***Хан В.В.***

**профессор Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан**

**к.ю.н., ассоциированный профессор**

**Закон как форма «филькиной грамоты»: правовая культура и юридическая техника в регулировании дорожного движения электрических самокатов**

**\***

**The law as a form of "Filkin's letter": legal culture and legal technique in regulating the traffic of electric scooters**

Благодаря развитию в мировом пространстве науки и техники создаются различные новые технологии, а с диалектическим преобразованием промышленных революций новые технологии становятся максимально доступными для каждого человека во всем мире. Эта закономерность является результатом успешного решения основной задачи промышленных революций – упрощение трудовой деятельности человека, замена его мышечного труда автоматизированными, роботизированными и цифровыми технологиями.

Однако с появлением новых технологий разные социальные группы и целые общества сталкиваются с проблемами, обусловленными отставанием в своем культурном развитии от широко шагающего технологического прогресса. Одним из таких примеров является положительная динамика водителей электрических самокатов и велосипедов как участников дорожного движения.

Низкий уровень культуры взаимодействия традиционных участников дорожного движения (пешеходов, водителей автотранспортных средств) с увеличенным количеством иных участников, использующих как новые технологии в виде электрических самокатов и велосипедов, так и обычных велосипедов, а также дефицит надлежащей инфраструктуры, строительство которой является непосредственной обязанностью местной исполнительной власти, негативным образом отразились на уровне общественной безопасности.

И справедливости ради следует отметить, что еще вчера представители государственных органов призывали граждан пересесть на более экологичный транспорт, велосипеды, электрические самокаты. Отдельные чиновники даже ловили хайп на этом деле, обещая населению по европейскому примеру пересесть на велосипеды всем акиматом. С этой целью в городе Алматы трамвайные линии были трансформированы в соответствующую инфраструктуру – специализированные велосипедные дорожки.

И теперь, когда городское население освоило современные технологии, более экологичный способ передвижения, правительство стало осуждать такие действия, оценивать электрические самокаты и велосипеды общественно опасными, признавая их нелегальным средством передвижения, возводя их чуть ли не в степень «шайтан-машины», для управления которой нужно специальное разрешение. Вот и получается, что, в то время как в США получил регистрацию первый летающий автомобиль, в Казахстане электрический самокат и велосипед подлежит запрету на уровне закона, а лица, управляющие ими, штрафным санкциям, что по сути является противодействием естественному процессу эволюции (преобразование количественных изменений в качественные).

Такой подход к законотворчеству и нормативному регулированию общественных отношений является также опасным с позиции формирования в сознании граждан негативного имиджа представителя государственной власти и ассоциативного восприятия деятельности государственных органов в качестве своеобразной «финансовой пирамиды». Ведь только первым приобретателям электрических самокатов и велосипедов посчастливилось продвинутся в эволюции, а также насладиться возможностью современных технологий, в то время как лица, обратившие на эту возможность гораздо позже неожиданно стали находится «вне закона» или, говоря иначе, не только не получили причитающиеся им дивиденды, но и в целом потеряли то, что вложили.

Следовательно, возникает вопрос: почему так получается? Почему национальный законотворческий процесс негативным образом отражается на правовой культуре казахстанского общества?

И в данном случае первым что бросается в глаза – это несоответствие положений Закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам организации дорожного движения» от 29 июня 2023 года № 12-VIII ЗРК критериям (признакам), предъявляемым к закону.

По этой причине **первым индикатором правовой оценки данного юридического акта является соответствие принятых положений критериям (признакам) закона** как нормативного правового акта, регулирующего важнейшие общественные отношения, устанавливающего основополагающие принципы и нормы, предусмотренные Конституцией Республики Казахстан (пп. 4 ст. 1 ЗРК «О правовых актах») [1].

Конечно, с позиции юридической логики и техники, правильным было бы сказать не «устанавливающего», потому как они уже установлены Конституцией, а «раскрывающего» основополагающие конституционные принципы и нормы. Возможно, положения действующего Закона Республики Казахстан «О правовых актах» не самые удачные (и даже коллизионные) с позиции достижения современной правовой науки и техники, однако в нашем случае мы вынуждены придерживаться легальных предписаний.

Итак, закон регулирует важнейшие общественные отношения, что позволяет дифференцировать закон, как от других форм регулирования социальных отношений, так и от иных средств правового воздействия. Следует подчеркнуть, что на сегодняшний день этот признак является наиболее актуальным для правотворческого процесса Казахстана.

Так, если в жанре сарказма Россия обладает «золотым фондом» сериалов про полицию, то Казахстан стал обладателем «золотого фонда» по новым законам и законам, вносящим изменения и дополнения, что в свою очередь будоражит общественность. В этом контексте, Президент Республики Казахстан К.-Ж.К. Токаев обращает внимание на тот факт, что частые изменения законодательства «дестабилизируют правоприменительную практику в целом и дезориентируют тех, кто работает в этом поле» [2].

В этой связи следует помнить, что признак «важнейшие общественные отношения» обращен к универсальному требованию закона, регулированию его нормами широкого круга правоотношений, которые в практическом русле всегда имеют собственную специфику, частные особенности. Именно поэтому нормы закона обладают свойством индивидуальной неопределенности круга лиц в рамках регулирования общественных отношений. Иные правовые акты напротив обращены к регулированию поведения в индивидуальном порядке отдельного лица, либо группы лиц.

Так, содержание внесенного в пп. 57) ст. 1 Закона Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года понятие «электрический самокат» не обладает унифицирующим свойством, а относиться лишь определенной группе участников общественных отношений по следующей причине.

Согласно легитимированному понятию, неотъемлемые признаками электрического самоката являются: наличие двух или трех колес; отсутствие сиденья; максимальная конструктивная скорость не более двадцати пяти километров в час. Иными словами, отсутствие этих признаков у электрического самоката, скажем у модифицированной модели, имеющей более трех колес или вместо колес лыжи и гусеницы, наличие сиденья и развивающего максимальную конструктивную скорость более двадцати пяти километров в час выходит за действия данного закона.

Это же касается и введенного понятия «малое электрическое транспортное средство», а также новой редакции статьи 57 «Права и обязанности водителей мопедов, велосипедов, погонщиков, ведущих по дороге скот, стадо, вьючных, упряжных или верховых животных», относительно водителей мопедов и велосипедов, в которых прописываются общие известные знания (правила), либо опять же нормы, относящиеся к уровню правил дорожного движения или технической спецификации (инструкции, руководства по эксплуатации), то есть техническому документу, указывающему на требования безопасной эксплуатации конкретного изделия, в данном случае, конкретного электрического самоката.

Возникает очередной вопрос: какова необходимость возвышать техническую инструкцию до уровня нормы закона?

Для привлечения к административной ответственности имеются универсальные нормы в Кодексе Республики Казахстан об административных правонарушениях. Этими нормами могут выступать ст. 593 «Несоблюдение требований по перевозке пассажиров и грузов, пользованию ремнями безопасности или мотошлемами, предусмотренных правилами дорожного движения», ст. 615 «Нарушение правил движения пешеходами и иными участниками дорожного движения», ст. 620 «Нарушение иных требований, предъявляемых к участникам дорожного движения». Помимо этого, можно было бы усилить диспозицию ст. 594 «Нарушение правил проезда перекрестков или пересечение проезжей части дороги», применительно к водителям электрических самокатов и велосипедов.

В рамках гражданско-правовых отношений водители электрических самокатов и велосипедов несут ответственность по ст. 931 «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (источником повышенной опасности)», поскольку под источником повышенной опасности признается любую деятельность, осуществление которой создает повышенную опасность причинителя вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека [3].

Таким образом, новая редакция статьи 57 Закона Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года «О дорожном движении» по своему содержанию отражает общеизвестные знания и индивидуальные технических характеристики обобщенной модели электрического самоката, а, следовательно, они не нуждаются в закреплении с помощью нормативного правового акта на уровне закона. Фактически данная норма возводить на уровень закона отдельные правила эксплуатации технических средств передвижения.

Однако попадая в орбиту правового регулирования данные нормы не решают сложившуюся проблему, а усугубляют ее. Ведь в отличие от правил эксплуатации, закон четко определяет отдельные критерии, которые могут не соответствовать реальной действительности в силу различных модификаций технических средств передвижения. Правила эксплуатации по своей природе обладают не универсальными, а персональными характеристиками технического средства. В них могут содержаться функциональные, скоростные, возрастные и иные критерии, образующие правила его (технического средства) безопасной эксплуатации.

Именно поэтому запрет помещения в микроволновую печь домашних животных содержится в правилах эксплуатации, инструкции по применению, а не в нормах специального закона. На уровне закона определяются нормы, регулирующие наиболее важные общественные отношения, например, условие договора о товаре, качество товара, предоставление покупателю информации о товаре, что регламентировано нормами цивильного права, включая закон о защите прав потребителей, определяющий права потребителя и обязанности продавца, изготовителя, исполнителя.

Иными словами, положения статьи 57 составляют предмет общественных отношений, не подлежащих правовому регулированию и входящих в орбиту нравственного и правового воспитания, обучения элементарным нормам взаимодействия участников дорожного движения и пользования техническими средствами, в соответствии с правилами их эксплуатации. Содержание данной статьи, по сути, является предметом форм правового воздействия, которые находятся в рамках компетенции уполномоченных органов исполнительной власти, а не правового регулирования наиболее важных общественных отношений.

Таким образом, положения закона являются проблемой не правового регулирования, а организации дорожного движения. В целях снижения уровня ДТП с участием водителей электрических самокатов и велосипедов, уполномоченный орган должен был закрепить отдельные положения (максимальная скорость движения) в правилах дорожного движения, определить, активизировать реализацию таких информационных и воспитательно-правовых форм воздействия, направленных на формирование и повышение культуры участников дорожного движения, а также обеспечить участников дорожного движения соответствующей инфраструктурой. На этом построен опыт зарубежных стран с более развитой правовой культурой.

При этой следует признать, что данная проблема является проблемой крупных города (Алматы, Астана, Шымкент), в малых населенных пунктах таких проблем нет, что опять-такие лишает положения новых норм свойства универсальности. Кроме того, уполномоченному органу по организации дорожного движения следует учесть также внутреннею миграцию населения в летним период, туризм из малых населенных пунктов в крупные города Казахстана. Тогда определиться и психологических аспект участников ДТП электрических самокатов и велосипедов, детерминированных количеством населения и пространственными ощущениями жителя малых населенных пунктов, попавшего в крупный город.

Перед нами положения закона, которые не устраняют причину проблемы взаимодействия участников дорожного движения, а создают имитацию борьбы с ее последствиями, что по своей природе порождает коррупционные риски, предоставляя дополнительные возможности для вступления сотрудников полиции в отношение с рядовыми гражданами страны, и более того, с низкой правовой культурой, правовыми знаниями в силу их несовершеннолетнего возраста.

Такая ситуация негативным образом скажется на формировании юридического мировоззрения подрастающего поколения несмотря на то, что проблема может разрешиться через развитие правовой культуры участников дорожного движения, реализацию политики Главы государства по развитию сервисной модели полиции.

В этой связи следующим **индикатором правовой оценки рассматриваемого закона становится принцип разделения властей**. Данная проблема намного глубже чем кажется, так как национальные законы наполняются нормами, выходящими за пределы сфере правого регулирования закона. И здесь следует осознавать, что доминантой в понятии любого закона: административного, гражданского, уголовного, уголовно-процессуального и т.д., выступает функция регулирования поведения людей, а не правовая оценка их поступков, которая является результатом практической деятельности исполнительной и судебной власти. В противном случае вместо закона мы получаем индикатор динамики правонарушений.

В частности, в рассматриваемом нами законе, по сути, закрепляются виды правовых оценок типичных нарушений участников дорожного движения, что детерминировано низким уровнем культуры отдельных слоев населения, а также отсутствием надлежащей транспортной инфраструктуры.

По этой причине основы решения проблемы находятся в конституционных принципах и нормах, определяющих нашу республику демократическим, светским, правовым и социальным государством, высшими ценностями которой являются человек, его жизнь, права и свободы. Данный принцип выступает коррелятом по отношению к конституционному постулату, определяющего в качестве единственного источника государственной власти – народ Казахстана. Следовательно, Правительство и иные государственные органы выступают от имени государства и в пределах делегированных им полномочий.

Таким образом, конституционный строй Казахстана не образует систему полицейского государства, стремящегося контролировать социальную, экономическую и политическую жизнь, и, в связи с этим принимающего законы исключительно в русле обеспечения полицейских репрессий, наполняя законы типичными ситуациями и тем самым трансформируя признаки материальных условий в формальные основания юридической ответственности, внедрения в практику объективного вменения.

Следовательно, особую актуальность обретать институт Парламентского контроля за реализацией исполнительной властью предписаний законов. Иными словами, орган исполнительной власти не может закрывать свои недоработки на практике отпиской («филькиной грамотой») в форме разработанного им законопроекта, в то время как решение этой проблемы связано с исполнением закона, приведением его в жизнь, то есть проведение работы по повышению уровня правовой культуры и созданию соответствующей инфраструктуры. Не может восполнять эту брешь и депутат парламента, подменяя свою непосредственную обязанность депутатского контроля соответствующим хайпом, принятием юридической нормы, усугубляющей сложившуюся ситуацию.

В противном случае, как мы уже указывали выше, такая деятельность образует благоприятные условия для проявления коррупционных рисков. В руках органов исполнительной власти появляется очередная «формальная дубинка», административный рычаг, падающий в копилку социальной напряженности населения. Безусловно, заполучив такое оружие, система исполнительной власти начнет усиливать его действие. Например, акимат Астаны уже принял решение о демонтировании участка велодорожки в районе проспекта Мангилик ел [4], что увеличивает возможности для привлечения водителей электрических самокатов и велосипедов к административной ответственности.

При таких условиях дополнительные штрафные санкции закрепляют в сознании граждан Казахстана их ассоциативное отождествление с очередной формой финансового прессинга государства.

Следовательно, в качестве **индикатора могут служить показатели функционального индекса в оценке эффективности деятельности органа исполнительной власти.**

В первой половине XVIII века Шарль Луи де Секонда, барон де Ла-Бред и де Монтескьё в своем политическом трактате «О духе законов», на основе установленных исторических закономерностей определил систему золотых правил, правовых постулатов, одно из которых гласит о том, что: «если власть законодательная и исполнительная будут соединены в одном лице или учреждении, то свободы не будет, так как можно опасаться, что этот монарх или сенат станет создавать тиранические законы для того, чтобы так же тиранически применять их» [5].

Функцией органов исполнительной власти является исполнение и организация исполнения законов, претворение в жизнь требований народа, в силу чего казахстанский народ и делегирует властные полномочия должностным лицам этих органов. Соответственно, нормотворчество органа исполнительной власти, в рамках принципа разделения властей, ограничено толкованием норм и положений национального закона, а также формированием механизмов по их надлежащей реализации, при помощи института подзаконных актов.

В то же время приобретая возможность законотворчества, органы исполнительной власти в силу своего природного и культурного уровня деятельности, начинает наполнять закон специфичными организационными, полицейскими нормами, лишенными свойства универсальности, вследствие чего закон превращается в ведомственную инструкцию, подзаконный акт.

Поэтому конституционной монополией на законотворчество обладает власть представительная, легализующая универсальные требования по регулированию наиболее важных общественных отношений и контролирующая их надлежащую реализации органами исполнительной власти.

Нельзя механизм реализации закона подменять самими законом иначе нарушается первый закон (и последующие) формальной логики – **закон тождества**: *«всякая мысль в процессе рассуждения должна быть тождественна самой себе»* [6]. Отождествление разных понятий означает их подмену, а, следовательно, логическую ошибку.

Так, если под законом понимается нормативный правовой акт, регулирующий важнейшие общественные отношения, устанавливающий (раскрывающий) основополагающие принципы и нормы, предусмотренные Конституцией РК, то подзаконный нормативный правовой акт, издается на основе и (или) во исполнение и (или) для дальнейшей реализации законодательных и иных вышестоящих по иерархии нормативных правых актов [7].

Правовая природа и назначение подзаконного нормативного правового акта как раз и состоит в детализации основных положений закона, с целью их реализации, включая закрепление соответствующих реализационных, организационных (и т.п.) компетенций и функций государственных органов (ст. 24 ЗРК «О правовых актах»).

Таким образом, для решения сложившейся проблемы уполномоченному органу достаточно и необходимо было принять организационные меры по эффективной реализации норм и положений закона о дорожном движении, устанавливающих требования к соответствующей инфраструктуре безопасного движения водителей электрических самокатов и велосипедов, а также мобилизовать силы личного состава на повышение культуры взаимодействия участников дорожного движения в рамках рассматриваемой проблемы.

В этой связи одним из средств эффективной реализации принципов, положений и норма законов может стать институт парламентского контроля за исполнением законов, органами исполнительной власти.

При таких условиях правительственные органы перестанут подменять свою материальную (фактическую) деятельность инициированием формальных требований в законодательные акты, которые по своей природе способны усугубить сложившуюся проблему, но ни в коей мере не решить ее.

Такое положение является следствием несоблюдения **индикатора, позволяющего принять закон только при наличии достаточных оснований**. Закон достаточного основания является одним из четырех законов формальной логики, позволяющим разграничить предрассудки и суеверия от материальной истины, объективной реальности, подлежащей рационализации, заключению в правовую формулу. Благодаря закону достаточного основания принимаемая правовая норма должна иметь соответствующее обоснование и исключать наличие логических ошибок, особенно, возникающих вследствие смешения причиной связи с обыденной последовательностью во времени, принимаемой предшествующее явление за причину последующего [8].

Так, в основу актуальности законопроекта «О внесении изменений и дополнений в некоторый законодательные акты Республики Казахстан по вопросам организации дорожного движения» (подписан 29 июня 2023 г.) были положены статистические сведения, отражающие положительную динамику доступности современных технологических средств передвижения для граждан Казахстана и связанное с этим явлением, закономерное увеличение конфликтных ситуаций среди участников дорожного движения.

В этой связи осуществляется попытка иллюстрирования статистической (квантитативной) динамики ДТП, вызванных доступностью для казахстанцев новых технологических средств. Однако опираясь на эмпирические данные, авторы законопроекта рассматривали только поверхностные пласты правовой реальности и тем самым отчуждали процесс рационального осмысления, а, следовательно, создали условия для формирования ошибочных правовых формул, влекущих негативные социальные и экономические последствия. Аналогичная ситуация может возникнуть и в тех случаях, когда авторы законопроекта будут проектировать юридические формулы на основе теоретического обобщения, без познания правовой реальности.

Таким образом, с позиции диалектической логики процесс законотворчества представляет собой единство теории и практики, рационализацию правовой реальности, основанной на восхождении от конкретного к абстрактному и от абстрактного к конкретному.

По этой причине эмпирические данные, положенные в основу обоснования негативных последствий нового общественного феномена, вызванного технологическим прогрессом и доступностью его результатов для казахстанцев, нуждается в трансформации квантитативных (количественных) данных в квалитативное (качественное) измерение через рационального познание правовой реальности.

В частности, в обосновании законопроекта отсутствует наличие причинно-следственной связи между возникшим социальным феноменом и последствиями в форме отрицательной динамики ДТП. И здесь прежде всего следует обратить внимание на принцип всестороннего, полного и объективного исследования правовой реальности, не соблюдение которого проявляется в отсутствии компаративного (сравнительного) исторического анализа причин ДТП, участниками которого выступали пешеходы, включая велосипедистов, а также компаративного анализа в разрезе общей статистики ДТП.

Оценка репрезентативности статистических данных также зависит от периода фиксации роста ДТП. Например, регистрация нарушений правил дорожного движения может быть вызвана целенаправленной деятельностью полиции в отношении конкретных участников дорожного движения в рамках статических показателей в процессе проведения акции «правопорядок».

Кроме того, отсутствует правовой анализ на предмет относимости кейса ДТП с фатальным исходом к обоснованию изменений и дополнений, внесенных в законодательные акты по вопросам организации дорожного движения, направленных на формирование административных барьеров для освоения новых технологических возможностей в коммуникативной сфере дорожного движения. Так, кейс о фатальном исходе девушки, управлявшей электрическим самокатом, представляет собой попытку вызвать негативную эмоциональную реакцию относительно аналогичных участников дорожного движения. Однако в процессе рационального познания возникает вопрос: кто является виновником ДТП? Судя по кейсу, можно предположить, что виновником является водитель автомобиля Nissan Patrol, который открыл дверь, не убедившись в безопасности данного действия для других участников дорожного движения. Уверен, что с подобными ситуациями участники дорожного движения сталкиваются часто, однако они остаются латентными, в силу самостоятельного разрешения конфликта участниками правонарушения в медиативном порядке. Данный случай вследствие фатального исхода одного из участников ДТП не позволил остаться ситуации в тени латентности.

Следующим **индикатором обоснованности принятия закона является наличие и оценка детерминантов**. В качестве детерминации ДТП, в отношении которых устанавливаются некие запреты, выступает низкий уровень культуры взаимодействия традиционных участников дорожного движения с новыми элементами этого процесса, а также общая низкая культура управления транспортными средствами.

Так, в соответствии с новой редакцией статьи 57 Закона Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года «О дорожном движении» водителям мопедов, электрических самокатов и велосипедов, а также малых электрических транспортных средств запрещается ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой; перевозить пассажиров без наличия специальных приспособлений для их перевозки; перевозить грузы, мешающих управлению; буксировать без специального прицепа; пересекать проезжую часть по пешеходным переходам находясь на транспортном средстве; передвигаться в темное время суток по проезжей части дороги без светоотражающего предмета, обеспечивающего видимость водителям других транспортных средств; осуществлять движение по проезжай части дороги без застегнутого шлема.

Перечень указанных запретов образуют общие знания управления подобного рода транспортными средствами, что с точки зрения правовой природы исключает их доказывание в процессе привлечения лиц к юридической ответственности. Эти знания образуют общую культуру вождения, о которой должен знать каждый школьник. Например, начиная с начальных классов советской школы к нам периодически приходили сотрудники государственной автоинспекции (ГАИ) и в игровой форме обучали нас правилам дорожного движения, проводили практические занятия по переходу проезжай части, в том числе колонной и т.п.

Не маловажным также является повышение уровня культуры среди взрослых участников дорожного движения. Зачастую пешеходы в парковых зонах движутся по велодорожкам, что и приводит зачастую к ДТП. Несущие службу в парковых зонах сотрудники полиции могли бы без применения юридических санкций, путем убеждения проводить воспитательную работу среди населения.

Возникает вопрос: сколько на сегодняшний сотрудниками дорожной полиции было проведено занятий по формирования культуры дорожного движения среди школьников и жителей нашей страны?

Помимо социокультурного аспекта новая редакция статьи 57 содержит в себе элементарное правило по использованию средств передвижения в соответствии с их техническими характеристиками, техническим назначением. Поскольку эти данные также составляют общеизвестные знания и вытекают из технических характеристик они также не подлежат доказыванию в процессе привлечения правонарушителей к юридической ответственности.

Следующим детерминантом подобных ДТП выступает отсутствие надлежащей инфраструктуры. Анализ правонарушений и конфликтных ситуаций, по материалам СМИ и эмпирических данных, положенных в основу обоснования рассматриваемого закона, указывает на физическую невозможность двигаться на электрических самокатах и велосипедах по правому краю проезжай части дорого, в том числе по полосе для маршрутных транспортных средств в соответствии с правилами дорожного движения.

В этой связи **существенным индикатором правовой оценки любого закона выступает наличие реальной возможности его исполнения**. Законодатель не вправе устанавливать требования, которые заранее являются не исполнимыми. В частности, водителям электрических самокатов предписывается движение по тротуару или пешеходной дорожке со скоростью не более 6 км/ч. Опять-таки, согласно общеизвестным знаниям (среднее образование), средняя скорость движения пешехода составляет 5 км/ч, велосипеда 18-20 км/ч, самоката – 12-15 км/ч. Выходит, что водители электрических самокатов подвергаются дискриминации по техническому признаку, потому как скорость в 6 км/ч не устанавливается для обычных самокатов и велосипедов.

Особенно странно в эпоху развертывания пятой промышленной революции рассматривать электрические самокаты и велосипеды в качестве «шайтан-машины», в то время как уже изобретен летающий электрический автомобиль с запасом хода до 320 км езды по земле и до 175 км в полете. Все это происходит пока казахстанское общество пытается через формальные предписания обозначить культуру вождения на электрические самокаты и велосипеды.

В этой части закон не соответствует зарубежному и международному опыту. В частности, в Германии управление электрическими самокатами не требует специального разрешения (водительских прав), а выезд на проезжую часть разрешается с 14 лет без шлема или другой защиты. Водители электрических самокатов юридически приравнены к пешеходам, что в полной мере соответствует международной практике регулирования правил дорожного движения.

Такая политика обусловлена мировой тенденцией по решению транспортных и экологических проблем, автомобильных заторов и загрязнения воздуха, способствует отказу людей от личного автотранспорта.

Не менее примечателен российский опыт, который демонстрирует практику локализации ограниченного использования электрических самокатов. В местах, где передвижение на электрических самокатах потенциально является общественно опасным вывешивается соответствующий запрещающий дорожный знак.

Таким образом, исходя из императивного подхода с односторонним обвинительным уклонов в адрес водителей электрических самокатов и велосипедов авторы закона не рассмотрели иные варианты решения проблемы кроме дискриминационного подхода путем ограничения права собственности (пользования и распоряжения) данным экологическим транспортным средством, обеспеченное внедрением административных штрафных санкций.

Однако понятие ответственности иррационально (в общем понимании) связано с соблюдением взаимных требований, в данном случае нормативным требованием создания условий (инфраструктуры) для передвижения на электрическом самокате и велосипеде, развитию культуры участников дорожного движения, и требования по соблюдению установленных правил, передвигаться по специально оборудованному пути.

Неисполнение одной из сторон условий взаимного соглашения морально-психологически освобождает другую сторону от соответствующих обязательств, а попытка подменить взаимные обязательства традиционным расширением запретных форм поведения делает правонарушение стереотипным поведением граждан, что отрицательно сказывается на практической значимости карательных санкций.

Практика доказала, что карательные санкции эффективны только в превентивных целях, однако, как только они были приведены в действие, социум начинает к ним приспосабливаться и они теряют свое назначение. Наиболее эффективным остается формирование психических механизмов социально адекватного поведения, то есть повышения степени правовой культуры.

Закон Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам организации дорожного движения» от 29 июня 2023 года № 12-VIII ЗРК содержит в себе коррупционные риски и направлен на развитие правового нигилизма, отрицательного отношения к органам государственной власти, полиции.

Требование наличие специального права на вождение электрическим самокатом и велосипедом является абсурдом, поскольку параметризирует формальным признак по признанию наличия знаний правил дорожного движения. Однако, если следовать такой логики, то любой человек не вправе выходит на проезжую часть, не имея для этого специального права. Все пешеходы в Казахстане незаконно передвигаются через проезжую часть.

В то же время по данным социальных сетей 3 августа в 19 часов на пешеходном переходе возле Онкодиспансера в Шымкенте полицейская машина сбила женщину с ребенком. Такое обстоятельство указывает, что формальное наличие специального права на вождение транспортным средством, не свидетельствует о фактическом знании и соблюдении правил дорожного движения.

В этой связи нормы данного закона обращены исключительно к созданию административных барьеров для культурного развития молодежи и предпринимательской деятельности, никаким образом не влияют на уровень безопасности на автомобильных дорогах, потому как не решают проблемы с наличием соответствующей инфраструктуры, а также нарушают технико-юридические правила, развивают пассивность и бездействие исполнительной власти, не снижает уровень загрязнения окружающей среды, и как следствие, формирует коррупциогенные риски.

Указанные обстоятельства свидетельствуют об отсутствии научной проработанности закона, пренебрежение специальными научными правовыми и техническими знаниями, определяющие оценку и качества закона, обоснованность необходимости его принятия, прогнозирование негативных социальных и правовых последствий, а также соответствие предлагаемых норм системе права и системе законодательства.

В соответствии с этим предлагаемое регулирование не имеет конкретного решения сложившейся проблемы, а способствует лишь ее отсрочки для большего усугубления, перевода ее в латентный характер.

Принятые меры данным законом создали риски юридической коллизии, что усилило социальные конфликты между обществом и государством, развитие правового нигилизма.

Следовательно, регулирование данных общественных отношений посредством закона о безопасности дорожного движения не представляется эффективным, по той причине, что общественные отношения уже были урегулированы и подлежали решению путем практического действия, а не очередной объективизации регуляторного вмешательства.

Действенными инструментами достижения цели по снижению дорожно-транспортных нарушений с участием водителей электрических самокатов являются правовое просвещение и создание инфраструктуры, в том числе, приведение ширины крайней правой полосы проезжей части, включая автобусную в соответствии с техническими нормами безопасного одновременного движения автомобильного (общественного) транспорта и электрических самокатов.

Основными причинами отклонения от действенной альтернативы являются ведомственные интересы, связанные с попыткой переложения ответственности с уполномоченного государственного органа на плечи рядового гражданина Казахстана и культивирование в сознании граждан смирения перед идеей полицейского государства.

Положения данного закона негативным образом сказывается на культурном развитии подрастающего поколения, а также развития предпринимательства в Казахстане и мерах по противодействию укоренению коррупционной культуры общества.

**Список литературы**

1. Закон Республики Казахстан «О правовых актах» от 6 апреля 2016 года № 480-V ЗРК // https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1600000480
2. Глава государства провел заседание Высшего совета по реформам // https://www.akorda.kz/ru/events/akorda\_news/meetings\_and\_sittings/glava-gosudarstva-provel-zasedanie-vysshego-soveta-po-reformam
3. Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан «О некоторых вопросах применения судами Республики законодательства по возмещению вреда, причиненного здоровью» от 9 июля 1999 года N 9 // https://adilet.zan.kz/rus/docs/P99000009S\_
4. Акимат Астаны убирает участок велодорожки в районе проспекта Мангилик ел // https://www.inform.kz/ru/akimat-astany-ubiraet-uchastok-velodorozhki-v-rayone-prospekta-mangilik-el\_a4103197#:~:text=АСТАНА.КАЗИНФОРМ%20%2D%20В%20акимате%20Астаны,проводится%20комплексное%20благоустройство%20пешеходных%20тротуаров.
5. Монтескье Ш.Л О духе законов // электронный ресурс: http://www.civisbook.ru/files/File/Monteskye.O dukhe.pdf
6. Кириллов В.И., Старченко А.А. Логика: учебник для юридических вузов / под ред. проф. В.И. Кириллова. – Изд. 6-е, перераб. и доп. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008. С. 16.
7. Закон Республики Казахстан «О правовых актах» от 6 апреля 2016 года № 480-V ЗРК // https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1600000480
8. Кириллов В.И., Старченко А.А. Логика: учебник для юридических вузов / под ред. проф. В.И. Кириллова. – Изд. 6-е, перераб. и доп. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008. С. 21.