**Проект ФЗ о регуляторной гильотине и его последствия для вагоностроителей**

Орлова А.М. (ПАО «НПК «ОВК»)

В настоящее время проходит публичное обсуждение проект Федерального закона «Об обязательных требованиях» (далее – законопроект), разработанный в целях реализации механизма «регуляторной гильотины». Законопроектом предусмотрена с 1 января 2021 года отмена всех обязательных требований, содержащихся во всех нормативных правовых актах и документах, не являющимися нормативными правовыми актами, в которых для неопределенного круга лиц обязанность соблюдать положения указанных документов предусмотрена законодательством Российской Федерации.

Требования к порядку установления, вступления в силу, изменения и признания утратившими силу обязательных требований соответствуют общепринятой практике (в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 г. N 1009 "Об утверждении Правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации" и Приказом Минюста РФ от 04.05.2007 N 88 (ред. от 26.05.2009) "Об утверждении Разъяснений о применении Правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 14.05.2007 N 9449)).

Разрешите остановиться на проблемах, которые вызовет этот проект Федерального закона применительно к области вагоностроения.

1) Федеральные законы

Основной вопрос вызывает механизм реализации требований пунктов б) и в) статьи 11, в соответствии с которыми с 1 января 2021 года вводится отмена применения обязательных требований документов, вступивших в силу до 1 июля 2020 года вне зависимости от того, отменены ли содержащие их нормативные положения. Под действие этих пунктов подпадают все подзаконные акты, определяющие безопасность на железнодорожном транспорте, Федерального закона от 10.01.2003 N 17-ФЗ (ред. от 03.08.2018) "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018), Федерального закона от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 03.08.2018) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2019), Федерального закона от 27.12.2002 N 184-ФЗ «О техническом регулировании», Федеральный закон от 29.06.2015 N 162-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "О стандартизации в Российской Федерации", Федерального закона от 15.07.1995 N 101-ФЗ (ред. от 12.03.2014) "О международных договорах Российской Федерации", без которых безопасное функционирование железнодорожной отрасли невозможно.

Учитывая установленный порядок и сроки подготовки нормативных правовых актов ФОИВ и их государственной регистрации, с учетом процедуры общественного обсуждения и независимой антикоррупционной экспертизы минимальный срок подготовки составляет от 6 месяцев, и соответственно, за указанный период с 1 июля 2020 года по 1 января 2021 года невозможно переиздать всю нормативную базу объемом более 2000 документов (по данным Ространснадзора), которая обеспечивает безопасное функционирование железнодорожной отрасли.

Кроме того, законопроектом установлены даты введения документов в силу либо 1 января, либо 1 июля, но не ранее чем через 6 месяцев после дня их официального опубликования, учитывая это требование невозможно ввести документы в силу до 01.01.2021 года, опубликованные после 01.07.2020 года, тем самым требования законопроекта противоречат друг другу.

В законопроекте введено ограничение срока действия обязательных требований документов 5 лет (не более 10 лет по решению правительственной комиссии), по истечении этого срока обязательные требования документа утрачивают силу. Учитывая объем основополагающих документов железнодорожного транспорта, например, Приказ Минтранса России от 21.12.2010 N 286 (ред. от 05.10.2018) "Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации" (Зарегистрировано в Минюсте России 28.01.2011 N 19627) объемом более 430 страниц в электронном документе, пересмотром таких документов придется заниматься непрерывно. Работа над приведением «Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» (далее – ПТЭ) к современному уровню развития и технического оснащения на железнодорожном транспорте ведется постоянно. Отмена ПТЭ с его пересмотром один раз в пять лет не соответствует потребностям отрасли. В случае поэтапного внесения актуальных изменений в документ в течение периода 5 лет, его можно не пересматривать, а переиздавать.

В части применения обязательных требований редакция законопроекта предусматривает существенные изменения действующего законодательства. В частности, в части определения обязательных требований к эксплуатации объектов железнодорожного транспорта, исходя из требований статьи 5 законопроекта обязательные требования устанавливаются в пределах полномочий федеральных государственных органов и организаций, наделенных отдельными государственными или иными публичными полномочиями (по перечню) в перечень которых не входят упраздненные Федеральные органы исполнительной власти (ФОИВ), соответственно все обязательные требования документов МПС СССР и МПС РФ не будут являться обязательными. На сегодняшний день по данным Минтранса России на железной дороге применяются порядка 600 документов МПС СССР и МПС РФ, с целью актуализации этих документов на площадках Минтранса России и Ространснадзора работают рабочие группы по пересмотру указанных документов, актуализации требований этих документов, включением обязательных требований в ПТЭ или отмене неактуальных требований, однако эта работа не завершена и требует дополнительного времени для завершения.

1) Национальные и межгосударственные стандарты (в том числе поддерживающие Технические регламенты ЕАЭС)

Отдельно необходимо отметить, что все приказы Федерального агентства технического регулирования и метрологии (Росстандарт) в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 г. N 1009 "Об утверждении Правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации", а также Приказом Росстандарта от 09.02.2011 N 459 "Об утверждении Порядка опубликования и вступления в силу актов Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, признанных Министерством юстиции Российской Федерации не нуждающимися в государственной регистрации" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 14.03.2011 N 20086) являются нормативно-правовыми актами федерального органа исполнительной власти. Таким образом, приказы Росстандарта о введении в действие в Российской Федерации документов по стандартизации, обязательность соблюдения положений которых, предусмотрена законодательством Российской Федерации, на основании представленного законопроекта должны быть отменены.

Безопасность функционирования железнодорожной отрасли базируется на соблюдении требований технических регламентов Евразийского экономического союза (ТР ЕАЭС) в области железнодорожного транспорта и принципа презумпции соответствия при применении документов по стандартизации взаимосвязанных с ТР ЕАЭС. Поэтому, ситуация с отменой действия в Российской Федерации документов национальной системы стандартизации, а также межгосударственных стандартов, введенных в действие в качестве национальных в Российской Федерации недопустима.

Одновременно с рассмотрением проекта ФЗ, на заседании Коллегии Росстандарта 22.05.2019 г. была поставлена задача по ускоренному обновлению фонда стандартов, принятых до 1992 года. В итоге проведенного анализа, нами выявлена необходимость применения 164 стандартов, принятых до 1992 года, в сфере грузового вагоностроения.

На протяжении уже ни одного десятилетия у конструкторов и проектировщиков не возникало серьезных и обоснованных вопросов к практическому применению указанных стандартов. В случае возникновения необходимости обновления данных стандартов, считаем единственно правильным решением выполнение плановых видов работ по обновлению стандартов в рамках Программы национальной (межгосударственной) стандартизации.

Технически не обоснованная и одновременная отмена стандартов, принятых до 1992 года, вызовет глубокий правовой вакуум в части изготовления и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, в т. ч. грузовых вагонов, а также многочисленные проблемы с соблюдением требований безопасности, установленных техническими регламентами Евразийского экономического союза (ТР ЕАЭС) в области железнодорожного транспорта по причине нарушения принципа презумпции соответствия при применении стандартов взаимосвязанных с ТР ЕАЭС.

Считаем, что в результате принятия рассмотренного законопроекта вероятность возникновения глубокого правового вакуума в части изготовления и эксплуатации железнодорожного подвижного состава и инфраструктуры железнодорожного транспорта к 01.01.2021 очень высока, что вызовет невозможность полноценного функционирования сопряженные со значительными экономическими потерями для железнодорожной отрасли.