

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия на проект федерального закона  
«О внесении изменений в отдельные законодательные акты (в части систематизации  
обязательных требований в сфере воздушного транспорта)»

Минэкономразвития России в соответствии с разделом IV Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов и проектов решений Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1318 (далее – Правила), рассмотрело проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты (в части систематизации обязательных требований в сфере воздушного транспорта)» (далее – проект акта), разработанный и направленный для подготовки настоящего заключения Минтрансом России (далее – разработчик), и сообщает следующее.

Разработчиком проведены публичные обсуждения проекта акта и сводного отчета о проведении оценки регулирующего воздействия (далее – сводный отчет) в срок с 7 по 25 сентября 2020 года. Информация об оценке регулирующего воздействия проекта акта размещена разработчиком на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) (ID проекта акта: 02/04/09-20/00108034). Замечания и предложения, поступившие в ходе публичных обсуждений, прокомментированы разработчиком в сводке предложений.

Согласно сводному отчету и пояснительной записке проект акта подготовлен во исполнение пункта 3 плана законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2020 год, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2019 г. № 3205-р (далее – план № 3205-р), а также в целях повышения безопасности полетов. Кроме того, предлагаемые изменения обусловлены необходимостью гармонизации требований в области сертификации производителей

и разработчиков авиационной техники со сложившимися мировыми подходами в данной сфере, согласно которым осуществляется сертификация, а не признание соответствия юридических лиц и индивидуальных предпринимателей – разработчиков и изготовителей воздушных судов (далее – ВС) и другой авиационной техники, в том числе возмездность услуги по сертификации.

Проект акта в рамках обсуждения и формирования новой целевой структуры нормативного регулирования был рассмотрен профильной рабочей группой по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере воздушного транспорта, по итогам принято решение о невозможности согласования и необходимости доработки проекта акта (протоколы от 25 сентября 2020 г. № 028/РГДС и от 28 сентября 2020 г. № 028/РГПС).

С учетом информации, представленной разработчиком по проекту акта, Минэкономразвития России в рамках оценки регулирующего воздействия обращает внимание на наличие следующих замечаний к проектируемому регулированию.

1. Основание для разработки проекта акта требует уточнения ввиду неактуальности приведенной в пояснительных материалах информации.

Так, пункт 3 плана № 3205-р, которым была предусмотрена разработка проекта акта, был исключен распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 октября 2020 г. № 2720-р «О внесении изменений в распоряжения Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2019 г. № 3205-р и от 31 августа 2020 г. № 2216-р».

2. Исходя из наименования проекта акта, предлагаемое регулирование направлено на систематизацию обязательных требований в сфере воздушного транспорта.

Однако по итогам анализа проектируемых положений выявлено, что проект акта вводит ряд новых требований, изменяет и/или ужесточает действующие требования и обязанности.

В частности, расширяется перечень объектов и субъектов, подлежащих обязательной сертификации в гражданской авиации, вводятся положения об утверждении уполномоченным органом соответствующих требований к сертификационным центрам и испытательным лабораториям, экспертам по сертификации, порядка аккредитации сертификационных центров, требований к реестру аккредитованных сертификационных центров, испытательных лабораторий, экспертов по сертификации и порядка ведения такого реестра.

Кроме того, предлагается распространить требование об обязательной аттестации на широкий круг работников авиационных предприятий, которую предполагается проводить один раз в 5 лет в порядке, который будет утвержден уполномоченным органом. В число лиц, подлежащих аттестации,

предлагается включить руководящий (управленческий) персонал авиапредприятий и оперативных органов единой системы организации воздушного движения, обеспечивающий руководство специалистами авиационного персонала.

2.1. При этом обращаем внимание на недостаточность обоснования разработчиком норм предлагаемого регулирования. Приведенные в пояснительных материалах утверждения, что регулирование, например, необходимо для повышения безопасности полетов или с целью сохранения в штате предприятий и организаций квалифицированного персонала, не являются конкретными и не могут послужить обоснованием введения дополнительных ранее не предусмотренных требований и процедур. Представляется, что данные обоснования являются общими декларативными принципами, на соблюдение которых в том числе направлено соблюдение требований воздушного законодательства в целом.

Полагаем, что основным критерием оценки целесообразности разработки и принятия нового регулирования, содержащего ранее не установленные законодательством требования, должна являться обоснованность проектируемых изменений в рамках целевых структур нормативного регулирования на основе анализа проблем в установленной сфере регулирования и рисков причинения вреда охраняемым законом ценностям, а также норм, направленных на устранение избыточных и необоснованных требований.

В этой связи также обращаем внимание разработчика на положения статьи 6 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» (далее – Закон об обязательных требованиях), который в этой части вступил в силу 1 ноября 2020 года.

Указанной статьей в том числе установлен принцип обоснованности обязательных требований. В частности, данной статьей предусмотрено, что оценка наличия риска причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям, проводимая федеральным органом исполнительной власти или уполномоченной организацией при разработке проекта нормативного правового акта, устанавливающего обязательные требования, должна основываться на анализе объективной и регулярно собираемой информации об уровне причиненного охраняемым законом ценностям вреда (ущерба) и (или) иной информации применительно к отношениям, при регулировании которых предполагается установление обязательных требований. Необходимыми условиями установления обязательных требований являются наличие риска причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям, на устранение которого направлено установление обязательных требований, и возможность и достаточность установления обязательных требований в качестве мер защиты охраняемых законом ценностей.

Также статьей 9 Закона об обязательных требованиях установлен принцип исполнимости обязательных требований. В частности, при установлении обязательных требований оцениваются затраты лиц, в отношении которых они устанавливаются, на их исполнение.

Однако в представленной редакции сводный отчет (пункт 11) и иные пояснительные материалы не содержат оценки расходов субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, связанных с необходимостью исполнения новых проектируемых требований, что не позволяет в достаточной мере оценить финансовые последствия предлагаемого регулирования.

2.2. При этом в представленных материалах также отсутствует информация о неэффективности аналогичного действующего регулирования и необходимости в связи с этим ужесточения существующих норм. Например, в сфере беспилотных авиационных систем (далее – БАС) предлагается внесение в Воздушный кодекс Российской Федерации (далее – ВК РФ) положений, распространяющих обязательные требования по проведению обязательной сертификации БАС и подготовке специалистов авиационного персонала, применяющихся в настоящее время к категории БАС в составе беспилотных воздушных судов (далее – БВС) более 30 кг, на категорию БАС в составе БВС 25 кг и более.

3. В части предлагаемого вышеуказанного ужесточения весовых параметров БАС с 30 кг до 25 кг, а также введения весового интервала от 0,25 кг до 25 кг для БАС, используемых для коммерческой деятельности, отмечаем следующее.

Данные предложения могут быть сопряжены с существенным негативным влиянием на рынок БАС, который с 2016 года был ориентирован на ранее утвержденные ВК РФ нормы, и не поддерживаются.

В отсутствие сведений, позволяющих прийти к выводу об обоснованности предлагаемых изменений, считаем, что распространение процедуры обязательной сертификации на «малые» БАС несоизмеримо с рисками, связанными с их использованием, а также затратами на исполнение новых требований.

Полагаем, что с учетом положительного опыта коммерческого использования БАС отсутствуют значимые факторы для пересмотра существующих положений ВК РФ в сторону ужесточения регулирования.

При этом необходимо отметить, что в соответствии с пунктом 3 статьи 8 ВК РФ все эксплуатанты, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки и (или) выполняющие авиационные работы, техническое обслуживание гражданских ВС, должны подтвердить свое соответствие установленным требованиям – получить сертификат эксплуатанта.

При сертификации требуется в том числе подтвердить летную годность используемых ВС, БВС, подтвердить подготовку персонала.

Таким образом, в любом случае коммерческая деятельность, связанная с использованием ВС/БВС, подразумевает систему оценки со стороны Росавиации через выдачу сертификата эксплуатанта.

Вместе с тем субъектами предпринимательской деятельности отмечается, что в рамках системы добровольной сертификации, предусмотренной Федеральным законом от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании», также может быть реализован предлагаемый проектом акта вариант сертификации «малых» БАС. В данном случае наличие такого сертификата, подтверждающего летную годность БВС, может являться конкурентным преимуществом конкретного изготовителя.

Также не поддерживаются изменения статьи 36 ВК РФ, предполагающие повышенные требования к БВС с максимальной взлетной массой менее 30 кг в части их допуска к эксплуатации при наличии сертификата летной годности.

Аналогично не поддерживаются дополнения статьи 8 ВК РФ в части распространения обязательной сертификации на юридических лиц, осуществляющих изготовление авиационных материалов, и на юридических лиц, осуществляющих изготовление оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, используемого для обслуживания воздушного движения, а также непосредственно самих авиационных материалов.

В данном случае полагаем целесообразным разработчику обратиться к международному опыту, который показывает, что соответствие материалов, используемых в конструкции ВС, подтверждается через сертификации типовой конструкции. В Российской Федерации это изложено в Федеральных авиационных правилах «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей.

Часть 21», утвержденных приказом Минтранса России от 17 июня 2019 г. № 184.

Согласно международному опыту производители материалов (расходные материалы, сырье, полуфабрикаты, например, герметики, смазки, химикаты, а также металлические, синтетические, пластиковые материалы и полуфабрикаты) в рамках авиационного законодательства не сертифицируются. Следует отметить, что с учетом значительного числа таких производителей и материалов их сертификация представляется нецелесообразной.

Более того, переходный период, установленный разработчиком до 1 июля 2021 г., может оказаться явно недостаточным, учитывая сроки принятия законопроектов и масштабность предлагаемых изменений.

4. Согласно проектируемому пункту 1.1 статьи 8 ВК РФ предполагается наделить уполномоченный орган полномочием по установлению классификации объектов, подлежащих обязательной сертификации в федеральных авиационных правилах.

Во-первых, данная норма нуждается в уточнении ввиду ее неопределенности – не представляется возможным определить предмет правового регулирования в данном случае.

Во-вторых, предполагаемые объекты сертификации указаны выше, в пункте 1 статьи 8 ВК РФ, в связи с чем предоставление уполномоченному органу дополнительного полномочия по установлению неопределенной классификации не может быть поддержано.

Считаем, что такие основополагающие положения являются предметом федерального закона, а не подзаконных актов.

5. В соответствии с проектируемым пунктом 5 статьи 8 ВК РФ предполагается установить, что специалисты авиационного персонала гражданской авиации подлежат обязательной аттестации по основаниям, в соответствии со сроками и процедурами квалификационных проверок, установленными соответствующими федеральными авиационными правилами.

При этом необходимо отметить, что в гражданской авиации уже создана нормативная правовая база, устанавливающая систему непрерывной подготовки и контроля знаний, навыков, умений специалистов авиационного персонала.

Так, в частности, постановлением Правительства Российской Федерации от 6 августа 2013 г. № 670 утверждены Правила проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, требованиям федеральных авиационных правил, а также выдачи таких свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации.

Федеральными авиационными правилами «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденными приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147, «Требования к диспетчерам управления воздушным движением и парашютистам-инструкторам», утвержденными приказом Минтранса России от 26 ноября 2009 г. № 216, «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденными приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, установлены квалификационные требования, периодичность подготовки специалистов авиационного персонала, включая оценку знаний и умений.

Учитывая, что указанные нормативные правовые акты не оперируют понятием «аттестация», проектом акта фактически предлагается создать, в дополнение к уже существующей системе контроля знаний, навыков, умений специалистов авиационного персонала, новую систему, которая будет устанавливать процедуры проведения аттестации, возможно существенно отличающиеся от функционирующей в настоящее время системы оценки квалификации специалистов авиационного персонала.

При этом реализация указанных положений на практике, в случае их принятия, будет сопряжена со значительными организационными трудностями, связанными с дополнительным отвлечением членов летного и кабинного экипажа от выполнения ими трудовых функций, и, как следствие, с существенными расходами авиационных предприятий (авиакомпаний).

6. Проектируемыми абзацами вторым, третьим и четвертым пункта 5 статьи 8 ВК РФ предполагается установить обязательную аттестацию руководителей авиационных предприятий, заместителей руководителей авиационных предприятий, обеспечивающих руководство специалистами авиационного персонала и отвечающими за обеспечение безопасности полетов ВС, организацию летной работы и использования воздушного пространства, авиационную безопасность, эксплуатацию авиационной техники, организацию, выполнение, обеспечение и обслуживание воздушных перевозок и полетов воздушных судов, выполнение авиационных работ, а также руководителей оперативных органов единой системы организации воздушного движения; руководителей, заместителей руководителей операторов аэродромов.

Обращаем внимание, что требование, устанавливающее обязанность проведения аттестации руководителей и заместителей руководителей, требует уточнения. Структура любой организации предусматривает только одного руководителя, при этом количество заместителей, в зависимости от задач выполняемых конкретной организацией, может быть дифференцированным. В организации не может быть несколько руководителей.

В соответствии с воздушным законодательством, а именно в соответствии с пунктом 9 федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Минтранса России от 13 августа 2015 г. № 246 (далее – ФАП-246), например, авиакомпании (эксплуатанты) сформировали внутреннюю структуру управления, в которой отсутствуют должностные лица, отвечающие за эксплуатацию авиационной техники, организацию, выполнение, обеспечение и обслуживание воздушных перевозок и полетов ВС, выполнение авиационных работ, аттестация которых предусматривается проектом акта. При этом наличие таких специалистов в составе авиационного предприятия не предусмотрено и ФАП-246.

В структуре авиакомпаний (эксплуатантов), сформированной в соответствии с воздушным законодательством (ФАП-246), уже предусмотрены должностные лица из числа руководящего персонала авиакомпании (эксплуатанта), в обязанности которых входит обеспечение исполнения функций по:

- а) организации подготовки и допуска к полету членов экипажей ВС (организации летной работы);
- б) поддержанию летной годности ВС;
- в) управлению безопасностью полетов;

- г) авиационной безопасности;
- д) реализации системы управления качеством;
- е) наземному обслуживанию.

Указанные лица в части практического опыта, знаний воздушного законодательства, понимания эксплуатационной документации подлежат систематической проверке со стороны Росавиации при подтверждении соответствия эксплуатантов требованиям федеральных авиационных правил, которая осуществляется в форме плановых проверок, внеплановых проверок, а также путем анализа данных заявки, представляемых эксплуатантом в электронном виде.

В этой связи требование проекта акта о необходимости проведения аттестации заместителей руководителя авиакомпании (эксплуатанта) представляется избыточным, поскольку указанные лица будут подлежать двойным проверкам, по сути, одних и тех же требований – с одной стороны, в рамках процедуры подтверждения соответствия авиакомпании установленным требованиям, а с другой – в рамках аттестации, предусмотренной проектом акта.

Также не поддерживаются положения, содержащиеся в проектируемом абзаце четвертом пункта 5 статьи 8 ВК РФ, предусматривающие, что в процессе аттестации оценивается соответствие руководителя авиационного предприятия, заместителя руководителя авиационного предприятия, руководителя оперативного органа единой системы организации воздушного движения занимаемой должности.

Обращаем внимание, что выполнение работником должностных обязанностей по смыслу и совокупности норм Трудового кодекса Российской Федерации (далее – ТК РФ) относится к трудовым отношениям, которые согласно статьям 15, 18, 19 ТК РФ возникают на основании соглашения (трудового договора) между работником и работодателем о личном выполнении работником за плату трудовой функции (работы по должности в соответствии со штатным расписанием, профессии, специальности с указанием квалификации; конкретного вида поручаемой работнику работы) в интересах, под управлением и контролем работодателя, подчинении работника правилам внутреннего трудового распорядка при обеспечении работодателем условий труда, предусмотренных трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, трудовым договором.

В свою очередь, состав и содержание трудовой функции, должностные обязанности, (работы по должности в соответствии со штатным расписанием, профессии, специальности с указанием квалификации; конкретного вида поручаемой работнику работы) являются предметом регулирования трудового договора, сторонами которого являются работник и работодатель.

На основании изложенного полагаем, что оценка соответствия квалификации работника занимаемой должности является прерогативой работодателя. Именно работодатель уполномочен оценивать соответствие квалификации работника занимаемой должности.

В этой связи полагаем, что цель проведения аттестации, содержащаяся в проектируемом абзаце четвертом пункта 5 статьи 8 ВК РФ, подлежит корректировке.

7. Проектом акта предполагается дополнить ВК РФ статьей 24.2 «Обеспечение подготовки к сезонной эксплуатации воздушных судов и объектов инфраструктуры воздушного транспорта гражданской авиации», которой предполагается введение обязательной для всех участников авиационной отрасли сезонной (осенне-зимний и весенне-летний периоды) подготовки. При этом необходимо отметить, что, согласно позициям субъектов предпринимательской деятельности, уже в конце прошлого века такие виды подготовок для пилотов и современных ВС гражданской авиации потеряли свою актуальность.

Пилоты по программам непрерывной подготовки поддерживают необходимый профессиональный уровень в течение года. Поддержание летной годности ВС осуществляется в соответствии с документами по технической эксплуатации, которые включают особенности эксплуатации ВС в зимнее время и не содержат каких-либо требований по подготовке к сезонной эксплуатации. Дополнительные действия и процедуры не требуются. Требования к эксплуатации инфраструктуры воздушного транспорта изложены в федеральных авиационных правилах, в том числе и при различных условиях эксплуатации. При этом аргументов о том, что функционирующая система управления безопасностью полетов не обеспечивает приемлемый уровень безопасности, разработчиком не представлено.

В соответствии с Положением о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396, Росавиация наделена полномочиями по проведению различных проверок и контролю объектов инфраструктуры воздушного транспорта гражданской авиации на соответствие установленным требованиям.

Введение особой статьи в ВК РФ по сезонной подготовке представляется нецелесообразным, излишним и может привести к дополнительным, не подтвердившим свою необходимость процедурам и отчетности, не повышающим явным образом безопасность полетов, что заявлено в качестве цели рассматриваемого регулирования.

8. Проектом акта предполагается изложить пункт 1.1 статьи 33 ВК РФ в новой редакции, согласно которой будет исключена возможность регистрации пилотируемых гражданских ВС и БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и более в государственном реестре гражданских ВС иностранного государства, с которым у Российской Федерации имеются соглашения о поддержании летной годности.

Согласно позициям субъектов предпринимательской деятельности, зарубежные лизингодатели могут полагать недостаточной детализацию вопросов поддержания летной годности в Российской Федерации и зачастую избегают включения в российский реестр. Также при этом снижается остаточная стоимость ВС в случае перевода эксплуатируемых ВС иностранной регистрации в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Обращаем внимание, что принятие редакции данной статьи приведет к увеличению лизинговых платежей как компенсационных рисков лизингодателей, повышению расходов авиакомпаний на лизинговые платежи.

Предлагаем дополнить статью 33 ВК РФ положениями о возможности регистрации ВС в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации или иностранного государства при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации.

9. В соответствии с проектируемым пунктом 3 статьи 8 ВК РФ к юридическим лицам, осуществляющим *обеспечение авиационной безопасности*, предъявляется требование о том, что указанные лица вправе осуществлять свою деятельность при наличии документа, подтверждающего соответствие указанных юридических лиц, индивидуальных предпринимателей требованиям федеральных авиационных правил.

В соответствии с последним абзацем проектируемой статьи 8 ВК РФ аттестация специалистов авиационного персонала гражданской авиации, а также заместителей руководителей авиационных предприятий, обеспечивающих руководство специалистами авиационного персонала и *ответственных за обеспечение авиационной безопасности, отнесенных в соответствии с законодательством о транспортной безопасности* к силам обеспечения транспортной безопасности, *осуществляется в соответствии с законодательством о транспортной безопасности*.

Проектируемой статьей 24.1 ВК РФ предполагается установить компетенцию Правительства Российской Федерации на утверждение *программы по авиационной безопасности* в гражданской авиации.

Проектом акта уточняется пункт 4 статьи 84 ВК РФ, что *требования авиационной безопасности, в том числе требования и рекомендации авиационной безопасности к аэропортам с низким пассажирооборотом*, и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Необходимо отметить, что уже свыше 12 лет (с момента принятия Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности») авиационные предприятия (аэропорты и эксплуатанты) оказались в ситуации, при которой они вынуждены выполнять два комплекса мероприятий, одинаковых по сути требований, направленных на достижение одной цели – защиты транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства:

- одна – на основе воздушного законодательства, основанного на выполнении международных обязательств Российской Федерации по авиационной безопасности;
- другая – на основе законодательства Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности.

Отсутствие сбалансированных требований по авиационной и транспортной безопасности на практике приводит к дополнительным затратам аэропортов и авиаперевозчиков, а также к дублированию функций при выполнении двух комплексов мероприятий по авиационной и транспортной безопасности.

В целях гармонизации требований в области транспортной и авиационной безопасности Минтранс России был подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам защищенности воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства и обеспечения транспортной безопасности», которым предполагалось внести изменения в ВК РФ, исключив из него положения, касающиеся авиационной безопасности.

Однако проект акта не учитывает положения, предусмотренные указанным проектом федерального закона.

Считаем необходимым обеспечить соответствие разрабатываемых проектов актов, так как именно данные изменения направлены на систематизацию обязательных требований.

Кроме того, согласно позициям субъектов предпринимательской деятельности, наряду с предложенной проектом акта оптимизацией процедур лицензирования деятельности по [разработке, изготовлению, испытанию и ремонту](#) авиационной техники посредством исключения из перечня лицензируемых видов деятельности разработки, изготовления, испытания и ремонта гражданской авиационной техники целесообразно также дополнить ВК РФ положениями, касающимися обеспечения кибербезопасности, что особенно актуально для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности БАС.

На основе проведенной оценки регулирующего воздействия проекта акта Минэкономразвития России сделан вывод об отсутствии достаточного обоснования решения проблемы предложенным способом регулирования.

В проекте акта выявлены положения, вводящие избыточные обязанности, запреты и ограничения для физических и юридических лиц в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности и способствующие их введению, а также положения, приводящие к возникновению необоснованных расходов физических и юридических лиц в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, а также бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации.