

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ПАРЛАМЕНТІ МӘЖІЛІСІНІҢ
Д Е П У Т А Т Ы



Д Е П У Т А Т
МАЖИЛИСА ПАРЛАМЕНТА
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

010000, Астана, Парламент Мәжілісі
20 __ ЖЫЛҒЫ «__» _____
№ _____

010000, Астана, Мажилис Парламента
«__» _____ 20 __ года

2024 жылғы 31 қаңтарда жарияланды

Қазақстан Республикасының
Премьер-министрі
Ә. А. Смайыловқа

ДЕПУТАТТЫҚ САУАЛ

Қазіргі уақытта халықаралық автомобиль жүк тасымалы нарығында құқықтық және экономикалық мағынада қолайсыз жағдай қалыптасты, ол үшін жауапкершілік толығымен уәкілетті орган - Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінде жатыр.

Қазақстандағы халықаралық жүк автотасымалдары Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 27 наурыздағы № 353 бұйрығымен бекітілген Қазақстан Республикасының халықаралық қатынастағы автомобильмен тасымалдауларында рұқсат беру жүйесін қолдану қағидаларына сәйкес берілетін рұқсат бланкілері негізінде жүзеге асырылады.

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 2020 жылғы 15 мамырдағы № 295 бұйрығымен қабылданған осы Қағидаларға өзгерістер мен толықтырулармен Қазақстан Республикасының аумағына үшінші елдерден тасымалдау кезінде жүктің жөнелту немесе межелі пункті болып табылмайтын елдің аумағында кедендік транзит аяқталмаған жүкті қазақстандық автокөлік құралына және бастапқы тасымалдаушының тіркеу елінде тіркелмеген автокөлік құралына аударып тиеуге жол берілмейді (Ереженің 48-тармағының екінші бөлігі).

Осы өзгерістер ЕАЭО Кеден кодексінің (2017 жылғы 11 сәуірде Мәскеуде жасалған Еуразиялық экономикалық одақтың Кеден кодексі туралы шарт) 275 - бабы 4-тармағының 2-тармақшасына сәйкес келді, соған сәйкес Одақтың кедендік аумағында уақытша әкелінген халықаралық тасымалдау көлік құралдарын өзге тұлғаларға, оның ішінде жалға (қосалқы жалға) беруге жол берілмейді:

оларды жөндеу, техникалық қызмет көрсету және (немесе) сақтау үшін беруді;

Одақтың кедендік аумағынан халықаралық тасымалдаудың техникалық құралын әкету жолымен тасымалдау операциясын аяқтау мақсатында оларды беруді;

Алайда, ұлттықтан жоғары Заңның (ЕАЭО Кеден кодексінің) нормасын бұза отырып, Министрлік көрсетілген Қағидалардың 48-тармағының екінші бөлігінің қолданылуын тоқтата тұру туралы бұйрықтарды екі рет қабылдайды:

- Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 2022 жылғы 1 шілдедегі № 378 бұйрығымен 01.01.2023 жылға дейін тоқтата тұру (6 айға тоқтата тұру);

- Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің м.а. 2023 жылғы 6 наурыздағы № 136 бұйрығымен 01.01.2024 жылға дейін тоқтата тұру (10 айға тоқтата тұру).

Міне, осы жылдың өзінде-ақ жаңадан құрылған ҚР Көлік министрлігі, бірақ қазір тұрақты негізде, бірінші тасымалдаушы мемлекетінен басқа мемлекетте тіркелген көлік құралын қайта тіркеуге және қайта тиеуге белгіленген тыйымның кезекті күшін жоюды бастамашылық етуде – сайтта ағымдағы жылдың 19 қаңтарында «Қазақстан Республикасында автомобиль тасымалдарының рұқсат беру жүйесін халықаралық қатынаста қолдану қағидаларын бекіту туралы «Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 27 наурыздағы № 353 бұйрығына өзгеріс пен толықтыру енгізу туралы» бұйрықтың жобасы орналастырылды.

Ұсынылып отырған өзгерістерге сәйкес Қағидаға 51-2 жаңа тармағы енгізіледі, оған сәйкес осы Қағидалардың 48-тармағының екінші бөлігінің және 51-тармағының талаптары Еуразиялық экономикалық одаққа мүше мемлекеттерде тіркелген тасымалдаушыларға қолданылмайды. Бұл ретте, жүктерді тасымалдау Қазақстан Республикасының аумағынан/аумағына, тасымалдаушыны қайта тиеу (тиеу/түсіру) және (немесе) ауыстыру арқылы бірнеше тасымалдаушылармен дәйекті түрде орындалса, бұрынғы тасымалдаушының отандық рұқсаттары болған кезде жеткізіледі. Көрсетілген норманың қолданылу мерзімі - 2025 жылғы 1 қаңтар.

Енді, шын мәнінде, Ереженің 48-тармағының екінші бөлігін тоқтата тұру ұзақтығы іс жүзінде бір жылды құрайды.

Бұл мәселеде ҚР Ұлттық экономика министрлігінің кәсіпкерлік жөніндегі уәкілетті орган ретінде көрсетілген ұлттан жоғары заңнамаға сәйкес келмейтін бұйрық жобасын ескертусіз келісіп отырған ұстанымы түсініксіз. Өйткені, ҚР Ұлттық экономика министрлігі ЕАЭО-дағы қазақстандық тараптың жұмыс органы болып табылады, сондықтан ЕАЭО Кеден кодексінің 275-бабында айқындалған қайта тиеуге және қайта тіркеуге тыйым салу туралы нақты біледі.

Бүгінгі таңда қалыптасқан құқықтық жағдай қазақстандық тасымалдаушылардың қаржылық-экономикалық жағдайына кері әсерін тигізген және әлі де тигізуде:

- қазақстандық жүктердің басым көпшілігін бүгінде шетелдік тасымалдаушылар, сондай-ақ шетелдік қатысуы бар тасымалдаушылар тасымалдайды (бүгінде бұл көлем халықаралық автомобиль жүк тасымалдарының жалпы көлемінің 70% - на жетеді);

- түрлі сараптамалық бағалаулар бойынша, қайта тиеуге және қайта тіркеуге тыйым салуды тоқтата тұру бойынша бұрын қабылданған бұйрықтарға байланысты отандық тасымалдаушыларға алынбаған кірістер шығынға ұшырады (тек 2023 жылғы 6 наурыздағы № 136 бұйрық бойынша шығындар ең төменгі есеп айырысулар бойынша шамамен 20 млрд.теңгені құрады). Бірақ бұл, оның ішінде, мемлекеттік қазынаға алынбаған қаражат.

Экономикалық тұрғыдан алғанда, салалық ведомство қарастырылып отырған тыйымдарды тоқтата тұру туралы ойланбастан және негізсіз қабылдаған шешімдері қазақстандық тасымалдаушылар мен шетелдік компанияларды елдегі инвесторлардың атын жамылып, тіркеуші компанияларды тең емес жағдайларға салып қоюы жағдайды қиындатады. Қазақстанда өз көлік құралдарын тіркейтін шетелдік компаниялар, қазақстандық компанияларға қарағанда, өз жұмысын өндірістік базамен және тиісті сервиспен қамтамасыз етпейді, сондықтан айтарлықтай төмен шығындарға ұшырайды.

Кәсіпкерлік қызметтің осы саласында қалыптасқан барлық проблемалар автомобиль көлігі саласындағы негізгі міндеттер заңнамалық түрде айқындалған Көлік министрлігі тарапынан осы саланы қажетті мемлекеттік реттеудің болмауының салдары болып табылады, атап айтқанда - халықаралық автомобильмен тасымалдау рыногында отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігі үшін жағдайлар жасау («Автомобиль көлігі туралы» ҚР Заңының 10-бабы).

Министрліктің саланы дамытудың нақты жүйелі көзқарасы жоқ, бұл ҚР заңнамасына шексіз өзгерістермен, түбегейлі қарама-қайшы шешімдер қабылдаумен (тыйым салуды белгілеу, содан кейін оны мерзімді тоқтата тұру бөлігінде) расталады.

Бұл жағдай ертеңгі күнге сенімділігі жоқ бизнестің дамуына, өз компанияларын дамытудың орта және ұзақ мерзімді жобаларын құру мүмкіндігіне теріс әсер етеді.

Сондай – ақ, халықаралық жүк автотасымалдары саласындағы экономиканың басқа да көптеген салаларынан айырмашылығы бизнесті мемлекеттік қолдау саясаты жоқ екенін атап өту қажет, бұл да осы нарықтағы белсенділіктің өсуіне ықпал етпейді және министрліктің алдына қойылған мемлекеттік міндетті - бәсекеге қабілетті отандық тасымалдау бизнесін дамыту үшін жағдай жасауды елемегенін көрсетеді.

Мемлекет басшысы 03.01.2024 жылғы үлкен сұхбатында: «Мемлекеттік қызметшілер өзіне жүктелген міндетті мінсіз атқаратын кәсіби маман ғана болмауы керек. Олар әрдайым бастамашыл, нақты ісімен елге пайда әкелетін және өзгерістердің өміршендігін халыққа көрсете алатын азамат болуы қажет. Сондай-ақ олар білімді-білікті ғана емес, сөзі мен ісі үйлесетін, тиянақты, тәртіпті және арлы адам болуы шарт».

ҚР Көлік министрлігінің қызметін талдай отырып, тек автотасымалдаушылармен жұмыс істеу мысалында ғана осы ведомствоның басымдығы "ескі әдіспен", "ескі Қазақстан" әдістерімен жұмыс істейді деген қорытынды жасауға тура келеді,

- ел басшылығына әдемі есеп дайындау үшін статистиканы еркін түсіндіруге және тіпті оны бұрмалауға болатын кезде,

- қате және заңсыз шешімдерді ақтау үшін жазасыз қолданыстағы заңнаманы бұзуға болатын кезде,

- келіспейтіндерге және мемлекеттік органның шешімдерін ашық сынға алғандарға қатаң шаралар қолдануға болған кезде.

Мысал ретінде. Министрліктің шамадан тыс жүктеуге және қайта тіркеуге тыйым салуды тоқтата тұру туралы негізсіз шешіміне қатысты үкіметтік кеңесте сын айтқаны үшін Павлодар көліктік бақылау инспекциясының «А. Т. Logistics» ЖШС бұрыннан жұмыс істеп келе жатқан және табысты жұмыс істеп тұрған көлік компаниясы жүйеден ажыратылды және халықаралық жүк тасымалдауға рұқсаттан айырылды. Бұл тек Автомобиль көлігі және көліктік бақылау комитеті төрағасының отандық тасымалдаушының шетелдік рұқсат бланкілерін басқа отандық тасымалдаушыға беруі туралы хаттың негізінде ғана. Бұл ретте осы көліктік бақылау инспекциясы компанияға қатысты осындай шешім қабылдаған кезде қолданыстағы заңнаманы өрескел бұзған – шешім қабылдас бұрын жоспардан тыс тексеру жүргізу қажет болды, бұл факт бойынша жасалмады. Ал бұл, өз кезегінде, «Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік қызмет туралы» ҚР Заңының 50-бабы 1-тармағының 12) тармақшасына сәйкес Павлодар көліктік бақылау инспекциясының басшысы тарапынан өрескел бұзушылық болып табылады.

Егер Павлодар көліктік бақылау инспекциясы қабылдаған заңсыз әрекеттер жақын арада жойылмаса, "А.Т. Logistics" ЖШС негізсіз елеулі шығындарға ұшырайды.

Тағы бір мысал. Халықаралық автомобиль тасымалдарын ұйымдастыру кезінде рұқсат беру жүйесі талаптарының орындалуын бақылауды жүзеге асыру барысында «Технобел» ЖШС Қазақстан Республикасының заңдарын және автомобиль көлігі саласындағы нормативтік-құқықтық актілерді жүйелі түрде бұзатыны белгілі болды.

Осы ақпаратқа ие бола отырып, осы ЖШС-ге қатысты ешқандай әрекет жасалынбайды. Бастапқыда «Технобел» ЖШС-не талап арыз берген Алматы көліктік бақылау инспекциясы біраз уақыттан кейін бұл талап арызды қайтарып алады және белгіленген бұзушылықтар бола тұра, «Технобел» ЖШС-не қатысты ешқандай санкциялар осы уақытқа дейін қабылданбайды.

Ал «А. Т. Logistics» ЖШС-не қатысты дәлелденбеген (тексеру болған жоқ) бір ғана бұзушылық компанияны жүйеден ажырату және рұқсатты жоюға әкеліп отыр.

Және соңында. Министрлік Үкімет деңгейінде ұсынған «Автомобиль жүк тасымалын дамыту» презентациясында көптеген дұрыс емес ақпарат бар. Осы ретте келесіні атап өткен жөн, презентацияда министрлік 100% шетелдік

болып табылатын бір ғана компания – «Технобел» ЖШС-нің АТС (автокөлік құралдары) санын - 83 деп көрсеткен, алайда нақты саны - 1541 болса да. Презентацияда көрсетілген шетелдік қатысуы бар барлық басқа компаниялар үшін де солай.

Бұрынғы кездегідей ұсынылған презентацияда статистикалық мәліметтердің манипуляциясы айқын байқалады. Министрліктің мәліметінше, бірлескен кәсіпорындар деп аталатын күштермен жүк автотасымалдарын ұлғайту қажеттілігі қазақстандық жүк тасымалдаушылардың рұқсаттарды толық таңдамайтындығына байланысты. Мәселен, Министрліктің деректері бойынша 2022 жылы 155 мың рұқсат бланкі берілді, олардың тек 45% – ы пайдаланылды, ал 2023 жылы 270 мың рұқсат бланкі берілді, олардың 58% - ы пайдаланылды. Бұл ретте ведомство жүктерді басқа елдерге тасымалдау үшін транзиттік ретінде бір елмен халықаралық шарттарға сәйкес квоталарды ұлғайта отырып, квоталар саны бірнеше есе аз осы елдермен квоталарды тиісінше ұлғайту қажеттігін саналы түрде жасырады. Міне, рұқсаттарды пайдаланбаудың себебі.

Жоғарыда баяндалғанның негізінде «Қазақстан Республикасының Парламенті және оның депутаттарының мәртебесі туралы» Қазақстан Республикасы Конституциялық заңының 25-бабы 2-тармағының 7) тармақшасын басшылыққа ала отырып, сұрайтыным:

1. Сенімді деректер негізінде жүктерді халықаралық автотасымалдау нарығындағы ахуалға жан-жақты талдау жасау.
2. Қазақстан Республикасында автомобиль тасымалдарының рұқсат беру жүйесін халықаралық қатынаста қолдану Қағидаларының 48 және 51-тармақтарының қолданылуын 01.01.2025 ж. дейін тоқтата тұру қажеттігінің экономикалық негіздемесін беру және бұл шешімнің қазақстандық жүк тасымалдаушыларға әсерін экономикалық бағалауды ұсыну.
3. «Қазақстан Республикасының халықаралық қатынастағы автомобильмен тасымалдауларында рұқсат беру жүйесін қолдану қағидаларын бекіту туралы «Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 27 наурыздағы № 353 бұйрығына өзгерістер енгізу туралы» бұйрықты қабылдаудың заңдылығының негіздемесі берілсін.
4. Министрліктің, оның құрылымдық бөлімшелерінің осы депутаттық сауалда баяндалған фактілер бойынша «Технобел» ЖШС-не, «А.Т. Logistics» ЖШС-не қатысты іс-әрекеттеріне құқықтық баға беру.

Депутаттар

**Б. Нажметдинұлы
А. Мысырәлімова
Д. Мұқаев
Е. Саурықов
Қ. Балабиев**

**Б. Базарбек
Р. Қожасбаев
М. Ескендіров
Р. Берденов
А. Қожаназаров
Е. Әбдиев
Д. Исабеков
А. Құспан
И. Смирнова**

исп.: М. Мұса, 74-64-53

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ПАРЛАМЕНТІ МӘЖІЛІСІНІҢ
Д Е П У Т А Т Ы



Д Е П У Т А Т
МАЖИЛИСА ПАРЛАМЕНТА
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

010000, Астана, Парламент Мәжілісі
20 __ ЖЫЛҒЫ «__» _____
№ _____

010000, Астана, Мажилис Парламента
«__» _____ 20 __ года

Оглашен 31 января 2024 года

Премьер-Министру
Республики Казахстан
Смаилову А. А.

ДЕПУТАТСКИЙ ЗАПРОС

В настоящее время на рынке международных автомобильных грузоперевозок сложилась нездоровая ситуация в правовом и экономическом смысле, ответственность за которую целиком и полностью лежит на уполномоченном органе - министерстве транспорта Республики Казахстан.

Международные грузовые автоперевозки в Казахстане осуществляются на основании бланков разрешений, выдаваемых в соответствии с Правилами применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении, утвержденных Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 353.

Изменениями и дополнениями в данные Правила, принятыми Приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 15 мая 2020 года № 295 установлено, что не допускается перегрузка на территории страны, не являющейся пунктом отправления или назначения груза из третьих стран на территорию Республики Казахстан, груза, таможенный транзит которого еще не завершен, на казахстанское автотранспортное средство, а равно на автотранспортное средство, которое не зарегистрировано в стране регистрации первоначального перевозчика (часть вторая п.48 Правил).

Данные изменения соответствовали подпункту 2 пункта 4 статьи 275 Таможенного кодекса ЕАЭС (Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, совершенный в Москве 11 апреля 2017 года), согласно которому на таможенной территории Союза не допускается передача временно ввезенных транспортных средств международной перевозки иным лицам, в том числе в аренду (субаренду), за исключением:

их передачи для технического обслуживания, ремонта и (или) хранения;
их передачи в целях завершения операции перевозки путем вывоза с таможенной территории Союза транспортного средства международной перевозки.

Однако, в нарушение нормы наднационального закона (Таможенного

кодекса ЕАЭС) министерством дважды принимаются приказы о приостановлении действия части второй пункта 48 указанных Правил:

- приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 1 июля 2022 года № 378 – приостановление до 1.01.2023 года (приостановление на 6 месяцев);
- приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 6 марта 2023 года № 136 - приостановление до 1.01.2024 года (приостановление на 10 месяцев).

И вот уже в уже в текущем году уже вновь созданным министерством транспорта РК инициируется но теперь уже на постоянной основе очередная отмена установленного запрета перецепки и перегрузки на транспортное средство, зарегистрированное в государстве, отличном от государства первого перевозчика – на сайте 19 января текущего года вывешен проект приказа «О внесении изменения и дополнения в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 353 «Об утверждении Правил применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении».

Согласно предлагаемым изменениям вводится новый пункт 51-2 Правил, согласно которому требования части второй пункта 48 и пункта 51 настоящих Правил не распространяется на перевозчиков, зарегистрированных в государствах-членах Евразийского экономического союза. И при этом - если перевозка груза на/с территорию (и) Республики Казахстан, выполняемая последовательно несколькими перевозчиками с перегрузкой (погрузкой/выгрузкой) и (или) заменой тягача допускается при наличии отечественных разрешений предыдущего перевозчика. Срок действия указанной нормы – 1 января 2025 года.

Теперь по сути приостановление части второй пункта 48 Правил по продолжительности составляет практически год.

Не понятна в этом вопросе позиция министерства национальной экономики РК, которое как уполномоченный орган по предпринимательству согласовывает без замечаний указанный не соответствующий наднациональному законодательству проект приказа. А ведь именно министерство национальной экономики РК является рабочим органом казахстанской стороны в ЕАЭС и потому точно знает о запрете перегрузки и перецепки, определенной статьей 275 Таможенного кодекса ЕАЭС .

Сложившаяся на сегодняшний день правовая ситуация отрицательно сказалась и сказывается на финансово-экономическом состоянии казахстанских перевозчиков:

- практически тотальное большинство казахстанских грузов перевозится сегодня иностранными перевозчиками, а также перевозчиками с иностранным участием (сегодня этот объем достигает 70% от общего объема международных автомобильных грузоперевозок);
- по различным экспертным оценкам из-за ранее принятых приказов по приостановлению запрета на перегрузку и перецепку стоило

отечественным перевозчикам недополученных доходов (только по приказу от 6 марта 2023 года № 136 потери составили по самым минимальным расчетам примерно 20 млрд.тенге). А ведь это в том числе недополученные средства в государственную казну.

В экономическом смысле ситуация усугубляется и тем фактом, что необдуманно и безосновательно принятые отраслевым ведомством решения по приостановлению рассматриваемых запретов поставили в неравные условия казахстанских перевозчиков и прибывших в страну под видом инвесторов иностранных компаний, которые регистрируют в Казахстане свои транспортные средства, не обеспечивая свою работу производственной базой и соответствующим сервисом в отличие от казахстанских компаний, а потому несут значительно меньшие расходы в отличие от последних.

Все сложившиеся в данной сфере предпринимательской деятельности проблемы являются следствием отсутствия необходимого государственного регулирования данной сферы со стороны министерства транспорта, которому законодательно определены основные задачи в сфере автомобильного транспорта, в частности - создание условий для конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок (статья 10 Закона РК «Об автомобильном транспорте»).

Министерство не имеет четкого системного видения развития отрасли, что подтверждается бесконечными изменениями в законодательство РК, принятием диаметрально противоположных решений (в части установления запрета, а потом периодического его приостановления).

Эта ситуация отрицательно влияет на развитие бизнеса, у которого нет уверенности в завтрашнем дне, в возможности строить среднесрочные и долгосрочные проекты развития своих компаний.

Также необходимо отметить, что в отличие от большинства иных отраслей экономики **в сфере международных грузовых автоперевозок отсутствует политика государственной поддержки бизнеса, что также не способствует росту активности на данном рынке и свидетельствует об игнорировании министерством поставленной перед ним государственной задачи – создать условия для развития конкурентоспособного отечественного перевозочного бизнеса.**

Главой государства в большом интервью от 3.01.2024 года было сказано: **«Для меня принципиально важно, чтобы государственные служащие были не просто профессионалами, безупречно исполняющими свои прямые обязанности, а проявляли инициативу и личным примером доказывали полезность и необратимость перемен. Они должны иметь соответствующий багаж знаний и компетенций, обладать высокими человеческими качествами, быть собранными, дисциплинированными».**

Анализируя деятельность министерства транспорта РК, только на примере работы с автоперевозчиками, невольно приходится делать выводы, что в приоритете этого ведомства работа «по старинке», методами «старого Казахстана»,

- когда для подготовки красивого отчета руководству страны

- возможным считалось вольно трактовать статистику и даже фальсифицировать ее,
- когда для оправдания ошибочных и неоправомержных решений можно было нарушать безнаказанно действующее законодательство,
 - когда можно применить жесткие меры к тем, кто не согласен и открыто критикует решения госоргана.

В качестве примера.

За высказывание критики на правительственном совещании в отношении необоснованного решения министерства о приостановлении запрета на перегрузку и перецепку, давно существующая и успешно работающая транспортная компания ТОО «А.Т.Logistics» Павлодарской инспекцией транспортного контроля была отключена от системы и лишена допуска на международные грузоперевозки только на основании письма председателя Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля за якобы передачу отечественным перевозчиком бланков иностранных разрешений другому отечественному перевозчику. При этом данной инспекцией транспортного контроля при принятии такого решения в отношении компании было грубо нарушено действующее законодательство – прежде чем принимать решение, необходимо было провести внеплановую проверку, чего по факту сделано не было. А это, в свою очередь, является грубым нарушением со стороны руководителя Павлодарской инспекции транспортного контроля согласно пп12) пункта 1 статьи 50 Закона РК «О государственной службе в Республике Казахстан».

Если предпринятые Павлодарской инспекцией транспортного контроля неправомерные действия не будут в ближайшее время отменены, ТОО «А.Т. Logistics» понесет неоправданные серьезные убытки.

Еще пример. В ходе осуществления контроля за исполнением требований разрешительной системы при организации международных автомобильных перевозок, стало известно, что ТОО «Технобел», систематически нарушает законы Республики Казахстан и нормативно-правовые акты в сфере автомобильного транспорта.

Обладая данной информацией, ничего не предпринимается в отношении данного ТОО. Алматинская инспекция транспортного контроля, подавшая вначале иск на ТОО «Технобел», без каких-либо оснований через некоторое время отзывает этот иск и никаких санкций в отношении ТОО «Технобел» при наличии установленных нарушений не принимаются до настоящего времени.

Тогда как в отношении ТОО «А.Т.Logistics» при недоказанном (не было проверки) одном единственном нарушении - отключение от системы и аннулирование допуска.

И наконец. Представленная министерством на правительственном уровне презентация «Развитие автомобильных грузоперевозок» содержит множественную недостоверную информацию. Достаточно отметить, что только по одной компании, которая на 100% является иностранной – ТОО «Технобел» в презентации министерство указало количество его АТС (автотранспортных средств) в количестве 83 при фактическом количестве – 496. И так по всем иным компаниям с иностранным участием, указанных в

В духе прошлого в представленной презентации **явно прослеживается манипуляция статистическими данными**. Так, по версии министерства необходимость увеличения грузовых автоперевозок силами так называемых совместных предприятий связана с тем, что казахстанские грузоперевозчики выбирают разрешения не полностью. Так, по данным министерства в 2022 году было выдано 155 тысяч бланков разрешений, использовано всего 45%, в 2023 году выдано 270 тысяч бланков разрешений, использовано – 58%. **При этом ведомством сознательно утаивается тот факт**, что увеличив квоты в соответствии с международными договорами с одной страной как транзитной для перевозки грузов в другие страны, необходимо было соответственно увеличить квоты с этими странами, с которыми количество квот в разы меньше. Вот и причина неиспользования разрешений.

На основании вышеизложенного, руководствуясь подпунктом 7) пункта 2 статьи 25 Конституционного закона Республики Казахстан «О Парламенте Республики Казахстан и статусе его депутатов»:

1. Предоставить развернутый анализ ситуации на рынке международных автоперевозок грузов на основании достоверных данных.
2. Предоставить экономическое обоснование необходимости приостановления действия пунктов 48 и 51 Правил применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении до 01. 01. 2025 г. и экономическую оценку влияния этого решения на казахстанских автоперевозчиков грузов.
3. Предоставить обоснование правомерности принятия приказа «О внесении изменения и дополнения в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 353 «Об утверждении Правил применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении».
4. Дать правовую оценку действиям министерства, его структурных подразделений по фактам, изложенным в настоящем депутатском запросе, в отношении ТОО «Технобел», ТОО «А.Т.Logistics».

Депутаты

Б. Нажметдинұлы
А. Мусралимова
Д. Мукаев
Е. Саурыков
К. Балабиев
Б. Базарбек
Р. Кожасбаев
М. Искандиров
Р. Берденов
А. Ходжаназаров
Е. Абдиев

№ исх: ДЗ-42 от:
02.02.2024

Д. Исабеков
А. Құспан
И. Смирнова

исп.: М. Мұса, 74-64-53