№ 7-6-ВН-114/3569 24.11.2022

«Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне көлік және жер қойнауын пайдалану мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Заңының жобасына Қазақстан Республикасы Парламенті Сенатының өзгерістер мен толықтыру енгізуі жөнінде

САЛЫСТЫРМА КЕСТЕ

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

по внесению Сенатом Парламента Республики Казахстан изменений и дополнения в проект Закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта и недропользования»

р/с № **№ п/п**	**Нормативтік құқықтық актінің құрылымы** **Структура нормативного правового акта**	**Мәжіліс мақұлдаған заң жобасы баптарының редакциясы** **Редакция статей проекта закона, одобренного Мажилисом**	**Ұсынылатын өзгерістер мен толықтыру** **Предлагаемые изменения и дополнение**	**Негіздеме** **Обоснование**
1	**2**	**3**	**4**	**5**
		2-бап **Статья 2**		
1.	Жобаның 2-бабы жаңа 1) тармақшасы	Жоқ.	Мынадай мазмұндағы 1) тармақшамен толықтырылсын: «1) **2022 жылғы 1 қаңтардан бастап қолданысқа енгізілетін және 2024 жылғы 1 қаңтарға дейін қолданыста болатын 1-баптың 3-тармағының 1) тармақшасын, 15-тармағы 1) тармақшасының алтыншы және жетінші абзацтарын, 3) тармақшасының төртінші – оныншы абзацтарын;**». *(кейінгі тармақшалардың нөмірленуі өзгертілсін)*	«Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне теміржол көлігі мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» 2019 жылғы 27 желтоқсандағы Заңмен уақытша теңгерімдеу төлемақысы 2022 жылғы 1 қаңтарға дейінгі қолданылу мерзімімен пилоттық режимде енгізілген. Уақытша теңгерімдеу төлемақысын төлеуді 2022 жылғы 1 қаңтардан бастап тоқтату локомотивтік тартқыштың

				көрсетілетін қызметтеріне тарифтің жоғарылауына және жолаушылар тасымалының қымбаттауымен байланысты әлеуметтік шиеленіске алып келуі мүмкін. Осыған байланысты уақытша теңгерімдеу төлемақысын төлеу бойынша норманың қолданылу мерзімін 2024 жылғы 1 қаңтарға дейін ұзарту, сондай-ақ норманың қолданысын 2022 жылғы 1 қаңтардан бастап қолдану арқылы заңға кері күш беру ұсынылады.
	Статья 2 новый подпункт 1) проекта	Отсутствует.	Дополнить подпунктом 1) следующего содержания: «1) **подпункта 1) пункта 3, абзацев шестого и седьмого подпункта 1), абзацев четвертого – десятого подпункта 3) пункта 15 статьи 1, которые вводятся в действие с 1 января 2022 года и действуют до 1 января 2024 года;**». *(изменить последующую нумерацию подпунктов)*	Временная балансирующая плата (ВБП) была введена в пилотном режиме со сроком действия до 1 января 2022 года Законом от 27 декабря 2019 года «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам железнодорожного транспорта». Прекращение выплаты ВБП с 1 января 2022 года может привести к повышению тарифа на услуги локомотивной тяги и вызвать социальный всплеск с удорожанием пассажирских перевозок. В этой связи предлагается продлить срок действия норм по временной балансирующей плате до 1 января 2024 года, а также придать обратную силу закону путем

				распространения действия нормы с 1 января 2022 года.
2.	Жобаның 2-бабы 1) тармақшасы	1) алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік алпыс күн өткен соң қолданысқа енгізілетін 1-баптың 1-тармағының 1) тармақшасын, 2) тармақшасының үшінші абзацын, 3) тармақшасын, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 және 12-тармақтарын, 13-тармағының 1) тармақшасын, 14-тармағы 1) тармақшасының үшінші абзацын, 6) тармақшасының үшінші абзацын, 8) тармақшасының *екінші – алтыншы абзацтарын,* 11) тармақшасын, 12) тармақшасының төртінші және бесінші абзацтарын, 15-тармағының 1) тармақшасын, 2) тармақшасының екінші және үшінші абзацтарын, *3)* – 9) тармақшаларын, 16-тармағын, 17-тармағы 1) тармақшасының екінші – алтыншы абзацтарын, 2) – 12), 14) және 15) тармақшаларын, 18, 19 және 20-тармақтарын, 21-тармағы 1) тармақшасының бірінші – он екінші, он төртінші – жиырма төртінші, жиырма алтыншы – қырық	Мынадай редакцияда жазылсын: «1) алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік алпыс күн өткен соң қолданысқа енгізілетін 1-баптың 1-тармағының 1) тармақшасын, 2) тармақшасының үшінші абзацын, 3) тармақшасын, **2-тармағын, 3-тармағының 2) тармақшасын,** 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 және 12-тармақтарын, 13-тармағының 1) тармақшасын, 14-тармағы 1) тармақшасының үшінші абзацын, 6) тармақшасының үшінші абзацын, 8) тармақшасының **бірінші – үшінші абзацтарын**, 11) тармақшасын, 12) тармақшасының төртінші және бесінші абзацтарын, 15-тармағы **1) тармақшасының бірінші – бесінші абзацтарын**, 2) тармақшасының екінші және үшінші абзацтарын, **3) тармақшасының бірінші – үшінші абзацтарын, 4)** – 9) тармақшаларын, 16-тармағын, 17-тармағы 1) тармақшасының екінші – алтыншы абзацтарын, 2) – 12), 14) және 15) тармақшаларын, 18, 19 және 20-тармақтарын, 21-тармағы 1) тармақшасының бірінші – он екінші, он төртінші – жиырма төртінші, жиырма алтыншы – қырық екінші абзацтарын, 2) – 10) тармақшаларын, 11) тармақшасының бірінші – он сегізінші, жиырма бірінші – жиырма үшінші абзацтарын, 12) тармақшасын, 13) тармақшасының бірінші, екінші, бесінші –	1) 1-позицияны қабылдау жөніндегі ұсынысқа байланысты. 2) Заң жобасында облыстық (республикалық маңызы бар қаланың, астананың) атқарушы органдардың құзыретіне мынадай: - жол органының келісімі бойынша облыстық және аудандық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарында, елді мекендердің көшелерінде автоматтандырылған өлшеу станцияларын (АӨС) орнату; - автоматтандырылған өлшеу станцияларының жұмысын ұйымдастыру қағидаларында айқындалған тәртіппен облыстық және аудандық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарында, елді мекендердің көшелерінде АӨС жұмыс істеуін қамтамасыз ету жөніндегі функциялар беріледі. Айта кету керек, ЖАО-ға қосымша құзырет беру ЖАО шығындарын ұлғайтуға алып келеді. Бюджет кодексінің 42-бабына сәйкес жоғары тұрған органдар шығыстардың ұлғаюына және (немесе) жалпы сипаттағы трансферттердің үш жылдық көлемінің қолданылу кезеңінде

		екінші абзацтарын, 2) – 10) тармақшаларын, 11) тармақшасының бірінші – он сегізінші, жиырма бірінші – жиырма үшінші абзацтарын, 12) тармақшасын, 13) тармақшасының бірінші, екінші, бесінші – жиырма үшінші абзацтарын, 14) – 17), 20) – 28) тармақшаларын, 29) тармақшасының бірінші – он екінші, он төртінші – он жетінші абзацтарын, 30) – 32) тармақшаларын, 33) тармақшасының бірінші – үшінші, бесінші – тоғызыншы абзацтарын, 34) – 69) тармақшаларын, 23-тармағының 2), 3), 5) – 8) тармақшаларын, 24, 25 және 26-тармақтарын;	жиырма үшінші абзацтарын, 14) – 17), 20) – 28) тармақшаларын, 29) тармақшасының бірінші – он екінші, он төртінші – он жетінші абзацтарын, 30) – 32) тармақшаларын, 33) тармақшасының бірінші – үшінші, бесінші – тоғызыншы абзацтарын, **34) – 45) тармақшаларын, 46) тармақшасының бірінші – тоғызыншы, он бірінші абзацтарын және 47) – 69)** тармақшаларын, 23-тармағының 2), 3), 5) – 8) тармақшаларын, 24, 25 және 26-тармақтарын;».	кірістердің азаюына алып келетін нормативтік құқықтық актілерді қабылдаған кезде жоғары тұрған бюджеттен ағымдағы нысаналы трансферттерді бөлу арқылы төмен тұрған бюджеттердің шығындарының өтелуі жүзеге асырылуға тиіс. Шығыстарды бюджеттің бір деңгейінен екіншісіне беру Бюджет кодексіне өзгерістер мен толықтырулар енгізілген кезде ғана жүзеге асырылуға тиіс. Бұдан басқа уәкілетті орган өңірлерде АӨС қажеттілігін анықтау бойынша жұмыс жүргізген жоқ. АӨС орнатуды жергілікті атқарушы органдарға беру және олардың жұмыс істеуі мәселесін егжей-тегжейлі пысықтау үшін аталған норманы қолданысқа енгізуді 2024 жылғы 1 қаңтарға дейін кейінге қалдыру ұсынылады. 3) әуежайдың инфрақұрылым объектілерін, жабдықтары мен техникалық құралдарын пайдаланғаны үшін міндетті инфрақұрылымдық алымды енгізу туралы норманы қолданысқа енгізуді 2024 жылғы 1 қаңтарға дейін кейінге қалдыру жөніндегі ұсынысқа байланысты. Негіздеме кестенің 3-позициясында жазылған.
	Статья 2 подпункт 1)	1) подпункта 1), абзаца третьего подпункта 2),	Изложить в следующей редакции: «1) подпункта 1), абзаца третьего	1) В связи с предложением принять позицию 1.

	проекта	подпункта 3) пункта 1, пунктов 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 и 12, подпункта 1) пункта 13, абзаца третьего подпункта 1), абзаца третьего подпункта 6), *абзацев второго – шестого* подпункта 8), подпункта 11), абзацев четвертого и пятого подпункта 12) пункта 14, подпункта 1), абзацев второго и третьего подпункта 2), подпунктов 3) – 9) пункта 15, пункта 16, абзацев второго – шестого подпункта 1), подпунктов 2) – 12), 14) и 15) пункта 17, пунктов 18, 19 и 20, абзацев первого – двенадцатого, четырнадцатого – двадцать четвертого, двадцать шестого – сорок второго подпункта 1), подпунктов 2) – 10), абзацев первого – восемнадцатого, двадцать первого – двадцать третьего подпункта 11), подпункта 12), абзацев первого, второго, пятого – двадцать третьего подпункта 13), подпунктов 14) – 17), 20) – 28), абзацев первого – двенадцатого, четырнадцатого – семнадцатого подпункта 29), подпунктов 30) – 32), абзацев первого – третьего, пятого – девятого подпункта 33), подпунктов 34) – 69)	подпункта 2), подпункта 3) пункта 1, пункта 2, **подпункта 2) пункта 3, пунктов** 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 и 12, подпункта 1) пункта 13, абзаца третьего подпункта 1), абзаца третьего подпункта 6), **абзацев первого – третьего** подпункта 8), подпункта 11), абзацев четвертого и пятого подпункта 12) пункта 14, **абзацев первого – пятого подпункта 1),** абзацев второго и третьего подпункта 2), **абзацев первого – третьего подпункта 3), подпунктов 4)** – 9) пункта 15**,** пункта 16, абзацев второго – шестого подпункта 1), подпунктов 2) – 12), 14) и 15) пункта 17, пунктов 18, 19 и 20, абзацев первого – двенадцатого, четырнадцатого – двадцать четвертого, двадцать шестого – сорок второго подпункта 1), подпунктов 2) – 10), абзацев первого – восемнадцатого, двадцать первого – двадцать третьего подпункта 11), подпункта 12), абзацев первого, второго, пятого – двадцать третьего подпункта 13), подпунктов 14) – 17), 20) – 28), абзацев первого – двенадцатого, четырнадцатого – семнадцатого подпункта 29), подпунктов 30) – 32), абзацев первого – третьего, пятого – девятого подпункта 33), **подпунктов 34) – 45), абзацев первого – девятого, одиннадцатого подпункта 46) и подпунктов 47) – 69)** пункта 21, подпунктов 2), 3), 5) – 8) пункта 23, пунктов 24, 25 и 26 статьи 1, которые вводятся в действие по истечении шестидесяти календарных дней после дня его первого официального опубликования;».	2) Законопроектом к компетенции областных (города республиканского значения, столицы) исполнительных органов передаются функции по: - установке автоматизированных станций измерения (АСИ) на автомобильных дорогах общего пользования областного и районного значения, улицах населенных пунктов по согласованию с дорожным органом; - обеспечению функционирования АСИ на автомобильных дорогах общего пользования областного и районного значения, улицах населенных пунктов в порядке, определенном правилами организации работы автоматизированных станций измерения. Стоит отметить, что наделение МИО дополнительной компетенцией влечет увеличение расходов МИО. В соответствии со статьей 42 Бюджетного кодекса при принятии вышестоящими органами нормативных правовых актов, влекущих увеличение расходов и (или) уменьшение доходов в период действия трехлетних объемов трансфертов общего характера, должна осуществляться компенсация потерь нижестоящих бюджетов посредством выделения целевых

		пункта 21, подпунктов 2), 3), 5) – 8) пункта 23, пунктов 24, 25 и 26 статьи 1, которые вводятся в действие по истечении шестидесяти календарных дней после дня его первого официального опубликования;		текущих трансфертов из вышестоящего бюджета. Передача расходов из одного уровня бюджета в другой должна осуществляться только при внесении изменений и дополнений в Бюджетный кодекс. Кроме того, уполномоченным органом не проведена работа по определению потребности в АСИ в регионах. Для детальной проработки вопроса передачи установки и функционирования АСИ местным исполнительным органам предлагается отложить введение данной нормы до 1 января 2024 года. 3) В связи с предложением отложить до 1 января 2024 года введение в действие нормы о введении обязательного инфраструктурного сбора за пользование объектами инфраструктуры, оборудованием и техническими средствами аэропорта. Обоснование изложено в позиции 3 таблицы.
3.	Жобаның 2-бабы 4) тармақшасы	4) 2024 жылғы 1 қаңтардан бастап қолданысқа енгізілетін 1-баптың 21-тармағы 1) тармақшасының жиырма бесінші абзацын және 29) тармақшасының он үшінші абзацын;	Мынадай редакцияда жазылсын: «4) 2024 жылғы 1 қаңтардан бастап қолданысқа енгізілетін **1-баптың 14-тармағы 8) тармақшасының төртінші – алтыншы абзацтарын**, 21-тармағы 1) тармақшасының жиырма бесінші абзацын**,**	1) кестенің 2-позициясын қабылдау жөніндегі ұсынысқа байланысты. 2) Қолданыстағы заңнамада әуежайдың инфрақұрылым объектілерін, жабдықтары мен техникалық құралдарын

			29) тармақшасының он үшінші абзацын **және 46) тармақшасының оныншы абзацын**;».	пайдаланғаны үшін өтемақы төлемін төлеу көзделген. Сонымен қатар, бұл норма 2022 жылғы 1 қаңтарға дейін қалдырылған. Алайда осы уақытқа дейін аталған норма жұмыс істемейді және өтемақы төлемі міндетті тәртіппен алынбайды. Қазіргі уақытта авиакомпаниялар әуежайларда қызметтерді ала отырып, әуежайларда жерде қызмет көрсетілгені белгіленген тарифтерді төлейді. Бұл тарифтер әуежайдың осы қызметтерді көрсетуге байланысты барлық шығындарын толық жабады. Егер авиакомпания өз бетінше қызмет көрсетуге көшсе, онда ол әуежай инфрақұрылымын пайдалану үшін жалдау төлемдері мен тарифтерін төлейді. Отандық авиакомпаниялар атап өткендей, әуежайлардың әуе кемелеріне сапасыз қызмет көрсетуі немесе уақтылы қызмет көрсетпеуі авиакомпанияларды әуе кемелеріне өз бетінше жерде қызмет көрсетумен айналысуға мәжбүрлейді. Әуе кемелеріне өз бетінше қызмет көрсететін авиакомпаниялардан әуежай инфрақұрылымы объектілерін пайдаланғаны үшін міндетті инфрақұрылымдық алымды енгізу авиабилеттер тарифтерінің құнын арттыруға алып келеді, себебі авиакомпаниялар бұл шығындарды тұтынушыларға жүктейді.

				ААК бағалауы бойынша алымдар билет құнының 7-12% құрайды. Алайда Скат авиакомпаниясының бағалауы бойынша инфрақұрылымдық алымдар енгізілген жағдайда, авиабилет құны ішкі рейстер үшін 68%-ға дейін, халықаралық рейстер үшін 112%-ға дейін өсуі мүмкін. Бұдан басқа инфрақұрылымдық алымдарды есептеу әдістемесі әзірленбеген. Мәселені егжей-тегжейлі пысықтау, инфрақұрылымдық алымды жүргізу бойынша тәуекелге талдау және бағалау жүргізу мақсатында осы норманы енгізуді 2024 жылғы 1 қаңтарға дейін кейінге қалдыру ұсынылады.
	Статья 2 подпункт 4) проекта	4) абзаца двадцать пятого подпункта 1) *и* абзаца тринадцатого подпункта 29) пункта 21 статьи 1, которые вводятся в действие с 1 января 2024 года;	Изложить в следующей редакции: «4) **абзацев четвертого – шестого подпункта 8) пункта 14,** абзаца двадцать пятого подпункта 1), абзаца тринадцатого подпункта 29) **и абзаца десятого подпункта 46)** пункта 21 статьи 1, которые вводятся в действие с 1 января 2024 года;».	1) В связи с предложением принять позицию 2 таблицы. 2) Действующим законодательством предусмотрена оплата компенсационного платежа за пользование объектами инфраструктуры, оборудованием и техническими средствами аэропорта. Вместе с тем данная норма была отложена до 1 января 2022 года. Однако до настоящего времени данная норма не работает и компенсационный платеж не взимается в обязательном порядке.

				В настоящее время авиакомпании, обслуживаясь в аэропортах, оплачивают тарифы, установленные за аэропортовое наземное обслуживание. Данные тарифы полностью покрывают все затраты аэропорта, связанные с оказанием данных услуг. Если авиакомпания переходит на самостоятельное обслуживание, то ею оплачиваются арендные платежи и тарифы за использование инфраструктуры аэропорта. Как отмечают отечественные авиакомпании, некачественное или несвоевременное обслуживание воздушных судов аэропортами вынуждает авиакомпании заниматься самостоятельным наземным обслуживанием собственных воздушных судов. Введение обязательного инфраструктурного сбора за пользование объектами инфраструктуры аэропорта с авиакомпаний, самостоятельно обслуживающих свои воздушные суда, приведет к увеличению стоимости тарифов на авиабилеты, так как авиакомпании переложат эти расходы на потребителей. По оценке КГА, сборы составляют 7 – 12 % к стоимости билета. Однако, по оценке авиакомпании Скат, в случае введения инфраструктурного

				сбора стоимость авиабилетов может повыситься до 68 % для внутренних рейсов, до 112 % для международных рейсов. Кроме того, не разработана методика расчета инфраструктурных сборов. В целях детальной проработки вопроса, проведения анализа и оценки риска по введению инфраструктурного сбора предлагается отложить введение данной нормы до 1 января 2024 года.

Экономикалық саясат, инновациялық даму және кәсіпкерлік комитетінің төрағасы **Д. ӘДІЛБЕКОВ**