

ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ К ЗАКОНОПРОЕКТУ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ВОПРОСАМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

1. Первое замечание носит *концептуальный характер* и касается **оснований классификации (деления) малых транспортных средств.**

Разработчики сделали акцент на правовом регулировании отношений с участием электросамокатов, но, вместе с ним, затронули и другие виды малых электрических транспортных средств (*далее – МЭТС*).

В предлагаемой нами таблице (*приложение №1*), мы указали на различные режимы и особенности этих МЭТС.

Разработчики попытались разделить выделить:

- 1) велосипеды и механические самокаты,
- 2) МЭТС без ограничения скорости,
- 3) электросамокаты, имеющие скорость до 25 км/ч.,
- 4) транспортные средства, имеющие скорость свыше 25 км/ч (*которые должны будут относиться к мопедам*).

Основной вывод таблицы: электросамокатам (*скорость которых ограничена до 25 км/ч*) в отличие от МЭТС и электровелосипедов, (*которые могут развивать скорость и более 25 км/ч*), запрещен проезд по тротуарам, разрешен проезд по велосодорожкам, и по проезжей части дороги общего пользования.

При этом разработчики не учли, что для водителей самокатов:

1. не ограничен возраст, (*физиологически они уже с 10 лет могут достать руль электросамоката*);

2. при наличии запрета на проезд по дорогам общего пользования с 14 лет, не имеется никаких требований по наличию документов водителя или отличительных знаков электросамокатов, что усложняет систему мониторинга;

3. электровелосипедам (*положения законопроектом не урегулированы*) и МЭТС разрешено ездить по тротуарам, а по электровелосипедам ограничений нет вообще (*ст.53-1 сравнительной таблицы от 21.04.23г.*), хотя они вызывают не меньшую опасность для окружающих и самого пользователя, чем электросамокаты;

4. разработчики также не предложили другие альтернативные варианты ограничения движения электросамокатов по тротуарам, в виде требований к шеринговым компаниям и арендаторам по техническому ограничению скорости;

5. рассматриваемая проблематика широко не обсуждалась с общественностью. А вместе с тем имеется негативная практика, когда после запрета проезда велосипеда по тротуарам в 2017 году подход к правовому регулированию был изменен на противоположный (*постановление Правительства №667 от 21.10.2017г.*).

Считаем, что норма должна быть серьезно доработана, т.к., указанные предложения либо будут игнорироваться гражданами и повсеместно нарушаться водителями малых транспортных средств, либо приведут к повышению травмоопасности на проезжей части, куда они будут выведены.

2. Введение государственной монополии в сфере организации дорожного движения.

Законопроектом предлагается ввести **государственную монополию** в области изготовления документов, предоставляющих допуск транспортного средства к участию в дорожном движении, право управления транспортным средством и государственных регистрационных номерных знаков (*далее-ГРНЗ.*)

Неясно, как такое предложение согласуется с политикой, направленной на развитие конкуренции и ограничение монополистической деятельности.

Республикой Казахстан проводится последовательная политика по развитию конкуренции и ограничению монополистической деятельности государства, в частности, по сокращению участия государства в предпринимательской деятельности.

В своем послании народу Казахстана «Справедливое государство. Единая нация. Благополучное общество» от 1 сентября 2022 года Глава государства К.К. Токаев отметил необходимость институциональных решений для дальнейшей демонополизации экономики. Он предложил существующих операторов передать в конкурентную среду, либо признать монополистами, и регулировать их деятельность в рамках специального антимонопольного права.

20 апреля т.г. выступая на Евразийском антимонопольном форуме, Председатель Агентства по защите и развитию конкуренции РК М. Омаров отметил, что прослеживается негативный **тренд госмонополии**, которая мешает извлечению экономики от монополии, восстановлению справедливости и добросовестной конкуренции.

Согласно п.3 ст.19. ЗРК «О правовых актах» по проектам нормативных правовых актов, затрагивающим интересы субъектов частного предпринимательства, проводится анализ регуляторного воздействия в случаях и порядке, установленных Предпринимательским кодексом Республики Казахстан.

Статьей 193 Предпринимательского кодекса Республики Казахстан предусмотрено, что государственной монополией является исключительное право государства на производство, реализацию и (или) покупку какого-либо товара на конкурентном рынке, вводимое в порядке, предусмотренном настоящим Кодексом. Государство вправе ограничивать конкуренцию в тех сферах деятельности, в которых реализация товаров на конкурентном рынке может **оказать негативное влияние на состояние конституционного строя, национальной безопасности, охраны общественного порядка, прав и свобод человека, здоровья населения, путем закрепления законом исключительного права государства на производство и (или) продажу, покупку**

товара или пользование им либо предоставления законом субъекту рынка специального права.

Из законопроекта и прилагаемых материалов не вытекает, как отсутствие государственной монополии, то есть конкуренция при изготовлении свидетельств о регистрации транспортного средства, ГРНЗ, водительских удостоверений может оказать негативное влияние «на состояние конституционного строя, национальной безопасности, охраны общественного порядка, прав и свобод человека, здоровья населения».

Пунктом 5 статьи 83 Предпринимательского кодекса предусмотрено, что проведение анализа регуляторного воздействия является обязательным условием введения нового регуляторного инструмента и (или) требования, ужесточения регулирования.

Поэтому считаем, что внесение предложений по вопросам монополии через депутатский законопроект есть попытка избежать широкого обсуждения проблемы с общественностью.

В то же время представители уполномоченного органа не представили полную, развернутую информацию вопросов безопасности, расчетов, а также международный опыт затрат на такие виды монополии.

Согласно пункту 8 статьи 19 ЗРК «О правовых актах», на проекты законов, разработанные в порядке законодательной инициативы Президента Республики Казахстан и депутатов Парламента Республики Казахстан, требования разработки и принятия консультативных документов, нормативных правовых актов, затрагивающих интересы субъектов предпринимательства не распространяются.

Изучение зарубежного опыта показало, что, например, в Российской Федерации изготовителем ГРНЗ может быть как юридическое лицо, так и индивидуальный предприниматель на основании ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации» № 283 от 03.08.2018 года.

Вместе с тем имеются также ряд замечаний по юридической технике.

1) под видом регулирования включают 3 вида деятельности, а фактически, согласно статье 70 и пункта 7 статьи 73 Закона, изготовление включает в себя 6 видов деятельности как: накопление и ведение интегрированного банка данных, изготовление документов, автоматизация работы по учету процессов, разработка, внедрение, и сопровождение программно-технических продуктов для органов внутренних дел.

2) пунктом 7 статьи 73 в Республике Казахстан монополией регулируется только выдача национальных водительских удостоверений на 10 лет, а выдача международных водительских удостоверений, согласно регулируемым пунктом 9, не охватывается.

3) государственная монополия может вводиться только в случаях негативного влияния на состояние конституционного строя, национальной безопасности, охраны общественного порядка, прав и свобод человека, а вместе с тем Законом Республики Казахстан от 1 февраля 2021 года №1-VII

ЗРК «О внесении изменений и дополнения в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам дорожного движения» разрешено вождение автомобиля без водительского удостоверения и технического паспорта, в связи с введением цифрового аналога. Поэтому наличие бумажного водительского удостоверения с особыми знаками не влияет на статус безопасности автомобиля.

3. Основание и порядок остановки транспортного средства, зарегистрированного в иностранном государстве

29 марта текущего года Глава государства Касым-Жомарт Токаев на открытии первой сессии Парламента VIII созыва призвал депутатов Мажилиса внести свой вклад на создание устойчивой стратегии, направленной на защиту и развитие малого и среднего бизнеса в стране.

В целях предотвращения хищений автотранспортных средств, обеспечения их розыска и возврата странами СНГ используется информационная база данных о зарегистрированных и разыскиваемых автотранспортных средствах (*идентификационных номерах, регистрационных документах и регистрационных знаках*), которая ратифицирована Соглашением о сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств в борьбе с хищениями автотранспортных средств и обеспечении их возврата. (*Закон Республики Казахстан от 15 декабря 2017 года №117-VI ЗРК*).

Вопросы осуществления контроля автомобильного транспорта на внешних границах Таможенного союза регламентированы Соглашением об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Таможенного союза. (*Закон Республики Казахстан от 11 июня 2012 года №17-V*).

Предлагаемые изменения могут быть направлены на ущемление бизнеса и незаконное вмешательство путем остановки, проверки международных грузовых перевозок, которые сейчас активно развиваются.

В своем послании народу Казахстана «Справедливое государство. Единая нация. Благополучное общество» от 1 сентября 2022 года Глава государства Касым-Жомарт Токаев отметил участвовавшие случаи проверки бизнеса государственными и силовыми органами.

Предлагаемые обоснования расширяют норму закона и дают возможность уполномоченному органу осуществлять проверки не только легковых автомобилей, но и всех видов автомобильного транспорта, осуществляющих международные грузовые автомобильные перевозки.

4. Уведомительный порядок в сфере подготовки водителей транспортных средств

Разработчики проекта Закона справедливо обратили внимание на существующее противоречие в законодательстве о дорожном движении, касающееся уведомительного порядка осуществления деятельности.

Так, пунктом 1 статьи 77 Закона предусмотрено, что учебная организация по подготовке водителей транспортных средств ... начинает свою деятельность со дня подачи в уполномоченный орган **уведомления о начале деятельности** в соответствии с Законом Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях».

При этом в отношении «профессиональных объединений по подготовке водителей транспортных средств», чей статус и функции определены статьями 79 и 80 Закона, об уведомительном порядке ничего не говорится.

В Законе же «О разрешениях и уведомлениях», в приложении 3 (*Перечень уведомлений*), напротив, предусмотрено «Уведомление о начале или прекращении деятельности **профессиональных объединений** по подготовке водителей транспортных средств» (*строка 43*), и ничего не сказано о начале или прекращении деятельности **учебных организаций** по подготовке водителей ТС.

Однако, обратив внимание на такое противоречие, разработчики пошли по пути внесения изменения в оба закона – в Законе «О дорожном движении» предлагается предусмотреть, что профессиональное объединение начинает свою деятельность со дня подачи уведомления о начале деятельности, а в Закон «О разрешениях и уведомлениях» предлагается внести дополнительно новый пункт (42-4) об уведомлениях для **учебных организаций** по подготовке водителей транспортных средств.

Таким образом, вместо одного предусмотренного законодательством (*но не работающего*) уведомительного порядка, возникнет два.

Представляется, что рассматриваемое противоречие возникло вследствие элементарной законодательной ошибки, допущенной при принятии Закона «О разрешениях и уведомлениях».

По существу, и в Законе «О дорожном движении», и в Законе «О разрешениях и уведомлениях» речь должна идти об уведомительном порядке только для **учебных организаций** по подготовке водителей транспортных средств.

Профессиональные объединения непосредственно подготовкой водителей транспортных средств не занимаются.

В соответствии с статьей 79 Закона «О дорожном движении» учебные организации по подготовке водителей транспортных средств **в целях координации** их предпринимательской деятельности, а также **представления и защиты общих интересов** могут создавать профессиональные объединения по подготовке водителей транспортных средств, которые являются некоммерческими организациями, создаются и функционируют в соответствии с гражданским законодательством.

Таким образом, профессиональные объединения являются, по существу, объединениями юридических лиц в форме ассоциаций (*союзов*), решают общие задачи, но непосредственно не занимаются деятельностью, которой заняты входящие в них юридические лица. Так, например,

Ассоциация банков сама не является банком и ей не требуется лицензия на банковскую деятельность, Союз виноделов не является организацией, производящей алкогольную продукцию на основе соответствующей лицензии и т.д.

Таким образом, введение уведомительного порядка для деятельности профессиональных объединений считаем нецелесообразным.

Кроме того, как видно из статьи 77 Закона «О дорожном движении». В нем не только предусмотрен уведомительный порядок для учебных организаций (*пункт 1*), но и предусмотрено, что должно включать в себя уведомление (*пункт 2*) наличие учебно-материальной базы, список преподавателей, программы подготовки и т.д.

Поэтому, при введении в статье 79 уведомительного порядка для профессиональных объединений, недостаточно будет ограничиться простым указанием на время начала деятельности (*со дня направления уведомления*). Необходимо было бы определить, каким критериям должно отвечать такое профессиональное объединение.

На основании изложенного, полагаем, что уведомительный порядок должен быть сохранен только в отношении учебных организаций по подготовке водителей транспортных средств, в связи с чем:

- не вносить изменений в статью 79 Закона «О дорожном движении»;
- в приложении 3 к Закону «О разрешениях и уведомлениях» не дополнять приложение новым пунктом 42-4, а изложить имеющийся пункт 43 в новой редакции: «Уведомление о начале или прекращении деятельности учебных организаций по подготовке водителей транспортных средств».

В целом, с учетом изложенных предложений и замечаний, полагаем, что проект Закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам организации дорожного движения» требует доработки.