**Кыргыз Республикасынын Министрлер кабинетинин «Автотранспорт каражаттарын айдоочулардын эмгек жана эс алуу режимин контролдоо каражаттары менен жабдуу боюнча чаралар жөнүндө» токтомунун долбооруна**

**Негиздеме-маалымкат**

1. **Максаты жана милдеттери**

Долбоордун максаты Бажы биримдигинин “Дөңгөлөктүү транспорт каражаттарынын коопсуздугу жөнүндө” Техникалык регламентинин М2 жана М3 категориясындагы коммерциялык жүргүнчү ташуучу, N2 жана N3 категориясындагы коммерциялык жүк ташуучу транспорттук каражаттарын айдоочулардын кыймыл, эмгек жана эс алуу режимин контролдоочу техникалык каражат (тахограф) менен жабдуу боюнча талаптарын, ошондой эле Кыргыз Республикасынын “Автомобиль транспорту жөнүндө” Мыйзамынын 7-беренесинде каралган ушундай талаптарды жүзөгө ашыруу болуп саналат.

Транспорт каражаттарын тахографтар менен жабдуу жана аны колдонуу процессин регламенттештирүү объективдүү контролдоо менен айдоочуларга коюлган эмгек, эс алуу жана ылдамдык режимдерин сактоону камсыз кылуунун эсебинен автомобиль транспорту менен жүргүнчү, жүк, анын ичинде коркунучтуу жүктөрдү ташуу коопсуздугун, ошондой эле автомбиль транспортунун жалпы эффективдүү жана туруктуу иштешин жогорулатууга алып келет.

Статистика боюнча тахографтарды киргизүү чоң жүкташуучу техникалар катышкан жолдогу унаа кырсыгын 20 % га азайтат.

**2. Сүрөттөп жазуу бөлүгү**

“Дөңгөлөктүү транспорт каражаттарынын коопсуздугу жөнүндө” Техникалык регламенти Бажы биримдигинин 2011-жылдын 9-декабрындагы №877 (ББТР 018/2011) чечими менен бекитилген жана 2015-жылдын 1-январынан тартып күчүнө кирген.

Аталган регламенттин 14-пунктуна ылайык, жүгүртүүгө киргизилген М2 жана М3 категориясындагы коммерциялык жүргүнчү ташуучу, N2 жана N3 категориясындагы коммерциялык жүк ташуучу транспорттук каржаттарын айдоочулардын кыймыл, эмгек жана эс алуу режимин контролдоочу техникалык каражат (тахограф) менен жабдуу мүмкүнчүлүгү (энергияберүүчү, бекитүүчү, орнотуучу штаттык орун) каралышы керек.

Муну менен көрсөтүлгөн аппарат менен транспорттук каражаттарды жабдуу Бажы биримдигине мүчө-мамлекеттердин ченемдик укуктук актыларында көрсөтүлгөн тартипте жүргүзүлөт.

Ошону менен бирге, бул пункттун талабы Эл аралык автомобилдик ташууларды аткарган транспорт каражаттарынын экипаждарынын ишине тиешелүү болгон Европа Макулдашуусунунун 2-беренесинде көрсөтүлгөн транспорттук каражаттарга карата колдонулбайт.

Эл аралык автомобилдик ташууларды аткарган транспорт каражаттарынын экипаждарынын ишине тиешелүү болгон Европа Макулдашуусу 1970-жылдын 1-июлунда Женева шаарында кол коюлган жана эл аралык автомобиль ташууларын жакшыртууга жана өнүктүрүүгө, жол кыймылынын коопсуздугун жогорулатууга, эл аралык автомобилдик ташууларды аткарган транспорт каражаттарынын айдоочуларынын жана экипаждарынын эмгек шарттарын регламенттештирүүгө багытталган.

Аталган Макулдашуу эл аралык автомбилдик ташууларды аткарууда айдоочулардын эмгек жана эс алуу шарттарын сактоону жөнгө салат жана бүтүндөй жол кыймылынын коопсуздугун жогорулатууга багытталат.

Макулдашуунун катышуучулары болуп 51 өлкө саналат, анын ичинде Евразиялык экономикалык биримдиктин мүчө-мамлекеттери: Армения Республикасы, Белоруссия Республикасы, Казакстан Республикасы, Россия Федерациясы.

2021-жылдын 22-майында Кыргыз Республикасынын Президенти тарабынан “1970-жылдын 1-июлундагы, Женева шаары, Эл аралык автомобилдик ташууларды ишке ашыруучу транспорт каражаттарынын экипаждарынын (ЕСТР) ишине тийиштүү Европа макулдашуусуна Кыргыз Республикасынын эки жылдык өткөөл мезгили менен кошулуусу жөнүндө” Кыргыз Республикасынын мыйзамына кол коюлду.

Жогорудагы Кыргыз Республикасынын Мыйзамына ылайык, бул өткөөл мезгилде Кыргыз Республикасы тиешелүү ченемдик укуктук актыларды иштеп чыгып кабыл алуусу жана ЕСТР макулдашуусун жүзөгө ашыруу үчүн зарыл инфраструктураларды түзүү керек.

Техникалык регламент транспорттук каражаттардын төмөндөгү категорияларын аныктаган.

М2 категориясына автобустар, троллейбустар, жүргүнчү ташууга пайдаланылган, айдоочунун ордунан башка дагы сегизден ашуун орундугу бар, техникалык жактан жол берилген максималдык массасы 5 т. ашпаган атайын транспорттук каражаттар жана алардын шассилери кирет.

М3 категориясына автобустар, троллейбустар, жүргүнчү ташууга пайдаланылган, айдоочунун ордунан башка сегизден ашуун орундугу бар, техникалык жактан жол берилген максималдык массасы 5 т. ашпаган атайын транспорттук каражаттар жана алардын шассилери кирет.

N2 категориясы: жүк ташууга пайдаланылган, максималдык массасы 3,5 т. ашык, бирок 12 т. чейин гана жүк ташыган транпорттук каражаттар.

N3 категориясы: жүк ташууга пайдаланылган, 12 т. ашык максималдык массасы бар транпорттук каражаттар.

Транспорттук каражаттарды тахографтар менен жабдуу боюнча улуттук мыйзамдарда ушундай талап каралган, атап айтканда.

Кыргыз Республикасынын “Автомобиль транспорту жөнүндө” Мыйзамынын 7-беренесине ылайык айдоочулар тарабынан эл аралык автомобилдик ташууларды, областтар аралык (регулярдык жана регулярдык эмес) жүргүнчүлөрдү ташууларды жана коркунучтуу жүктөрдү ташууларды аткарууда автотранспорттук каражаттар айдоочулардын эмгек жана эс алуу режимдерин каттаган контролдоочу түзүлмө (тахографтар) менен жабдууга жатат.

Автотранспорт каржаттарда алар жок болсо, айдоочулар эмгек жана эс алуу режимин эсепке алган белгиленген үлгүдөгү күндөлүк баракчаларды толтурулушу зарыл.

Муну менен автотранспорт каражаттарын айдоочулардын эмгек жана эс алуу режимин контролдоочу каражат менен жабдуу Кыргыз Республикасынын Өкмөтү тарабынан аныкталат.

Транспорт каражаттарын тахографтар менен жабдуу төмөндөгүлөр менен шартталат. Белгилүү болгондой, автомобиль транспорту жогорулатылган коркунучтун булагы болуп саналат.

Жыл сайын автотраспрт каражаттарынын санынын көбөйгөндүгүнө жана жүк, жүргүнчү ташуунун өсүшүнө байланыштуу жолдогу унаа кырсыгынын да саны өсүүдө.

Кыргыз Республикасынын Ички иштер министрлигинин Жол кыймылынын коопсуздугун камсыздоо Башкы башкармалыгынын маалыматы боюнча 2017-жылы 6346 жолдогу унаа кырсыгы (ЖУК) болгон, 2016-жылга салыштырганда 8,1 % га көбөйгөн. ЖУКтун жыйынтыгында акыркы жылы 907 киши курман болгон, анын ичинде 107 жаш бала, 9568 киши жаракат алган, же 2016-жылга салыштырмалуу 7,6 % га көп болгон.

Белгилей кетүүчү нерсе, Кыргыз Республикасынын автожолдорунда өлгөндөр жана жаракат алгандар боюнча көрсөткүч (100 миң калкка) ОЭСР өлкөлөрүнүн ортосунда эң жогорку болуп саналат.

Бардык ЖУКтун 70% дан ашыгы транспорт каражаттарынын айдоочуларынын күнөөсүнөн болот. 2017-жылы болгон ЖУКтун жалпы санынын 430 кырсыгы жүргүнчү транспортунун айдоочуларынын күнөөсүнөн болуп, 2016-жылга салыштырганда 38,2% га көбөйгөн. ЖУКтун жыйынтыгында 47 адам (2016-жылы 42 адам) курман болгон, 684 адам жаракат алган, 2016-жылы 566 адам жаракат алган, же жаракат алгандардын саны 21 % га өскөн. Муну менен катар коркунучтуу жүктү ташуучу айдоочулардын күнөөсүнөн 2017-жылы 22 кырсык болгон, жыйынтыгында 26 дам курман болгон жана 34 адам жаракат алган, өлкөнүн экологиясына олуттуу зыян келген.

 Жалпыга белгилүү болгондой коркунучтуу жүк ташыган транспорт каражаттары катышкан ЖУК оор кесепеттер менен коштолуп, төмөндөгүдөй шартталат:

* коркунучтуу жүктөрдүн касиети (физикалык, химиялык, биологиялык);
* авариянын кесепетинин масштабы бир гана кырсыктын катышуучуларына гана эмес, авария болгон жерге жакын жайгашкан элдерге, транспорт каражаттарына жана объекттерге таасир берет;
* убакыт боюнча катастрофанын өнүгүүсүнүн уланышы жана жердеги аралыкты капташы (мисалы, коркунучтуу суюктуктун, газдын агышы, же коркунучтуу катуу несрсенин чачырашы).

ЖУК боюнча дүйнөлүк статистикага ылайык бардык жол кырсыгынын жарымдан көбү айдоочулардын чарчаганына байланыштуу болот.

Изилдөө көрсөткөндөй, айдоочунун чарчоосу транспортту башкаруудагы төртүнчү-бешинчи саатта билинип, 6-8 саатта айкын сезилет.

 Эгерде айдоочу ролдо 7 ден 12 саатка чейин болсо, ЖУКна дуушар болуу мүмкүнчүлүгү, 7 сааттан аз болгон иш күнүнө караганда, эки эсеге жогрулайт.

Транспорт каржатын башкаруу мезгилиндеги көңүл буруунун жогорку концентрациясына байланыштуу, ар түрдүү жашоодо маанилүү системалар (нерв системаларынан тартып көрүү органдарына чейин) чоң жүктү алат.

Улантылган саякаттоо, ландшафттын бир типтүүлүгү жана курчап турган чөйрө, сутканын караңгы мезгилинде жол жүрүү, жетиштүү пассивдүү кыймылдын образы, маршрутта бар жатканда тез чарчатып, бир гана сергектикти алсыратпастан, нормалдуу транспорт башкарууну начарлатып, айдоочунун уйкусун келтире баштайт. Булардын бардыгы ЖУКдун пайда болуу тобокелчилигин бир нече эсе жогорулатат.

Эл аралык тахографтарды киргизүү тажрыйбасы төмөндөгү картинаны демонстрациялайт.

Жогоруда айтылган Европа Макулдашуусу айдоочуларга, ошондой эле иш жана эс алуу убактыларын, кыймыл режимин жана айдоочунун иш жана эс алуу убактысын контролдоочу түзүлмөгө (тахографка) болгон талаптарды регламенттештирет.

Макулдашууда тахографтарды жасоо, тестирлөө, коюу жана текшерүү боюнча жалпы жоболор жана техникалык талаптар белгиленген.

Макулдашууга 6 оңдоп түзөөлөр кирген, анын ичинен эң орчундуусу № 5 оңдоп түзөө, мында биринчи жолу катталган транспорт каражаттарына санариптиктахографтарды колдонуу талабы киргизилген.

Макулдашуунун талаптарына ылайык, Макулдашууга мүчө-мамлекеттерде 2010-жылдын 16-июнунан тартып көрсөтмөсүн оңдоого мүмкүн болбогон санариптиктахографтарды колдонуу менен транспорт каражаттарынын айдоочуларынын эмгек жана эс алуу режимин контролдоо системасы болуш керек.

Евразия биримдигиндеги биздин коңшу мамлекеттердин тажрыйбасын иликтөө, төмөндөгүлөрдү көрсөттү.

Россия Федерациясында Транспорт каражаттарынын коопсуздугу жөнүндө Техникалык регламентке ылайык, 2012-жылдын апрелинен тартып жүргүнчү жана жүк, коркунучтуу жүк ташуучу бардык транспорт каражаттары тахорафтар менен жабдылышы керек.

Федералдык мыйзамдарга өзгөртүүлөрдү киргизүү күчүнө киргендигинин негизинде Россия Федерациясында улуттук тахографиялык контролдоо системасы 2013-жылдын 1-апрелинен тартып киргизиле баштаган.

Транспорт каражаттарын тахографтар менен жабдуу милдеттери жөнүндө талаптар “Жол кыймылынын коопсуздугу жөнүндөгү” Федералдык Мыйзамында аныкталган жана РФ Өкмөтүнүн жана Транспорт министрлигинин чечимдери менен 2018-жылга СКЗИ блогу менен 8 жана андан көп орундуу автобустарга, салмагы 3,5 тоннадан кем эмес жүк ташуучу автоунааларга коюу белгиленген.

Шаардык жүргүнчү ташуучу транспорт ээлер тахометрлерди 2019-жылдын 1-июлуна чейин алмаштырыш керек.

Шаар четиндеги каттамдарга жүрүүчү автоуста 2018-жылдын 1-июлуна чейин алмаштырышы керек.

## Демейдегиден башкача тартипте ЕСТР каттоочулары эл арадлык ташууларды аткарган уюмдардын автоунааларына коюлушу мүмкүн.

##  Россияда шифрлегич элемент болуп саналган СКЗИ блогу менен жабдылган тахографтарды колдонууга гана уруксат берилген.

## СКЗИ болгу – россияда иштелип чыгарылып, РФ территориясында гана колдонууга уруксат берилген

Кыймылдын ылдамдыгынын эсептөө ГЛОНАСС спутник системасынын жардамы менен аткарылат. Криптокоргоо маалыматтарды дал келтирбөө максатын системаны талкалоо мүмкүнчүлүгүн жокко чыгарат.

## ЕАЭБ дин башка өлкөлөрүндө (Европа Макулдашуусуна кошулган) да санариптик тахографтарды киргизүү, сервистик мастерскойлорду иштетүүнү уюштуруу, айдоочулардын карочкаларын эмиссиялоо системасы, улуттук маалыматтар базасы, ошондой эле ташуу процессинин бардык катышуучуларын окутуу укуктук жактан бекитилген. Муну менен аналогдук (ички ташууларга) жана санариптик (эл аралык ташууларга) тахографтар колдонулат.

## Иш жүзүндө аналогдук же санариптик тахографтарды колдонууну тандоодо санариптик тахографтын пайдасына чечилип, себеби ал конструктивдик мүнөздөмөлөрү, атап айтканда аны камсыздаган эс тутумунун көлөмү ишенимдүү, андан ары эксплуатациялаганга, жана айдоочу, автоунаа жүктү жүктөп турганы жана бош турганы боюнча маалыматтарды иштеп чыгат.

Санариптик тахограф маалыматтарды 365 сутка сактайт, аны компьютерге берет жана коюлган принтердин жардамы менен печатка берип чыгарат жана дисплейге алып чыгат. Мындан сырткары, ал жогорку деңгээлдеги ишенимдүүлүгү жана коргонуусу менен мүнөздөлүп, анда турган маалыматтарды жасалмалаган, анын ишин мыйзамсыз жазгырган тобокелчиликтерди жокко чыгарат.

Түзүлмө иштөөгө ыңгайлуу жана кенен көлөмдөгү маалыматты деталдуу каттоого ммүмкүнчүлүк берет. Прибордун дагы бир артыкчылыгы – маалыматтарды тез арада иштеп чыгуусу жана атайын идентификациялык картанын жардамы менен ар кандай кырдаалда жана мезгилде ыкчам контролдоо болуп саналат.

 Ушул убакка чейин тахографтарды орнотуу жана колдонуу боюнча эрежелер, ошондой эле айдоочулардын ишин жана эс алуусун уюштурууга жана тахографтардын техникалык мүнөздөмөсүнө талаптар укуктук жактан бекитилген эмес.

Жогоруда аталган мыйзамдагы кенемтемелерге байланыштуу тахографтарды биздин мамлекетте колдонуу системалык эмес мүнөзгө ээ, ал эми жүргүнчүлөрду жана коркунучтуу жүктөрдү ташууга эффективдүү мамлекеттик көзөмөл жүргүзүүгө мүмкүнчүлүк болбой жатат.

Азыркы мезгилде Кыргыз Республикасынын территориясында 5000 ге жакын автотранспорт каражаттары эл аралык жүк ташуу менен алектенет, 1700 гө жакын чоң жана кичи класстагы автобустар эл аралык жана областтар аралык жүргүнчү ташуу менен алектенет.

ТжЖМ маалыматы боюнча алардын ичинен 1751 жук ташуучу автотраспорт каржаттарында аналогдук тахографтар коюлган, 156 – санариптик.

Жургүнчү ташуучу транспорт каражаттарынын ичинен 200 чоң класстагы автобустарга анаогдук тахографтар коюлуп, алар толук кандуу иштебейт. Калган 1500 кичи класстагы автобустарды(кичи автобустар) тахограф менен жабдуу зарыл.

Негизинен транспорт каржаттарын тахографтар менен жабдуу тартибин регламенттештирүү жүргүнчүлөрдү жана коркунучтуу жүктөрдү ташуучу транспорт каражаттары катышкан өлүм менен коштолгон ЖУКынын санын азайтууга мүмкүнчүлүк берет.

**3. Мүмкүн болуучу социалдык, экономикалык, укуктук, укук коргоочулук, гендердик, экологиялык, коррупциялык кедергилер**

Бул долбоорду кабыл алуу негативдүү, социалдык, экономикалык, укуктук, укук коргоочулук, гендердик, экологиялык, коррупциялык кедергилерге алып келбейт.

**4. Коомдук талкуулоонун натыйжалары жөнүндө маалымат**

 **С**унуш кылынган долбоор КР Транспорт жана жол министрлигинин жана Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн расмий веб-сайтына 2018жылдын 6 ноябрында жайгаштырылган, анын жүрүшүндө сунуштар жана эскертүүлөр түшкөн жок.

**5. Долбоордун мыйзамга ылайык келүүсүн талдоо**

Улуттук жана эл аралык мыйзамдардын иштеп турган ченемдерине жүргүзүлгөн талдоонун натыйжасы боюнча сунуш кылынган мыйзамдолбоорунун ченемдери иштеп турган ченемдик укуктук актыларга каршы келбейт.

**6. Каржылоонун зарылдыгы жөнүндө маалымат**

Токтом долбоору республикалык бюджеттен кошумча каржылоону талап кылбайт.

**7. Регулятивдик таасир этүүнү талдоо жөнүндө маалымат (РТТ)**

РТТ ушул долбоорго тиркелет.

**Министр Г.К. Абдралиева**