

**ҚАЗАҚСТАН
РЕСПУБЛИКАСЫ
ІШКІ ІСТЕР
МИНИСТРЛІГІ**



**МИНИСТЕРСТВО
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ
КАЗАХСТАН**

010000, Нұр-Сұлтан қаласы,
Тәуелсіздік даңғылы, 1
тел.: 8 (7172) 72 22 31
электрондық мекенжай: kense@mvd.kz
20__ ж. _____ № _____

010000, город Нур-Султан
проспект Тәуелсіздік, 1
тел.: 8 (7172) 72 22 31
электронный адрес: kense@mvd.kz

**Қазақстан Республикасы
Парламенті Мәжілісінің депутаты,
«Нұр Отан» партиясы
фракциясының мүшесі
Д.Қ. Мыңбайға**

2020 жылғы 24 қарашадағы № ДС-186 сауалға

Құрметті Дархан Қамзабекұлы!

Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі (бұдан әрі - ИМ) сіздің жүргізушілерді дайындау және олардың көлік құралдарын (бұдан әрі - КҚ) басқару құқығын алудағы проблемалық мәселелерге қатысты сауалыңызды құзырет шегінде қарап, мынаны хабарлайды.

Жол жүрісі қағидаларының (бұдан әрі – ЖЖҚ) мазмұнындағы негізгі тәсілдер Қазақстан (Қазақстан Республикасының 2009 жылғы 31 желтоқсандағы № 237-IV және № 236-IV заңдары) ратификациялаған «Жол жүрісі туралы» және «Жол белгілері мен сигналдары туралы» БҰҰ-ның конвенцияларымен регламенттелген. Аталған халықаралық нормативтік құқықтық актілермен жол жүрісін жеңілдетуге және жолдағы қауіпсіздік деңгейін арттыруға қажетті бір үлгідегі жол белгілерін, сигналдар мен жол белгілерін қолдану талаптары көзделген.

Сонымен қатар Жол жүрісі қағидалары (Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2014 жылғы 13 қарашадағы №1196 қаулысымен бекітілген) халықаралық тәжірибені ескере отырып және жол қауіпсіздігі саласын қозғайтын заңнаманы жетілдіру арқылы үнемі өзектендірілуде (өзгерістер 2015 жылы, 2017 жылы екі рет, 2018 және 2019 жылдары енгізілді).

Емтихан сұрақтарының қолданыстағы тізбесін 2015 жылы жүргізушілерді даярлау жөніндегі кәсіби бірлестіктер дайындады («Жол жүрісі туралы» Қазақстан Республикасы Заңының 79 және 80-бабтары). Бұл сұрақтар тізбесі Жол жүрісі қағидаларының барлық нормалары мен талаптарын қамтиды, сондай-ақ үміткерлерге жол жағдайын, оның ішінде жол жүрісінің өзге де қатысушыларының мінез-құлқымен байланысты жағдайды дұрыс бағалауға мүмкіндік беретін нақты ахуалдық міндеттерді қамтиды.

Емтихан сұрақтарының тізбесі мен мазмұны салалық заңнаманың өзгерістерін ескере отырып, тұрақты негізде өзектендіріледі *(соңғы өзгерістер 2020 жылғы 1 шілдеде енгізілген)*.

Кандидаттардың логикасы мен реакция уақытын бағалау қажеттілігіне келетін болсақ – теориялық емтихан тапсыру кезінде үміткерлер тест сұрақтарына жауап береді, олар Жол жүрісі қағидаларының нақты нормаларына қатысты сұрақтардан басқа, қиын жол жағдайларында шешім қабылдаудың дұрыстығын жан-жақты бағалауға мүмкіндік беретін әртүрлі логикалық ахуалдық тапсырмаларды қамтиды.

Өз кезегінде, кандидаттардың реакция уақыты автоматтандырылған автодромда практикалық емтихан тапсыру кезінде жаттығулар жасаған кезде бағаланады, онда жүйе жаттығудың дұрыс орындалуын ғана емес, сонымен бірге оны орындау туралы шешім қабылдауға кететін уақытты да анықтайды. Бұл ретте, емтихан нәтижелеріне адамның әсер ету факторы қосылмайды.

Сонымен қатар емтихандарды қабылдау тәсілдері озық елдер қолданатын халықаралық практикаға сәйкес келеді, теориялық және практикалық емтихандардан тұрады.

Оқу процесінде үміткерлер «Автомобильдерге арналған құрылғы және техникалық қызмет көрсету» *(8 сағат)* және «Көлік құралдарын басқару негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі» *(40 сағат)* міндетті бөлімдерін оқиды. Бұл ретте қазіргі заманғы автомобильдердің құрылысы мен техникалық қызмет көрсету, сондай-ақ оқыту санаты бойынша көліктің нақты түрлері зерделенеді.

Бұдан басқа, жол жағдайларына *(көктайғақ және т.б.)* және автомобильдердің конструкциялық ерекшеліктеріне *(алдыңғы жетек, артқы немесе толық)* байланысты автомобильдерді қауіпсіз пайдалану жөніндегі жекелеген мәселелер теориялық емтихан тапсыру кезінде тест сұрақтарының тізбесіне енгізілген.

Сонымен қатар әртүрлі жол жағдайларында *(ABS, SRS, ASC)* көлік құралын тұрақтандыру бойынша қолда бар жүйелер басқару үшін көмекші болып табылады және қандай да бір жағдайда шешімді жүргізуші қабылдайды.

Тест сұрақтарын күрделілігіне қарай бөлу – көлік санаттарының түрлері бойынша ғана көзделген.

Бұл ретте бұрын басқару құқығынан айырылған адамдарға емтихан тапсыруы кезінде қосымша талаптар енгізу мәселесіне назар аудару қажет.

Мысалы, Германияда жүргізуші куәлігін алу үшін жарты жылға дейін теориялық оқудан өту қажет, ал егер практикалық емтихан тапсыру кезінде үміткер қате жіберсе, онда қайта тапсыру қосымша 10 сағат теориялық сабақ өткізгеннен кейін ғана мүмкін болады.

Егер үміткер теориялық емтиханды қатарынан үш реттен артық тапсыра алмаса, оны міндетті түрде медициналық-психологиялық тексеруге жіберіледі *(қарапайым тілмен айтқанда «идиотизмге арналған тест» - бағасы 800 еуроға дейін)*.

Дәл осындай тексеруден жол қағидаларын қасақана бұзушы – жүргізушілер, сондай-ақ басқару құқығынан айырылған адамдар өтеді.

Анықтама: қазіргі уақытта Германиядағы апаттылық деңгейі әлемдегі ең төмен деңгейдің бірі - 100 мың тұрғынға ЖКО-да қаза тапқан төрт адам келеді. Қазақстанда бұл көрсеткіш үш есе жоғары (2019 жылы - 13 адам қаза тапты).

Осыған байланысты көрсетілген мәселелер ПМ-нің құқық шығармашылық қызметінің барысында қарастырылатын болады.

2019 жылғы 1 шілдеден бастап жүргізуші куәліктерін беру, сондай-ақ жол жүрісі қағидалары бойынша теориялық және практикалық емтихандарды қабылдау функциялары «Азаматтарға арналған үкімет» Мемлекеттік корпорациясы» КЕАҚ-қа берілгенін, ал ішкі істер органдарының тіркеу-емтихан бөліністері таратылғанын айта кету керек.

Осыған байланысты автоматтандырылған автодромдарды дамыту мәселелері Цифрлық даму және аэроғарыш өнеркәсібі министрлігінің (*бұдан әрі - ЦДАӨМ*) және оның ведомстволық бағынысты ұйымы «Азаматтарға арналған үкімет» Мемлекеттік корпорациясы» КЕАҚ-тың құзыретіне жатады.

Қазіргі таңда ЦДАӨМ мемлекеттік-жекеменшік серіктестіктің шеңберінде моноқалаларда автоматтандырылған автодромдар құрылысы мәселесін пысықтауда.

«Сақтандыру қызметі туралы» Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес Қазақстанның аумағында сақтандыруды резидент болып табылатын сақтандыру ұйымдары ғана жүзеге асырады (*5-1-бан*).

Сақтандыру полистерін жасау институты бірінші кезекте үшінші тұлғалардың мүдделерін қорғайды.

Мысалы, басқару құқығынан айырылған адам жол-көлік оқиғасын жасаған жағдайда сақтандыру компаниясы зардап шеккен адамға төлемдерді жүзеге асырады. Сонымен қатар сақтандыру полисін жасасудан бас тарту бұрын басқару құқығынан айырылған адамның автомобильді басқаруына тежеуші фактор болмайды.

Жергілікті атқарушы органдардың қолдауымен жол жүрісі қағидаларын бұзуды тіркеудің автоматты құралдарын енгізу бойынша елорданың оң тәжірибесі бүкіл елімізге енгізілуде.

Олардың көмегімен республика бойынша жыл сайын 2,5 млн. астам бұзушылық анықталады, бұл ішкі істер органдарының қызметкерлері анықтайтын барлық ЖЖҚ бұзушылықтарының 60% жуығын құрайды және бюджетке 15 млрд. теңгеден астам қаражат өндіріп алынады.

Сонымен қатар басқару құқығынан айырылған адамдарды жол жүрісін қадағалау процесінде ПО қызметкерлері анықтайды. Жалпы жыл басынан бері аталған бұзушылықтар үшін 1,9 мыңнан астам (1 946) жүргізуші, ал әкімшілік жауапкершілікке 3,2 мыңнан астам (3 235) жүргізуші тартылды.

Медициналық қарсы көрсетілімдер бойынша көлік құралын басқаруға рұқсат беру тәртібіне қатысты мәселе құзыреті бойынша Денсаулық сақтау министрлігіне жолданды. Қазіргі таңда аталған мемлекеттік орган осы мәселені пысықтауда.

Қазіргі уақытта «D» санатын алу үшін үміткерде «D1» санаты бойынша кемінде 3 жыл басқару өтілі болуы керек (16-ға дейін отыратын орны бар автобустар). Ал «D1» санатын алу үшін үміткердің жасы 21 жылды құрауы және жүк көтергіштігі 7,5 тоннаға дейінгі жүк автомобилін («C1» санаты) басқарудағы жұмыс өтілі кемінде үш жыл болуы тиіс.

Қазақстан Республикасында «D» санатындағы жүргізушілікке үміткерлер үшін жас принципі және басқа санаттағы көлік құралдарындағы жұмыс өтілі бойынша

өлшемшарттар кеңестік кеңістіктегі басқа мемлекеттермен салыстырғанда ең қатаң талаптардың бірі болып табылатындығын атап өткен жөн.

Сонымен қатар «Атамекен» ҰКП мен жолаушылар көлігі саласындағы қоғамдық бірлестіктер жас шамасын төмендету және жүргізуші өтілінің болуы қажеттілігі бөлігінде «D» санатына қойылатын талаптарды өзгерту туралы бірнеше рет өтініш білдірген.

Осыған байланысты, қазіргі уақытта автобустарды басқаруға үміткерлерге қойылатын талаптарды қосымша күшейту – ерте деп пайымдаймыз.

Осыған ұқсас ұстанымды көлік және жолаушылар тасымалы саласындағы уәкілетті орган болып табылатын Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі де ұстанады.

Ішкі істер министрлігі құрылымды сұхбатқа және Қазақстан Республикасындағы жол жүрісінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласын жетілдіру бойынша депутаттық корпуспен бірлесіп шаралар қабылдауға дайын екендігін атап өту қажет.

Құрметпен,

**Қазақстан Республикасының
Ішкі істер министрі**

Е. Тұрғымбаев

Орынд.: Сыдықов Қ.О.

Тел.: 8/7172/722138



010000, Нұр-Сұлтан қаласы,
Тәуелсіздік даңғылы, 1
тел.: 8 (7172) 72 22 31
электрондық мекенжай: kense@mvd.kz
20__ ж. _____ № _____

010000, город Нур-Султан
проспект Тәуелсіздік, 1
тел.: 8 (7172) 72 22 31
электронный адрес: kense@mvd.kz

**Депутату Мажилиса Парламента
Республики Казахстан,
члену фракции партии «Нұр Отан»
Мынбай Д.К.**

На № ДС-186 от 24 ноября 2020 года

Уважаемый Дархан Камзабекулы!

Министерство внутренних дел Республики Казахстан (*далее - МВД*), рассмотрев в рамках компетенции Ваш запрос касательно проблемных вопросов подготовки водителей и получения ими прав на управление транспортными средствами (*далее - ТС*) сообщает следующее.

Основные подходы к содержанию Правил дорожного движения (*далее – ПДД*) регламентированы Конвенциями ООН «О дорожном движении» и «О дорожных знаках и сигналах», которые ратифицированы Казахстаном (*Законы РК от 31 декабря 2009 года № 237-IV и № 236-IV*). Названными международными нормативными правовыми актами предусмотрены требования по применению единообразных дорожных знаков, сигналов и разметки дорог, необходимых для облегчения дорожного движения и повышения уровня безопасности на дорогах.

В то же время Правила дорожного движения (*утверждены постановлением Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года №1196*) регулярно актуализируются с учетом международного опыта и совершенствования законодательства, затрагивающего сферу дорожной безопасности (*изменения вносились – в 2015 году, в 2017 году два раза, в 2018 и 2019 годах*).

Действующий перечень экзаменационных вопросов подготовлен в 2015 году профессиональными объединениями по подготовке водителей (*ст.79 и 80 Закона Республики Казахстан «О дорожном движении»*). Данный перечень вопросов охватывает все нормы и требования Правил дорожного движения, а также содержит конкретные ситуационные задачи, что позволяет кандидатам правильно оценивать дорожную ситуацию, в т.ч. связанную с поведением иных участников дорожного движения.

Перечень и содержание экзаменационных вопросов на постоянной основе актуализируются с учетом изменений отраслевого законодательства (*последние изменения внесены 01.07.2020 года*).

Касательно необходимости оценки логики и времени реакции кандидатов – при сдаче теоретического экзамена кандидаты отвечают на тестовые вопросы, которые, помимо вопросов, затрагивающих конкретные нормы ПДД, содержат разнообразные логические ситуационные задачи, позволяющие комплексно оценивать правильность принятия решения в сложных дорожных ситуациях.

В свою очередь время реакции кандидатов оценивается при выполнении ими упражнений в ходе сдачи практического экзамена на автоматизированном автодроме. Здесь система определяет не только правильность выполнения упражнения, но и время, затраченное для принятия решения по его выполнению. При этом исключается фактор человеческого влияния на результаты экзамена.

Кроме того, подходы к приему экзаменов идентичны международным практикам, применяемым передовыми странами, и состоят из теоретического и практического экзаменов.

В процессе обучения кандидаты изучают обязательные разделы «Устройство и техническое обслуживание автомобилей» (8 часов) и «Основы управления транспортным средством и безопасность движения» (40 часов). При этом изучаются устройство и техническое обслуживание современных автомобилей, а также конкретных видов транспорта по категории обучения.

Кроме того, отдельные вопросы по безопасной эксплуатации автомобилей в зависимости от дорожных условий (*гололед и т.д.*) и конструктивных особенностей автомобилей (*передний привод, задний или полный*) включены в перечень тестовых вопросов при сдаче теоретического экзамена.

Вместе с тем, имеющиеся системы по стабилизации транспортного средства в различных дорожных условиях (*ABS, SRS, ASC*) являются вспомогательными для управления, и принятие решения в той или иной ситуации остается за водителем.

Разделение сложности тестовых вопросов предусмотрено только по видам категорий транспорта.

При этом, вопрос введения дополнительных требований при сдаче экзаменов лицами, ранее лишенными права управления, заслуживает внимания.

К примеру, в Германии для получения водительского удостоверения необходимо до полугода проходить теоретическое обучение и если при сдаче практического экзамена кандидат допустил ошибку, то повторная сдача возможна только после проведения дополнительных 10-ти часов теоретических занятий.

Если кандидат не смог более трех раз подряд сдать теоретический экзамен – его в обязательном порядке направляют на медико-психологическое обследование (*в обиходе «тест на идиотизм» - цена до 800 Евро*).

Такое же обследование проходят водители – злостные нарушители ПДД, а также лица лишенные права управления.

Справочно: В настоящее время уровень аварийности в Германии один из самых низких в мире – на 100 тыс. населения приходится четыре погибших в ДТП. В Казахстане этот показатель выше в три раза (2019 год – 13 погибших).

В этой связи данные вопросы будут рассмотрены в ходе правотворческой деятельности МВД.

Необходимо отметить, что с 1 июля 2019 года функции по выдаче водительских удостоверений, а также приему теоретических и практических

экзаменов по ПДД переданы в НАО «Государственная корпорация «Правительство для граждан», а регистрационно-экзаменационные подразделения органов внутренних дел упразднены.

В этой связи вопросы развития автоматизированных автодромов относятся к компетенции Министерства цифрового развития и аэрокосмической промышленности (далее – МЦРИАП) и его подведомственной организации НАО «Государственная корпорация «Правительство для граждан».

В настоящее время МЦРИАП прорабатывается вопрос строительства автоматизированных автодромов в моногородах в рамках государственно-частного партнерства.

Согласно Закону Республики Казахстан «О страховой деятельности» страхование на территории Казахстана осуществляется только страховыми организациями, являющимися резидентами (статья 5-1).

Институт заключения договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств в первую очередь защищает интересы третьих лиц.

К примеру, в случае совершения дорожно-транспортного происшествия лицом, лишенным права управления, страховая компания осуществляет выплату пострадавшему лицу. В то же время отказ в заключении страхового полиса по всей видимости не является сдерживающим фактором от управления автомобилем, лицом, ранее лишенным права управления.

Положительный опыт столицы по использованию автоматических средств фиксации нарушений ПДД при поддержке местных исполнительных органов осуществляется по всей стране.

С их помощью по республике ежегодно выявляется более 2,5 млн. нарушений, что составляет около 60% от всех выявляемых сотрудниками органов внутренних дел нарушений ПДД и взыскивается в бюджет свыше 15 млрд. тенге.

Наряду с этим лица, лишенные права на управление, выявляются сотрудниками ОВД в процессе надзора за дорожным движением. В целом с начала года за данные нарушения к уголовной ответственности привлечено более 1,9 тысяч (1 946) водителей, а к административной более - 3,2 тысяч (3 235) водителей.

Касательно порядка допуска к управлению транспортным средством по медицинским противопоказаниям – вопрос направлен по компетенции в Министерство здравоохранения. В настоящее время указанным государственным органом названный вопрос прорабатывается.

В настоящее время для получения категории «D» у кандидата должен быть стаж управления не менее 3 лет категории «D1» (автобусы до 16 посадочных мест). Для получения же категории «D1» возраст кандидата должен составлять 21 год и стаж работы не менее трех лет управления грузовым автомобилем грузоподъемностью до 7,5 тонн (категория «C1»).

Необходимо отметить, что для кандидатов в водители категории «D» в Республике Казахстан критерии по возрастному принципу и стажу работы на транспортных средствах других категорий являются одними из самых строгих требований по сравнению с другими государствами на постсоветском пространстве.

Кроме того, НПП «Атамекен» и общественные объединения в сфере пассажирского транспорта неоднократно обращались с просьбой об изменении требований к категории «D» в части снижения возрастного ценза и необходимости наличия водительского стажа.

В этой связи дополнительное усиление требований к кандидатам на управление автобусами считаем преждевременным.

Аналогичной позиции придерживается Министерство индустрии и инфраструктурного развития, как уполномоченный орган в области транспорта и пассажирских перевозок.

Необходимо отметить, что Министерство внутренних дел готово к конструктивному диалогу и принятию совместных с депутатским корпусом мер по совершенствованию сферы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан.

С уважением,

**Министр внутренних дел
Республики Казахстан**

Е. Тургумбаев

Исп.: Сыдыков К.О.

Тел.: 8/7172/722138