

**Заместителю Премьер-Министра**

**Республики Казахстан**

**Скляру Р.В.**

**ДЕПУТАТСКИЙ ЗАПРОС**

**Уважаемый Роман Васильевич!**

Ежегодно у нас в стране совершается **свыше 13 тысяч** дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнет **более 2 тысяч** человек и **свыше 18 тысяч** получают ранения. Дорожно-транспортный травматизм является **основной причиной** смертности среди детей в возрастной группе от 5 до 14 лет.

Тревожной тенденцией является ежегодный рост показателей аварийности. Уже в текущем году количество ДТП выросло на **9%**, в них погибло на **21% больше наших граждан.**

95% всех ДТП совершаются по вине водителей в основном из-за превышения скоростного режима, нарушения правил маневрирования, выезда на полосу встречного движения. С начала года полицией пресечено **свыше 4,5 млн. нарушений. Это говорит о низкой компетентности тех, кто управляет автотранспортом.**

Нужно признать, что во многом такому положению дел способствовало поэтапное **снижение требований к качеству подготовки водителей.**

С 2016 года в Казахстане реализована возможность допуска к экзаменам после **самостоятельной подготовки.**

С 2018 года для открытия учебных центров **не требуется получения лицензий и разрешений.** Сейчас обучение осуществляют **747** учебных центров.

Все эти факты привели к тому, что учебный процессподготовки водителей начал проходить формально. Выросло количество школ без материально - технической базы, которые просто печатали сертификаты.

Низкое качество подготовки могли бы выявить на этапе контроля знаний. Но наряду с ослаблением подготовки, реформы коснулись и процедуры сдачи экзаменов.

Функции регистрационно-экзаменационных подразделений по проведению теоретических и практических экзаменов в 2019 году были переданы Госкорпорации «Правительство для граждан».

Последствием этого решения стала низкая доступность автоматизированных автодромов при спеццонах, которых в стране всего 17 и находятся они только в областных центрах.

Для сдачи экзаменов граждане с районов вынуждены преодолевать по сотни километров туда и обратно, что создает неудобства, пустую трату времени и средств, волокиту, учитывая еще и частые выходы из строя оборудования автодромов.

Все эти факторы плюс большая очередность являются причинами поиска незаконных путей получения водительских прав и росту коррупционных правонарушений.

Такими реформами важнейшее направление подготовки водителей было просто разрушено «под ключ».

И еще. Автодромы требуют постоянного вливания денежных средств: на закуп автомобилей, датчиков, GPS, ремонт и содержание. В целях экономии бюджетных средств необходимо вернуть обучение на учебных автомобилях с дополнительной педалью.

Учитывая все вышеизложенное, считаем необходимым:

1. Исключить для впервые получающих права водителей возможность онлайн и самоподготовки и усилить требования к процессу сдачи экзаменов.

2. Пересмотреть порядок приёма экзаменов в спеццонах, с учётом предоставления возможности для сдачи экзаменов во всех районных центрах.

3. Провести ревизию государственных стандартов и правил подготовки водителей.

4. Предусмотреть контроль и ответственность автошкол с привлечением к его осуществлению саморегулируемых организаций и профессиональных объединений.

5. Вернуть прежние тесты, отменив сложные, неопробированные, неотработанные тесты, внедренные два месяца назад.

6. Контроль за приемом экзаменов оставить за уполномоченным органом и профессиональными объединениями.

Ответ просим предоставить в соответствии с пунктом 4 статьи 27 Конституционного Закона Республики Казахстан «О Парламенте и статусе его депутатов».

**С уважением,**

**члены фракции партии «AMANAT» Г.Нурумова**

**Е.Смышляева**

**Ж.Тельпекбаева**

**З.Камасова**

**Ф. Каратаев**

Исп.Л.Даулетова

тел.74-63-81