

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ПАРЛАМЕНТИ МӘЖІЛІСІНІҢ

Д Е П У Т А Т Ы



Д Е П У Т А Т

МАЖИЛИСА ПАРЛАМЕНТА
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

010000, Нұр-Сұлтан, Парламент Мәжілісі

20 __ жылғы «__» _____

№ _____

010000, Нур-Султан, Мажилис Парламента

«__» _____ 20 __ года

2020 жылғы 25 қарашада жарияланды

**Қазақстан Республикасының
Ішкі істер министрі
Е.З. Тұрғымбаевқа**

Депутаттық сауал

Құрметті Ерлан Заманбекұлы!

Соңғы жылдары ІІМ қызметін жетілдіру, атап айтқанда, жол қозғалысы бойынша көптеген жұмыстар атқарылды және атқарылып та жатыр, оған ел тұрғындарының көпшілігі риза. Оның басты себебін мемлекет басшысы Қ-Ж. Тоқаев кеңейтілген алқа отырысында да: «Ішкі істер министрлігі мен оның бөлімшелері құқықтық тәртіпті қамтамасыз етуде мемлекеттің басты тірек күші болды және болып қала береді» деп атап көрсетті. Сонымен бірге, аталмыш құрылымның жұмысың реформалау үшін нақты және мазмұнды ұсыныстар қажет екендігін айтты.

БАҚ-тың хабарлауынша, қазіргі уақытта сыбайлас жемқорлыққа қарсы қызмет жүргізуші куәліктерін заңсыз беру фактілері бойынша қылмыстық істер тергелу үстінде. Олардың саны да кісі шошытады - 2,5 мыңнан астам заңсыз берілген жүргізуші куәлігі. Бұл тек Нұр-Сұлтан қаласы бойынша ғана. Мұндай қылмыстар Қазақстанның басқа өңірлерінде де анықталды. Бұл біздің еліміздің ұлттық қауіпсіздігіне қауіп төндіруі ықтимал, өйткені адамдар мерт болып, материалдық шығындар келтірілуде. Бәрінің де статистикасы белгілі.

Осыған байланысты, біз Ішкі істер министрлігінің басшылығына мынадай сұрақтарды қойсақ дейміз:

1) Қолданыстағы Жол қозғалысы ережелерін жаңартып, оңтайлату тұрғысынан қайта қараудың уақыты келген жоқ па?

Мысалы, Жол қозғалысы ережелеріндегі Жол белгілері - теміржол бекетіне, өткеліне жақындау деген 1-қосымшасында алты белгі көзделген. Біздіңше, жүргізуші үшін жұрттың бәрі білетін бір белгі де жеткілікті сияқты.

Жол қозғалысы ережелерінде осындай күрделі нормалар өте көп. Бұл не үшін қажет? Бұл жол полициясы қатарында сыбайлас жемқорлық әрекетіне жол ашады емес пе?

2) Жүргізуші болам деген үміткерлерге арналған емтихан сұрақтары да қайта қарауды қажет етеді. Жалпы барлығы 1000 сұрақтың ішінен әрбір тестте 40 сұрақ бар. Осы 40 сұрақтың кем дегенде 34 сұрағына дұрыс жауап беру керек. Егер осы сұрақтарға қарасақ, олардың көбісі пайдасы жоқ сұрақтар. Мысалы, ат арбасына қатысты сұрақтар және т.б.? Көптеген сұрақтар пайдасыз болғанының үстіне, жекелеген жол полициясы қызметкерлерінің өздері мойындап отырғандай, олардың ешқайсысы да сол сұрақтарға дұрыс жауап бере алмайды. Бұл өзiмбiлермендiкке немесе қызметтi терiс пайдалануға жағдай туғызбай ма?

3) Емтихан сұрақтары түзілімдерінің өзі, біздіңше, қайта қарауды қажет етеді. Мысалы, қолданыстағы құрылым екі бөліктен - теория мен практикадан тұрады. Бірақ емтихан тапсырушының белгілі бір жол қозғалысы жағдайына қатысты жауап беру уақытын бағалау мен логика бойынша сұрақтар жоқ. Ал жүргізушілер белгілі бір тану белгісіне реакцияның қаншалықты маңызды екенін біледі. Бұл назардан тыс қалған. Бұл проблеманы шешу керек және емтихан бұл үшін сүзгі болуға тиіс.

4) Тесттерде қазіргі заманғы автомобильдердің бүгінгі техникалық сипаттамалары туралы сұрақтар жоқ. Сұрақтар «Жигули», «Москвич» және бұрынғы КСРО-ның басқа автомобильдерінің техникалық мүмкіндіктеріне негізделген. Мысалы, қазір ABS, SRS, ASC, антизанос, антибукс және басқа да белгілер бар. Бұл белгілерді бәрі бірдей біле бермейді және оларды қалай пайдалану керектігін білмейді. Тесттерде оларды қолдану бойынша білім мен дағдыларды анықтайтын сұрақтар жоқ. Осыған байланысты, тесттер өмір талабына сай қайта қарауды қажет етеді. Сонымен қатар, жүргізу тәжірибесіне уақыт мерзімін көбейту қажет. Теорияның аты – теория, алайда практиканы ештеңе алмастыра алмайды.

5) Жүргізуші куәлігінен айырылған адамдарға қойылатын сұрақтар жүргізуді енді үйреніп жүрген адамдарға шақталған сұрақтарға қарағанда өзгеше болуға тиіс. Ал бізде олар осы жалпы тестілер бойынша емтихандарды қайта тапсырады.

6) Мамандандырылған ХҚКО-ларда жұмыс істеп тұрған автодромдар мен емтихан машиналары моральдық және физикалық тұрғыдан ескірген, жол қозғалысының қазіргі заманауи талаптарына сай келмейді. Халықаралық тәжірибені де ескерген жөн. Біздіңше, бұл жерде мемлекеттік-жекешелік әріптестікті пайдалану үшін үлкен мүмкіндіктер бар. Бұл мәселе бойынша ПМ қандай шаралар қабылдамақ?

7) ПМ жүргізуші куәлігінен айырылған адамдарға сақтандыру полистерін бермеу үшін Жол қозғалысы қағидаларын бұзушылар туралы деректерді бірыңғай базаға біріктіруге тырысады. Бірақ бұл базаға енбеген сақтандыру компаниялары бар және бұл компаниялар жүргізуші куәлігінен айырылған адамдарға сақтандыру полистерін беруді жалғастыруда. Атап айтқанда, FreeDom деген бір ресейлік компания туралы айтып отырмыз.

Деректер базасы шынымен бірыңғай база болуы үшін және ешқандай айрықша жағдайларды болдырмау үшін не істелініп жатыр?

8) Жол қауіпсіздігін арттыруда Елорданың тәжірибесін бүкіл елімізге таратуды ұсынамыз. Жүргізуші құқығынан айырылғандардың көлік нөмері «Сергек» жүйесіне енгізілген. 2 апта ішінде 108 өрескел бұзушылықты анықтаса, соның 9-ы жүргізуші құқығынан бұрын айырылғандар екен.

9) Осы сауалды дайындау кезінде бізге бір көзі көрмейтін адамдардың көлік құралдарын жүргізу жағдайлары туралы белгілі болды. Осыған байланысты, ҚР Денсаулық сақтау министрлігінің «Адамдардың көлік құралдарын басқаруына тыйым салатын медициналық қарсы көрсетілімдер тізбесін бекіту туралы» 2015 жылғы 4 қарашадағы № 853 бұйрығын зерделеу шын мәнінде абсолютті қарсы көрсетілімдер (екі көздің зағиптығы) бар екенін көрсетеді – 1.4.2 - тармақ және салыстырмалы қарсы көрсетілімдер - 2.3.1-тармақ - бір көзі соқыр адамдар не жүргізе алады, не жүргізе алмайды (салыстырмалы түрде, яғни субъективті бағалау). Мұндай субъективті бағалау болмауы үшін не істеу керек?

10) «Жол жүрісі туралы» Заңға сәйкес жолаушыларды тасымалдау бойынша басқаруға үміткер адамдарға белгілі бір талаптар қойылады. Бірақ өмір көрсетіп отырғандай, автобустардың қатысуымен болған апаттар, өкінішке орай, жиі кездеседі. Адамдарды жаппай тасымалдау арқылы көп ақша табуға деген құштарлық кейбір азаматтарды талап етілетін «D» санатындағы жүргізуші куәлігін күмәнді әдістермен алуға итермелейді. Бұл талап етілетін еңбек өтілін жасанды түрде арттыру, құжаттарды бұрмалау, ауруларды жасыру және т.б. Осыған байланысты бұл санаттағы емтихандарды тапсыруға үміткерлерді іріктеуді, бәлкім, қатаңдату қажет. Бұл өткен жылы Жол жүрісі қағидаларын бұзудың болмауын, есірткі мен спирттік ішімдіктерді пайдалануға байланысты әкімшілік бұзушылықтардың болмауын тексеру. Қажет болған жағдайда, осы санаттағы жүргізуші өтіліне, жасына және т.б. сараптама жасау керек. Ел халқының басым көпшілігі болып табылатын жолаушылардың өмірі мен денсаулығына қауіп-қатер төнуі мүмкін.

«Қазақстан Республикасының Парламенті және оның депутаттарының мәртебесі туралы» Қазақстан Республикасы Конституциялық Заңының 27-бабына сәйкес жауапты заңда белгіленген мерзімде жазбаша беруді сұраймыз.

Құрметпен,

**Қазақстан Республикасының
Парламенті Мәжілісінің депутаты,
«Нұр Отан» партиясы фракциясының мүшесі**

Д. Мыңбай