

# ГЛОНАСС

ВЕСТНИК



0+



*Александр Борейко:*

Вопросы коммерческой выгоды от применения высокоавтоматизированных транспортных средств не являются приоритетными.

*Константин Рейтор:*

Приказы ФОИВ, содержащие требования к навигационной продукции, не могут быть обязательными уже по определению.



# НТИ Автонет 2.0



## Что это?

Автонет – это рынок услуг, систем и современных транспортных средств на основе интеллектуальных платформ, сетей и инфраструктуры в логистике людей и вещей.

## Миссия

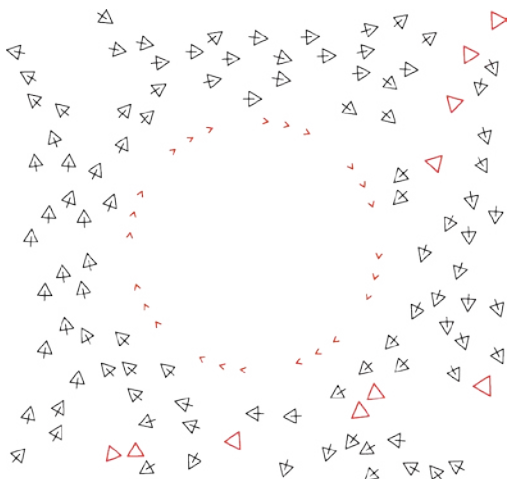
Обеспечить лидирующие позиции национальных компаний в ключевых сегментах мирового рынка «Автонет».



## Задача

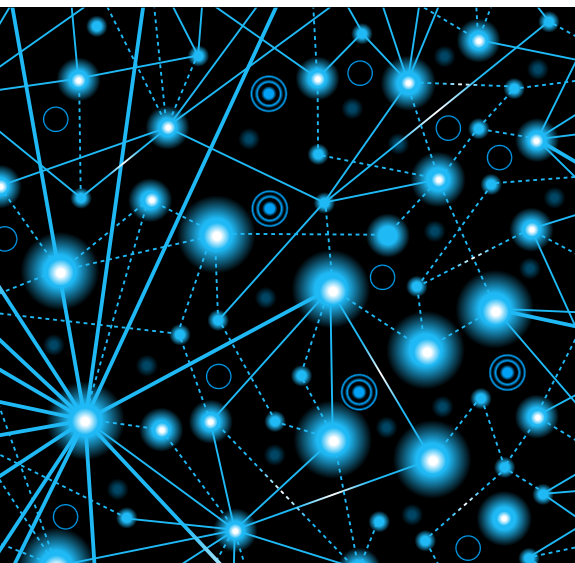
Создать эффективную экосистему для поиска, отбора и выращивания национальных компаний, включая поддержку молодых талантов, формирование привлекательной бизнес-среды, формирование и актуализацию законодательства, привлечение «умных» инвестиций на рынок «Автонет» и др.

<https://autonet-nti.ru>



# Автонет

Национальная  
технологическая  
инициатива



123610, Россия, Москва, Краснопресненская наб., 12,  
Центр международной торговли, здание 1, офис 1508  
+7 (495) 258-11-88      [autonet@glonassunion.ru](mailto:autonet@glonassunion.ru)

**Учредитель и издатель:**

Ассоциация «ГЛОНАСС/ГНСС-Форум»

**Редактор:** Константин Крейденко**Аналитическая группа:**

Юрий Бутич, Ольга Андреева-Кноблик

**Макет и вёрстка:** Елена Апраксина**Корректурa:** Олег Горяинов**Адрес редакции:**

125319, Москва, 4-я ул. 8-го Марта, д. 3

Тел. +7 (495) 580-32-83

e-mail: info@vestnik-glonass.ru

В свободном доступе

**Подписано в печать:** 11.03.2021**Свидетельство о регистрации СМИ:**Выдано Федеральной службой по надзору  
в сфере связи и массовых коммуникаций

ПИ No ФС77-64831 от 2 февраля 2016 г.

**Приглашаем к сотрудничеству:**

reklama@vestnik-glonass.ru

**Подписные индексы:**

По каталогу РОСПЕЧАТИ – я3132

Подписка через Интернет:

<http://vestnik-glonass.ru/arkhiv-nomer/podpiska.php#>Редакция не несёт ответственности  
за содержание рекламных материалов.Мнение редакции может не совпадать  
с мнением авторов.Перепечатка и использование материалов  
возможны только с разрешения редакции.

Обложка: Константин Крейденко

**ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ****Бабаков Валерий Николаевич**Главный конструктор навигационной аппаратуры потребителей,  
Президент группы компаний «НАВИС Групп»**Баутин Владимир Моисеевич**

Доктор экономических наук, профессор, академик РАСХН

**Власов Игорь Борисович**Преподаватель кафедры «Радиоэлектронные устройства  
и системы» МГТУ им. Н.Э. Баумана, доктор технических наук, профессор**Власов Владимир Михайлович**

Заведующий кафедрой МАДИ, доктор технических наук, профессор

**Городницкий Александр Моисеевич**Академик РАН, главный научный сотрудник Института океанологии  
им. П.П. Ширшова, доктор геолого-минералогических наук, профессор**Гурко Александр Олегович**Президент Некоммерческого партнёрства  
«Содействие развитию и использованию навигационных технологий»**Жуков Сергей Александрович**Генеральный директор АНО «Аналитический центр «Аэронет»,  
член Союза писателей России**Карутин Сергей Николаевич**Генеральный конструктор системы ГЛОНАСС, Генеральный  
директор АО «Роскартография», кандидат технических наук**Климов Владимир Николаевич**Исполнительный директор Ассоциации «ГЛОНАСС/ГНСС-Форум»,  
кандидат технических наук**Малышев Вениамин Васильевич**Заведующий кафедрой МАИ, Заслуженный деятель науки  
Российской Федерации, доктор технических наук, профессор**Пишель Рене / René Pischel**Глава представительства Европейского  
космического агентства в России**Ревнивых Сергей Георгиевич**Заместитель генерального директора АО «Информационные спутниковые  
системы» им. академика М.Ф. Решетнёва» по федеральной целевой  
программе «ГЛОНАСС», кандидат технических наук**Слепец Олег Георгиевич**Заместитель генерального директора по развитию  
АО «Центр космических услуг Орловской области»**Юрчихин Фёдор Николаевич**Лётчик-космонавт Российской Федерации, Герой Российской Федерации,  
заслуженный мастер спорта

журнал «Вестник ГЛОНАСС» в соцсетях:

«Твиттер»



«Фейсбук»



«ВКонтакте»



# РЕГУЛЯТОРНАЯ ГИЛЬОТИНА ДЛЯ НАВИГАЦИИ



**Константин Рейтор,**  
заместитель руководителя  
правового департамента  
Ассоциации ГЛОНАСС/ГНСС-Форум.

С 1 ноября 2020 года вступил в силу Федеральный закон от 31 июля 2020 года № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации». Статья 15 Закона легализовала понятие «регуляторная гильотина» как механизм реализации его положений. Правительство обязали обеспечить отмену до 31 декабря 2020 года включительно множества актов правительства и федеральных органов исполнительной власти РФ, а также исполнительных и распорядительных органов государственной власти РСФСР и СССР.

**Р**ечь идёт только об актах с обязательными требованиями, соблюдение которых оценивают при контроле или надзоре. Естественно, что появляется желание понять, в какой мере эти законодательные новеллы коснулись сферы навигационной деятельности. Так, ранее автор в своих публикациях на страницах журнала «Вестник ГЛОНАСС» неоднократно ставил под сомнение обязательную силу ряда нормативных актов феде-

ральных органов исполнительной власти (ФОИВ), касающихся навигационной деятельности. Аргументировал он это тем, что сам факт принятия подобных актов противоречит требованиям законодательства о техническом регулировании. Поэтому посмотрим, изменилось ли что-либо по этому вопросу.

Сначала о сути закона. Под обязательными требованиями он понимает «правовые и организационные основы установления и оценки при-

Автор в своих публикациях на страницах журнала «Вестник ГЛОНАСС» неоднократно ставил под сомнение обязательную силу ряда нормативных актов федеральных органов исполнительной власти (ФОИВ), касающихся навигационной деятельности. Аргументировал он это тем, что сам факт принятия подобных актов противоречит требованиям законодательства о техническом регулировании.

*менения содержащихся в нормативных правовых актах требований, которые связаны с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности и оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля, привлечения к административной ответственности, предоставле-*

*ния лицензий и иных разрешений, аккредитации, оценки соответствия продукции, иных форм оценки и экспертизы» (статья 1).*

С учётом других положений закона в сухом остатке имеем два критерия, по которым обязательные требования отличаются от других требований:

- они касаются субъектов экономической деятельности (юрлиц и



Фото: Марина Буренкова

Ответ, откровенно говоря, обескураживает. Обязательные требования мы определяем через госконтроль, а госконтроль – через обязательные требования.

индивидуальных предпринимателей) и результатов их деятельности (продукции и услуг);

- на них распространяется государственный и муниципальный контроль.

Если ты не homo (entity) – economicus и государство не решило, что требования о тебе подлежат контролю (надзору), то требования к тебе не обязательные. Тот же результат, если не соблюдается хотя бы второе условие. Соответственно, нам необходимо уточнить, что есть

государственный и муниципальный контроль. Ответ находится в принятом в одном пакете с рассматриваемым законом федеральном законе от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», где говорится, что *«под государственным контролем (надзором), муниципальным контролем в Российской Федерации ... понимается деятельность контрольных (надзорных) органов, направленная на предупре-*



Фото: Олег Горяинов



Фото: Марина Буренкова

*ждение, выявление и пресечение нарушений обязательных требований, осуществляемая в пределах полномочий указанных органов посредством профилактики нарушений обязательных требований, оценки соблюдения гражданами и организациями обязательных требований, выявления их нарушений, принятия предусмотренных законодательством Российской Федерации мер по пресечению выявленных нарушений обязательных требований, устранению их последствий и (или) восстановлению правового положения, существовавшего до возникновения таких нарушений».*

Ответ, откровенно говоря, обескураживает. Обязательные требования мы определяем через госконтроль, а госконтроль – через обязательные требования. Это есть ни что иное как «закольцованность» – самая распространённая, «детская» ошибка в определении понятий. Несolidно как-то для законодателя. С одной стороны, провозглашает, что юридико-лингвистическая неопределённость есть коррупциогенный фактор (см. 172-ФЗ от 17.07.2009 «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов»), а с другой – сам пускает подобную

Значит, всё-таки, когда нормативные акты по навигационной тематике содержат обязательные требования, то сверяем их основополагающими актами о техрегулировании. А там, как мы помним, установлено, что такие требования могут содержаться только в технических регламентах, если это не касается продукции военного назначения или содержащей гостайну.

пенку. Причём значительное число российских законодательных актов страдает подобными дефектами своего терминологического аппарата. Но, что имеем, то имеем. *Dura lex sed lex*, как говорили древние римляне. Нам с этим жить дальше.

Непосредственно для навигационной деятельности как сферы технического регулирования мы находим в законе оговорку: *«Порядок установления обязательных требований к продукции или к продукции и связанным с требованиями к продукции процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации определяется Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, актами, составляющими право Евразийского экономического союза, и законодательством Российской Федерации о техническом регулировании»*. Замечательно.

Значит, всё-таки, когда нормативные акты по навигационной тематике содержат обязательные требования, то сверяем их основополагающими актами о техрегулировании. А там, как мы помним, установлено, что такие требования могут содержаться только в технических регламентах, если это не касается продукции военного назначения или содержащей гостайну. Акты, которые мы ранее критиковали в журнале, не касались такой продукции. Из чего мы делали вывод о том, что приказы ФОИВ и т.п., содержащие требования к навигационной продукции, не могут быть обязательными уже по определению. Не тщимся утверждать, что при составлении списков документов для гильотины в правительстве услышали эти аргументы, но тем не менее, оказалось, что эти самые акты оказались отменёнными в духе этих двух новых законов! Так что петух прокричал, и рассвет после этого действительно наступил.





Фото: Олег Горяинов

Итак, что же произошло? Анализ изменений законодательства РФ с момента принятия данного закона показал, что Правительство РФ, не дожидаясь вступления в силу закона об обязательных требованиях, решило судьбу многих подзаконных актов в рамках регуляторной гильотины. Статья 15 «Обеспечение реализации положений настоящего Федерального закона («регуляторная гильотина»)» установила, что «Правительством Российской Федерации до 1 января 2021 года в соответствии с определённым им перечнем видов государственного контроля (надзора) обеспечиваются признание утратившими

силу, не действующими на территории Российской Федерации и отмена нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, правовых актов исполнительных и распорядительных органов государственной власти РСФСР и Союза ССР, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при осуществлении государственного контроля (надзора)». Закон вступил в силу только 1 ноября 2020 года, а уже 26 октября 2020 года выходит Постановление Правительства РФ № 1742 «О признании утратившими силу актов и отдельных положений

актов Правительства Российской Федерации, об отмене некоторых актов и отдельных положений актов федеральных органов исполнительной власти, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении федерального государственного транспортного надзора, федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности, а также обязательные требования в области технического осмотра транспортных средств». Постановлением признаны утратившими силу следующие

акты навигационной тематики и связанной с ней тахографии:

- Правила оснащения транспортных средств категорий М2, М3 и транспортных средств категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации № 153 от 13.02.2018);
- Постановление Правительства РФ от 30 марта 2019 года № 382 «О категориях оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также



Фото: Олег Горяинов

Анализ изменений законодательства РФ с момента принятия данного закона показал, что Правительство РФ, не дожидаясь вступления в силу закона об обязательных требованиях, решило судьбу многих подзаконных актов в рамках регуляторной гильотины.

- видах сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий»;
- Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей (утв. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 15 от 20.08.2004);
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13.02.2012 № 35 «Об оснащении воздушных судов гражданской авиации аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS»;
- Требования к сервисным центрам (мастерским), осуществляющим деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах (утв. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 59 от 13.03.2012);
- Порядок выдачи карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах (утв. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 145 от 21.05.2012);
- Требования к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства (утв. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 36 от 13.02.2013);
- Порядок оснащения транспортных средств тахографами (утв. Приказом Министерства транспорта РФ от 21 августа 2013 г. № 273);
- Порядок допуска сервисных центров (мастерских) к деятельности по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах (утв. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 332 от 28.10.2013);

Можно ли торжествовать по поводу победы нашей позиции в оценке юридической природы 285-го приказа Минтранса и ему подобных? Думается, что не совсем.

- Приказ Минтранса России от 31.07.2012 № 285 «Об утверждении требований к средствам навигации, функционирующим с использованием навигационных сигналов системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и предназначенным для обязательного оснащения транспортных средств категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов»<sup>1</sup>;
- Перечень видов автомобильных транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров и опасных грузов, подлежащих оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS (утв. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 55 от 09.03.2010);
- Приказ Минтранса РФ от 13.02.2012 № 35 «Об оснащении воздушных судов гражданской авиации аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS». Первые 9 актов не действуют с 01.01.2021, а остальные – с 01.03.2021. Читатели должны помнить, что ранее на страницах журнала больше всего доставалось 285-му приказу Минтранса. Так вот, отменён и он. Карфаген всё-таки оказался разрушен! Аналогичным образом поступили и с актами Росалкогольрегулирования. Постановлением Правительства РФ от 09.06.2020 № 841 отменены с 01.01.2021<sup>2</sup>;
- Требования к специальным техническим средствам регистрации и автоматического режима движения, которыми оснащаются

<sup>1</sup> Всего приказом утверждено 4 вида «требований».

<sup>2</sup> В течение 2020 г. Правительство РФ издало еще несколько постановлений об отмене нормативных актов навигационной тематики, вследствие чего вкуче утратило силу более 100 подзаконных актов в сфере навигационной деятельности. Поскольку все перечислять было бы слишком долго, то ограничимся только 841-м и 1742-м постановлениями.

транспортные средства, осуществляющие перевозки этилового спирта (в том числе денатурата) и нефасованной спиртосодержащей продукции с содержанием этилового спирта более 25 процентов объёма готовой продукции (утв. Приказом Росалкогольрегулирования № 258 от 07.09.2012);

- Требования к транспортным средствам и оборудованию для учёта объёма перевозки этилового спирта (в том числе денатурата) и нефасованной спиртосодержащей продукции с содержанием этилового спирта более 25 процентов объёма го-

товой продукции, в части автомобильного транспорта (утв. Приказом Росалкогольрегулирования № 256 от 07.09.2012).

Можно ли торжествовать по поводу победы нашей позиции в оценке юридической природы 285-го приказа Минтранса и ему подобных? Думается, что не совсем. Во-первых, нет ясности, попали ли отменённые акты под гильотину в силу того, что они противоречат именно закону о техрегулировании, или это просто так совпало при реализации положений 247-ФЗ. Так, не подвергся секвестру либо модификации пункт 4 Положения о полномочиях федеральных органов



Фото: Марина Буренкова

исполнительной власти по поддержанию, развитию и использованию глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС (утв. Постановлением Правительства РФ № 323 от 30.04.2008), которым Минтранс наделяется полномочием утверждать требования к навигационной аппаратуре. А во-вторых, что более существенно, не снято сомнение в том, что само Правительство РФ непосредственно может осуществлять техническое регулирование, особенно в части установления обязательных требований. Закон о последнем (от 27.12.2002 № 184-ФЗ) наделяет правительство правом издавать лишь один вид актов технического регулирования – технический

регламент. На практике же, и это почему-то касается, главным образом, навигационной тематики, наше правительство системно утверждает требования к соответствующей продукции. Что характерно, при этом, как и в случае с актами ФОИВ, всплывает подмена понятий. Термин «требования» употребляется для обозначения содержания нормативного акта и для обозначения формы (вида документа), когда актом органа власти утверждается документ с названием, содержащим словоформу «требования». Последний вид нормативного документа, кстати, прямо не предусмотрен законодательством. Это касается также и документов под названием «порядок» и «правила».



Фото: Олег Горяинов

Или другой пример. Международные договоры Российской Федерации ратифицируются федеральным законом. Но после ратификации этот договор не становится же федеральным законом. Иначе говоря, утверждаемый и утверждённый документ – две самостоятельные сущности, а не находящиеся в партитивном отношении понятия (часть и целое).

На это могут возразить, что, дескать, в данном случае речь идёт о постановлении правительства или приказе ФОИВ, и утверждаемые ими документы нельзя рассматривать как самостоятельные. Соответственно, раз форма утверждающего документа (постановление или приказ) законна для этих органов, то и всё, что в нём, законно. Но и мы можем заявить, что это от лукавого. Правительство, к примеру, утверждает технический регламент своим постановлением, но сам техрегламент не «исчезает» же при этом, не растворяется в постановлении, а остается фактически самостоятельным документом. Или другой пример. Международные договоры Российской Федерации ратифицируются федеральным законом. Но после ратификации этот договор не становится же федеральным законом. Иначе говоря, утверждаемый и утверждённый документ – две самостоятельные сущности, а не находящиеся в партитивном отношении понятия (часть и целое). И сути этого

отношения нисколько не меняет хитрость с обозначением утверждаемого документа в виде приложения «номер такой-то». С другой стороны, постановление и приказ – формы нормативно-правовых документов, а не нормативно-технических. Законы о техрегулировании и стандартизации не предусматривают таких форм нормативных документов. Они допускают приказы и иные акты ФОИВ для целей технического регулирования, но в качестве рекомендательных. Впрочем, справедливости ради надо указать, что в юридической доктрине это вопрос однозначно ещё не разрешен. Более того, в одном из последних проектов федерального закона о правовых актах (второе десятилетие не могущего быть принятым) утверждающий и утверждаемые правовые акты рассматриваются именно как одно целое. Хотя, как видно, сама нормотворческая практика, включая международный уровень, по факту противоречит такому представлению.

Отсюда вполне риторический вопрос: соответствует ли это законодательству о техническом регулировании? Ответ вполне очевидный – не соответствует.

Но вернёмся к нашим баранам. Итак, посмотрим, чем же Правительство РФ отметилось на ниве технического регулирования в сфере навигации. Технические регламенты мы, естественно, опустим. Тут вопросов нет. Всё по форме и сути закона. На текущий момент мы можем назвать следующие документы, утвержденные Правительством РФ и имеющие титул «требования»:

- Требования к техническим средствам контроля, обеспечивающим некорректируемую регистрацию информации (утв. Постановлением Правительства РФ от 1 октября 2014 г. № 1002);
- Требования к средствам идентификации (пломбам), в том числе функционирующим на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации № 147 от 27.02.2016)<sup>3</sup>;
- Требования к периодичности обновления государственных

топографических карт и государственных топографических планов, а также масштабов, в которых они создаются (утв. Решением Правительства Российской Федерации № 1174 от 12.11.2016);

- Требования к бортовым устройствам и сторонним бортовым устройствам (утв. Постановлением Правительства РФ от 14.11.2016 № 1182);
- Требования к техническим средствам контроля и составу информации о дорожно-транспортном происшествии (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации № 1108 от 28.08.2019).

По содержанию – чистойшей воды нормативно-технические документы, то есть акты технического регулирования. И на эти документы нож регуляторной гильотины не обрушился. Значит, авторы 1742-го Постановления требования законодательства о техническом регулировании касательно актов прави-

<sup>3</sup> Отменен 27.12.2019.





Фото: Олег Горяинов

тельства, в отличие от актов ФОИВ, не учли. Более того, в разгар работы регуляторной гильотины выходят *«Правила оснащения транспортных средств категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации»* (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации № 2216 от 22.12.2020), которые содержательно являются нормативно-техническим актом. Получается, как у известного юмориста: «Здесь играем, здесь не играем, здесь рыбу заворачивали». Или же, что дозволено Юпитеру (правительству), не дозволено быку (ФОИВ)? Либо у регуляторной гильотины иные соображения, не учитывающие положения федерального закона?

Вот, к примеру, во исполнение 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» Правительство РФ утвердило перечень нормативных правовых актов и групп нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации, содержащих обязательные требования, в отношении которых не применяются некоторые положения этого закона (постановление № 2467 от 31.12.2020). Первым в этом перечне перед техническими регламентами фигурирует упомянутое выше Постановление Правительства РФ от 25 августа 2008 г. № 641. По своему содержанию это фактически тот же технический регламент, причём дублирующий настоящий технический

В сложившихся условиях, похоже, не получится определить какой-то один федеральный орган исполнительной власти, ответственный за нормативно-правовое регулирование в этой сфере, подобно, например, транспортной деятельности в случае с Минтрансом.

регламент, то есть акт Таможенного союза, перешедший по наследству к ЕАЭС, – ТР ТС 018/2011 «О безопасности колёсных транспортных средств». Разумеется, по форме этот документ правительства отнюдь не тот, который может содержать обязательные требования к продукции. Тем не менее, он отнесён к обязательным документам и в списке, и, что характерно, стоит перед техрегламентами ЕАЭС, которые, однако, в силу их международно-правового характера однозначно юридически выше акта Правительства РФ (см. Конституцию РФ<sup>4</sup>). Отсюда вполне риторический вопрос: соответствует ли это законодательству о техническом регулировании? Ответ вполне очевидный – не соответствует (см. аргументацию выше). Более того, на это постановление ведь опираются ещё и два свежее испеченных приказа Минтранса – от 10.07.2020 № 237 «Об утверждении видов железнодо-

рожных транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов, транспортирования твердых коммунальных отходов, подлежащих оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» и от 7 октября 2020 года № 413 «Об утверждении видов автомобильных транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров, опасных грузов, транспортирования твёрдых коммунальных отходов, подлежащих оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS». Эти акты устанавливают, по сути, обязательные требования к технической продукции (определённым видам транспорта) обязательные требования, то есть быть оснащёнными АСН ГЛОНАСС. Тогда по какой причине они таки ускользнули от регуляторной гильотины? Ну не могут они иметь обязательной си-

<sup>4</sup> Пока Конституционный Суд РФ не принял решения о невозможности исполнения ТР ТС 018 по причине его противоречия Конституции Российской Федерации.



Фото: Олег Горяинов

лы. Ей богу! И если мнение автора, как частного лица, хоть и бывшего прокурорского работника, неубедительно на этот счёт, то сошлёмся на авторитет Верховного суда РФ. Суд в своём решении № АКПИ14-40 от 08.04.2014, отменяя Приказ Минтранса от 26.01.2012 г. № 20<sup>5</sup>, указал, что ФОИВ *«не наделены Федеральным законом от 14 февраля 2009 г. N 22-ФЗ какими-либо полномочиями в сфере навигационной деятельности, а в сфере технического*

*регулирования, согласно пункту 3 статьи 4 Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ, вправе издавать акты только рекомендательного характера».*

При этом необходимо оговориться, что автор в принципе не против того, чтобы правительство могло заниматься непосредственным нормотворчеством на ниве технического регулирования. Более того, относительно нормативного регулирования (как правового, так и тех-

---

<sup>5</sup> Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства, категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Правительство РФ фактически берёт на себя оперативное нормативное регулирование в навигации, включая техническое, при том, что утверждение технических регламентов, особенно на уровне ЕАЭС, крайне долгий процесс.

нического) в сфере навигационной деятельности, видимо, это было бы целесообразно более, чем для других видов деятельности. Так, на текущий момент в соответствующем нормотворчестве отметились до 40 ФОИВ и приравненных к ним органов. Ситуация уникальная. Ведь ни в одном из других видов экономической деятельности подобной картины не наблюдается. Это обусловлено особенностью самого продукта навигационной деятельности – навигационной (пространственно-временной) информации, которая находит своё применение в десятках видах производительной деятельности, включая государственное управление. И список последних чуть ли не с каждым днём расширяется. В сложившихся условиях, похоже, не получится определить какой-то один федеральный орган исполнитель-

ной власти, ответственный за нормативно-правовое регулирование в этой сфере, подобно, например, транспортной деятельности в случае с Минтрансом<sup>6</sup>. Силёнок просто не хватит влезать во все сферы экономики. Отсюда вполне закономерно, что Правительство РФ фактически берёт на себя оперативное нормативное регулирование в навигации, включая техническое, при том, что утверждение технических регламентов, особенно на уровне ЕАЭС, крайне долгий процесс. Отсюда, вероятно, и появляются эти квазитехрегламенты в виде приказов Минтранса с «требованиями» или 641-го Постановления. Хотя, следует заметить, что отчего-то акты технического регулирования в сфере навигации, издаваемые Правительством РФ, в подавляющем числе случаев касаются только автотранспорта.

<sup>6</sup> Впрочем, в силу п. 4 Положения о полномочиях федеральных органов исполнительной власти по поддержанию, развитию и использованию глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС (утв. Постановлением Правительства РФ № 323 от 30.04.2008) Минтранс России близок к этому. Ведь он положением уполномочен утверждать требования к любым (!) средствам навигации, а не только применяемым на транспорте.

Наверное, тоже так совпало. Но, с другой стороны, эта «целесообразность» противоречит букве закона. Значит, получается, что необходимо что-то «в консерватории поменять». Иначе говоря, внести изменения в закон о техническом регулировании, наделив Правительство РФ полномочиями устанавливать обязательные требования к продукции в иных форматах, нежели принятие технических регламентов. Хотя это, как видно, ломает один из основных принципов технического регулирования, к тому же закреплённый в наших международных обязательствах. В общем, везде клин.

В заключение нужно сказать, что процессы, связанные с реализацией норм об обязательных требованиях, только разворачиваются. Ждём издания соответствующих подзаконных нормативных актов. Как в них будет отражена наша навигационная тематика, ещё будем посмотреть. Вот, только что приняты Правила формирования, ведения и актуализации реестра обязательных требований (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации № 128 от 06.02.2021). Сам реестр пока ещё формируется. Так что будет интересно. **ВВГ**



Фото: Олег Горяинов