|  |
| --- |
| № исх: 03-28/8622 от: 20.10.2015 |

**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, а также поручение Администрации Президента Республики Казахстан по указанному вопросу от 24 июня 2015 года № ЗТ-Б-2252,1.

*Смена владельца подъездного пути, ранее используемого сторонними организациями*

В настоящее время, в соответствии с подпунктом 16 статьи 7 Закона Республики Казахстан «О естественных монополиях и регулируемых рынках», 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 получившего 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 пункту 2 статьи 57 Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте», инициатору строительства нового подъездного пути необходимо получение согласия владельца существующего подъездного пути.

Однако, действующей нормативной правовой 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 Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» нормой 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 подъездных путей, за счет внесения в Закон Республики Казахстан «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 регламентированного понятия «Подача-уборка вагонов»*

Понятийным аппаратом Закона Республики Казахстан «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 Республики Казахстан «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**

В настоящее время 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, во взаимоотношениях владельца подъездного пути и услугополучателя, приоритет отдан именно услугополучателям.

Так, ветвевладелец не имеет право осуществлять какие либо имущественные процедуры, в том числе по отчуждению 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 повлечет затрат республиканского и местного бюджетов и иных правоприменителей.

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