**КОНЦЕПЦИЯ**

**проекта Закона Республики Казахстан**

**«О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам железнодорожного транспорта»**

**1. Название законопроекта**

«О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам железнодорожного транспорта»

**2. Обоснование необходимости разработки законопроекта**

Обоснованием необходимости корректировки действующего законодательства явилась возникшая ситуация с ТОО «Агример» по пользованию подъездного пути сторонней организации для перевозки грузов железнодорожным транспортом, позволившей выявить пробелы законодательства по двум аспектам.

*Смена владельца подъездного пути, ранее используемого сторонними организациями*

В настоящее время, в соответствии с подпунктом 16 статьи 7 Закона о естественных монополиях, в случае отчуждения подъездного пути, не имеющего конкурентного подъездного пути, действующий владелец, обязан реализовать данное имущество на торгах в виде тендера.

При этом, потенциальным покупателем может выступить как действующий услугополучатель, так и юридическое лицо, ранее не пользовавшееся услугами данного подъездного пути.

В случае определения победителем тендера организацию ранее не пользовавшегося услугами подъездного пути, действующий услугополучатель оказывается в «уязвимом» состоянии.

В частности, действующий услугополучатель не имеет влияния на нового владельца подъездного пути в части его намерений в продолжении функционирования подъездного пути, содержания его в надлежащем техническом состоянии для возможности осуществления перевозок и т.д.

В итоге, деятельность производителя оказывается в прямой зависимости от намерения нового ветвевладельца в содержании, эксплуатации и предоставлении услуг подъездного пути.

**В этой связи, законопроектом предлагается регламентировать,** что владелец подъездного пути обязан при отчуждении подъездного пути, предоставить преимущественное право по покупке данного подъездного пути своему потребителю перед третьими лицами, в случае одинаковых условий и суммы выкупа, представленных в тендерных заявках.

При этом в случае наличия двух и более действующих потребителей, преимущественное право будет принадлежать потребителю получившему больший объем услуг за последние 12 месяцев, также в случае одинаковых условий и суммы выкупа, представленных в тендерных заявках.

Объем полученных услуг исчисляется в тыс. вагон/км, вагон/час.

Таким образом, преимущественное право по покупке будет представлено действующему потребителю, получившему больший объем услуг (тыс. вагон/км, вагон/час) за последние 12 месяцев.

Предлагаемые нормы будут распространяться на всех субъектов рынка, оказывающих услуги подъездных путей.

*Примыкание вновь строящегося подъездного пути к действующему подъездному пути*

 Действующим законодательством регламентируется, что в случае отсутствия технологической возможности строительства подъездного пути с примыканием к железнодорожной магистральной сети, возможно строительство подъездного пути с примыканием к существующему подъездному пути, который в свою очередь примыкает к железнодорожной магистральной сети.

При этом, согласно пункта 2 статьи 57 Закона о железнодорожном транспорте, инициатору строительства нового подъездного пути необходимо получение согласия владельца существующего подъездного пути.

Однако, действующей нормативной базой не регламентируется порядок согласования либо отказа владельца существующего подъездного пути в примыкании вновь строящегося подъездного пути. Т.е. владелец существующего подъездного пути вправе, без объяснения причин и наличия каких либо обоснований, отказать в примыкании вновь строящегося подъездного пути.

Таким образом, инициатор строительства нового подъездного пути, для вывоза своей продукции железнодорожным транспортом, оказывается в прямой зависимости от действий владельца существующего подъездного пути в согласовании, либо отказе в согласовании в примыкании вновь строящегося подъездного пути.

**В этой связи, законопроектом предлагается дополнить вышеуказанный раздел Закона о железнодорожном транспорте норма следующего содержания:** «Порядок согласования примыкания вновь строящихся подъездных путей к существующим подъездным путям утверждается уполномоченным органом в сфере транспорта.».

Указанная поправка позволит обеспечить разработку и утверждение четкого механизма процедуры согласования или отказа в согласовании в примыкании вновь строящихся подъездных путей к существующим подъездным путям.

*Отсутствие в действующем законодательстве утвержденных правил пользования подъездными путями*

В целом, на сегодняшний день отсутствует утвержденный порядок пользования подъездными путями и взаимоотношений между ветвевладельцами и потребителями услуг подъездных путей.

Более того, у уполномоченного органа в сфере транспорта отсутствует компетенция на утверждение вышеуказанных правил.

**В этой связи, законопроектом предлагается наделить полномочиями уполномоченный орган в сфере транспорта на разработку и утверждение Правил пользования подъездными путями, за счет внесения в Закон о железнодорожном транспорте соответствующей нормы.**

При этом, в рамках указанных Правил предполагается регламентировать взаимоотношения между ветвевладельцами и потребителями услуг подъездных путей, а также четкий перечень услуг, предоставляемый ветвевладельцами.

*Отсутствие зарегламентированного понятия «Подача-уборка вагонов»*

Понятийным аппаратом Закона о железнодорожном транспорте определены понятия услуг, оказываемых подъездными путями *(услуги подъездных путей - услуги ветвевладельца по предоставлению в пользование подъездных путей или обслуживанию им грузоотправителей и грузополучателей).*

Однако, понятие услуги «Подача-уборка вагонов» в понятийном аппарате не определено.

Указанный пробел не позволяет четко зарегламентировать и дать определение вышеуказанной услуге, что в свою очередь приводит к разногласиям хозяйствующих субъектов и уполномоченных государственных органов.

В целях единого толкования данной услуги **законопроектом предлагается ввести в понятийный аппарат Закона о железнодорожном транспорте определение услуги подачи-уборки вагонов на подъездных путях.**

**3. Цели принятия законопроекта**

Целью законопроекта является создание недискриминационных условий, в отношении услугопользователей подъездных путей, а также регламентация деятельности в сфере подъездных путей.

**4. Предмет регулирования законопроекта**

Предметом регулирования законопроекта являются отношения, возникающие между владельцами подъездных путей, являющихся субъектами естественных монополий и пользователей услуг данных подъездных путей.

**5. Структура законопроекта**

Структура законопроекта включает две статьи:

Статьей 1 вносятся изменения и дополнения в следующие законодательные акты Республики Казахстан:

1. Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-II «О железнодорожном транспорте»;

2. Закон Республики Казахстан от 9 июля 1998 года № 272-I «О естественных монополиях и регулируемых рынках»;

Статьей 2 определяется порядок введения в действие данного Закона.

**6. Предполагаемые правовые и социально-экономические последствия**

**в случае принятия законопроекта**

Принятие законопроекта приведет к единообразному применению норм законодательства Республики Казахстан в сфере железнодорожного транспорта. Отрицательных социально-экономических последствий принятие данного законопроекта не повлечет.

При этом, принятие законопроекта окажет следующее положительное влияние:

- услугопользователи подъездных путей (товаропроизводители, бизнес, использующий железнодорожный транспорт и соответственно подъездные пути для перевозки своей продукции) получат стабильность своей деятельности, за счет уверенности в возможности использования железнодорожной инфраструктуры на долгосрочной перспективе (вне зависимости от намерений ветвевладельца). В свою очередь использование железнодорожного транспорта, как самого выгодного вида транспортировки, позволит производству нести оптимальные транспортные расходы и соответственно максимально эффективно осуществлять свою деятельность в части издержек и себестоимости производства.

- конечный потребитель продукции окажется в выигрыше за счет справедливой конечной стоимости товара, поскольку использование товаропроизводителем более дорогостоящего вида транспортировки, отразиться на увеличении себестоимости товара и соответственно на увеличении реализуемой цены.

- Стабильное и эффективное производство с оптимальной логистикой окажет положительное влияние на бюджетные поступления за счет налоговых отчислений и создаст положительный социальный эффект в виде рабочих мест при стабильном производстве.

**7. Необходимость одновременного (последующего) приведения других законодательных актов в соответствие с разрабатываемым законопроектом**

Не потребуется.

**8. Регламентированность предмета законопроекта иными нормативными правовыми актами**

Вопросы, входящие в предмет регулирования законопроекта, регламентируются Законом Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» и Законом «О естественных монополиях и регулируемых рынках».

**9. Наличие по рассматриваемому вопросу зарубежного опыта**

Наиболее развитая железнодорожная отрасль в мировом масштабе признается в Германии и Соединенных Штатах Америки.

Это – показатели объемов перевозимых грузов, развернутой длинны железнодорожной сети как относительно территории страны, так и в абсолютной величине, а также современности применяемых технологий.

Модель железнодорожной сферы указанных стран также предполагает только государственное управление железнодорожной инфраструктуры.

Данное обстоятельство обусловлено важностью железнодорожных перевозок в государственном масштабе и недопущения управления ими частными организациями исходя из частных интересов.

При этом, подъездные пути, используемые для доставки грузов на железнодорожную магистраль находятся в ведении частных организаций.

Учитывая важность предоставления возможности производителям и бизнесу беспрепятственно осуществлять перевозку грузов, в взаимоотношениях владельца подъездного пути и услугополучателя, приоритет отдан именно услугополучателям.

Так, ветвевладелец не имеет право осуществлять какие либо имущественные процедуры в том числе по отчуждения подъездного пути без согласования с организациями, использующими данный подъездной путь для вывоза своей продукции. При этом в случае отчуждения подъездного пути, ветвевладелец обязан в первую очередь обратиться с соответствующим предложением по его покупке к действующему услугополучателю.

Данная мера вызвана важностью поддержания бизнеса и производства, как основных доноров экономики, и соответственно предоставления ему беспрепятственной возможности в развитии его деятельности.

В случае примыкания вновь строящегося подъездного пути к существующему подъездному пути, владелец существующего подъездного пути обязан обеспечить полное содействие инициатору в случае наличия технологической возможности по присоединению вновь строящегося подъездного пути.

Данная мера также обусловлена необходимостью всесторонней поддержки развития существующего или создания нового производства.

Таким образом, исходя из опыта стран с наиболее развитой железнодорожной отраслью, считаем важным обеспечить поддержку услугополучателей подъездных путей и железнодорожных перевозок в целом, как субъектов реального сектора экономики.

**10. Предполагаемые финансовые затраты, связанные с реализацией законопроекта**

Реализация законопроекта не повлечен затрат республиканского и местного бюджетов и иных правоприменителей.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_