

АНАЛИТИКАЛЫҚ ЖАЗБА

ЗАҢ ЖОБАСЫНЫҢ АҒЫМДАҒЫ ЖАҒДАЙЫ МЕН ӨЗЕКТІЛІГІ

Соңғы жылдары бүкіл әлемде адамдардың, әсіресе жастардың шағын экологиялық таза көлік құралдарын (электр самокаттарды, монокарларды, гироскутерлерді және оларға ұқсас басқа да құралдарды) (бұдан әрі – ШЭКҚ) қозғалу үшін пайдалануға деген қызығушылығы артты. Ірі қалаларда электр самокаттарын жалға беретін сервистер ашылуда, көшелерде мұндай құрылғылар көбейіп келеді.

Мәселен, Астана, Алматы, Шымкент қалаларында 2021 жылдан бастап электр самокаттарын (1-1,7 мың бірлік самокаттар жалдауда) жалға беру бойынша сервистер жұмыс істейді. Сонымен қатар, баға қолжетімділігіне байланысты (*орта есеппен 90 мың тг. 1 дана үшін*) электр самокаттарын азаматтар меншікке белсенді сатып алады.

Сонымен қатар, адамдардың ШЭКҚ пайдалану санының өсуі жол-көлік оқиғаларының (*бұдан әрі - ЖКО*) өсуіне байланысты бірқатар проблемаларды тудырды.

Мысалы, аталған көлік құралдары жаяу жүргіншілерге оларды тротуарларда пайдалану кезінде нақты қауіп төндіреді, адамдар ауыр жарақат алған жаяу жүргіншілерге соқтығысу жағдайлары тіркелді. Сондай-ақ, ШЭКҚ пайдаланушылары жолдың жүріс бөлігіндегі автомобильдердің қатысуымен ЖКО қатысушыларына айналуда.

Негізінен, электр самокаттары иелерінің қатысуымен болған ЖКО-ның көпшілігі Алматы қаласында орын алды. Ақпараттық медиа-порталдың деректері бойынша polisia.kz. 2021 жылдың алғашқы бес айында Алматыда мопедтер мен электр самокаттарының қатысуымен 29 ЖКО орын алды. Қалалық полиция департаментінің баспасөз қызметі ұсынған статистикаға сәйкес, 2019 жылы Алматыда осындай кезеңде 11 ЖКО тіркелген, 2018 жылы 2 ЖКО тіркелген.

2022 жылдың алты айында қалада мобильді көліктің қатысуымен 77 ЖКО орын алып, 81 адам жарақат алып, бір адам қаза тапты¹. Мәселен, 2022 жылдың маусым айында Алматы қаласында Nissan Patrol көлігінің жүргізушісі электр самокатын басқарған жас әйел құлаған есікті ашты. Әйел алған жарақаттарынан ауруханада қайтыс болды.

¹ https://www.inform.kz/ru/kolichestvo-pogibshih-v-dtp-s-elektrosamokatami-nazvali-v-almaty_a3959818

Сонымен қатар, Алматы полиция департаментінің өкілдері жазғы уақытта электр самокаттарының, мопедтер мен скутерлердің қатысуымен болған ЖКО саны 4 есеге артқанын хабарлады.²

Сонымен қатар, ШЭКҚ-тің танымалдылығына қарамастан, сарапшылар техникалық бөлік бойынша стандарттардың бірыңғай талаптарына сәйкес келу қажеттілігін атап өтті: шағылыстыратын таңбалануы, самокаттың өзінің таңбаалануы, фаралар мен сигналдарының болуы. Мамандардың тағы бір сұрағы - жылдамдық блокаторы салынбаған бұрын әкелінген самокаттарды реттеу.

ҚР ІІМ Әкімшілік полиция комитеті өкілдерінің пікірінше, 14 жастан бастап электр самокат иелері үшін жас шегін белгілеу қажет.

Аталған мәселелерді шешу үшін 2022 жылғы 1 шілдеде ҚР СТ 3769-2022 стандарты бекітілді, ол электр энергиясының белгіленген көздерінен қозғалысқа келтірілетін электр самокаттарына қолданылады. Бірақ бұл стандарт өзін-өзі теңестіру жүйесі бар электрлік қозғалыс құралдарына қолданылмайды (*моноколдар, басқару тұтқасы бар немесе онсыз гироскутерлер*).

Қазіргі уақытта ҚР «Жол қозғалысы туралы» Заңына сәйкес электр қозғалтқышымен жабдықталған және максималды конструктивті жылдамдығы сағатына 50 км-ден аспайтын көлік құралы мопедтерге теңестіріледі. Оларды тек 16 жастан бастап қолдануға болады. Велосипедшілер сияқты, электр самокаттарының иелері 50 см-ден асатын жолаушылар мен жүктерді тасымалдай алмайды. кем дегенде бір қолымен рульді ұстамай жүруге тыйым салынады. Жаяу жүргіншілер өткелінен өтіп бара жатып, тоқтап, түсіп, жолды жаяу өту керек. Жүріс бөлігінде электр самокаттарының иелері, егер бұл жаяу жүргіншілерге кедергі келтірмесе, ең оң жақ жолақпен бір қатарға немесе жол жиегіне өтуге міндетті.

2021 жылдан бастап бұқаралық ақпарат құралдарында және әлеуметтік желілерде жол қозғалысының жаңа қатысушыларын – самокат иелері мен ШЭКҚ-рын заңнамалық реттеудің жоқтығы туралы көптеген хабарламалар, мақалалар пайда болды.

Осылайша, жоғарыда аталған күрделі мәселелерді реттеудің шұғыл қажеттілігіне байланысты «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жол қозғалысын ұйымдастыру мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» ҚР Заңының жобасында көзделген түзетулер жол қозғалысының барлық

² <https://informburo.kz/novosti/kolicestvo-dtp-s-ucastiem-elektrosamokatov-uvelicilos-v-cetyre-raza-v-almaty>

қатысушылары үшін тиісті жүріс-тұрыстың айқындығы мен түсінігін енгізеді.

ЗАҢ ЖОБАСЫН ҚР ПАРЛАМЕНТІ МӘЖІЛІСІНДЕ ҚАРАУ

Жұмыс тобына депутаттардың 38 ұсынысы келіп түсті, олар жұмыс тобының тоғыз отырысында және мүдделі мемлекеттік органдар, қоғамдық және сараптамалық ұйымдар өкілдерінің қатысуымен Комитеттің екі кеңейтілген отырысында талқыланды.

Заң жобасымен жұмыс барысында депутаттар «жаяу жүргінші», «жүргізуші» және «механикалық көлік құралы» ұғымдарын, сондай-ақ электр самокаттары мен шағын электр көлік құралдары жүргізушілерінің құқықтары мен міндеттерін нақтылауға бағытталған түзетулер енгізді.

Бұдан басқа, басқа мемлекеттің құзыретті органында тіркелген көлік құралдарының «Жол қозғалысы туралы» Заңның 65-бабының 3-тармағында көзделген талаптарға сәйкестігін тексеру үшін ішкі істер органдары қызметкерлерінің көлік құралдарын тоқтатуының негіздерін белгілейтін депутаттарға түзетулер енгізілді.

Сондай-ақ бақылауды жүзеге асыру, дербес деректердің таралуын болдырмау, айналасындағыларға аса қауіп төндіретін қызмет үшін жауапкершілікті қамтамасыз ету мақсатында заң жобасында көлік құралдарына құжаттар мен мемлекеттік тіркеу нөмірлік белгілерді дайындау бойынша мемлекеттік монополия белгілеуді көздейтін 93-1-бап енгізіледі.

ЗАҢ ЖОБАСЫНЫҢ ЖАҢАЛЫҚТАРЫ

«Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жол қозғалысын ұйымдастыру мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» ҚР *Заңының жобасы (бұдан әрі – заң жобасы)* Қазақстан Республикасының «Жол қозғалысы туралы» және «Рұқсаттар мен хабарламалар туралы» Заңының екеуіне түзетулерді көздейді.

Түзетулер жолдардағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету мақсатында Шағын экологиялық таза көлік құралдарын (*электр самокаттары, моноколдар, гироскутерлер, гиropодтар және ховербордтар*) пайдалануды құқықтық реттеуге бағытталған.

Заңның 1-бабы «шағын электр көлігі құралы» және «электр самокаты» сияқты жаңа ұғымдармен толықтырылады.

Заң жобасында Заңның 57-бабының атауы мен мазмұны жаңа редакцияда баяндалған және **электр самокаттары, шағын электр көлік құралдары жүргізушілерінің құқықтары мен міндеттерін** көздейді.

Бастапқыда заң жобасында **электр самокатының жүргізушілеріне 8 (сегіз) тыйым қарастырылған.**

Атап айтқанда, оларға:

- ең болмағанда бір қолымен рульден ұстамай жүргізуге;
- жолаушыларды тасымалдауға;
- жүкті, сондай-ақ ұзындығы немесе ені бойынша габариттері бойынша 50 см-ден асатын жүкті немесе басқаруға кедергі келтіретін жүкті тасымалдауға;
- жақын жерде велосипед жолы болған кезде жолда жүруге;
- жол қиылысында жүруге (тек жақын жерде жүруге);
- сүйреуге;
- жаяу жүргіншілер қиылысында жүруге;
- тәуліктің қараңғы уақытында дулыға мен жарық шағылыстыратын желкесіз басқаруға тыйым салынады.

Осыған ұқсас заң жобасында шағын электр көлік құралдарының жүргізушілері үшін де осындай **7 (жеті)** тыйым қарастырылған.

Жұмыс тобы бастапқыда он алты жастан бастап электр самокат жүргізушілерін жолдың жүріс бөлігінің оң жақ шетімен жүруге рұқсат беруді ұсынды.

Сайып келгенде, жұмыс тобы электр самокаттардың жүргізушілеріне қатысты жолдың жүріс бөлігінің оң жақ шетімен, оның ішінде маршруттық көлік құралдарына арналған жолақпен, электр самокаттарының жүргізушілерімен жүруге рұқсат беру туралы шешім қабылдады:

- он сегіз жастан бастап;
- жүргізушінің жеке басын куәландыратын құжаты болған жағдайда Қазақстан Республикасында берілгендерді қоспағанда, кез келген санаттағы көлік құралын басқару құқығына жүргізуші куәлігімен не көлік құралын басқару құқығына жүргізуші куәлігінің орнына берілген уақытша куәлікпен;
- түймеленген дулығамен;
- тәуліктің қараңғы уақытында белгілі бір жол қозғалысы ережелерінің талаптарына сәйкес келетін жарықты шағылыстыратын заттармен.

18 жасқа дейінгі **электр самокаттарының жүргізушілеріне** велосипед жолымен, велосипед жолағымен, ал олар болмаған кезде тротуардың немесе жаяу жүргіншілер жолының оң жағымен жаяу жүргіншілердің қозғалысына қауіп төндірмей, 6 км/сағ аспайтын жылдамдықпен жүруге рұқсат етіледі.

Велосипед жүргізушілеріне велосипед жолымен, велосипед жолағымен, ал олар болмаған кезде - жолдың жүріс бөлігінің оң жақ жиегімен, оның ішінде маршруттық көлік құралдарына арналған жолақпен, бір қатарға не жол жиегімен, тротуармен немесе жаяу жүргіншілер жолымен, жаяу жүргіншілердің жүруіне жарық шағылыстыратын заттары бар киіммен және қорғаныш заттарымен қауіп төндірмей жүруге рұқсат етіледі (*дулыға, тізе жастықшалары және т. б.*);

ШЭКҚ жүргізушілеріне велосипед жолымен, велосипед жолағымен, ал ол болмаған кезде жаяу жүргіншілер қозғалысына қауіп төндірмей, тротуармен немесе жаяу жүргіншілер жолымен жүруге рұқсат етіледі.

Парламентаризм институты бұған дейін заң жобасына талдамалық анықтама, салыстырмалы кестеге ұсыныстар мен ескертулер дайындаған болатын, олар жұмыс тобының ішінара ескерілген болатын.

Атап айтқанда:

1. Бірінші ескерту тұжырымдамалық сипатта болады және шағын көлік құралдарын жіктеу (бөлу) негіздеріне қатысты. Өзірлеушілер 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.

Өзірлеушілер 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 рулын 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 реттелмеген болып қала береді деп санаймыз, өйткені адамдар елемейді және шағын көлік құралдарының жүргізушілері барлық жерде бұзады немесе жол бойында жарақат алу қаупінің жоғарылауына әкеледі.

Осылайша, электр самокаттарын пайдалану бойынша қабылданған шешімдер жұртшылықтың келесі сұрақтарын тудырады:

- 6 км/сағ жоғары электр самокаттарының жылдамдық режимін бақылау тетігі белгіленбеген, «Сергек» жүйесі, жол полициясы қызметкерлері немесе азаматтардың өздері ме, әлде кім бақылауды жүзеге асыратын болады;

- электр самокаттарының жүргізушілеріне қатысты жылдамдық режимінің асып кетуі кезінде қандай жауапкершілік қолданылатын болады;

- жол бойында самокатта жүру үшін міндетті түрде жүргізуші куәлігінің болуы қажеттілігі. Мәселе шешілмеген күйінде қалып отыр.

Сонымен қатар, заң техникасы бойынша сұрақтар бар: салыстырмалы кестеге және ҚР «Жол қозғалысы туралы» Заңының 1-бабының 7-тармағына өзгерістер енгізу керек, велосипед жолы ұғымы «электр самокат» деген сөзбен толықтырылсын.

Осыған байланысты шерингтік компаниялардың, ҚР ІІМ және жергілікті атқарушы органдардың өкілдерімен бірлесіп үлгілік қағидаларды әзірлеу ұсынылады. Аталған ережелерде шерингтік компаниялардың міндеттерін қарастыру қажет:

- электр самокаттарын жалға беру шарттары;

- электр самокаттарының жылдамдығын шектеудің техникалық аспектілері;

кәмелетке толмағандар ата-аналарының аккаунты арқылы электр самокаттарын жалға алған жағдайда, соңғыларының жауапкершілігін көздеу;

- шерингтік компаниялардың жол қозғалысы ережелерін және үлгілік ережелерді қасақана бұзушылардың бірлескен есебін (қара тізім) қамтамасыз ету;

- күн сайын, кем дегенде екі рет компаниялардың электр самокаттарын жинауын қамтамасыз ету;

- жаңбырлы ауа-райында электр самокаттарын жалға алуды шектеу.

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.

Осыған байланысты, мемлекет, бизнес және қоғам мүдделерінің теңгерімін сақтау, сондай-ақ енгізілетін мемлекеттік реттеудің тиімділігін айқындау мақсатында Заң жобасының жоғарыда аталған баптарында көзделген талаптар Қазақстан Республикасы Кәсіпкерлік кодексінің (*бұдан әрі-Кодекс*) 83-бабына сәйкес реттеушілік әсерді талдау рәсімін жүргізуді талап етеді деп есептейміз.

Кодекстің 82-бабының 3-тармағына сәйкес жаңа реттеуші құрал енгізілген кезде реттеушілік әсерге талдау жүргізу туралы талаптар және (немесе) кәсіпкерлік субъектілеріне қатысты жаңа реттегіш құралды және (немесе) талапты енгізу немесе реттеуді қатаңдату кезінде реттеушілік әсерге талдау жүргізу туралы талаптар Қазақстан Республикасы Президентінің және Қазақстан Республикасы Парламенті депутаттарының заң шығару бастамасы тәртібімен әзірленген заң жобаларына, сондай-ақ Қазақстан Республикасының Парламентінде заң жобаларын қарау процесіне де қолданылмайды.

Қазақстан Республикасы Парламенті депутаттарының заң шығару бастамасы тәртібімен енгізілген заң жобалары бойынша, сондай-ақ депутаттардың Қазақстан Республикасы Парламентінің қарауындағы заң жобаларына түзетулері бойынша Қазақстан Республикасы Үкіметінің қорытындысы шеңберінде осы бапта белгіленген негіздер бойынша реттеушілік әсерге талдау жүргізілуі мүмкін.

Осыған байланысты уәкілетті органға реттеушілік әсерге тиісті талдау жүргізу қажет деп есептейміз.

1. 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 банкін 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 кәсіптік бірлестіктердің хабарлама жасау тәртібін алып тастау бөлігінде

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 аударып 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.