

**«ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КЕЙБІР ЗАҢНАМАЛЫҚ  
АКТІЛЕРІНЕ ЖОЛ ЖҮРІСІН ҰЙЫМДАСТЫРУ МӘСЕЛЕЛЕРІ  
БОЙЫНША ӨЗГЕРІСТЕР МЕН ТОЛЫҚТЫРУЛАР ЕНГІЗУ ТУРАЛЫ»  
ЗАҢ ЖОБАСЫНА ЕСКЕРТУЛЕР МЕН ҰСЫНЫСТАР**

1. Бірінші ескерту *тұжырымдамалық сипатта* болады және **шағын көлік құралдарын жіктеу (бөлу) негіздеріне** қатысты. Әзірлеушілер электр самокатардың қатысуымен қатынастарды құқықтық реттеуге баса назар аударды, бірақ онымен бірге шағын электр көлік құралдарының (*бұдан әрі – ШЭКҚ*) басқа түрлеріне де әсер етті.

Біздің ұсынған кестеде (№1 қосымша) біз осы ШЭКҚ-тың әртүрлі режимдері мен ерекшеліктерін атап өттік.

Әзірлеушілер бөліп көрсетуге тырысты::

- 1) велосипедтер мен механикалық самокаттар,
- 2) жылдамдығы шектеусіз ШЭКҚ,
- 3) жылдамдығы 25 км / сағ дейін болатын электр самокаттар,
- 4) жылдамдығы 25 км/сағ жоғары көлік құралдары (*олар мопедтерге жатқызылуы тиіс*).

Кестенің негізгі қорытындысы: ШЭКҚ және электронды велосипедтерден айырмашылығы (*жылдамдықты 25 км/сағ-тан артық асыра алатын*), электр самокаттар (*жылдамдығы 25 км/сағ дейін шектелген*) тротуарлармен жүруге тыйым салынады, велосипед жолдарымен және жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдың жүріс бөлігімен жүруге рұқсат етіледі.

Сонымен қатар, әзірлеушілер самокат жүргізушілері үшін мынаны ескермеді:

1. жас шектелмеген (*физиологиялық тұрғыдан олар 10 жастан бастап электр самокатының рульін ұстай алады*);

2. 14 жастан бастап жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдармен жүруге тыйым салынған жағдайда жүргізуші құжаттарының немесе электр самокаттардың айрықша белгілерінің болуы бойынша талаптар жоқ, бұл мониторинг жүйесін қиындатады;

3. электрондық велосипедтер (*ережелер заң жобасымен реттелмеген*) және ШЭКҚ тротуарларда жүруге рұқсат етілген, ал электронды велосипедтерде ешқандай шектеулер жоқ (*21.04.23 ж. салыстыру кестесінің 53-1-бабы*), бірақ олар айналасындағыларға және пайдаланушының өзіне электр самокаттардан кем емес қауіп төндіреді;

4. әзірлеушілер сонымен қатар шерингтік компаниялар мен жалға алушыларға техникалық жылдамдықты шектеу талаптары түрінде тротуарлардағы электр самокаттарының қозғалысын шектеудің басқа балама нұсқаларын ұсынбады;

5. қарастырылып отырған мәселелер жұртшылықпен кеңінен талқыланбады. Сонымен қатар, тротуарлар арқылы велосипедпен жүруге тыйым салынғаннан кейін 2017 жылы құқықтық реттеуге деген көзқарас

керісінше өзгерген кезде теріс тәжірибе бар (Үкіметтің 21.10.2017 ж. №667 қаулысы).

Норма елеулі түрде пысықталуы тиіс деп санаймыз, өйткені бұл ұсыныстарды азаматтар елемейді және шағын көлік құралдарының жүргізушілері барлық жерде бұзады немесе олар шығарылатын жолдың жарақат алу қаупінің артуына әкеледі.

## **2. Жол қозғалысын ұйымдастыру саласында мемлекеттік монополияны енгізу.**

Заң жобасында көлік құралының жол жүрісіне қатысуына рұқсат беретін құжаттарды дайындау саласында мемлекеттік монополияны, көлік құралын басқару құқығын және мемлекеттік тіркеу нөмірлік белгілерін (бұдан әрі - МТНБ) енгізу ұсынылады.

Мұндай ұсыныстың бәсекелестікті дамытуға және монополиялық қызметті шектеуге бағытталған саясатқа қалай сәйкес келетіні белгісіз.

Қазақстан Республикасы бәсекелестікті дамыту және шектеу бойынша дәйекті саясат жүргізуде монополиялық мемлекет қызметі, атап айтқанда, мемлекеттің кәсіпкерлік қызметке қатысуын қысқарту бойынша.

Мемлекет басшысы Қ.Қ. Тоқаев 2022 жылғы 1 қыркүйектегі «Әділ мемлекет. Біртұтас ұлт. Берекелі қоғамы» атты өзінің Қазақстан халқына Жолдауында экономиканы одан әрі монополиядан шығару үшін институционалдық шешімдердің қажеттілігін атап өтті. Ол жұмыс істейтін операторларды бәсекелестік ортаға беруді немесе монополистер деп тануды және олардың қызметін арнайы монополияға қарсы құқық шеңберінде реттеуді ұсынды.

Ағымдағы жылдың 20 сәуірінде ҚР Бәсекелестікті қорғау және дамыту агенттігінің төрағасы М.Омаров Еуразиялық монополияға қарсы форумда сөйлеген сөзінде экономиканы монополиядан арылтуға, әділдік пен адал бәсекелестікті қалпына келтіруге кедергі келтіретін **мемлекеттік монополияның теріс үрдісі** байқалып отырғанын атап өтті.

«Құқықтық актілер туралы» ҚРЗ-ның 19-баптың 3-тармағына сәйкес жеке кәсіпкерлік субъектілерінің мүдделерін қозғайтын нормативтік құқықтық актілердің жобалары бойынша Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік кодексінде белгіленген жағдайларда және тәртіппен реттеушілік әсерге талдау жүргізіледі.

Қазақстан Республикасы Кәсіпкерлік кодексінің 193-бабында мемлекеттік монополия осы Кодексте көзделген тәртіппен енгізілетін, бәсекелестік нарықта қандай да бір тауарды өндіруге, өткізуге және (немесе) сатып алуға мемлекеттің айрықша құқығы мемлекеттік монополия болып табылады деп көзделген. Мемлекет тауарларды бәсекелестік нарықта өткізу **конституциялық құрылыстың, ұлттық қауіпсіздіктің, қоғамдық тәртіпті, адамның құқықтары мен бостандықтарын қорғаудың, халықтың денсаулығын сақтаудың жай-күйіне теріс әсер етуі мүмкін** қызмет салаларында тауарды өндіруге және (немесе) сатуға, сатып алуға немесе оны

пайдалануға мемлекеттің айрықша құқығын заңмен бекіту не нарық субъектісіне заңмен арнайы құқық беру арқылы бәсекелестікті шектеуге құқылы.

Заң жобасынан және қоса беріліп отырған материалдардан мемлекеттік монополияның болмауы, яғни көлік құралын тіркеу туралы куәліктерді, МТНБ, жүргізуші куәліктерін дайындау кезіндегі бәсекелестік «конституциялық құрылыстың жай-күйіне, ұлттық қауіпсіздікке, қоғамдық тәртіпті, адамның құқықтары мен бостандықтарын, халықтың денсаулығын қорғауға» теріс әсер етуі мүмкін сияқты туындамайды.

Кәсіпкерлік кодекстің 83-бабының 5-тармағында реттеушілік әсерге талдау жүргізу жаңа реттеушілік құралды енгізудің және (немесе) талаптың, реттеуді қатаңдатудың міндетті шарты болып табылатыны көзделген.

Сондықтан депутаттық заң жобасы арқылы монополия мәселелері бойынша ұсыныстар енгізу жұртшылықпен проблеманы кеңінен талқылаудан аулақ болуға тырысады деп санаймыз.

Сонымен бірге, уәкілетті органның өкілдері қауіпсіздік мәселелері, есеп айырысулар туралы толық, егжей-тегжейлі ақпаратты, сондай-ақ монополияның осындай түрлеріне арналған шығындардың халықаралық тәжірибесін ұсынбады.

«Құқықтық актілер туралы» 2016 жылғы 6 сәуірдегі ҚРЗ-ның 19-бабының 8-тармағына сәйкес Қазақстан Республикасы Президентінің және Қазақстан Республикасы Парламенті депутаттарының заңнамалық бастамасы тәртібімен әзірленген заң жобаларына кәсіпкерлік субъектілерінің мүдделерін қозғайтын консультациялық құжаттарды, нормативтік құқықтық актілерді әзірлеу және қабылдау талаптары қолданылмайды.

Шетелдік тәжірибені зерттеу, мысалы, Ресей Федерациясында МТНБ өндірушісі 03.08.2018 жылғы № 283 «Ресей Федерациясында көлік құралдарын мемлекеттік тіркеу туралы» Федералдық заң негізінде заңды тұлға да, жеке кәсіпкер де бола алатындығын көрсетті.

Сонымен бірге, заң техникасы бойынша бірқатар ескертулер бар.

1) реттеу түрімен қызметтің 3 түрі қамтылады, ал іс жүзінде Заңның 70-бабына және 73-бабының 7-тармағына сәйкес дайындау мынадай қызметтің 6 түрін қамтиды: интеграцияланған деректер банкіні жинақтау және жүргізу, құжаттарды дайындау, процестерді есепке алу жөніндегі жұмысты автоматтандыру, ішкі істер органдары үшін бағдарламалық-техникалық өнімдерді әзірлеу, енгізу және сүйемелдеу.

2) Қазақстан Республикасындағы 73-баптың 7-тармағымен монополия 10 жылға ұлттық жүргізуші куәліктерін беруді ғана реттейді, ал 9-тармақпен реттелетіндерге сәйкес халықаралық жүргізуші куәліктерін беру қамтылмайды.

3) мемлекеттік монополия конституциялық құрылыстың, ұлттық қауіпсіздіктің, қоғамдық тәртіпті, адамның құқықтары мен бостандықтарын қорғаудың жай-күйіне теріс әсер еткен жағдайларда ғана енгізілуі мүмкін, сонымен бірге, «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне

жол жүрісі мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтыру енгізу туралы» 2021 жылғы 1 ақпандағы № 1-VII ҚРЗ Қазақстан Республикасының Заңы цифрлы ұқсастықты енгізуге байланысты жүргізуші куәлігінсіз және техникалық паспортсыз автомобиль жүргізуге рұқсат етіледі. Сондықтан арнайы белгілері бар қағаз жүргізуші куәлігінің болуы автомобильдің қауіпсіздік жағдайына әсер етпейді.

### **3. Шет мемлекетте тіркелген көлік құралын тоқтатудың негізі мен тәртібі.**

Ағымдағы жылдың 29 наурызында Мемлекет Басшысы Қасым-Жомарт Тоқаев VIII сайланған Парламенттің бірінші сессиясының ашылуында Мәжіліс депутаттарын еліміздегі шағын және орта бизнесті қорғауға және дамытуға бағытталған тұрақты стратегия құруға өз үлесін қосуға шақырды.

Автокөлік құралдарын ұрлаудың алдын алу, оларды іздестіруді және қайтаруды қамтамасыз ету мақсатында ТМД елдері тіркелген және іздестіріліп жатқан автокөлік құралдары (*сәйкестендіру нөмірлері, тіркеу құжаттары және тіркеу белгілері*) туралы ақпараттық дерекқорды пайдаланады. Ол Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығына қатысушы мемлекеттердің автокөлік құралдарын ұрлауға қарсы күрестегі және олардың қайтарылуын қамтамасыз етудегі ынтымақтастығы туралы келісіммен ратификацияланған. (*Қазақстан Республикасының 2017 жылғы 15 желтоқсандағы №117-VI ҚРЗ Заңы*).

Кеден одағының сыртқы шекараларында автомобиль көлігін бақылауды жүзеге асыру мәселелері Кеден одағының сыртқы шекарасында көліктік (автомобильдік) бақылауды жүзеге асыру туралы келісіммен регламенттелген. (*Қазақстан Республикасының 2012 жылғы 11 маусымдағы №17-V Заңы*).

Ұсынылған өзгерістер бизнеске қысым жасауға және қазір белсенді дамып келе жатқан халықаралық жүк тасымалын тоқтату, тексеру арқылы заңсыз араласуға бағытталуы мүмкін.

Мемлекет басшысы Қасым-Жомарт Тоқаев 2022 жылғы 1 қыркүйектегі «Әділетті мемлекет. Біртұтас ұлт. Берекелі қоғам» атты Қазақстан халқына Жолдауында мемлекеттік және күштеу органдардың бизнесті тексеру жағдайларының жиілеп кеткенін атап өтті.

Ұсынылған негіздемелер заң нормасын кеңейтеді және уәкілетті органға жеңіл автомобильдерді ғана емес, сонымен қатар халықаралық автомобиль тасымалдарын жүзеге асыратын автомобиль көлігінің барлық түрлерін тексеруді жүзеге асыруға мүмкіндік береді.

### **4. Көлік құралдарының жүргізушілерін даярлау саласындағы хабарлама жасау тәртібі**

Заң жобасын әзірлеушілер қызметті жүзеге асырудың хабарламалық тәртібіне қатысты жол қозғалысы туралы заңнамадағы бар қайшылыққа әділ назар аударды.

Заңның 77-бабының 1-тармағында көлік құралдарының жүргізушілерін даярлау жөніндегі оқу ұйымы ... өз қызметін «Рұқсаттар және хабарламалар

туралы» Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес уәкілетті органға **қызметін бастағаны туралы хабарлама** берген күннен бастайды деп көзделген.

Бұл ретте мәртебесі мен функциялары Заңның 79 және 80-баптарында айқындалған «көлік құралдарының жүргізушілерін даярлау жөніндегі кәсіби бірлестіктерге» қатысты хабарлама жасау тәртібі туралы ештеңе айтылмайды.

«Рұқсаттар және хабарламалар туралы» заңда, 3-қосымшада (*хабарламалар тізбесі*), керісінше, «көлік құралдарының жүргізушілерін даярлау жөніндегі **кәсіптік бірлестіктердің** қызметін бастау немесе тоқтату туралы хабарлама» (43-жол) көзделген және КҚ жүргізушілерін даярлау жөніндегі **оқу ұйымдарының** қызметін бастау немесе тоқтату туралы ештеңе айтылмаған.

Алайда, мұндай қарама-қайшылыққа назар аударатын отырып, әзірлеушілер екі заңға да өзгеріс енгізу жолымен жүрді – «Жол қозғалысы туралы» заңда кәсіптік бірлестік өз қызметін қызметтің басталғаны туралы хабарлама берілген күннен бастап бастайды деп көздеу ұсынылады, ал «Рұқсаттар және хабарламалар туралы» заңға қосымша жаңа тармақ (42-4) көлік құралдарының жүргізушілерін даярлау жөніндегі **оқу ұйымдарына** арналған хабарламалар енгізу ұсынылады.

Осылайша, заңнамада көзделген (*бірақ жұмыс істемейтін*) хабарлама тәртібінің орнына екеуі пайда болады.

Қарастырылып отырған қарама-қайшылық «Рұқсаттар және хабарламалар туралы» заңды қабылдау кезінде жіберілген қарапайым заңнамалық қатенің салдарынан туындаған сияқты.

Шын мәнінде, «Жол қозғалысы туралы» заңда да, «Рұқсаттар мен хабарламалар туралы» заңда да көлік құралдарының жүргізушілерін даярлау жөніндегі **оқу ұйымдары** үшін ғана ескерту тәртібі туралы айту керек.

Кәсіби бірлестіктер көлік құралдарының жүргізушілерін тікелей даярлаумен айналыспайды.

«Жол қозғалысы туралы» Заңның 79-бабына сәйкес көлік құралдарының жүргізушілерін даярлау жөніндегі оқу ұйымдары өздерінің кәсіпкерлік қызметін **үйлестіру**, сондай-ақ **ортақ мүдделерді білдіру және қорғау мақсатында** коммерциялық емес ұйымдар болып табылатын, азаматтық заңнамаға сәйкес құрылатын және жұмыс істейтін көлік құралдарының жүргізушілерін даярлау жөніндегі кәсіби бірлестіктер құра алады.

Осылайша, кәсіби бірлестіктердің қызметі үшін хабарлама тәртібін енгізу орынсыз деп санаймыз.

Оған қоса, «Жол жүрісі туралы» Заңның 77-бабында көрсетілгендей. Онда оқу ұйымдары үшін хабарлама жасау тәртібі ғана емес (1-тармақ), сонымен қатар хабарлама (2-тармақ) оқу-материалдық базаның болуы, оқытушылар тізімі, дайындық бағдарламалары және т.б. қамтылуы тиіс.

Сондықтан, 79-бапта кәсіптік бірлестіктер үшін хабарлама жасау тәртібін енгізу кезінде қызметтің басталу уақытын (*хабарлама жіберілген күннен бастап*) жай ғана көрсетумен шектелу жеткіліксіз болады. Мұндай кәсіби бірлестік қандай алғышарттарға жауап беруі керек екенін анықтау қажет.

Жоғарыда баяндалғандардың негізінде, хабарлау тәртібі көлік құралдарының жүргізушілерін даярлау жөніндегі оқу ұйымдарына қатысты ғана сақталып қана қоймай, осыған байланысты:

- «Жол жүрісі туралы» Заңның 79-бабына өзгерістер енгізбеу;

- «Рұқсаттар және хабарламалар туралы» Заңға 3-қосымшада қосымша 42-4-тармақпен толықтырмай, қолда бар 43-тармақ жаңа редакцияда: «Көлік құралдарының жүргізушілерін даярлау жөніндегі оқу ұйымдарының қызметін бастау немесе тоқтату туралы хабарлама» деп жазылуын пайымдаймыз.

Жалпы алғанда, осы баяндалған ұсыныстар мен ескертулерді ескере отырып, «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жол жүрісін ұйымдастыру мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Заңының жобасы пысықтауды талап етеді деп пайымдаймыз.