



Станислав ШВАГЕРУС,
генеральный директор
НП «Саморегулируемая
ассоциация автомобильных
перевозчиков»,
директор
АНО «Информационно-
правовой центр «Содействие
обеспечению безопасности
на транспорте»

ХАОСУ ПРОТИВОСТОЯТЬ

Нормативно-правовое обеспечение автотранспортной деятельности в Российской Федерации, по ряду причин, характеризуется критическим несоответствием современным условиям. В Советском Союзе над созданием системы нормативно-правового обеспечения автотранспортной отрасли трудилось целое Министерство автомобильного транспорта, научно-исследовательские институты. Созданная система централизованных перевозок отлично работала в условиях плановой экономики, однако выстроить систему, отвечающую современным, рыночным реалиям не удалось.

Формально, автомобильный транспорт живет по правилам и стандартам, изложенным в постановлениях правительства и приказах Минтранса. Точное следование этим нормам приведет к банкротству предпринимателей. На практике же отрасль работает по своим собственным стандартам. Кроме того, с отменой государственного регулирования автотранспортной деятельности в форме лицензирования, фактически отменена обязанность выполнять требования ведомственных нормативно-правовых актов. Существующая восемь лет система добровольной сертификации на автомобильном транспорте (АС АТ) не востребована рынком и не отражает современных реалий.

Создание стандартов и правил — основа саморегулирования любой отрасли

В соответствии с общепринятым определением саморегулирование — это институт, в рамках которого группой экономических агентов создаются, адаптируются и изменяются легитимные (не противоречащие формальным, установленным государством) правила, регулирующие хозяйствен-

ную деятельность этих агентов. Объекты контроля имеют возможность легитимно управлять поведением контролера (регулятора).

С институциональной точки зрения организация саморегулирования — сеть контрактов, заключаемых множеством экономических агентов, действующих в рамках правил, определяемых институтом саморегулирования.

Принципиальным условием эффективного функционирования института саморегулирования является существование адекватной нормативной правовой базы, построенной в соответствии с основными его функциональными характеристиками.

Согласно ФЗ «О саморегулируемых организациях», под саморегулированием понимается самостоятельная и инициативная деятельность, которая осуществляется субъектами предпринимательской или профессиональной деятельности и содержанием которой являются разработка и установление стандартов и правил указанной деятельности, а также контроль за соблюдением требований указанных стандартов и правил.

Из данного определения вытекает, что саморегулирование — это, иными словами, регулирование субъектами рынка своей деятельности и контроль за соблюдением установленных ими же правил.

Существующая восемь лет система добровольной сертификации на автомобильном транспорте (ДС АТ) не востребована рынком и не отражает современных реалий

Саморегулирование — инструмент реформы

Если совместить понятие технического регулирования и саморегулирования, становится очевидным, что на сегодняшний день у бизнеса появляется возможность, соблюдая минимально необходимые требования, контроль за которыми осуществляет государство, самостоятельно устанавливая нормы, позволяющие динамично развивать экономику как отдельных предприятий, так всего государства в целом.

ФЗ «О техническом регулировании» предполагает три уровня документов в сфере технического регулирования — технические регламенты, национальные стандарты и своды правил, а также стандарты организаций. Технические регламенты содержат как раз те минимально необходимые и достаточные нормы для обеспечения безопасности, которые должны исполняться в обязательном порядке всеми субъектами, занимающимися деятельностью, входящей в сферу применения соответствующего технического регламента. Список участников работ по стандартизации, а также национальные стандарты, общероссийские классификаторы технико-экономической и социальной информации, правила их разработки и применения, правила стандартиза-

ции, нормы и рекомендации в области стандартизации, своды правил образуют национальную систему стандартизации России. В конце прошлого года внесены поправки в ФЗ «О техническом регулировании», позволяющие допускать использование зарубежных стандартов в Российской Федерации.

Особое внимание необходимо уделить стандартам организации, так как именно эти документы и являются теми самыми стандартами деятельности саморегулируемых организаций, которые упоминались ранее.

Стандарты организаций, как документы в сфере технического регулирования, могут содержать любые требования, не противоречащие обязательным к применению техническим регламентам. Целью введения таких документов на предприятиях является, прежде всего, повышение технологического уровня развития в сравнении с обязательным, контролируемым государством. Такие стандарты могут в отличие от технических регламентов предъявлять требования не только к безопасности, но и к качеству исполнения, конструкции и т.п.

Инструмент саморегулирования позволяет субъектам рынка объединиться и принять такого рода стандарты. Но эти стандарты принимаются не отдельно взятым предпринимателем — они обязательны для всех членов саморегулируемой организации.

Очевидно, что достижение экономического роста, технологического прогресса становится значительно более легкой задачей при наличии у всех взаимодействующих субъектов единых, не противоречащих стандартов.

Лозунг «Наше», значит качественно» сможет стать реальностью

Основная цель создания отраслевых саморегулируемых организаций — повышение качества продукции, работ или услуг в отрасли путем выработки и внедрения стандартов качества, кодексов поведения, механизмов досудебного решения споров. Внедрение и исполнение предписаний отраслевых саморегулируемых организаций может проводиться как на добровольной основе, так и на основе жесткого механизма санкций. Разработка кодексов и стандартов ведется при участии научно-исследовательских групп.

Для повышения качества товаров, работ и услуг в отрасли проводятся научно-исследовательские изыскания на базе саморегулируемых организаций с привлечением специализированных отраслевых научно-исследовательских институтов, вузов, экспертных организаций.

Создание отраслевых научно-исследовательских центров, координируемых саморегулируемыми организациями, способствует развитию отрасли, внедрению научных разработок, разработке новых способов производства, механизмов процедур. Организация научно-исследовательской деятельности в рамках отраслевых саморегулируемых организаций способствует, таким образом, распространению «лучшей практики» в отрасли.

В соответствии с концепцией введения саморегулирования государственная функция контроля за качеством работ и услуг передается от государства саморегулируемым организациям. Именно они должны осуществлять контроль и привлекать к ответственности своих недобросовестных членов, применяя к ним меры дисциплинарного воздействия: от вынесения предписания нарушителю до исключения его из членов СРО.

Пеня станет не на кого

Таким образом, компании, с одной стороны, будут подвержены контролю со стороны СРО, что увеличит их ответственность перед контрагентами и третьими лицами, с другой — членство в СРО будет гарантировать, что компания обладает определенным статусом и признаками, стимулирующими ее добросовестно осуществлять деятельность на рынке. Чтобы гарантия «действовала», СРО должна установить определенные требования к организациям, которые могут претендовать на членство. На первом этапе эти требования в автотранспортной деятельности могут соответствовать тем, что были установлены для получения лицензий — наличие соответствующего подвижного состава, аттестация сотрудников. Но в дальнейшем претендентам на членство в СРО придется подтверждать их соответствие установленным СРО дополнительным требованиям, направленным на гарантирование качества работ или услуг.

Для целей создания системы саморегулируемых организаций автотранспортного комплекса Российской Федерации предлагаются несколько уровней или типов стандартов и правил саморегулируемых организаций.

Стандарты перевозчика

В настоящее время Правила перевозки пассажиров и грузов утверждаются Правительством Российской Федерации. Второй уровень правил саморегулируемых организаций составят правила перевозки разными видами транспорта (автобус, такси), различных специализированных грузов (крупногабаритных, тяжеловесных, скоропортящихся).

Типы стандартов подразделяются на технологические стандарты, содержащие требования к процессу организации производства транспортной услуги, стандарты транспортного продукта, содержащие требования по скорости доставки пассажиров и грузов, качество обслуживания потребителя транспортного продукта.

Отдельный тип стандартов — кодекс чести перевозчика — совокупность правил делового оборота.

Стандарты, в отличие от правил деятельности, которые обязательны для выполнения, могут быть как обязательными, так и рекомендательными. Саморегулируемая организация принимает решение о введении нового стандарта сначала в качестве рекомендательного, после освоения стандарта большинством предпринимателей и положительном экономическом результате, принимается решение о переводе данного стандарта в разряд обязательных. Возможен и обратный процесс — устаревшие технологии и, соответственно стандарты переводятся в разряд рекомендательных.

Автомобильный транспорт занимает лидирующие позиции по развитию малого и среднего пред-

принимательства в транспортном комплексе Российской Федерации, и выстраивание эффективной системы нормативно — правового обеспечения возможно только через передачу государственной функции ведомственного нормотворчества на уровень саморегулируемых организаций перевозчиков. При этом введение системы саморегулирования, в настоящих условиях анархического, суперлиберализованного рынка автотранспортных услуг возможно только путем законодательного установления обязательного членства в СРО как элемента допуска на рынок.

Отдельный тип стандартов — кодекс чести перевозчика

Отдельной строкой

«В тех сегментах транспортного рынка, где уже сегодня имеется высококонкурентная среда, вмешательство государства должно быть минимальным, в таких сегментах, необходимо пресекать недобросовестную конкуренцию и вытеснять с рынка перевозчиков, которые осуществляют ценовой демпинг за счет ухода от налогов и ответственности за качество сервиса, безопасности груза и пассажиров» — Министр транспорта Российской Федерации И. Е. Левитин, 11 ноября 2009 г., выступление на Всероссийской конференции «Эффективная ценовая и тарифная политика как инструмент реализации Концепции долгосрочного социально-экономического развития России».

Три уровня документов в сфере технического регулирования — технические регламенты, национальные стандарты и своды правил, а также стандарты организаций

Смещение акцента в диалоге с властью

Еще одним несомненным плюсом системы саморегулирования с точки зрения технического регулирования являются значительно большие возможности при взаимодействии с государством. Саморегулируемая организация, являясь объединением субъектов рынка, более серьезный партнер для государственных органов, чем отдельно взятый предприниматель. Ведение диалога с руководящими органами саморегулируемой организации, в которых обеспечено представительство каждого из членов, становится уже не правом, а обязанностью государства. Это необходимо, прежде всего, при взаимодействии с государственными органами в ходе разработки технических регламентов и национальных стандартов.

На современном этапе реформы технического регулирования роль стандартизации не только не уменьшилась, но значительно возросла, поскольку стандартизация является ключевым фактором поддержки ряда направлений государственной политики, таких, как конкуренция, внедрение инноваций, устранение торговых барьеров, расширение торговли, защита интересов потребителей, защита окружающей среды, государственные поставки и другие.

Учебный Центр Москомархитектуры

- ✓ Создан по решению Правительства Москвы; (Лицензия на образовательную деятельность № 026405)
- ✓ 7 лет успешной образовательной деятельности для специалистов архитектурно-строительной отрасли;
- ✓ Различные формы обучения, широкий спектр лицензионных учебных программ;
- ✓ Сотрудничество с СРО в области проектирования и строительства, индивидуальный подход.

Наши контакты:
 125047, г. Москва, 2-я Брестская ул., д.8
 (495) 650-5005, 251-5525, 694-0939
 E-mail: ucheba@dom6.ru
www.ucheba-mka.ru