

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И АКТУАЛЬНОСТЬ ЗАКОНОПРОЕКТА

В последние годы во всем мире возрос интерес людей, особенно молодежи к использованию для передвижения малых экологически чистых транспортных средств (*электросамокатов, моноколес, гироскутеров и других им подобных им средств*) (далее – МЭТС). В крупных городах открываются сервисы, предоставляющие электросамокаты в аренду, на улицах таких устройств становится все больше.

Так, в г. Астана, Алматы, Шымкент с 2021 года функционируют сервисы по прокату электросамокатов (*в прокате 1-1,7 тыс. ед. самокатов*). Кроме того, в силу ценовой доступности (*в среднем 90 тыс. тг. за 1 шт.*) электросамокаты активно приобретаются гражданами в собственность.

Вместе с тем, рост количества использования людьми МЭТС вызвало ряд проблем, связанных с возрастанием дорожно-транспортных происшествий (*далее - ДТП*).

К примеру, указанные средства передвижения представляют реальную угрозу для пешеходов при использовании их на тротуарах, зафиксированы случаи наезда на пешеходов, где люди получили серьезные травмы. Также, пользователи МЭТС становятся участниками ДТП с участием автомобилей на проезжей части дороги.

В основном большинство ДТП с участием владельцев электросамокатов произошли в г. Алматы. По данным информационного медиа-портала [polisia.kz](https://www.inform.kz), за первые пять месяцев 2021 года в Алматы произошло 29 случаев ДТП с участием мопедов и электросамокатов. Согласно статистике, предоставленной пресс-службой Департамента полиции города, в 2019 году за аналогичный период в Алматы зарегистрировано 11 ДТП, в 2018 году зарегистрировано 2 ДТП.

За шесть месяцев 2022 года в городе произошло 77 ДТП с участием мобильного транспорта, в них получил ранения 81 человек, один человек погиб¹. Так, в июне 2022 года в г. Алматы водитель машины Nissan Patrol открыла дверь, в которую врезалась молодая

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

женщина, управлявшая электросамокатом. От полученных травм женщина скончалась в больнице.

Кроме того, представители департамента полиции Алматы сообщили, что в летнее время количество ДТП с участием электросамокатов, мопедов и скутеров увеличилось в 4 раза.²

Между тем, несмотря на популярность МЭТС, эксперты констатировали необходимость соответствия единым требованиям стандартов по технической части: наличия светоотражающей маркировки, маркировки самого самоката, фар и сигналов. Еще один вопрос вызвал у специалистов - регулирование ввезенных ранее самокатов, в которых не встроен блокиратор скорости.

По мнению представителей Комитета административной полиции МВД РК необходимо установить и возрастной порог для обладателей электросамокатов с 14 лет.

Для решения указанных вопросов 1 июля 2022 года был утвержден стандарт СТ РК 3769-2022, который распространяется на электрические самокаты, приводимые в движение от установленных на них источников электрической энергии. Но данный стандарт не распространяется на электрические средства передвижения с системой самобалансирования (*моноколеса, гироскутеры с рукояткой управления или без нее*).

В настоящее время согласно Закону РК «О дорожном движении», транспортное средство, оснащенное электрическим двигателем и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50 км/час, приравнивается к мопедам. Пользоваться ими можно только с 16-летнего возраста. Как и велосипедистам, владельцам электросамокатов нельзя перевозить пассажиров и груз, выступающий более чем на 50 см. Запрещено ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой. Пересекая проезжую часть по пешеходному переходу, нужно остановиться, сойти и перейти дорогу пешком. На проезжей части владельцы электросамокатов обязаны двигаться по крайней правой полосе в один ряд или по обочине, если это не создает помех пешеходам.

Начиная с 2021 года в средствах массовой информации и в социальных сетях появилось множество постов, статей об отсутствии законодательного регулирования новых участников дорожного движения – владельцев самокатов и МЭТС.

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

Таким образом, в связи с острой необходимостью регулирования вышеуказанных проблемных вопросов поправки, предусмотренные проектом Закона РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам организации дорожного движения» внесут ясность и понимание должного поведения для всех участников дорожного движения.

РАССМОТРЕНИЕ ЗАКОНОПРОЕКТА В МАЖИЛИСЕ ПАРЛАМЕНТА РК

В рабочую группу поступило 38 предложений депутатов, которые были обсуждены на девяти заседаниях рабочей группы и двух расширенных заседаниях Комитета с участием представителей заинтересованных государственных органов, общественных и экспертных организаций.

В ходе работы над законопроектом депутатами внесены поправки, направленные на уточнение понятий «пешеход», «водитель» и «механическое транспортное средство», а также прав и обязанностей водителей электрических самокатов и малых электрических транспортных средств.

Кроме того, внесены поправки депутатов, устанавливающие основания остановки транспортных средств сотрудниками органов внутренних дел для проверки транспортных средств, зарегистрированных в компетентном органе другого государства, на соответствие требованиям, предусмотренным пунктом 3 статьи 65 Закона «О дорожном движении».

Также в целях осуществления контроля, исключения распространения персональных данных, обеспечения ответственности за деятельность, создающую повышенную опасность для окружающих, законопроектом вводится новая статья 93-1, предусматривающая установление государственной монополии по изготовлению документов на транспортные средства и государственных регистрационных номерных знаков.

НОВШЕСТВА ЗАКОНОПРОЕКТА

Проект Закона РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам организации дорожного движения» (далее – законопроект) предусматривает поправки в 2 закона Республики Казахстан: «О

дорожном движении» и «О разрешениях и уведомлениях».

Поправки направлены на правовое регулирование пользования малыми экологически чистыми транспортными средствами (*электросамокаты, моноколеса, гироскутеры, гироседы и ховерборды*) в целях обеспечения безопасности на дорогах.

Статья 1 Закона дополняется **новыми понятиями как «малое электрическое транспортное средство» и «электрический самокат».**

Законопроектом название и содержание статьи 57 Закона изложены в новой редакции и предусматривают **права и обязанности водителей электрических самокатов, малых электрических транспортных средств.**

Изначально законопроектом предусмотрены **8 (восемь) запретов для водителей электрического самоката.**

В частности, им **запрещается:**

- ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой;
- перевозить пассажиров;
- перевозить груз, а также груз, который выступает более чем на 50 см по длине или ширине за габариты, или груз, мешающий управлению;
- двигаться по дороге при наличии рядом велосипедной дорожки;
- ехать на перекрёстке (*только ведя рядом*);
- буксировка;
- ездить по пешеходной перекрёстку;
- управлять без шлема и светоотражающего жилета в темное время суток.

Аналогичные законопроектом предусмотрены аналогичные **7 (семь) запретов** также и для водителей малых электрических транспортных средств.

В ходе рабочей группы изначально предлагалось с шестнадцатилетнего возраста допустить водителей электросамокатов к движению по правому краю проезжей части дороги.

В конечном итоге, рабочей группой в отношении **водителей электросамокатов** принято решение, допустить к движению по правому краю проезжей части дороги, в том числе по полосе для маршрутных транспортных средств, водителей электрических самокатов:

- с восемнадцати лет;

- с водительским удостоверением на право управления транспортным средством любой категории либо временного удостоверения, выданного взамен водительского удостоверения на право управления транспортным средством, за исключением выданных в Республике Казахстан в случае наличия при себе документа, удостоверяющего личность водителя;

- с застегнутым шлемом;

- в темное время суток с светоотражающими предметами, соответствующими требованиям определенным ПДД.

Водителям электросамокатов до 18 лет разрешается двигаться по велосипедной дорожке, велосипедной полосе движения, а при их отсутствии по правой стороне тротуара или пешеходной дорожки, не создавая опасности для движения пешеходов, со скоростью не более 6 км/ч.

Водителям велосипедов разрешается двигаться по велосипедной дорожке, велосипедной полосе движения, а при их отсутствии - по правому краю проезжей части дороги, в том числе по полосе для маршрутных транспортных средств, в один ряд либо по обочине, тротуару или пешеходной дорожке, не создавая опасности для движения пешеходов в одежде со светоотражающими предметами и в защитной аммуниции (*каска, наколенники и др.*);

Водителям МЭТС разрешается двигаться по велосипедной дорожке, велосипедной полосе, а при ее отсутствии по тротуару или пешеходной дорожке, не создавая опасности для движения пешеходов.

Институтом Парламентаризма ранее были подготовлены аналитическая справка к проекту Закона, предложения и замечания к сравнительной таблице, которые рабочей группы были учтены частично.

В частности:

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 велодорожкам, 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 остается не урегулированным, т.к. будут игнорироваться гражданами и повсеместно нарушаться водителями малых транспортных средств, либо приведут к повышению травматичности на проезжей части.

Таким образом, решения, принятые по эксплуатации электросамокатов вызывают следующие вопросы общественности:

- не установлен механизм контролирования скоростного режима электросамокатов свыше 6 км/ч. Кем будет осуществляться контроль, системой «Сергек», сотрудниками дорожной полиции, либо самими гражданами;

- какая ответственность при превышениях скоростного режима будет применяться в отношении водителей электросамокатов;

- необходимость обязательного наличия водительского удостоверения для езды на самокате по проезжей части. Остается не урегулированным вопрос

Вместе с тем, имеются вопросы по юридической технике: следует внести изменения в сравнительную таблицу и в п.7 ст.1 Закона РК «О дорожном движении» понятие велосипедной дорожки дополнить словом «электросамокат».

В связи предлагается совместно с представителями шеринговых компаний, МВД РК и местных исполнительных органов разработать Типовые правила. В указанных правилах, необходимо предусмотреть обязанности шеринговых компании:

- условия сдачи в аренду электросамокатов;
- технические аспекты ограничения скорости электросамокатов;
- в случае аренды электросамокатов несовершеннолетними через аккаунт родителей, предусмотреть ответственность последних;
- обеспечить совместный учет шеринговыми компаниями (*черный список*) злостных нарушителей ПДД и типовых правил;
- обеспечить ежедневно, не менее двух раз сбор компаниями электросамокатов;
- ограничить аренду электросамокатов в дождливую погоду.

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.

В связи с чем, считаем, что в целях соблюдения баланса интересов государства, бизнеса и общества, а также определения эффективности вводимого государственного регулирования требования, предусмотренные в вышеуказанных статьях проекта Закона, требуют проведения процедуры анализа регуляторного воздействия согласно статье 83 Предпринимательского кодекса Республики Казахстан (далее – Кодекс).

В соответствии с пунктом 3 статьи 82 Кодекса требования о проведении анализа регуляторного воздействия при введении нового регуляторного инструмента и (или) требования или ужесточении регулирования в отношении субъектов предпринимательства также не распространяются на проекты законов, разработанные в порядке законодательной инициативы Президента Республики Казахстан и депутатов Парламента Республики Казахстан, а также на процесс рассмотрения проектов законов в Парламенте Республики Казахстан. По проектам законов, внесенным в порядке законодательной инициативы депутатов Парламента Республики Казахстан, а также по поправкам депутатов к проектам законов, находящимся на рассмотрении в Парламенте Республики Казахстан, может быть

проведен анализ регуляторного воздействия по основаниям, установленным настоящей статьей, в рамках заключения Правительства Республики Казахстан.

В этой связи полагаем необходимым уполномоченному органу провести соответствующий анализ регуляторного воздействия.

1. 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. В части исключения уведомительного порядка профессиональных объединений 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», чьей 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.

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.