



ӨЖ 342.52
МҒТАР 10.15.35

Н. Сәулен, Н.Қ. Иманғалиев

Парламентаризм институты, Астана қ., Қазақстан Республикасы

«ЖОЛ ЖҮРІСІ ТУРАЛЫ» ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ЗАҢЫНА ӨЗГЕРІСТЕР МЕН ТОЛЫҚТЫРУЛАР: ЭЛЕКТР САМОКАТТЫ, ШАҒЫН ЭЛЕКТР КӨЛІГІ ҚҰРАЛЫН ПАЙДАЛАНУДЫ ҚҰҚЫҚТЫҚ РЕТТЕУ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Аннотация. Мақалада «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жол жүрісін ұйымдастыру мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңымен енгізілген «Жол жүрісі туралы» 2014 жылғы 17 сәуірдегі Қазақстан Республикасының заңына («шағын электр көлігі құралы» және «электр самокаттары» ұғымдары, олардың иелерінің құқықтары мен міндеттері) түзетулер қарастырылады, ағымдағы жылғы 29 маусымда қабылданды.

Сонымен қатар осы өзгерістердің қазіргі жол қозғалысы мен ұтқырлық дәуіріндегі маңыздылығы мен салдары талданды. Авторлар шағын электр көлігі құралдарын, электр самокаттарды пайдаланудың құқықтық аспектілеріне, реттеу ерекшеліктеріне және олардың жол қозғалысын ұйымдастыруға әсеріне байланысты мәселелерді қарастырды. Атап айтқанда, авторлар шағын электр көлігі құралдарын, электр самокат ұғымдарын бір ұғыммен атауды, жолдың оң жақ жиегіне шығарудың артықшылықтары мен қолданыста енгізгенде туындайтын мәселелеріне тоқталды.

Түйінді сөздер: жол жүрісі; шағын электр көлігі құралы; жол жүру ережесі; электр самокат; моно дөңгелек; сигвей; гироскутер; велосипед.

Н. Саулен, Н.К. Иманғалиев

Институт парламентаризма, г. Астана, Республика Казахстан

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ В ЗАКОН РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН «О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ»: ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ И МАЛЫХ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация. В статье рассматриваются поправки в Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года «О дорожном движении» (понятия «малое электрическое транспортное средство» и «электросамокат», права и обязанности их владельцев), внесенные Законом Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам организации дорожного движения», принятым 29 июня текущего года.

Также были проанализированы важность и последствия этих изменений в современную эпоху дорожного движения и мобильности. Авторы рассмотрели вопросы, связанные с правовыми аспектами эксплуатации малых электрических транспортных средств, электросамокатов, особенностями регулирования и их влиянием на организацию дорожного движения. В частности, авторы остановились на проблемах, возникающих при введении в действие малых электрических транспортных средств, понятие электросамоката, названия с одним понятием, избыточности выпуска на правый край дороги.

Ключевые слова: дорожное движение; малое электрическое транспортное средство; правила дорожного движения; электросамокат; моноколесо; сигвей; гироскутер; велосипед.



N. Saulen, N.K. Imangaliyev

The Institute of Parliamentarism, Astana c., the Republic of Kazakhstan

AMENDMENTS AND ADDITIONS TO THE LAW OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN «ON ROAD TRAFFIC»: ISSUES OF LEGAL REGULATION OF THE USE OF ELECTRIC SCOOTERS AND SMALL ELECTRIC VEHICLES

Abstract. The article discusses amendments to the Law of the Republic of Kazakhstan dated April 17, 2014 «On Road Traffic» (the concepts of «small electric vehicle» and «electric scooter», the rights and obligations of THEIR OWNERS) introduced by the Law of the Republic of Kazakhstan «On Amendments and Additions to some Legislative acts of the Republic of Kazakhstan on traffic management» adopted on June 29 of this year.

The importance and consequences of these changes in the modern era of road traffic and mobility were also analyzed. The authors considered issues related to the legal aspects of the operation of small electric vehicles, electric scooters, regulatory features and their impact on the organization of traffic. In particular, the authors focused on the problems that arise when small electric vehicles are put into operation, the concept of an electric scooter, names with one concept, redundancy of release to the right edge of the road.

Keywords: road traffic; small electric vehicle; traffic laws; electric scooter; monowheel; segway; gyroscuter; bicycle.

DOI: 10.52425/25187252_2023_30_17

Кіріспе. Біздің күнделікті өміріміз жоғары технологиялық құрылғыларға толуда. Соңғы жылдарда бүкіл әлемде адамдардың, әсіресе жастардың шағын экологиялық таза көлік құралдарын (электр самокаттарды, монокодөңгелектерді, гироскутерлерді және оларға ұқсас басқа да құралдарды) (бұдан әрі – ШЭҚК) қозғалу үшін пайдалануға деген қызығушылығы артты. Қазақстанның барлық қалаларында, әсіресе Астана, Алматы және Шымкент қалаларында кикшерингтер (ағылш. kick – аяқпен итеру, sharing, to share – бірлесіп пайдалану), яғни самокаттарды жалға беретін мамандандырылған жүйелер саны өсуде. Бұл құралдардың барлығы бірқатар артықшылықтарға ие (дыбыссыз, мобильді, қолдануға ыңғайлы және экологиялық таза), яғни қазіргі адамның қоршаған ортаға деген көзқарасының революциялық өзгеру жағдайында өте маңызды болып отыр. Әсіресе, электр самокаттар ерекше қолданысқа ие болуда.

Мысалы, 2019 жылы АҚШ-та 86 миллион электр самокатпен жүру тіркелген, бұл 40 миллион жалпыға ортақ велосипедпен жүруден шамамен екі есе көптігін көрсеткен. Электр самокаттарды пайдалануға деген жоғары сұраныс электр самокатты ортақ

пайдалану стратегияларын бағалаудың маңыздылығын көрсетеді [1].

Бостон консалтингтік тобының бағалауы бойынша оларды пайдаланудың әлемдік нарығының көлемі 2025 жылға қарай 50 миллиард долларға дейін жететіндігін көрсетіп отыр¹.

Сонымен қатар адамдардың электр самокаттарды пайдалану санының өсуі жол-көлік оқиғаларының (бұдан әрі – ЖКО) өсуіне байланысты бірқатар проблемаларды тудырды. Мысалы, аталған көлік құралдары жаяу жүргіншілерге оларды тротуарларда пайдалану кезінде нақты қауіп төндіреді, адамдар ауыр жарақат алған жаяу жүргіншілерге соқтығысу жағдайлары тіркелді. Сондай-ақ электр самокаттарды пайдаланушылар жолдың жүріс бөлігіндегі автомобильдердің қатысуымен ЖКО қатысушыларына айналды.

Мәселен, 2021 жылы Алматыда мопедтер мен самокаттардың жүргізушілері 30-ға жуық ЖКО жасаған. Бұл автокөлік жүргізушілері мен жаяу жүргіншілердің наразылығын тудырды. Олар көлік құралдарында мемлекеттік нөмірлердің болмауының кесірінен деп санайды. Бұл жауапкершіліктен құтылуға мүмкіндік береді, камералар оларды

¹ E-scooter market could be worth 40 to 50 billion USD by 2025 53 [Electronic resource] // The Brussels Times. – 17.05.2019. – Access mode: <https://www.brusselstimes.com/56872/self-service-scooters-a-market-worth-40-to-50-billion-usdin-2025> (Access data: 28.09.2023).



тіркемейді. Сондықтан автоөуесқойлардың пікірінше, олар жолдардағы ережелерді бұзып қана қоймай, қала тұрғындарының өміріне қауіп төндіреді².

Ағымдағы жылдың 29 тамызына дейін Қазақстан Республикасының «Жол жүрісі туралы» Заңына сәйкес олар жол қозғалысы үшін техникалық құралдар болып табылмаған. Іс жүзінде барлық сарапшылар мұндай құралдардың қозғалу тәртібі тез арада заңнамалық бекітуді талап ететінін, себебі бұл бірқатар құқықтық жағымсыз салдарлар тудыратынын қозғады. Осыған байланысты электр самокаттар үшін жол қозғалысы ережелерін қайта қарау қажеттілігі туындады.

Сонымен бірге электр самокаттардың танымалдылығына қарамастан, сарапшылар техникалық бөлік бойынша стандарттардың бірыңғай талаптарына сәйкес келуін, яғни шағылыстыратын таңбалануы, самокаттың өзінің таңбалануы, фаралар мен сигналдарының болу қажеттілігін атап өтті. Аталған мәселелерді шешу үшін 2022 жылғы 1 шілдеде Қазақстан Республикасы СТ 3769-2022 «Электр самокаттар. Техникалық талаптар» ұлттық стандарты бекітілді, ол электр энергиясының белгіленген көздерінен қозғалысқа келтірілетін электр самокаттарына қолданылады. Бірақ бұл стандарт өзін-өзі теңестіру жүйесі бар электрлік қозғалыс құралдарына қолданылмайды (моноколдар, басқару тұтқасы бар немесе онсыз гироскутерлер).

2021 жылдан бастап бұқаралық ақпарат құралдарында және әлеуметтік желілерде жол қозғалысының жаңа қатысушыларын – электр самокат пен ШЭКҚ иелерінің құқықтары мен міндеттерін заңнамалық реттеудің жоқтығы туралы көптеген хабарламалар, мақалалар пайда болды.

Осылайша, жоғарыда аталған күрделі мәселелерді реттеудің шұғыл қажеттілігіне байланысты 2023 жылдың 29 тамызында күшіне енген «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жол жүрісін ұйымдастыру мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» ҚР Заңы

көзделген түзетулер жол қозғалысының қатысушылары үшін тиісті жүріс-тұрыстың айқындығы мен түсінігін енгізді.

Қарастырылып отырған өзгерістердің күрделілігіне, ұзағырақ мерзімге бақылауды қажет етуіне байланысты өзгерістердің іс жүзінде іске асырылуына әрі қарай талдау жасау осы зерттеу аясында мүмкін болды. Заңнамаға енгізіліп отырған жаңартулардың тәжірибеде іске асуы барысында кейбір механизмдерді жетілдіру қажеттілігі туындап, біраз қиындықтар тудыруда, тиісінше жанжақты зерттеуді қажет етеді. Сондықтан зерттеу тақырыбы өзекті және мақала барысында қойылған мақсат енгізілген жаңашылдықтар мен өзгерістердің іс жүзінде іске асырылуына зерттеу жүргізуді жалғастыру, анықталған олқылықтар мен кедергілерді шешу мүмкіндіктерін қарастыру, тиісті ұсыныстар жасау болып табылады.

Әдістер мен материалдар. Ғылыми мақаланы жазу барысында құқықтық, салыстырмалы-құқықтық, құрылымдық, логикалық және құқықтық актілердің нормаларын түсіндіру әдістері қолданылды. «Жол жүрісі туралы» ҚР заңына 2023 жылғы 29 маусымда енгізілген өзгерістер мен толықтырулардың мәні мен мазмұны логикалық, салыстырмалы-құқықтық, нормаларды түсіндіру әдістерін қолдану арқылы зерттелді.

Нәтижелер, талқылау. Ағымдағы жылдың 29 тамызында күшіне енген «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жол жүрісін ұйымдастыру мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» ҚР Заң жобасы «Жол жүрісі туралы» ҚР заңына түзетулер енгізді. Түзетулер жолдардағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету мақсатында шағын экологиялық таза көлік құралдарын (электр самокаттары, моно дөңгелектер, гироскутерлер, гироподтар және хOVERбордтар) пайдалануды құқықтық реттеуге бағытталған. Атап айтқанда, «шағын электр көлігі құралы» және «электр самокаты» сияқты жаңа ұғымдармен, сондай-ақ электр самокаттары, шағын электр көлік құралдары

² Алматыда биыл мoped пен самокат мінгендерге қатысты 29 жол апаты болды [Электрондық ресурс] // Хабар 24. – 18.05.2021. – Айналыс режимі: <https://24.kz/kz/zha-aly-tar/o-am/item/474331-almatyda-biyl-moped-pen-samokat-mingenderge-atysty-29-zholapaty-boldy> (жүгінген күні: 31.10.2023).



жүргізушілерінің құқықтары мен міндеттерін көздейтін нормалармен толықтырылды.

1. «Жол жүрісі туралы» ҚР заңының 1-бабының 53-1) тармағына сәйкес шағын электр көлігі құралы – электр қозғалтқышы бар электр самокаттар мен мопедтерді қоспағанда, электр қозғалтқышпен жарақталған, жеке жүріп-тұруға арналған, бір немесе бірнеше дөңгелегі бар көлік құралы болып танылса, 1-бабының 57) тармағына сәйкес электр самокат – екі немесе үш дөңгелегі бар, электр қозғалтқышты (электр қозғалтқыштарды) пайдалану арқылы бір адамның жүріп-тұруына арналған, орындығы жоқ, ең жоғары конструктивтік жылдамдығы сағатына жиырма бес километрден аспайтын жеке мопедті көлік құралы болып табылады³.

Заңда электр самокат пен ШЭКҚ ұғымдарын даралап енгізген, алайда қазіргі технология дамыған заманда ШЭКҚ-ның жылдамдығы олармен тең келуде. Сондықтан ШЭКҚ-тың әртүрлі режимдері мен ерекшеліктеріне мән берген дұрыс деп есептейміз. Атап айтсақ, электрлі скейтбор – жылдамдығы 15 км/сағ дейін, ал басқада модельдері 40 км/сағ., моно дөңгелек – жылдамдығы 10-80 км/сағ., сегвей – жылдамдығы 50 км/сағ., гироскутерлер – жылдамдығы 15 км/сағ. дейін барады. Болашақта бұл аталған ШЭКҚ-ның түрлері жаңарып, көшелерімізде пайда болу-болмауына кім кепіл береді.

Мәселен, К.А. Петров пен В.В. Сидоров бұл көлік құралдарын қуаты аз көліктерге жатқызады [2]. С.Е. Лавров гироскутерлерді, сегвейлерді, моно дөңгелектерді, электр самокаттарды жеке көлік құралы ретінде анықтайды [3]. Ю.В. Мишина оларды жеке ұтқырлық құралдары деп атайды [4]. А.А. Затолокин, О.И. Вислогубова осы құралдарға заманауи техникалық көлік құралы тұжырымдамасын бекітуді ұсынады [5]. Жоғарыда аталған пікірлермен, олардың

дәлелділігі мен негізділігіне байланысты келіспеу мүмкін емес.

Сондай-ақ жаңа көліктердің қай санатқа жататындығы туралы әртүрлі түсініктерге сүйенсек, мысалы, Финляндияда микромобильді көліктер жаяу жүргіншілер санатына жатады (егер көлік 15 км/сағ-тан жоғары жылдамдықты дамытпаса). Чехия, Дания, Норвегия және Польшада олар велосипед санатына жатады. Швейцарияда, Португалияда және Швецияда олар жеңіл мопедтерге жатқызылды, ал Австрия, Бельгия, Германия және Испанияда жаңа санат құрылды [6].

Ресейдің жол жүрісі ережесіне сәйкес «Жеке ұтқырлық құралы» ұғымымен бекітілген, яғни қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) пайдалану арқылы адамның жеке қозғалуына арналған бір немесе бірнеше дөңгелегі (роликтері) бар көлік құралы (электр самокаттар, электр скейтбордтар, гироскутерлер, сигвейлер, монодөңгелектер және өзге де ұқсас құралдар) болып табылады⁴.

Францияда электр самокаттар, моноколдар, гиropодтар, ховербордтар және т.б. «Жеке моторлы жүріп-тұру құралдары» ұғымымен бекітілген, алайда ағымдағы жылдың қыркүйек айынан бұл көлікке тыйым салынған⁵.

Эстонияда да аталған шағын электр көлік құралдарын «Жеңіл жеке жүріп-тұру құралы» ұғымымен бекітілгенін атап өтуге болады⁶.

Демек, электр самокаттардың ШЭКҚ-нан ұқсас режимдерінің болуына байланысты бір атаумен қамтып алған. Сондықтан объект – жол, субъект – ШЭКҚ қағидатын ұстана отырып, «Шағын электр көлік құралдары» ұғымын бекіткеніміз дұрыс деп санаймыз.

2. Келесі мәселе – «Жол жүрісі туралы» ҚР заңының 57-бабының редакциясына электр самокаттар мен шағын электр көлік құралдары жүргізушілерінің құқықтары мен

³ Жол жүрісі туралы: Қазақстан Республикасының Заңы 2014 ж. 17 сәуірдегі №194-V [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1400000194> (жүгінген күні: 28.09.2023).

⁴ Правила дорожного движения Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 23 окт. 1993 г. №1090 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://online.consultant.ru/riv/cgi/online.cgi?from=391769-208&req=doc&rnd=WSybyqQ&base=LAW&n=448809#nTnM9rTBviRLtZu6> (дата обращения: 28.09.2023).

⁵ Францияда самокаттарды электрлі велосипедтер алмастырады / Қазақстан [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://qazaqstan.tv/news/180519/> (жүгінген күні: 28.09.2023).

⁶ Передвижение на электросамокатах будет регулировать закон / Delfi [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://rus.delfi.ee/statja/87920673/peredvizhenie-na-elektrosamokatah-budet-regulirovat-zakon/> (дата обращения: 28.09.2023).



міндеттерін енгізуге қатысты⁷.

Электр самокаттардың жүргізушілеріне қатысты жолдың жүріс бөлігінің оң жақ шетімен, оның ішінде маршруттық көлік құралдарына арналған жолақпен, электр самокаттардың жүргізушілерімен жүруге рұқсат беру туралы шешім қабылданды: он сегіз жастан бастап, жүргізушінің жеке басын куәландыратын құжаты болған жағдайда Қазақстан Республикасында берілгендерді қоспағанда, кез келген санаттағы көлік құралын басқару құқығына жүргізуші куәлігімен не көлік құралын басқару құқығына жүргізуші куәлігінің орнына берілген уақытша куәлікпен, түймеленген дулығамен, тәуліктің қараңғы уақытында белгілі бір жол қозғалысы ережелерінің талаптарына сәйкес келетін жарықты шағылыстыратын заттармен жүру керек.

18 жасқа дейінгі электр самокаттарының жүргізушілеріне велосипед жолымен, велосипед жолағымен, ал олар болмаған кезде тротуардың немесе жаяу жүргіншілер жолының оң жағымен жаяу жүргіншілердің қозғалысына қауіп төндірмей, 6 км/сағ. аспайтын жылдамдықпен жүруге рұқсат етілді.

ШЭҚҚ жүргізушілеріне велосипед жолымен, велосипед жолағымен, ал ол болмаған кезде жаяу жүргіншілер қозғалысына қауіп төндірмей, тротуармен немесе жаяу жүргіншілер жолымен жүруге рұқсат етілді.

Аталған толықтыруларға қатысты пікіріміз бен ұсыныстарымызға тоқталсақ. Электр самокаттар ортақ жолдарға бейімделмеген (біздің жолдар толығымен дайын емес). Жолға шығу үшін электр самокаттар техникалық та және ұйымдастырушылық тұрғыдан да бейімделмеген. Кез келген санаттағы жүргізуші куәліктерінің болуы самокаттарды жүргізу ережелері мен техникасын білуді білдірмейді. Самокаттардың ұтқырлығы оларды уәкілетті органдардың

бақылауына мүмкіндік бермейді. Сондықтан барлық самокат жүргізушілерін 18 жасынан бастап жолға шығару қауіпті немесе 18 жастан бастап самокатқа құқықтарды тапсыруды енгізу туралы балама ұсыныс енгізілу керек. Көлік жүргізу құқығын тапсыруға ресми рұқсат беріп және оларды электр самокаттарға тапсыру стандарттарын әзірлеу ұсынылады. Сонда ғана жолдың жүріс бөлігіне шығуға рұқсат етілуі керек деп санаймыз.

Алматы қаласы полиция департаментінің ресми деректері бойынша 2021 жылдың 6 айында 22 мотоциклдің, 83 мопедтің, 32 электросамокаттың және 4 скутердің қатысуымен 47 ЖКО орын алған. Бұл ретте мопедтер осы тізімде көш бастап тұр. Көліктің осы түрінің қатысуымен болған апаттарда ең көп зардап шеккендері 89-ды құрады, екі адам қайтыс болды. Осы апат статистикасындағы екінші орында мопедтер мен электросамокаттар тұр⁸. Мәселен, 2022 жылдың маусым айында Алматы қаласында самокат мінген қыз тұрақта тұрған көлік есігіне соғылып электр самокатын басқарған жас әйел қайтыс болды⁹.

2021 жылғы 11 маусымда Ішкі істер министрі Е. Тұрғымбаев халық алдындағы есептік кездесуінде Қазақстандағы электр самокаттарын жүйелеу туралы сұраққа: «Бұл, бәлкім, біздің еліміз үшін ғана емес, іс жүзінде барлық елдер үшін ең проблемалық мәселе», – деп жауап берді¹⁰.

Тротуарда 6 км/сағ. тұрақты жылдамдыққа қойылатын талаптар велосипедке, ШЭҚҚ-ға қатысты ұсынылмаған, алайда олар салмағы және орташа жылдамдығы (15 км/сағ.) бойынша ұқсайды. Сондай-ақ мынадай сұрақ туындайды: 6 км/сағ. жоғары электр самокаттарының жылдамдық режимін бақылауды кім жүзеге асырады? «Сергек» жүйесімен бе, әлде жол полициясы қызметкерлерімен немесе азаматтардың өздерімен бе? Жылдамдықты арттырғаны үшін жауапкершілік қандай? Өте төмен

⁷ Жол жүрісі туралы: Қазақстан Республикасының Заңы 2014 ж. 17 сәуірдегі №194-V [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1400000194> (жүгінген күні: 28.09.2023).

⁸ Ю. Миленская. Владелец мопедов и электросамокатов называют «камикадзе» [Электронный ресурс] // 3 августа 2021. – Режим доступа: <https://www.kazpravda.kz/news/obshchestvo/vladeltsev-mopedov-i-elektrosamokatov-nazivaut-kamikadze> (дата обращения: 31.10.2023).

⁹ Алматыда самокат мінген қыз тұрақта тұрған көлік есігіне соғылып, мерт болды [Электрондық ресурс] // Stan.kz. – Айналыс режимі: <https://stan.kz/zhas-kiz-mert-bolgan-almatida-skuter-men-moped-katiskan-367987/> (жүгінген күні: 31.10.2023).

¹⁰ Если управляющий электросамокатом стал участником ДТП. Изучаем законодательство [Электронный ресурс] // Baigenews. – Режим доступа: https://baigenews.kz/news/nuzhno_li_registirovat_elektrosamokat/ (дата обращения: 31.10.2023).



жылдамдық құлау қаупінің және басқарудың жоғалуына әкелуі мүмкін, әсіресе тегіс емес беттерде. Егер пайдаланушы итермесе және 6 км/сағ. жоғары жылдамдыққа жетпесе, бірқатар самокаттар жүре алмайды. Ұқсас жылдамдықты қолдайтын модельдерде тепе-теңдіктің күрделілігіне байланысты мұндай жылдамдықты ұзақ уақыт ұстап тұру мүмкін емес. Осылайша, бос тротуарда біз самокат пайдаланушысының денсаулығы мен өміріне қауіп төндіреміз.

3. Заңға «жаяу жүргінші» және «механикалық көлік құралы» ұғымдарына электр самокаттар мен ШЭКҚ ұғымын енгізді. Осыған сәйкес жаңа ұғымдарының енгізілуіне байланысты «велосипед жолы» мен «велосипед жүретін жолақ» ұғымдарына да тиісті редакциялық түзетулер енгізген жөн.

Сонымен қатар шерингтік компаниялардың, ҚР ІІМ және жергілікті атқарушы органдардың өкілдерімен бірлесіп үлгілік қағидаларды әзірлеу ұсынылады. Аталған

ережелерде шерингтік компаниялардың міндеттерін қарастыру қажет. Мысалы: нашар көріну жағдайында (тұман, жаңбырлы ауа-райы) электр самокаттарды пайдалануға шектеу қоюды қамтамасыз ету, жалға алу аяқталғаннан кейін электр самокаттарды жинауақытынқысқарту, жалға алу орындарын пайдалану ережесі және т.б. ЖКО және азаматтардың шағымдары кезінде жеделден қою үшін шерингтік компаниялардың бірыңғай колл-орталығының тәулік бойы жұмысын қамтамасыз ету.

Қорытынды. Жоғарыда айтылған мәселелерді қорытындылай келе жол жүрісі ережесін қолдануды оңтайландыру мақсатында «шағын электр көлік құралы» мен «электр самокаты» ұғымдарын біріктіруді, сонымен қатар самокат пайдаланушысының денсаулығы мен өміріне қауіп төндірмес үшін жолдың оң жақ жиегіне шығару мәселесін қайта қарастыруды ұсынамыз.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1. Kazemzadeh, K. Electric scooter safety: An integrative review of evidence from transport and medical research domains [Electronic resource] / K. Kazemzadeh, M. Haghani, F. Sprei // Sustainable, Cities and Society. – №89. – 2023. – Access mode: https://research.chalmers.se/publication/533515/file/533515_Fulltext.pdf (Access data: 28.09.2023).
2. Петров, К.А. Вопросы, связанные с отношением гироскутеров, сигвеев, моноциклов и электросамокатов к категории транспортных средств / К.А. Петров, В.В. Сидоров // Актуальные проблемы расследования преступлений: междисциплинарный подход: сб. трудов конф. – Калининград, 2019. – С. 89-93.
3. Лавров, С.Е. Проблемы развития улично-дорожной сети города с учетом нетрадиционных видов транспорта / С.Е. Лавров // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре: сб. ст. 77-ой Всероссийской научно-технич. конф. – Самара, 2020. – С. 157-161.
4. Мишина, Ю.В. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих для передвижения электросамокаты, сигвеи и иные современные технические средства / Ю.В. Мишина // Проблемы экономики и юридической практики. – 2020. – №4. – С. 321-325.
5. Затолокин, А.А. Проблема правового регулирования государственного контроля за управлением гироскутером (сигвеем), электросамокатом / А.А. Затолокин, О.И. Вислогубова // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сб. материалов Всероссийской научно-практ. конф. – Орел, 2018. – С. 57-60.
6. Buongiorno, L. Slow and Steady Wins the Race: A Comparative Analysis of Standing Electric Scooters' European Regulations Integrated with the Aspect of Forensic Traumatology [Electronic resource] / L. Buongiorno, et al. // Sustainability. – 2022. – №14(10). – 6160. – Access mode: <https://doi.org/10.3390/su14106160> (Access data: 31.10.2023).

References:

1. Kazemzadeh, K. Electric scooter safety: An integrative review of evidence from transport and



medical research domains [Electronic resource] / K. Kazemzadeh, M. Haghani, F. Sprei // Sustainable, Cities and Society. – №89. – 2023. – Access mode: https://research.chalmers.se/publication/533515/file/533515_Fulltext.pdf (Access data: 28.09.2023).

2. Petrov, K.A. Voprosy, svyazannye s otneseniem giroskuterov, sigveev, monociklov i jelektrosamokatov k kategorii transportnyh sredstv / K.A. Petrov, V.V. Sidorov // Aktual'nye problemy rassledovaniya prestuplenij: mezhdisciplinarnyj podhod: sb. trudov konf. – Kaliningrad, 2019. – S. 89-93.

3. Lavrov, S.E. Problemy razvitiya ulichno-dorozhnoj seti goroda s uchetom netradicionnyh vidov transporta / S.E. Lavrov // Tradicii i innovacii v stroitel'stve i arhitekture: sb. st. 77-oj Vserossijskoj nauchno-tehnich. konf. – Samara, 2020. – S. 157-161.

4. Mishina, Ju.V. Problemy opredeleniya administrativno-pravovogo statusa lic, ispol'zujushhih dlja peredvizheniya jelektrosamokaty, sigvei i inye sovremennye tehicheskie sredstva / Ju.V. Mishina // Problemy jekonomiki i juridicheskoy praktiki. – 2020. – №4. – S. 321-325.

5. Zatolokin, A.A. Problema pravovogo regulirovaniya gosudarstvennogo kontrolja za upravleniem giroskuterom (sigveem), jelektrosamokatom / A.A. Zatolokin, O.I. Vislogubova // Sovremennoe sostojanie i perspektivy obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: teorija i praktika: sb. materialov Vserossijskoj nauchno-prakt. konf. – Orjol, 2018. – S. 57-60.

6. Buongiorno, L. Slow and Steady Wins the Race: A Comparative Analysis of Standing Electric Scooters' European Regulations Integrated with the Aspect of Forensic Traumatology [Electronic resource] / L. Buongiorno, et al. // Sustainability. – 2022. – №14(10). – 6160. – Access mode: <https://doi.org/10.3390/su14106160> (Access data: 31.10.2023).

АВТОРЛАР ТУРАЛЫ МӘЛІМЕТТЕР / СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT AUTHORS

Нұржан Саулен – Парламентаризм институты жария заңнама және мемлекеттік басқару орталығының бас маманы, философия докторы (PhD), e-mail: nuri_saulen@mail.ru.

Саулен Нуржан – главный специалист Центра публичного законодательства и государственного управления Института парламентаризма, доктор философии (PhD), e-mail: nuri_saulen@mail.ru.

Saulen Nurzhan – Chief Specialist of the center for Public Legislation and Public Administration of the Institute of Parliamentarism, PhD, e-mail: nuri_saulen@mail.ru.

Нұртай Қонысбайұлы Иманғалиев – Парламентаризм институты сот жүйесі және құқық қорғау органдары орталығының бас маманы, заң ғылымдарының кандидаты, қауымдастырылған профессор, e-mail: nurtai_0101@mail.ru.

Иманғалиев Нуртай Қонысбаевич – главный специалист Центра судебной системы и правоохранительных органов Института парламентаризма, кандидат юридических наук, ассоциированный профессор, e-mail: nurtai_0101@mail.ru.

Imangaliyev Nurtai Konysbaevich – Chief Specialist of the Center for Judicial System and Law Enforcement Agencies of the Institute of Parliamentarism, Candidate of Law, Associate Professor, e-mail: nurtai_0101@mail.ru.