотров – это сложный, но управляемый процесс. Он требует инвестиций и организационных изменений, зато приносит современные стандарты безопасности и экономической эффективности в коммерческий транспорт.

Судебная практика и ответственность

В реальной жизни предрейсовые осмотры неоднократно становились предметом разбирательств и споров, что нашло отражение в судебной практике. Отказ в допуске водителя к рейсу – ситуация, способная вызвать конфликт между работником и работодателем, но требование всегда трактуется однозначно: если по результатам медосмотра выявлено отклонение, например, водитель болен или нетрезв, компания обязана не допустить его до управления транспортным средством.

Например, были случаи, когда водители оспаривали отстранение от рейса, считая его необоснованным, но если у работодателя есть документальные подтверждения - заключение медработника о недопуске, такие решения признаются правомерными. С другой стороны, работодатель не может отстранять водителя без медицинских

оснований – это могло бы рассматриваться как нарушение трудовых прав.

В практике резонансных случаев чаще встречается обратное: работник отказался проходить осмотр или работодатель вообще не организовал проверку, после чего случилось ДТП.

Так, на Дальнем Востоке в 2012–2013 гг. рассматривалось дело: руководитель предприятия полагал, что если сотрудник не оформлен официально как «водитель», то медосмотр можно не проводить. Однако 6-й арбитражный апелляционный суд разъяснил, что независимо от должности, если работник фактически садится за руль автомобиля компании, организация должна обеспечить его предрейсовый медосмотр.

Суд указал: имеешь транспорт на балансе – обязан организовать медконтроль.

В другом деле в Омской области в 2016 г. компания также попыталась уклониться от осмотров для сотрудников, не названных «водителями» в штатном расписании, но суд прямо указал, что любое лицо, управляющее служебным автомобилем, считается водителем по действующему законодательству, и требование медосмотра распространяется и на него.

Основная ответственность за нарушение организации предрейсового осмотра ложится на работодателя.

В соответствии со ст. 11.32 КоАП РФ (либо близкой по сути норме ст. 12.31.1 КоАП РФ) должностное лицо или предприниматель рискует штрафом около 20 тыс. руб., а организация – до 100 тыс. руб. за каждый выявленный факт отсутствия осмотра. Если же выявляется, что ответственное лицо подделало документы, например, проставило штамп о медосмотре без фактического проведения, возможна и уголовная ответственность за служебный подлог.

Особое внимание уделяется случаям, когда нарушение порядка осмотра привело или могло привести к тяжким последствиям. Если водитель не прошел предрейсовый медицинский осмотр и стал виновником ДТП с пострадавшими, к ответственности привлекают не только его, но и должностных лиц, выпустивших его в рейс.

Трагичный пример – авария в Челябинской области в 2010 году: перевернулся междугородний автобус, погибли 6 человек. Расследование показало, что у индивидуального перевозчика не был организован предрейсовый медицинский осмотр водителей: не велось никаких журналов, не проводились обязательные медосвидетельствования водителя. В итоге помимо уголовного дела в отношении водителя по ст. 264 УК РФ за нарушение ПДД с гибелью людей, контролирующие органы возбудили дело и в отношении владельца компании. Ространснадзор, проведя проверку, выявил *«шокирующие результаты»*: выпуск на линию неисправного автобуса и полное отсутствие медконтроля перед рейсом.

Подобные случаи квалифицируются как нарушение условий безопасной эксплуатации транспорта и могут повлечь приостановку деятельности компании и крупные штрафы, а ответственные лица рискуют уже уголовной статьей, например, все той же ст. 143 УК РФ, если было доказано пренебрежение медосмотром – что является нарушением требований охраны труда).

В судебной практике были попытки работодателей взыскать с провинившихся водителей суммы штрафов, полученных за отсутствие медосмотра, но такие иски отклоняются.

Например, Верховный Суд разъяснял, что обеспечение условий труда – прямая обязанность работодателя, и штраф за ее невыполнение не может быть возложен на работника.

Вместе с тем водитель, конечно, тоже обязан добросовестно пройти проверку: если он отказывается или уклоняется, работодатель вправе отстранить его от работы и применить дисциплинарные меры: замечание, выговор, вплоть до увольнения по соответствующей статье ТК РФ.

Дистанционные медосмотры легализованы совсем недавно, и судебная практика по ним только формируется, но основными моментами при разбирательстве являются:

- соответствие используемого оборудования при проведении ДПРМО требованиям постановления Правительства РФ от 30.05.2023 № 866 “Об особенностях проведения медицинских осмотров с использованием медицинских изделий, обеспечивающих автоматизированную дистанционную передачу информации о состоянии здоровья работников и дистанционный контроль состояния их здоровья”;
- документальное подтверждение обоснованности медицинского заключения.

Заключение

Предрейсовые медицинские осмотры водителей за последние десятилетия превратились из рутинной формальности в важнейший элемент системы безопасности дорожного движения.

Законодательство постоянно совершенствовалось – от первых приказов 2000-х до современных телемедицинских норм 2023 года.

Дистанционные технологии, еще недавно бывшие спорным экспериментом, теперь на практике обеспечивают ежедневный объективный контроль показателей здоровья сотен тысяч водителей, что не только экономит ресурсы предприятий, но и, в конечном счете, спасает жизни людей.