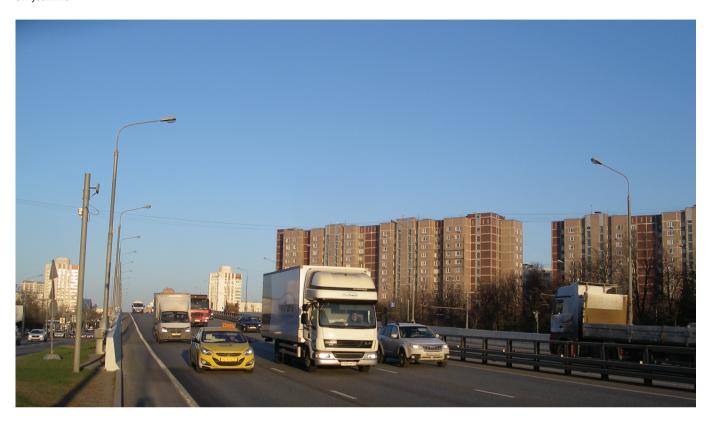
«Регуляторная гильотина» на автотранспорте

В. Кузьмина



Накануне своей отставки председатель Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев подписал постановление об отмене 1259 устаревших правительственных актов в рамках механизма «регуляторной гильотины». Но это результат только одного из этапов проводимой работы, впереди предстоит проанализировать другие документы, взамен которым должно появиться новое регулирование в экономике страны, в том числе и на автомобильном транспорте.

История вопроса

27 февраля 2019 г. Владимир Путин утвердил перечень поручений по реализации Послания Президента Федеральному Собранию от 20 февраля 2019 г. (№ Пр-294), который содержит 47 поручений. Согласно подпункту «б» пункта 3 Президент России поручил Правительству «при участии ведущих деловых объединений предпринимателей обеспечить внесение в законодательство Российской Федерации изменений, предусматривающих отмену с 1 января 2021 г. всех нормативных правовых актов, устанавливающих требования, соблюдение которых подлежит проверке при осуществлении государственного контроля (надзора), и введение в действие новых норм, содержащих актуализированные требования, разработанные с учетом риск-ориентированного подхода и современного уровня технологического развития в соответствующих сферах».

На основании этого поручения Дмитрий Медведев утвердил план по реализации механизма «регуляторной гильотины» (29 мая 2019 г. № 4714п-П36). «Дорожная карта», в частности, предусматривает подготовку нового закона о контрольно-надзорной деятельности, новой структуры нормативного регулирования для каждой сферы общественных отношений или вида контроля, актуализацию и систематизацию обязательных требований, в том числе в отдельных сферах.

В результате, 13 января 2020 г. было принято Постановление Правительства РФ № 7 «О признании утратившими силу некоторых актов РСФСР и Российской Федерации и их отдельных положений», которое позволит упорядочить и систематизировать законодательство, обеспечить единообразную правоприменительную практику.

По сути, под «регуляторной гильотиной» понимается реформа контрольно-надзорной деятельности, которая должна помочь снизить административное давление на бизнес. На совещании, проведенном Д. Медведевым с



Под «регуляторной гильотиной» понимается реформа контрольно-надзорной деятельности, которая должна помочь снизить административное давление на бизнес

вице-премьерами 13 января 2020 г., где говорилось о принятии Постановления № 7, а также подготовке еще одного правительственного документа по 3645 актам СССР, было подчеркнуто, что отмена неактуальных и часто абсурдных уже в современных условиях нормативных правил позволит снизить административную нагрузку на предпринимателей и других лиц, являющихся объектами проверок. Времени на реформу контрольно-надзорной деятельности остается меньше года – она должна быть завершена до 1 января 2021 года.

Вместе с тем на совещании было отмечено, что работа по «регуляторной гильотине» не должна проводиться механически, старые требования должны не просто отменяться – параллельно должно создаваться современное регулирование. Однако оно не должно совпадать с тем, что отменяется, и должно быть именно современным.

О конкретных результатах работы в рамках механизма «регуляторной гильотины», по состоянию на 13 января 2020 г., на проведенном совещании рассказал Константин Чуйченко, заместитель председателя Правительства РФ – руководитель Аппарата Правительства (с 21 января 2020 г. – министр юстиции РФ). Он проинформировал, что две трети работы проделано. Минюстом России проанализировано почти 14 тыс. актов. По итогам этой работы все акты, которые можно отменить без последствий, будут признаны утратившими силу или не действующими на территории Российской Федерации.

Чтобы качественно подготовить проекты постановлений, сотрудникам Минюста России пришлось в ручном режиме проверять каждый акт в государственных архивах, в архиве Государственно-правового управления Президента Российской Федерации. Оказалось, что часть актов из перечней уже были признаны утратившими силу, в то время как в открытых источниках эти акты упоминались в качестве действующих.

Кроме того, важно было проверить содержание каждого акта, чтобы исключить утрату положений, которые нельзя отменять. Советские нормативно-правовые акты, устанавливающие действующие социально-трудовые гарантии и льготы, будут сохранены.

Кроме того, из перечней актов под отмену были также исключены акты, имеющие правоустанавливающий характер, регулирующие вопросы исторического и культурного наследия, определяющие перечни памятников истории и культуры, памятных дат и праздников, а также не содержащие норм права, но формально изданные в форме постановлений либо ведомственных приказов.

К. Чуйченко отметил, что работа по советским актам проходила с участием широкого круга специалистов. К обсуждению были привлечены ведущие вузы, представители экспертных кругов и предпринимательского сообщества.

Самым трудоемким является этап по подготовке постановления об отмене ведомственных актов СССР и РСФСР. На отмену представляются 2412 актов, из них 439 – РСФСР и 1973 – СССР.

Согласно требованиям того времени ведомственные акты советского периода подлежали опубликованию только в отраслевых сборниках и не подлежали регистрации или учету, в связи с чем сегодня, по сути, отсутствует централизованная база данных по этим документам. Сейчас на общественное обсуждение вынесен проект, предусматривающий отмену 2412 ведомственных актов РСФСР и СССР. В отношении оставшейся части ведомственных актов СССР и РСФСР работа будет завершена после проверки статуса действия каждого документа и получения копий их титульных листов из государственных архивов.

После внесения всех постановлений в Правительство Российской Федерации Минюстом России будет подготовлен и представлен перечень документов, не вошедших в проекты и требующих инкорпорации в будущее регулирование.

Работа над советскими актами – это один из стержневых вопросов в рамках реализации «регуляторной гильотины». Однако, как отметил К. Чуйченко, сегодня стоят не менее объемные и важные задачи по совершенствованию российского законодательства. Развернута полномасштабная работа по формированию современного законодательства. Широкая дискуссия ведется как по точечному изменению федерального законодательства, так и по отмене подзаконных актов. На текущий момент речь идет об отмене около 7 тыс. российских актов, содержащих обязательные требования, соблюдение которых проверяется в ходе контрольно-надзорных мероприятий. Также в ходе реформы будут пересмотрены акты, содержащие обязательные требования, соблюдение которых необходимо для получения разрешения на осуществление определенных видов деятельности. Всего сегодня насчитывается более 600 видов разрешительной деятельности.

О порядке работы рабочих групп

Подкомиссия по совершенствованию контрольных (надзорных) и разрешительных функций федеральных органов исполнительной власти при Правительственной комиссии по проведению административной реформы в конце октября 2019 г. утвердила составы 41 рабочей группы по реализации механизма «регуляторная гильотина». Также утвержден порядок их работы.

Рабочие группы были сформированы при участии Аналитического центра при Правительстве, Аналитического центра «Форум», ведущих деловых объединений, Ассоциации европейского бизнеса. В составы рабочих групп вошли представители федеральных органов исполнительной власти, экспертного, академического и научного сообществ, деловых объединений, институтов развития, общественных организаций предпринимателей, уполномоченные по защите прав предпринимателей и иные представители. Также среди участников групп – представители компаний из различных отраслей.

Члены рабочих групп в рамках своей деятельности участвуют в формировании новых структур регулирования, подготовке проектов нормативных правовых актов, содержащих обязательные требования, а также других документов в соответствующих сферах общественных отношений. Деятельность участников рабочих групп направлена как на оценку входящих положений от госорганов, так и на подготовку собственных предложений, касающихся всех механизмов контроля, начиная от новой структуры регулирования и заканчивая конкретными обязательными требованиями. Результатом работы групп, которая будет вестись до конца 2020 года, должно стать создание нового контрольно-надзорного регулирования.

Составы рабочих групп по реализации механизма «регуляторной гильотины» опубликованы на сайте Правительства Российской Федерации.

В состав рабочей группы по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере автомобильного транспорта вошли:

Басаргин Виктор Федорович - руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Российской Федерации (сопредседатель рабочей группы); Зверев Дмитрий Станиславович – статс-секретарь – заместитель министра транспорта Российской Федерации; Зубов Игорь Николаевич – статс-секретарь – заместитель министра внутренних дел Российской Федерации; Тимофеев Виктор Владимирович - заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Российской Федерации; Васильков Алексей Александрович - президент Национальной ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта; Гусар Светлана Викторовна – вице-президент Национального союза страховщиков ответственности; Кирьянов Виктор Николаевич – президент Общероссийской общественной организации автомобильного спорта «Российская автомобильная федерация»;



Сегодня в нашей стране насчитывается более 600 видов разрешительной деятельности

Курушин Андрей Николаевич – генеральный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков; Лозинская Наталия Николаевна – исполнительный директор Ассоциации некоммерческих организаций, координирующих деятельность перевозчиков пассажиров и багажа легковым такси «Национальный совет такси»; Малов Александр Сергеевич - президент Союза работодателей «Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР»; Моисеев Сергей Валентинович – председатель совета директоров, председатель Правления ОАО «Группа Автолайн»; Музыря Никита Игоревич – омбудсмен по вопросам защиты прав предпринимателей в сфере транспорта; Петров Алексей Владимирович - генеральный директор АНО «Дирекция московского транспортного узла»; Свешников Юрий Юрьевич - президент Московского транспортного союза; Старовойтов Олег Игоревич - президент некоммерческой организации «Российский автотранспортный союз»; Старыгин Игорь Иванович - генеральный директор Российской Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР»; Чельцов Дмитрий Юрьевич – председатель Комитета Ассоциации Европейского Бизнеса по транспорту и таможне; Шутылева Татьяна Вячеславовна – президент некоммерческого партнерства «Межрегиональная ассоциация автошкол, преподавателей, инструкторов и водителей».

Как видно из состава рабочей группы, в нее входят только 4 представителя федеральных органов исполнительной власти, остальные члены представляют интересы бизнеса.

На это обстоятельство обратил внимание член рабочей группы Юрий Свешников во время своего выступления на отраслевой конференции по «регуляторной гильотине», прошедшей в рамках Международного фо-



Работа по «регуляторной гильотине» не проводится механически, старые требования не просто отменяются – параллельно создается современное регулирование

рума «Транспортная неделя 2019». Он также рассказал, как построена работа рабочей группы. Являясь ее сопредседателем со стороны бизнеса, Ю. Свешников проинформировал, что помимо рабочей группы существует еще экспертная группа по автомобильному транспорту, куда входят 58 человек.

Сначала нормативные акты в рамках механизма «регуляторной гильотины» проходят рассмотрение в экспертной группе, затем в рабочей группе, где окончательное положительное или отрицательное решение принимается при условии консолидированного голосования двух сопредседателей. После чего о принятых решениях докладывается в аппарат Правительства РФ. Если достичь консолидированного решения не удается, то разногласия выносятся на уровень Белого дома, где Правительственная комиссия по проведению административной реформы принимает по ним определенное решение.

Обсуждаются на рабочей комиссии не только нормативно-правовые акты в рамках механизма «регуляторной гильотины», но и новая модель структуры правового регулирования в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта. Ю. Свешников отметил важность формирования перечня обязательных требований, без которых трудно говорить о некой модели регулирования или выстраивания системы правового регулирования в рамках «регуляторной гильотины». Таким образом, в рабочей группе параллельно идет работа по совершенствованию правового регулирования и актуализации перечня обязательных требований.

Разработка законопроектов

В рамках реализации «дорожной карты» по механизму «регуляторной гильотине» Правительство РФ в начале декабря 2019 г. внесло в Госдуму законопроект «О

государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» (распоряжение от 30 ноября 2019 года № 2861-р). Принятие законопроекта позволит создать системное процессуальное регулирование контрольно-надзорной деятельности, нацеленное на минимизацию административного давления на субъекты предпринимательской деятельности.

В целях регулирования отношений, связанных с организацией и осуществлением государственного и муниципального контроля, законопроектом предусматривается:

- закрепление прав и обязанностей всех ключевых участников контрольно-надзорной деятельности;
- установление процессуальных основ осуществления государственного и муниципального контроля, введение понятия контрольно-надзорного производства, определение исчерпывающего перечня оснований и поводов открытия контрольно-надзорного производства, в рамках которого действия инспектора контрольно-надзорного органа и других участников контрольно-надзорной деятельности должны иметь процессуальное обоснование и совершаться в определенных законопроектом процессуальных формах, при этом контрольно-надзорные мероприятия могут проводиться только после открытия контрольно-надзорного производства;
- расширение перечня видов контрольно-надзорных мероприятий (проверка, выездное обследование, контрольная закупка, мониторинговая закупка, выборочный контроль, инспекционный визит, рейд);
- закрепление для каждого вида контрольно-надзорных мероприятий допустимых действий контрольнонадзорного органа: содержание, длительность, глубина контроля, параметры периодичности и количество плановых мероприятий;
- установление процедуры проведения контрольнонадзорных мероприятий, направленных на оценку соблюдения контролируемыми лицами обязательных требований, а также исполнение предписаний и иных решений контрольно-надзорных органов (должностных лиц) по результатам такой оценки;
- закрепление показателей результативности, основанных на фактическом ущербе;
- определение основных понятий и порядка правового регулирования систем управления рисками при проведении государственного и муниципального контроля, использование которых позволит контрольно-надзорным органам сосредоточить усилия и ресурсы на проведении контрольно-надзорных мероприятий на объектах, нарушение обязательных требований на которых несет наибольшую угрозу охраняемым законом интересам, при этом при отнесении объектов контроля к категориям риска контрольно-надзорные органы должны учитывать степень тяжести, масштаб и устранимость негативных последствий, которые могут наступить в результате несоблюдения организациями и гражданами обязательных требований, а также вероятность их наступления;

– обязательность проведения профилактических мероприятий, направленных на снижение риска причинения вреда (ущерба), которые являются приоритетными по отношению к контрольно-надзорным мероприятиям (к числу профилактических мероприятий законопроектом отнесены: информирование, обобщение правоприменительной практики, выпуск руководств по соблюдению обязательных требований, меры стимулирования добросовестности, объявление предостережения, выдача рекомендаций по соблюдению обязательных требований, осуществление консультирования, профилактическое сопровождение, самообследование, профилактический визит и иные мероприятия).

Законопроектом предусматривается использование информационных технологий при государственном и муниципальном контроле. В случае отсутствия в информационной системе сведений о контрольно-надзорном мероприятии либо отдельном контрольно-надзорном действии такие мероприятия (действия) не приобретают юридического значения, а инспектор не будет допускаться на объект. Все сведения как о действиях контролеров, так и о соблюдении обязательных требований контролируемыми лицами должны быть доступны в информационных системах в режиме реального времени. Расширение инструментов взаимодействия контролируемых лиц и контрольно-надзорных органов через информационные ресурсы, создаваемые контрольно-надзорными органами в обязательном порядке, позволит уменьшить непосредственное взаимодействие контролируемых лиц и контрольно-надзорных органов, повысит оперативность обмена информацией.

В рамках реализации плана мероприятий по реализации механизма «регуляторной гильотины» Правительство также внесло в Госдуму законопроект «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» (Распоряжение от 30 ноября 2019 г. № 2860-р).

Документ разработан в целях снижения административного давления на субъекты предпринимательской деятельности. Его принятие позволит законодательно закрепить основы установления, оценки применения обязательных требований, содержащихся в нормативноправовых актах.

Законопроектом предлагается определить правовые и организационные основы установления, оценки применения обязательных требований, содержащихся в нормативных правовых актах, оценка соблюдения которых проводится при осуществлении государственного и муниципального контроля, привлечения к ответственности, предоставления государственных и муниципальных услуг, оценки соответствия продукции и иных форм оценок и экспертиз.

В законопроекте содержатся определение понятия обязательного требования, цели и основные принципы установления обязательных требований, общие условия установления таких требований, полномочия по их уста-

новлению, порядок разработки и вступления в силу нормативных правовых актов, содержащих обязательные требования, а также положения о возможности установления экспериментальных правовых режимов в сфере применения обязательных требований.

Законопроектом предусматривается, что при разработке проектов нормативных правовых актов, содержащих обязательные требования, должно быть обеспечено их публичное обсуждение. В целях оценки возможности возникновения рисков причинения вреда охраняемым законом ценностям, а также определения оптимальных вариантов правового регулирования предполагается возможность установления экспериментальных правовых режимов, состоящих в полном или частичном отказе от применения обязательных требований или уменьшении объема и характера обязанностей.

О современном регулировании

Как уже было отмечено выше, механизм «регуляторной гильотины» предполагает не только отмену устаревших нормативно-правовых актов, но и разработку современной модели правового регулирования. Что же в данном направлении предлагается на автомобильном транспорте? Об этом на Международном форуме «Транспортная неделя 2019» участникам отраслевой конференции рассказала Анна Сазонова, заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России. Она проинформировала о ходе реализации механизма «регуляторной гильотины», а также осветила проблемные вопросы и пути их решения. В частности, было отмечено, что эксперты основным недостатком правового регулирования на современном этапе в сфере автомобильного транспорта считают отсутствие отдельного отраслевого закона. В связи с этим было принято решение о необходимости разработки такого закона.

Что касается отмены действующих нормативно-правовых актов, то сформирован перечень, в который попали 30 приказов Минтранса, содержащих обязательные требования, и 11 постановлений Правительства. Но их отмена не означает, что возникнут проблемы в правовом регулировании. Данная работа строится таким образом, что во время проводимой инвентаризации всех обязательных требований экспертами осуществляется их структурирование, то есть определяются устаревшие требования, выявляется дублирование обязательных требований и выясняется их актуальность. Исходя из этого принимается решение о наполнении актов, которые будут переиздаваться, определяется, какие требования туда попадут, какие требования будут сохранены, а какие будут меняться. Такие подходы позволят структурировать все обязательные требования отрасли - исключить устаревшие акты и исключить дублирование обязательных требований.

Текущая структура правового регулирования в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта



О видах государственного контроля (надзора), их предмете, а также органе, который их администрирует



Что касается разработки основного отраслевого закона «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте», то его проект уже подготовлен и в настоящее время находится на стадии обсуждения.

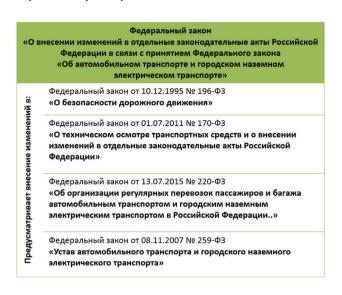
Тема о модели новой структуры правового регулирования в сфере автомобильного транспорта обсуждалась и на выездном заседании Координационного совета представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта при Минтрансе России в ноябре 2019 г. в городе Брянске. Директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей представил новые положения правового регулирования в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта. Модель нормативного регулирования в сфере автомобильно-

го транспорта и городского наземного электрического транспорта, разработанная во исполнение плана мероприятий («дорожной карты») по реализации механизма «регуляторной гильотины», в целом направлена на структурирование обязательных требований в конкретной сфере, исключение их дублирования и противоречий, а также безопасность и качество перевозочного процесса. На заседании Координационного совета было отмечено, что перечень обязательных требований, предусмотренных указанной моделью, формируется с учетом риск-ориентированного подхода, а также мнения профессионального сообщества.

Во время проведения Координационного совета А. Бакирей обратил внимание участников заседания, что в нашей стране структура правового регулирования на всех видах транспорта различна, складывалась

Новая структура правового регулирования в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта

	Федеральный закон «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте»
Содержит бланкетные нормы права	Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-Ф3 «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»
	Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-Ф3 «О безопасности дорожного движения»
	Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-Ф3 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации»
	Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»
	Федеральный закон от 08.11.2007 N 257-Ф3 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
	Федеральный закон «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси



Новая структура правового регулирования в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта



она исторически. Так, на воздушном транспорте в основе правового регулирования находятся целый комплекс международных правовых актов и Федеральный закон от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации». Если говорить о морском транспорте, то здесь основополагающими являются международные правовые акты, а также Федеральные законы «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ и «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ. В основе правового регулирования на вну-

треннем водном транспорте находится Федеральный закон от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации». На железнодорожном транспорте основополагающими в правовом поле являются Федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ.

Текущая структура правового регулирования в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта включает в себя следующие базовые законы: Федеральный закон от 09.11.2017 г.

№ 259-Ф3 «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», который изначально задумывался и принимался как документ, регулирующий гражданско-правовые отношения; Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220-Ф3 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-Ф3 «О безопасности дорожного движения»; Федеральный закон от 24.07.1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»; Федеральный закон от 21.04.2011 г. № 69-Ф3 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (перевозки легковым такси), а также международные правовые акты.

Недостатками текущей структуры регулирования являются: разрозненность нормативных правовых актов; наличие устаревших обязательных требований; частичное дублирование в предметах контроля (надзора) и в функциях органов контроля (одно обязательное требование может контролироваться несколькими органами).

В связи с этим, по аналогии со структурами правового регулирования на других видах транспорта, предлагается принять Федеральный закон «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте» Новый закон будет регулировать отношения, связанные с осуществлением деятельности по эксплуатации транспортных средств автомобильного транспорта и городского электрического транспорта, а также деятельность по оказанию услуг перевозки грузов, пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским электрическим транспортом. Но надо понимать, что этот федеральный закон не подменит собой в полной мере правовое регулирование в сфере автомобильного транспорта. Поэтому наряду с ним в современном регулировании будут действовать Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220-Ф3 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон от 24.07.1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-Ф3 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а также Федеральный закон «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси», проект которого находится сегодня на рассмотрении в Государственной Думе РФ. Перечисленные законы содержат бланкетные нормы права.

Кроме того, в рамках современного регулирования предлагается принятие Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте». Изменения затронут Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федеральный закон от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»» и Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 259-Ф3 «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Экскурс в прошлое

А теперь давайте посмотрим, какие акты в сфере автомобильного транспорта попали в перечень устаревших в результате принятия 13 января 2020 г. Постановления Правительства РФ № 7 «О признании утратившими силу некоторых актов РСФСР и Российской Федерации и их отдельных положений». Перечислять все не будем, отметим те из них, которые были актуальны в начале XX века, а также те, которые до сих пор находятся на слуху у многих автомобилистов, особенно ветеранов автомобильного транспорта, непосредственно участвовавших в их реализации в советский период.

Надо заметить, что по перечню отмененных актов в сфере автомобильного транспорта можно отследить историю его развития. Например, мало кто знает, что 1 декабря 1922 г. было принято Постановление Совета Народных Комиссаров РСФСР «О формах и размере взимания на транспорте целевых сборов на нужды образования транспортников». А 18 июля 1927 года было подписано Постановление Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров РСФСР «Об утверждении Положения о порядке привлечения населения к трудовой и транспортной повинности».

В перечень устаревших актов также вошли:

– Постановление Совета Народных Комиссаров РСФСР от 23 августа 1939 г. № 440 «О мероприятиях по органи-

зации Народного Комиссариата Автомобильного Транспорта РСФСР»;

- Постановление Совета Народных Комиссаров РСФСР от 27 апреля 1940 г. № 300 «Об утверждении Положения о дорожно-линейной службе на автогужевых дорогах РСФСР республиканского значения»;
- Постановление Совета Министров РСФСР от 16 июня 1956 г. № 427 «Вопросы Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР»;
- Постановление Совета Министров РСФСР от 23 июля 1969 г. № 436 «Вопросы Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР и Министерства автомобильного транспорта РСФСР».

О том, что ранее применялись единые тарифы на грузовые и пассажирские перевозки свидетельствуют следующие документы:

- Постановление Совета Народных Комиссаров РСФСР от 19 декабря 1945 г. № 721 «Об утверждении Правил применения единых тарифов на грузовые автомобильные перевозки»:
- Постановление Совета Министров РСФСР от 13 июня 1974 г. № 354 «О единых тарифах на перевозку пассажиров автомобильным транспортом».

В отдельную группу можно объединить акты, которые были направлены на организацию и повышение эффективности пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом. Среди них:

- Постановление Бюро Центрального Комитета КПСС по РСФСР, Совета Министров РСФСР от 14 июня 1958 г. № 637 «О мерах по улучшению работы грузового автомобильного транспорта»;
- Постановление Совета Министров РСФСР от 10 июля 1958 г. № 780 «Об организации междугородных централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом общего пользования на магистральных автомобильных дорогах»;
- Постановление Совета Министров РСФСР от 16 декабря 1969 г. «О мероприятиях по развитию централизованных перевозок грузов в сельском хозяйстве»;
- Постановление Совета Министров РСФСР от 4 ноября 1971 г. № 600 «О мерах по дальнейшему развитию контейнерных и пакетных перевозок грузов в РСФСР»;
- Постановление Совета Министров РСФСР от 12 ноября 1976 г. № 609 «О дальнейшем укрупнении автомобильных хозяйств в РСФСР»;
- Постановление Совета Министров РСФСР от 7 сентября 1984 г. № 391 «О дальнейшем улучшении работы транспорта по обслуживанию пассажиров в РСФСР».

Для интереса, к примеру, заглянем в Постановление Бюро Центрального Комитета КПСС по РСФСР, Совета Министров РСФСР от 14 июня 1958 г. № 637 «О мерах по улучшению работы грузового автомобильного транспорта». В нем, в частности, говорится, что наряду со значительным ростом парка автомобилей резко увеличился объем перевозок грузов и пассажиров. Но одно-



Работа над советскими актами – это один из стержневых вопросов в рамках реализации «регуляторной гильотины»

временно записано: «Вместе с тем, в деле организации работы автомобильного транспорта имеются крупные недостатки: большая часть автомобильного парка попрежнему рассредоточена по нерентабельным мелким автомобильным хозяйствам, более 80 процентов автомобильных хозяйств имеют до 10 автомашин; использование грузовых автомобилей продолжает оставаться неудовлетворительным, свыше 40 процентов грузовых автомобилей совершают пробеги без груза. В результате этого бесхозяйственно расходуются топливо, материалы и средства, себестоимость перевозок грузов автотранспортом остается высокой».

После прочтения этих строк из Постановления 1958 года приходит понимание, что они актуальны и сегодня. Ведь нередко именно об этом в настоящее время говорится на различных автотранспортных форумах, посвященных грузовым перевозкам. Цитировать те меры, которые предлагались в Постановлении 1958 года по устранению указанных недостатков в сфере грузового автотранспорта не будем, поскольку они предлагались для их реализации в условиях плановой экономики, теперь же автотранспортные предприятия и компании функционируют в условиях рыночной экономики. Однако эксперты выражают надежду, что построение новой структуры правового регулирования в сфере автомобильного транспорта будет способствовать совершенствованию организации как грузовых, так и пассажирских перевозок, повышению их эффективности.

В заключение добавим, что Постановление Правительства от 13 января 2020 г. вступило в силу 1 февраля 2020 г., за исключением отдельных пунктов перечня, которые вступают в силу с 1 января 2021 г.