

**Уважаемый Сеитсултан Сулейменович!
Уважаемые присутствующие дамы и господа!**

Одной из важнейших задач, поставленных в Послании от 14 декабря 2012 года «Стратегия «Казахстан-2050» - новый политический курс состоявшегося государства» является динамичное развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры.

Одним из сдерживающих факторов реализации поставленной Главой государства задачи является недостаточное действующее законодательство в этой сфере.

В связи с чем в Мажилисе Парламента, в нашем Комитете по экономической реформе и региональному развитию рассматривается проект Закона «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты по вопросам транспорта», который направлен на дальнейшее совершенствование законодательной базы в области железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта. Целью законопроекта является устранение правовых пробелов, усовершенствования перевозочного процесса и системы государственного регулирования деятельности транспорта, приведения в соответствие с нормами международного права. Законопроект предусматривает внесение изменений и дополнений в 11 законодательных актов Республики Казахстан.

В настоящее время по законопроекту проведено 8 заседаний рабочих групп, внесено и рассмотрено около 430 предложений и замечаний депутатов Мажилиса Парламента, по которым ведется постоянная работа по их доработке.

В целом **в сфере транспорта** раскрывается понятие «транспортная логистика», предусмотрены ее принципы (законность, ориентированность на потребности клиентов, безопасность, сохранность, единство процедур, равный доступ), заложены правовые основы организации системы смешанных сообщений с применением принципов транспортной логистики и использованием транспортной инфраструктуры.

Регламентированы права и обязанности субъектов транспортной деятельности в области обеспечения транспортной безопасности.

Субъекты транспортной деятельности обеспечивают доступ правоохранительных и специальных государственных органов к сведениям об оформленных и (или) забронированных проездных документах (билетах), в том числе к автоматизированным системам и базам данных в режиме реального времени.

При досмотре пассажиров и других лиц, вещей, находящихся при них, (в том числе ручная кладь, багаж и грузобагаж) будут применяться технические средства. При обнаружении техническими средствами досмотра контуров и иных данных, свидетельствующих о возможном нахождении веществ и предметов, запрещенных к перевозке производится личный досмотр лиц и досмотр вещей, находящихся при них.

Перечень объектов транспортной инфраструктуры, на которых производится досмотр, а также лиц, в отношении которых не производится досмотр, устанавливается Правительством.

В сфере железнодорожного транспорта затрагивается формирование новой целевой модели железнодорожного транспорта.

В отрасли будут функционировать Национальная железнодорожная компания, (в состав которой входят Национальный оператор инфраструктуры, Национальный перевозчик пассажиров, Национальный перевозчик грузов) и вспомогательные службы.

На рынке будут осуществлять деятельность и частные перевозчики пассажиров и грузобагажа.

Доступ перевозчиков (в том числе частных) к услугам магистральной железнодорожной сети будет решаться Национальным оператором инфраструктуры. Основным требованием к перевозчикам является владение ими на праве собственности или на ином законном основании подвижным составом, включая тяговые транспортные средства.

Порядок предоставления доступа к услугам магистральной железнодорожной сети определяется законодательством Республики Казахстан и Международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан.

Целевая модель отрасли предусматривает развитие железнодорожного вокзала в качестве единого комплекса, включающего, в том числе и привокзальной территории.

Дополнительное требование устанавливается железнодорожному вокзалу касательно наличия помещений специально оборудованных для инвалидов и маломобильных групп населения, комнат матери и ребенка, объектов, связывающих пассажиров с единым справочно-информационным центром.

Вводится классность железнодорожных вокзалов. Перечень железнодорожных вокзалов по классам будет утверждаться уполномоченным органом.

Создается единая система продажи проездных документов (билетов) на основе «Правил организации продажи проездных документов (билетов) на железнодорожный транспорт», утверждаемый уполномоченным органом.

Расследование несчастных случаев (аварий) и происшествий в сфере железнодорожного транспорта проводится комиссией, создаваемой уполномоченным органом, включающей представителей органов по чрезвычайным ситуациям, перевозчиков, Национального оператора инфраструктуры, независимых экспертов.

В сфере автомобильного транспорта предусматривается создание правовой основы учета и измерения полной массы, осевых нагрузок грузовых автотранспортных средств в движении. Законопроектом раскрывается понятие «специальное автоматизированное измерительное средство», делегируется функция утверждения «Правил использования специальных автоматизированных измерительных средств» уполномоченному органу.

Предусмотрены правовые основы для развития инфраструктуры остановочных (кассовых) пунктов, стоянок такси.

За местными исполнительными органами закрепляются функции ведения реестра пунктов обслуживания пассажиров и обеспечения организации и оборудования стоянок такси в аэропортах, вокзалах, торговых домах, рынках, культурно-досуговых объектах, площадях, улицах, кварталах, переулках в соответствии с планами и схемами, согласованными с уполномоченным органом.

Перевозчик пассажиров и багажа (таксист) наделяется правом представления в местные исполнительные органы рекомендаций по организации специально оборудованных стоянок такси.

Правила перевозки пассажиров и багажа дополняются требованиями по услугам автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров.

За уполномоченным органом закрепляется ведение реестра перевозчиков пассажиров и багажа (такси).

Перевозчик-таксист пассажиров и багажа (индивидуальный предприниматель или юридическое лицо) будет размещать в салоне такси информацию о стоимости (цене) услугах такси.

Должностное лицо уполномоченного органа наделяется компетенцией по проверке соответствия услуг перевозчиков, автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров национальным стандартам.

На автовокзалах, автостанциях и пунктах обслуживания пассажиров будут продаваться в электронной форме билеты.

В сфере гражданской авиации конкретизируется процедура сертификации. Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения будет заниматься сертификационным обследованием субъектов отрасли. Выдача или отказ в выдаче сертификата (свидетельства) будут решаться уполномоченным органом.

Учитывая, важную роль в обеспечении безопасности полетов деятельность аэронавигационной организации по обслуживанию воздушного движения и радиотехнического обслуживания предусматривается порядок сертификации органов диспетчерского обслуживания воздушного движения, службы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи.

Вносится право взимания платы с пользователей воздушного пространства за предоставляемое аэронавигационное обслуживание.

За счет сборов, полученных от аэронавигационного обслуживания предлагается обеспечить дежурства поисково-спасательных судов в гражданской авиации.

Регламентированы аспекты деятельности аэровокзала, что будет способствовать улучшению качества обслуживания пассажиров.

В интересах авиационной безопасности запрещается пассажирам пользоваться услугами сотовой связи во время полета, предоставляется право командиру воздушного судна в случае актов незаконного вмешательства выполнить посадку на приемлемом аэродроме, а также сотруднику службы авиационной безопасности аэропортов и авиакомпаний применение, хранение и ношение служебного оружия и боеприпасов.

В сфере водного транспорта и торгового мореплавания устанавливается требование к маломерным судам в соответствии с положениями технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» законопроектом уточняется понятие «маломерное судно».

У владельца маломерного судна будет возникать право собственности с момента государственной регистрации судна в судовой книге и выдачей владельцу судового билета территориальным подразделением уполномоченного органа.

На внутренних водных путях и иных водоемах маломерное судно обязано будет нести на обоих бортах регистрационные номера, выданные территориальным органом уполномоченного органа, иметь судовые документы.

В целях организации государственного контроля и надзора в морских портах предлагается упразднить институт «капитана морского порта» и «Морской администрации порта» с передачей их функций в уполномоченный орган.

Для внедрения системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии уполномоченному органу делегируется право определения уполномоченной организации по предоставлению услуг в области навигации и связи в сфере морского судоходства.

Данная мера необходима поскольку не включение судового оборудования к системе опознавания судов и слежение за ними на

дальнем расстоянии могут привести к задержанию казахстанских судов в иностранных портах.

Предусмотрены правовые основы создания международного судового реестра Республики Казахстан, в котором регистрируются суда, используемые для международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа, буксировки, в том числе суда, представленные в пользование по бербоут-чартеру.

На практике из-за отсутствия в Казахстане международного судового реестра казахстанские судовладельцы вынуждены оплачивать таможенные сборы.

В связи с освоением казахстанского сектора Каспийского моря и увеличением грузоперевозок морскими судами, развитием портовой инфраструктуры в республике наблюдается нехватка отечественных морских специалистов. Для ее решения предусматривается применение норм международных конвенций в области морского транспорта, предусматривающих внедрение международных стандартов подготовки и дипломирования моряков.

Данная мера обеспечит признание дипломов казахстанских учебных заведений на территории других государств. Наряду с сертификацией организаций образования по подготовке моряков, предусматривается внедрить обязательное прохождение плавательной практики.

В заключение хотелось бы отметить, что развитие транспортной отрасли Республики Казахстан должно обеспечиваться не только на законодательном уровне, а также самими субъектами предоставления транспортных услуг, так как транспортная отрасль является одним из значимых отраслей нашего государства.

Благодарю за внимание!