

ТОО «Институт государственного управления и права»

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

**комплексной правовой экспертизы
проекта Закона Республики Казахстан
«О внесении изменений и дополнений в некоторые
законодательные акты Республики Казахстан по вопросам
реформирования дорожной отрасли»**

*(конституционно-правовая, системно-интеграционная, юридико-техническая,
антикоррупционная и гендерная экспертизы)*

Экспертиза выполнена с использованием
мультиагентной системы искусственного интеллекта

Проверка осуществлена Научным консультантом

Ихсанов Е.У., к.ю.н.
(Ф.И.О., уч. степень, уч. звание)

город Астана, 2026 год

I. Вводная часть

1.1. Объект экспертизы

Объектом настоящей экспертизы является проект Закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам реформирования дорожной отрасли» (далее — Законопроект, Проект). Документ носит комплексный характер и вносит изменения в четыре действующих законодательных акта: Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 года «Об автомобильных дорогах», Закон Республики Казахстан от 16 июля 2001 года «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан», Закон Республики Казахстан от 20 июля 2011 года «О государственном регулировании производства и оборота отдельных видов нефтепродуктов» и Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года «О дорожном движении». Структурно Законопроект состоит из двух статей и охватывает четыре блока регулирования: институционализацию Казахстанского дорожного научно-исследовательского института (далее — КазДорНИИ) с наделением его монопольными функциями, регламентацию распределения битума, изменение процедур приёмки дорожных работ, а также введение нового основания ограничения прав в сфере дорожного движения.

1.2. Предмет и цель экспертизы

Настоящее заключение представляет собой комплексную правовую экспертизу Законопроекта по следующим направлениям: конституционно-правовой анализ соответствия положений Законопроекта Конституции Республики Казахстан; системно-интеграционная экспертиза на предмет коллизий со смежными законодательными актами, прежде всего с Гражданским кодексом и Предпринимательским кодексом Республики Казахстан; юридико-техническая экспертиза качества нормативных формулировок, понятийного аппарата, структуры и переходных положений; антикоррупционная экспертиза на предмет наличия коррупциогенных факторов; гендерная экспертиза на предмет соответствия принципу равенства прав и возможностей.

1.3. Нормативно-методологическая основа экспертизы

- Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года (с изменениями и дополнениями);
- Гражданский кодекс Республики Казахстан (Общая и Особенная части);
- Предпринимательский кодекс Республики Казахстан от 29 октября 2015 года № 375-V;
- Закон Республики Казахстан от 6 апреля 2016 года № 480-V «О правовых актах»;
- Закон Республики Казахстан от 18 ноября 2015 года № 410-V «О противодействии коррупции»;
- Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2016 года № 44-VI «О государственных гарантиях равных прав и равных возможностей мужчин и женщин»;
- Административный процедурно-процессуальный кодекс Республики Казахстан от 29 июня 2020 года № 350-VI;

- Методика проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утверждённая уполномоченным органом по противодействию коррупции;
- Правила проведения научной экспертизы проектов нормативных правовых актов, утверждённые Правительством Республики Казахстан;
- Концепция семейной и гендерной политики в Республике Казахстан до 2030 года.

II. Конституционно-правовая экспертиза

2.1. Общая конституционно-правовая оценка

В целом концепция Законопроекта — реформирование дорожной отрасли через централизацию научно-технического сопровождения, регламентацию оборота битума и совершенствование процедур приёма работ — не противоречит конституционным целям государственного управления. Вместе с тем ряд конкретных нормативных решений вызывает серьёзные конституционно-правовые вопросы, связанные прежде всего с соразмерностью вводимых ограничений, допустимостью монополизации отдельных видов деятельности за конкретным государственным юридическим лицом и соблюдением принципа резерва закона при делегировании нормотворческих полномочий.

2.2. Ограничение прав без надлежащего законодательного основания

Наиболее острый конституционно-правовой вопрос связан с новым пунктом 5 статьи 19-4 Закона «Об автомобильных дорогах», согласно которому «не допускается проведение экспертизы качества работ и материалов после ввода в эксплуатацию автомобильной дороги». Данная норма вводит абсолютный запрет, не предусматривающий каких-либо исключений — ни для случаев выявления скрытых дефектов, ни для гарантийного периода, ни для судебных споров. Между тем статья 39 Конституции Республики Казахстан устанавливает, что права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены «только законами и лишь в той мере, в какой это необходимо». Запрет на проведение экспертизы ограничивает право заказчиков, подрядчиков и пользователей на получение независимой оценки качества выполненных работ, что непосредственно затрагивает их имущественные права и право на судебную защиту. При этом соразмерность данного ограничения в Законопроекте не обоснована: не указаны цели, которым служит запрет, не установлены исключения для случаев, когда экспертиза объективно необходима. Данное положение создаёт риск квалификации как нарушающего конституционный принцип соразмерности ограничений прав. Рекомендуется либо исключить абсолютный запрет, либо ограничить его сферой применения, прямо указав, что запрет распространяется исключительно на ведомственную экспертизу в рамках статьи 19-4 и не затрагивает экспертизу по гражданско-правовым спорам, в гарантийный период и в рамках судебного разбирательства.

Аналогичные конституционные вопросы возникают в связи с новым подпунктом 8) пункта 1 статьи 68 Закона «О дорожном движении», согласно которому основанием для ограничения прав в сфере дорожного движения является «наличие задолженности за проезд по платным автомобильным дорогам (участкам) общего пользования

республиканского и международного значения». Данная норма использует факт гражданско-правовой задолженности как основание для применения административно-правового ограничения, смешивая два принципиально различных правовых режима. Статья 39 Конституции требует, чтобы любые ограничения прав были не только установлены законом, но и являлись соразмерными. Однако Законопроект не устанавливает ни порядка подтверждения факта задолженности, ни механизма уведомления должника, ни срока для добровольного погашения до применения ограничения, ни порядка снятия ограничения после погашения долга. Отсутствие процедурных гарантий при применении ограничительной меры создаёт риск нарушения конституционного принципа соразмерности. Рекомендуется дополнить норму или отсылаемый подзаконный акт указанными процедурными гарантиями, а также чётко определить, какое именно право ограничивается (допуск к регистрации, прохождение технического осмотра и т.д.), поскольку без этого невозможна полная оценка соразмерности ограничения.

2.3. Монополизация видов деятельности и соответствие

Предпринимательскому кодексу

Законопроект закрепляет за КазДорНИИ ряд исключительных функций, совокупность которых фактически создаёт законодательно оформленную монополию одного государственного юридического лица в нескольких сегментах рынка. Подпункт 14-7) статьи 12 Закона «Об автомобильных дорогах» предусматривает «организацию работ по обязательному повышению квалификации и переподготовке работников автодорожной отрасли, осуществляемых Казахстанским дорожным научно-исследовательским институтом». Данная формулировка означает, что весь рынок обязательного профессионального обучения в дорожной отрасли закрепляется за единственным субъектом — КазДорНИИ. Статья 192 Предпринимательского кодекса Республики Казахстан устанавливает исчерпывающие основания участия государства в предпринимательской деятельности и требует, чтобы перечень видов деятельности государственных юридических лиц утверждался Правительством. Рынок образовательных услуг в сфере повышения квалификации является конкурентным и представлен частными организациями, что делает закрепление исключительного права за государственным институтом потенциально несовместимым с принципами, закреплёнными в статье 192 Предпринимательского кодекса. Рекомендуется проверить, включён ли данный вид деятельности в соответствующий перечень Правительства, и рассмотреть возможность введения системы аккредитации, допускающей к обязательному обучению не только КазДорНИИ, но и иные организации, отвечающие установленным требованиям.

Схожая проблема возникает применительно к пункту 6 статьи 14 Закона «Об автомобильных дорогах», согласно которому «разработчики в обязательном порядке должны направить проект в Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт для проведения научно-технического сопровождения по внедрению новых технологий и материалов». Данная норма обязывает всех разработчиков проектно-сметной документации в дорожной отрасли взаимодействовать исключительно с одним юридическим лицом, устраняя конкуренцию на рынке услуг научно-технического

сопровождения. Статья 26 Конституции Республики Казахстан гарантирует свободу предпринимательской деятельности и запрещает недобросовестную конкуренцию, а статья 192 Предпринимательского кодекса требует согласия антимонопольного органа при расширении деятельности государственных юридических лиц. Создание принудительной монополии через закон без надлежащего антимонопольного согласования создаёт риск несоответствия данным нормам. Рекомендуется заменить обязательное направление исключительно в КазДорНИИ на модель обязательного направления в «аккредитованную организацию», определив критерии аккредитации в подзаконном акте.

2.4. Делегирование нормотворческих полномочий и принцип резерва закона

Законопроект предусматривает значительный объём делегирования нормотворческих полномочий на подзаконный уровень. Подпункт 14-4) статьи 12 Закона «Об автомобильных дорогах» наделяет уполномоченный орган полномочием по утверждению правил проведения научно-технического сопровождения, подпункт 14-5) — по определению стоимости такого сопровождения, подпункт 46) — по разработке и утверждению порядка формирования и распределения объёмов битума. При этом в самом Законопроекте не установлены ни содержательные критерии, которыми должен руководствоваться орган при разработке указанных актов, ни принципы, которым они должны соответствовать. Подпункт 1) пункта 3 статьи 61 Конституции Республики Казахстан закрепляет принцип резерва закона, согласно которому важнейшие общественные отношения, затрагивающие права и свободы граждан, регулируются законами. Наделение органа полномочием по определению стоимости услуг единственного обязательного исполнителя (КазДорНИИ) без каких-либо законодательных ориентиров фактически означает, что существенные условия обязательного правоотношения (цена) определяются подзаконным актом без законодательного основания. Рекомендуется перенести на уровень Закона хотя бы базовые принципы и критерии для каждого из делегируемых полномочий: методологические основы определения стоимости НТС, принципы прозрачности и недискриминационности при распределении битума, минимальные требования к содержанию правил НТС.

Аналогичный вопрос возникает в связи с новым пунктом 13-1 статьи 68 Закона «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности», согласно которому «процесс строительства подлежит научно-техническому сопровождению по внедрению новых технологий и материалов в соответствии с правилами». Данная норма вводит первичную обязанность для всех участников строительного процесса, содержание которой полностью определяется подзаконным актом. При этом в Законопроекте отсутствуют критерии, при наличии которых сопровождение является обязательным (стоимость объекта, его категория, применяемые технологии), что означает потенциальное распространение требования на все строительные объекты без исключения. Введение столь широкой обязанности без законодательных ориентиров не вполне согласуется с принципом резерва закона. Рекомендуется установить в самом Законе критерии объектов, подлежащих обязательному НТС, либо делегировать их установление подзаконному акту с

указанием рамок (например, по стоимости, категории сложности, применению новых технологий).

III. Системно-интеграционная экспертиза

3.1. Общая оценка системной согласованности

Законопроект затрагивает несколько отраслей законодательства одновременно: дорожное право, строительное право, законодательство об обороте нефтепродуктов, законодательство о дорожном движении и предпринимательское законодательство. Такая межотраслевая природа документа требует особой тщательности при проверке системной согласованности. Проведённый анализ выявил три иерархические коллизии с нормами кодифицированных актов, одно дублирование норм в двух законах, шесть пробелов в правовом регулировании и три бланкетные нормы без достаточного нормативного ориентира. Общий статус системной интеграции Законопроекта оценивается как частичный, требующий существенной доработки.

3.2. Коллизии с Гражданским кодексом Республики Казахстан

Наиболее серьёзной системной коллизией является противоречие нового пункта 5 статьи 19-4 Закона «Об автомобильных дорогах» нормам Гражданского кодекса Республики Казахстан о подряде. Абсолютный запрет на проведение экспертизы качества работ и материалов после ввода дороги в эксплуатацию вступает в прямое противоречие с пунктом 4 статьи 630 ГК РК, допускающим обнаружение скрытых недостатков после приёмки работ, с пунктом 5 той же статьи, устанавливающим предельный срок для извещения подрядчика об обнаруженных скрытых недостатках (один год, а в отношении работ, связанных со зданиями и сооружениями, — три года), и с пунктом 6, прямо предусматривающим назначение экспертизы при возникновении спора о недостатках выполненной работы. Кроме того, пункт 7 статьи 663 ГК РК устанавливает ответственность заказчика за принятие в эксплуатацию некачественно построенных объектов, что предполагает наличие механизма последующей проверки качества. Поскольку Гражданский кодекс как кодифицированный акт обладает приоритетом перед обычным законом, применяется правило *lex superior*: норма Законопроекта не может ограничивать права, прямо предоставленные ГК РК. Данная коллизия является существенной и требует обязательного устранения. Рекомендуется изложить пункт 5 статьи 19-4 в редакции, ограничивающей запрет исключительно ведомственной экспертизой в рамках данной статьи, с прямой оговоркой о сохранении права на экспертизу по гражданско-правовым спорам, в гарантийный период и в рамках судебного разбирательства.

Второй аспект той же коллизии связан с логической несогласованностью нормы: статья 19-4 регулирует экспертизу качества в ходе строительства и ремонта, а новый пункт 5 запрещает её после ввода в эксплуатацию. Однако «экспертиза качества» как правовой институт не ограничена рамками одной статьи — она применяется в гражданском судопроизводстве, в рамках гарантийных обязательств, при страховых случаях. Абсолютный запрет без указания на то, что он распространяется только на экспертизу в

рамках данной статьи, создаёт риск расширительного толкования, при котором суды или органы могут отказывать в назначении любой строительно-технической экспертизы по дорожным объектам.

3.3. Коллизии с антимонопольным законодательством

Смежный акт	Точки соприкосновения / коллизии	Оценка
ПК РК, ст. 192, п. 4 и 4-1	Расширение функций КазДорНИИ (пп. 14-3, 14-6, 14-7 ст. 12; п. 6 ст. 14) требует согласия антимонопольного органа; проект правового акта подлежит обязательному согласованию с антимонопольным органом	Требуется доработка
ПК РК, ст. 192, п. 7	Закрепление монопольного права на обязательное обучение (пп. 14-7) в сфере, где действуют частные субъекты, может вести к ограничению конкуренции	Возможная коллизия
ПК РК, ст. 194, п. 1 и 2	Обязательное направление ПСД исключительно в КазДорНИИ (п. 6 ст. 14) создаёт привилегированное положение одного субъекта относительно конкурентов	Возможная коллизия
ПК РК, ст. 8, п. 1	Определение стоимости услуг монополиста без критериев и методики (пп. 14-5) создаёт риск антиконкурентного ценообразования	Требуется доработка
ГК РК, ст. 630, пп. 4, 5, 6	Абсолютный запрет экспертизы после ввода в эксплуатацию (п. 5 ст. 19-4)	Иерархическая коллизия
ГК РК, ст. 663, п. 7	Тот же запрет блокирует механизм выявления скрытых дефектов	Иерархическая коллизия
ГК РК, ст. 663, пп. 1, 4, 6	Новая часть третья п. 2 ст. 15 о приёмке работ по текущему и среднему ремонту не закрепляет базовых гражданско-правовых элементов приёмки	Пробел

Блок норм о КазДорНИИ создаёт системное напряжение с антимонопольным законодательством по нескольким взаимосвязанным основаниям. Во-первых, пункт 4-1 статьи 192 Предпринимательского кодекса прямо устанавливает, что проекты правовых актов, предусматривающие расширение видов деятельности государственных юридических лиц, подлежат обязательному согласованию с антимонопольным органом. Законопроект существенно расширяет функции КазДорНИИ, наделяя его полномочиями в сфере НТС, ведения единой базы материалов и обязательного обучения, однако в пояснительных материалах отсутствует указание на прохождение такого согласования. Во-вторых, совокупность нормы об обязательном направлении ПСД в КазДорНИИ (п. 6 ст. 14) и нормы об административном определении стоимости его услуг (пп. 14-5 ст. 12) создаёт конструкцию обязательной закупки у единственного субъекта с регулируемой им же стоимостью — что является классическим антиконкурентным механизмом. Рекомендуется в пояснительных материалах к Законопроекту отразить результаты согласования с антимонопольным органом, а в тексте Закона предусмотреть механизм допуска иных аккредитованных организаций к выполнению функций НТС.

3.4. Дублирование полномочий в двух законах

Законопроект воспроизводит полномочия уполномоченного органа по автомобильным дорогам в части битума практически дословно в двух различных законах: в подпунктах 44), 45) и 46) статьи 12 Закона «Об автомобильных дорогах» и в новом пункте 5 статьи 9 Закона «О государственном регулировании производства и оборота отдельных видов нефтепродуктов». Само по себе такое дублирование не является коллизией, однако создаёт риск рассинхронизации при последующем внесении изменений в один из актов без соответствующей корректировки другого. Рекомендуется сохранить полномочия в одном «базовом» законе (предпочтительно — в Законе «Об автомобильных дорогах» как профильном), а в Законе «О нефтепродуктах» дать отсылку к нему, либо унифицировать формулировки дословно с указанием на их взаимосвязь.

Дополнительно следует отметить внутреннее несоответствие в новом подпункте 2-2) статьи 10 Закона «О нефтепродуктах»: норма наделяет местные исполнительные органы полномочием по «организации распределения объёмов битума», тогда как подпункт 46) статьи 12 Закона «Об автомобильных дорогах» закрепляет за уполномоченным органом по автомобильным дорогам полномочие по «разработке и утверждению порядка формирования и распределения объёмов битума». Разграничение между тем, кто формирует, кто утверждает, кто распределяет и кто ведёт учёт исполнения, в Законопроекте не проведено, что создаёт риск межведомственных коллизий при практическом применении.

3.5. Пробелы в правовом регулировании и бланкетные нормы

Законопроект содержит несколько бланкетных норм, отсылающих к подзаконным актам, которые на момент принятия Закона не существуют, при этом не устанавливая ни органа их утверждения, ни срока принятия. Новая часть третья пункта 2 статьи 15 Закона «Об автомобильных дорогах» предусматривает, что «приёмка работ по текущему и среднему ремонту автомобильных дорог осуществляется в соответствии с правилами приёмки работ по текущему и среднему ремонту автомобильных дорог», однако не указывает, кем

утверждаются эти правила и в какой срок. Аналогичная проблема характерна для подпунктов 14-4) и 14-5) статьи 12 (правила НТС и определение его стоимости) и для нового пункта 13-1 статьи 68 Закона «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности» (ссылка на правила НТС, которые ещё не приняты). Поскольку Закон вводится в действие через десять календарных дней после опубликования, а подзаконные акты к этому моменту заведомо не будут приняты, возникает правовой вакуум: обязанности разработчиков и участников строительства возникают немедленно, но порядок их исполнения не определён. Рекомендуется добавить в статью 2 Законопроекта переходное положение, устанавливающее срок для принятия подзаконных актов (не более шести месяцев) и предусматривающее, что до их принятия применяются ранее действовавшие процедуры.

Отдельного внимания заслуживает отсутствие в Законопроекте легального определения понятия «научно-техническое сопровождение», которое является ключевым для всей системы новых норм. Данный термин используется в подпунктах 14-3), 14-4), 14-5) статьи 12, в пункте 6 статьи 14 Закона «Об автомобильных дорогах» и в новом пункте 13-1 статьи 68 Закона «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности», однако его содержание нигде не раскрыто. Без чёткого определения невозможно разграничить НТС от смежных институтов — технического надзора, авторского надзора, государственной экспертизы, — что создаёт риск дублирования функций и правовой неопределённости для участников дорожного строительства.

IV. Юрико-техническая экспертиза

4.1. Соответствие требованиям Закона Республики Казахстан «О правовых актах»

4.1.1. Структурные дефекты и переходные положения

Законопроект содержит существенный структурный дефект в части переходных положений. Статья 2 устанавливает единственный срок введения в действие — десять календарных дней после первого официального опубликования — применительно ко всем нормам Закона без исключения. Между тем Законопроект предусматривает принятие как минимум четырёх категорий подзаконных актов: правил проведения НТС (пп. 14-4 ст. 12), порядка определения стоимости НТС (пп. 14-5 ст. 12), правил приёмки работ по текущему и среднему ремонту (ч. 3 п. 2 ст. 15) и порядка формирования и распределения объёмов битума (пп. 46 ст. 12). Без этих актов соответствующие нормы Закона неприменимы на практике. Статья 24 Закона «О правовых актах» требует, чтобы нормы содержали механизм реализации, а переходные положения обеспечивали непрерывность правового регулирования. Рекомендуется дополнить статью 2 Законопроекта частью второй следующего содержания: «Уполномоченному государственному органу по автомобильным дорогам в течение шести месяцев со дня введения в действие настоящего Закона разработать и утвердить нормативные правовые акты, предусмотренные подпунктами 14-4), 14-5), 46) пункта 2 статьи 12 и пунктом 6 статьи 14 Закона Республики Казахстан "Об

автомобильных дорогах", а также правила приёмки работ по текущему и среднему ремонту автомобильных дорог».

Помимо этого, Законопроект не содержит перечня отменяемых актов и не предусматривает указания о приведении действующих подзаконных нормативных правовых актов в соответствие с новым Законом. Это создаёт риск правового вакуума в случае, если ранее действовавшее регулирование по затронутым вопросам существовало на подзаконном уровне.

Следует также отметить нарушение порядка следования изменений в подпункте 2) пункта 1 статьи 1 Законопроекта: сначала вносится дополнение подпунктом 5) в пункт 5 статьи 5 Закона «Об автомобильных дорогах», а затем — изменение части второй той же статьи. Между тем часть вторая структурно предшествует подпункту 5) в тексте изменяемой статьи, поэтому в соответствии со статьёй 25 Закона «О правовых актах» изменения должны следовать в порядке расположения норм в изменяемом акте. Рекомендуется переставить указанные изменения в соответствии с требованиями законодательной техники.

4.1.2. Дефекты понятийного аппарата

Наиболее значимым дефектом понятийного аппарата является отсутствие самостоятельного определения термина «научно-техническое сопровождение». Новый подпункт 22-1) статьи 1 Закона «Об автомобильных дорогах» вводит дефиницию КазДорНИИ, упоминая НТС как одну из его функций, однако содержание самого понятия не раскрывается. При этом термин активно используется в подпунктах 14-3), 14-4), 14-5) статьи 12, в пункте 6 статьи 14 и в новом пункте 13-1 статьи 68 Закона «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности». Статья 24 Закона «О правовых актах» требует, чтобы понятийный аппарат содержал определения терминов, используемых в тексте акта. Без чёткого определения НТС невозможно разграничить его от технического надзора, авторского надзора и государственной экспертизы, что создаёт правовую неопределённость. Рекомендуется дополнить статью 1 Закона «Об автомобильных дорогах» самостоятельным определением понятия «научно-техническое сопровождение».

Дополнительно выявлено несоответствие перечней этапов дорожных работ в различных нормах Законопроекта. В дефиниции КазДорНИИ (пп. 22-1 ст. 1) перечислены этапы «проектирования, строительства, ремонта, содержания», тогда как в подпунктах 14-3), 14-4), 14-5) статьи 12 используется расширенный перечень: «проектирование, строительство, реконструкция, ремонт». Термин «реконструкция» присутствует в полномочиях, но отсутствует в дефиниции. В подпункте 5) статьи 5 используется ещё более широкий перечень: «строительство, реконструкция, капитальный, средний и текущий ремонт, содержание». Данное несоответствие нарушает требование единообразия терминологии, закреплённое в статье 24 Закона «О правовых актах», и может породить споры о том, распространяются ли функции КазДорНИИ на этапы, не упомянутые в его дефиниции. Рекомендуется привести перечни этапов во всех нормах Законопроекта к единообразию.

Законопроект также не содержит определений понятий «текущий ремонт» и «средний ремонт», которые активно используются в новых нормах о приёмке работ (ч. 3 п. 2 ст. 15)

и об обязательном направлении ПСД в КазДорНИИ (п. 6 ст. 14). Без дефиниций этих понятий применение соответствующих норм будет затруднено, а разграничение между видами ремонта — предметом споров. Рекомендуется либо ввести соответствующие определения в статью 1 Закона «Об автомобильных дорогах», либо дать отсылку к действующим нормативно-техническим документам.

4.1.3. Грамматические и стилистические дефекты

В новом подпункте 2-2) статьи 10 Закона «О государственном регулировании производства и оборота отдельных видов нефтепродуктов» в одном подпункте смешаны два различных грамматических оборота: «составляют прогноз потребления битума» (глагол в форме настоящего времени, третье лицо множественного числа) и «организация распределения объёмов битума» (существительное). Данное несоответствие нарушает требование грамматического единообразия нормы, закреплённое в статье 24 Закона «О правовых актах». Правильная форма: «составляют прогноз ... а также организуют распределение...». Рекомендуется привести норму в грамматически согласованный вид.

В новом подпункте 44) статьи 12 Закона «Об автомобильных дорогах» допущена грамматическая ошибка: «определение объёмов битума, необходимые для строительства». Слово «необходимые» согласовано неверно — должно быть «необходимых» (родительный падеж, согласование с «объёмов»). Рекомендуется исправить на «объёмов битума, необходимых для строительства».

4.1.4. Отсылочные и бланкетные нормы

Законопроект содержит несколько бланкетных норм, отсылающих к подзаконным актам без указания органа их утверждения и срока принятия. Подпункты 14-4) и 14-5) статьи 12 предусматривают утверждение правил НТС и определение стоимости НТС, однако ни статус этих актов (приказ, постановление), ни срок их принятия не установлены.

Аналогичный дефект характерен для подпункта 46) (порядок распределения битума), для новой части третьей пункта 2 статьи 15 (правила приёмки работ по текущему и среднему ремонту) и для нового пункта 13-1 статьи 68 Закона «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности» (ссылка на правила НТС, которые ещё не приняты). Статья 25 Закона «О правовых актах» требует, чтобы отсылочные нормы содержали указание на конкретный акт или устанавливали срок его принятия.

Рекомендуется в каждой из указанных норм прямо указать орган, утверждающий соответствующий акт, и установить срок его принятия в переходных положениях.

4.1.5. Дефекты юридической техники в отдельных нормах

Пункт 6 статьи 14 Закона «Об автомобильных дорогах» устанавливает обязанность разработчиков направить ПСД в КазДорНИИ, однако не определяет: срок направления (до начала государственной экспертизы? до утверждения ПСД? на каком этапе разработки?); срок рассмотрения КазДорНИИ; правовые последствия несоблюдения обязанности (является ли ПСД, не прошедшая НТС, недействительной? блокирует ли это государственную экспертизу?); форму результата НТС (заключение, рекомендации, протокол?). Без этих элементов норма носит декларативный характер и не может быть реализована на практике. Рекомендуется дополнить пункт 6 статьи 14 указанием на срок

направления ПСД (например, «не позднее чем за тридцать рабочих дней до направления на государственную экспертизу»), срок рассмотрения КазДорНИИ, форму результата и последствия несоблюдения.

Подпункт 14-7) статьи 12 вводит «обязательное» повышение квалификации работников отрасли, однако не определяет: для каких категорий работников оно обязательно; периодичность; последствия неисполнения; порядок финансирования. Слово «обязательному» является оценочным без установленных критериев обязательности, что делает норму практически неприменимой. Рекомендуется либо конкретизировать указанные параметры в самом Законе, либо прямо делегировать их установление подзаконному акту с указанием рамок.

Подпункт 14-6) статьи 12 предусматривает ведение «единой базы дорожно-строительных материалов и новых технологий», однако не определяет: правовой статус базы (государственный информационный ресурс?); порядок включения в базу и исключения из неё; обязательность использования базы при проектировании и строительстве; открытость или закрытость базы для участников рынка. Без этих элементов норма носит декларативный характер. Рекомендуется дополнить норму или отсылаемый подзаконный акт указанными элементами.

В абзаце «в подпункте 37) слова ... исключить» подпункта 3) пункта 1 статьи 1 Законопроекта исключение слов из подпункта 37) производится без воспроизведения его контекста, что создаёт неопределённость относительно того, в каком именно месте подпункта 37) встречаются указанные слова. Рекомендуется воспроизвести подпункт 37) в новой редакции либо указать точное место исключаемых слов в тексте подпункта.

V. Антикоррупционная экспертиза

5.1. Методологические рамки

Антикоррупционная экспертиза проведена в соответствии с Методикой проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов и статьёй 7 Закона Республики Казахстан «О противодействии коррупции», устанавливающей требования к нормативным правовым актам в части предупреждения коррупции. По результатам экспертизы выявлено шесть возможных нарушений и пять рекомендаций по улучшению. Наиболее значимой системной проблемой является законодательное закрепление монопольного положения КазДорНИИ в нескольких ключевых функциях отрасли без конкурентных механизмов и прозрачных критериев.

5.2. Выявленные коррупциогенные факторы

5.2.1. Монопольное закрепление функций за конкретным юридическим лицом

Дефиниция КазДорНИИ в новом подпункте 22-1) статьи 1 Закона «Об автомобильных дорогах» закрепляет за ним функции по «развитию науки, совершенствованию и разработке нормативно-технических документов автодорожной отрасли, научно-

техническому сопровождению». Сама по себе дефиниция является нейтральной нормой, однако в совокупности с последующими нормами (пп. 14-5, 14-6, 14-7 ст. 12, п. 6 ст. 14) она формирует законодательно закреплённое монопольное положение конкретного юридического лица. Статья 192 Предпринимательского кодекса определяет основания и условия участия государства в предпринимательской деятельности, а перечень видов деятельности государственных юридических лиц утверждается Правительством. Рекомендуются рассмотреть вопрос об исключении из дефиниции указания на исключительность функций либо о введении конкурентных механизмов допуска иных организаций к аналогичным видам деятельности.

Наиболее острым проявлением монопольной конструкции является сочетание двух норм: обязательного направления ПСД исключительно в КазДорНИИ (п. 6 ст. 14) и административного определения стоимости его услуг без каких-либо критериев и методики (пп. 14-5 ст. 12). Разработчики проектной документации лишены возможности выбора исполнителя, не могут оспорить или сравнить стоимость услуг через рыночные механизмы, а КазДорНИИ получает гарантированный рынок сбыта без конкурентного давления. Данная конструкция является классическим коррупциогенным фактором: обязательная закупка у единственного субъекта с регулируемой им же стоимостью. Рекомендуются либо установить в Законе методику или предельные параметры определения стоимости НТС, либо передать регулирование цен на данные услуги антимонопольному органу как на услуги субъекта, занимающего доминирующее положение.

Закрепление за КазДорНИИ монопольного права на ведение единой базы дорожно-строительных материалов и новых технологий (пп. 14-6 ст. 12) без установления прозрачных критериев включения в базу и порядка обжалования отказа во включении создаёт барьер для частных производителей материалов и технологий. Производители, не включённые в базу, фактически исключаются из участия в дорожных проектах, что порождает коррупционные риски при принятии решений о включении или невключении. Рекомендуются установить в Законе или подзаконном акте открытые, объективные и недискриминационные критерии включения в базу, а также порядок обжалования решений КазДорНИИ.

Закрепление за КазДорНИИ монопольного права на организацию обязательного повышения квалификации работников отрасли (пп. 14-7 ст. 12) фактически устраняет конкуренцию на рынке образовательных услуг в автодорожной сфере. Работодатели лишены права выбора образовательной организации, что противоречит общему принципу Предпринимательского кодекса о недопустимости ограничения конкуренции государственными юридическими лицами. Рекомендуются либо открыть рынок обязательного обучения для аккредитованных частных организаций, либо обосновать исключительность данной функции в соответствии с критериями статьи 192 Предпринимательского кодекса.

5.2.2. Широкие дискреционные полномочия при распределении дефицитного ресурса

Подпункт 46) статьи 12 Закона «Об автомобильных дорогах» передаёт на подзаконный уровень полномочие по формированию и распределению объёмов битума — стратегического и потенциально дефицитного ресурса для дорожной отрасли — без закрепления в самом Законе каких-либо базовых принципов распределения (прозрачность, недискриминационность, приоритеты, критерии). Отсутствие принципов в Законе создаёт риск произвольного распределения и коррупционных злоупотреблений. Рекомендуется дополнить норму указанием на базовые принципы распределения (пропорциональность объёму работ, недискриминационность, публичность) либо установить требование к подзаконному акту содержать такие принципы.

Аналогичная проблема характерна для нового подпункта 2-2) статьи 10 Закона «О нефтепродуктах», наделяющего местные исполнительные органы полномочием по «организации распределения объёмов битума» без установления критериев выбора получателей, приоритетов, порядка формирования заявок и механизмов обжалования решений. В совокупности с подпунктом 46) статьи 12 Закона «Об автомобильных дорогах» данная норма формирует систему административного распределения дефицитного ресурса без прозрачных правил, что создаёт значительные коррупционные риски. Рекомендуется установить в Законе или в отсылаемом подзаконном акте прозрачные, объективные и недискриминационные критерии распределения битума, а также порядок обжалования решений местных исполнительных органов.

5.2.3. Ограничение прав без надлежащих процедурных гарантий

Абсолютный запрет на проведение экспертизы качества работ и материалов после ввода дороги в эксплуатацию (п. 5 ст. 19-4) лишает заказчиков, пользователей и контролирующие органы инструмента выявления скрытых дефектов, которые по своей природе могут проявляться только в процессе эксплуатации. Данное ограничение затрагивает как права подрядчиков (которые могут быть привлечены к ответственности без надлежащей экспертизы), так и публичный интерес в обеспечении безопасности дорог. Конституция Республики Казахстан в статье 39 допускает ограничения прав только в той мере, в какой это необходимо. Абсолютный запрет без исключений для гарантийного периода и судебных споров создаёт условия для безнаказанного использования некачественных материалов, выявляемых только после ввода объекта в эксплуатацию, что является самостоятельным коррупциогенным фактором. Рекомендуется рассмотреть введение специального порядка экспертизы в гарантийный период эксплуатации дороги как альтернативы полному запрету.

Новый подпункт 8) пункта 1 статьи 68 Закона «О дорожном движении» использует факт задолженности за проезд по платным дорогам как основание для ограничения прав в сфере дорожного движения, однако не устанавливает порядка подтверждения наличия или отсутствия задолженности, механизма уведомления должника, срока для добровольного погашения до применения ограничения и порядка снятия ограничения после погашения долга. Отсутствие процедурных гарантий при применении ограничительной меры создаёт риск произвольного применения нормы и нарушения принципа соразмерности по статье 39

Конституции. Рекомендуется дополнить норму или подзаконный акт указанными процедурными гарантиями.

5.2.4. Бланкетные нормы, допускающие произвольное толкование

Новый пункт 13-1 статьи 68 Закона «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности» устанавливает обязательное НТС для «процесса строительства» без каких-либо критериев отбора объектов, что означает потенциальное распространение требования на все строительные объекты без исключения. Отсутствие в Законе критериев, при которых сопровождение является обязательным, создаёт правовую неопределённость и риск произвольного применения нормы: уполномоченный орган или КазДорНИИ получают возможность самостоятельно определять, на какие объекты распространяется требование, что является коррупциогенным фактором. Рекомендуется установить в Законе чёткие критерии объектов, подлежащих обязательному НТС (например, по стоимости, категории сложности, применению новых технологий), либо делегировать их установление подзаконному акту с указанием рамок.

Новая часть третья пункта 2 статьи 15 Закона «Об автомобильных дорогах» полностью делегирует регулирование порядка и условий приёмки дорожных работ на подзаконный уровень, не закрепляя в Законе даже минимальных требований к процедуре (состав комиссии, сроки, основания для отказа в приёмке, порядок обжалования). Приёмка работ является юридически значимым действием, влекущим финансовые последствия для подрядчиков, поэтому отсутствие базовых гарантий в Законе создаёт риск произвольного применения подзаконных правил. Рекомендуется дополнить норму указанием на основные принципы приёмки либо на орган, утверждающий правила, и требования к их содержанию.

VI. Гендерная экспертиза

6.1. Гендерный профиль нормативного правового акта

Законопроект носит преимущественно технический и организационный характер, регулируя вопросы дорожной науки, распределения строительных материалов и финансовой дисциплины на платных дорогах. По своему гендерному профилю документ является гендерно-нейтральным с элементами «гендерной слепоты» в части трудовых ресурсов. Прямой дискриминации по признаку пола в тексте Законопроекта не выявлено. Вместе с тем ряд норм содержит риски косвенной дискриминации, которые могут проявиться на этапе реализации подзаконных актов.

6.2. Выявленные проблемы

Подпункт 14-7) статьи 12 Закона «Об автомобильных дорогах» предусматривает «организацию работ по обязательному повышению квалификации и переподготовке работников автодорожной отрасли, осуществляемых Казахстанским дорожным научно-исследовательским институтом». Закрепление обязательного обучения за единственным центром — КазДорНИИ — без установления требований к форматам обучения создаёт риск косвенной дискриминации для лиц с семейными обязанностями. Если обучение будет организовано исключительно в очном формате с необходимостью длительных

командировок, это может стать барьером для женщин-инженеров, лаборантов и иных специалистов отрасли, имеющих малолетних детей. Статья 7 Закона Республики Казахстан «О государственных гарантиях равных прав и равных возможностей мужчин и женщин» гарантирует равный доступ к повышению квалификации. Концепция семейной и гендерной политики в Республике Казахстан до 2030 года предусматривает содействие совмещению трудовых и семейных обязанностей. Рекомендуется предусмотреть в правилах обучения (пп. 14-4) обязательное наличие дистанционных форм обучения для обеспечения доступа лиц с семейными обязанностями.

Норма о новом подпункте 8) пункта 1 статьи 68 Закона «О дорожном движении» — «наличие задолженности за проезд по платным автомобильным дорогам» как основание для ограничения прав — является гендерно-нейтральной: ограничение касается всех субъектов вне зависимости от пола. Замечаний с точки зрения гендерного равенства не имеется.

6.3. Лингвистический анализ

Текст Законопроекта выдержан в стандартном официально-деловом стиле Республики Казахстан, использующем мужской род как универсальный (термины «работников», «разработчики», «лица»). Данный подход соответствует действующей практике казахстанского законодательства и сам по себе не является дискриминационным. Вместе с тем в подзаконных актах, развивающих нормы Законопроекта, целесообразно использовать формулировки, подчёркивающие равенство, либо гендерно-нейтральный язык.

6.4. Оценка гендерного воздействия

Участие женщин и мужчин в реализации норм Законопроекта оценивается как нейтральное: документ не меняет структуру занятости в отрасли. Вместе с тем монополизация обучения в КазДорНИИ может затруднить карьерный рост для женщин, имеющих детей, если обучение потребует длительных командировок. Доступ к ресурсам (битум, ПСД) распределяется между юридическими лицами, прямого влияния на доступ физических лиц к ресурсам по признаку пола не выявлено. Проект не затрагивает социальные роли, но и не способствует разрушению стереотипа о «мужской» дорожной отрасли.

6.5. Рекомендации по гендерному измерению

Учитывая, что КазДорНИИ становится монопольным центром повышения квалификации, необходимо обеспечить территориальную и временную доступность обучения.

Рекомендуется дополнить компетенцию уполномоченного органа по утверждению правил обучения (пп. 14-4) требованием об обеспечении инклюзивности и гибких форматов (онлайн-курсы, модульное обучение). При разработке подзаконных актов по битуму рекомендуется учитывать влияние сезонности работ на условия труда женщин, занятых в дорожных лабораториях и службах качества. В подзаконных актах, развивающих нормы Законопроекта, рекомендуется использовать формулировки, подчёркивающие равенство.

VII. Делегирующие и отсылочные нормы

№	Статья	Кому делегирует	Что делегирует	Рамки в законе	Оценка
1	Пп. 14-4) ст. 12 Закона «Об автодорогах»	Уполномоченный орган по автомобильным дорогам	Утверждение правил проведения НТС	Не установлен	Бланкетная норма без ориентира
2	Пп. 14-5) ст. 12 Закона «Об автодорогах»	Уполномоченный орган по автомобильным дорогам	Определение стоимости НТС	Не установлен	Бланкетная норма без ориентира; риск произвольного ценообразования
3	Пп. 46) ст. 12 Закона «Об автодорогах»	Уполномоченный орган по автомобильным дорогам	Разработка и утверждение порядка формирования и распределения объёмов битума	Не установлен	Бланкетная норма без ориентира; коррупциогенный фактор
4	Ч. 3 п. 2 ст. 15 Закона «Об автодорогах»	Не указан (орган не определён)	Правила приёмки работ по текущему и среднему ремонту	Не установлен	Бланкетная норма; орган не определён
5	П. 13-1 ст. 68 Закона «Об архитектурной деятельности»	Уполномоченный орган по автомобильным дорогам	Правила проведения НТС (отсылка к ещё не принятым правилам)	Не установлен	Ссылка на несуществующий акт; правовой вакуум
6	Пп. 2-2) ст. 10 Закона «О нефтепродуктах»	Местные исполнительные органы	Организация распределения объёмов битума	Не установлен	Широкая дискреция без критериев

Вывод: Из шести делегирующих норм все шесть являются бланкетными без содержательного ориентира в самом Законе. Три нормы (пп. 14-5, 46 ст. 12; пп. 2-2 ст. 10 Закона «О нефтепродуктах») делегируют существенные вопросы регулирования рынка (ценообразование, распределение дефицитного ресурса) без каких-либо законодательных принципов, что создаёт коррупциогенные риски. В одной норме (ч. 3 п. 2 ст. 15) орган, утверждающий подзаконный акт, вообще не определён. Ни одна из делегирующих норм не устанавливает срока принятия соответствующих подзаконных актов.

VIII. Переходные и заключительные положения

- **Срок введения в действие:** по истечении десяти календарных дней после дня первого официального опубликования — единый для всех норм Закона.
- **Отменяемые акты:** не указаны.
- **Переходный период:** отсутствует.
- **Ретроактивность:** не предусмотрена.
- **Срок приведения подзаконных актов:** не указан — существенный дефект, поскольку Закон предусматривает принятие не менее четырёх категорий подзаконных актов, без которых ряд норм неприменим.
- **Правовой вакуум:** имеется — обязанности разработчиков ПСД (п. 6 ст. 14) и участников строительства (п. 13-1 ст. 68 Закона «Об архитектурной деятельности») возникают немедленно после вступления Закона в силу, тогда как правила их исполнения не приняты.

Отсутствие переходных положений является самостоятельным существенным дефектом Законопроекта. Рекомендуется дополнить статью 2 частью второй, устанавливающей срок для принятия подзаконных актов (не более шести месяцев), и частью третьей, предусматривающей, что до их принятия применяются ранее действовавшие процедуры. Кроме того, необходимо включить в заключительные положения перечень отменяемых или утрачивающих силу актов (при их наличии) и указание о приведении действующих подзаконных нормативных правовых актов в соответствие с новым Законом.

IX. Выводы

1. **Концепция Законопроекта** в целом направлена на достижение легитимных целей — повышение качества дорожного строительства, обеспечение научного сопровождения отрасли и регулирование оборота битума. Вместе с тем избранные нормативные решения содержат системные риски, связанные с монополизацией рынка, отсутствием конкурентных механизмов и недостаточностью процедурных гарантий.
2. **Конституционность:** выявлено семь зон конституционно-правового риска. Наиболее серьёзными являются: абсолютный запрет экспертизы качества после ввода дороги в эксплуатацию (риск нарушения ст. 39 Конституции и коллизия с ГК РК); монопольное закрепление функций за КазДорНИИ без антимонопольного согласования (риск нарушения ст. 26 Конституции и ст. 192 ПК РК); использование гражданско-правовой задолженности как основания для административного ограничения без процедурных гарантий.
3. **Системная интеграция:** выявлено три иерархические коллизии с нормами ГК РК и ПК РК, одно дублирование норм в двух законах, шесть пробелов в правовом регулировании и три бланкетные нормы без достаточного ориентира. Наиболее острой является коллизия нового пункта 5 статьи 19-4 с пунктами 4, 5 и 6 статьи 630 ГК РК, прямо предусматривающими экспертизу при спорах о скрытых недостатках.
4. **Юридикто-техническое качество:** оценивается как низкое. Выявлено тринадцать дефектов юридической техники, требующих обязательного устранения, и четыре рекомендации. Критическими являются: отсутствие определения ключевого термина

«научно-техническое сопровождение»; правовой вакуум вследствие отсутствия переходных положений; коллизия с ГК РК в части запрета экспертизы; декларативность нормы об обязательном направлении ПСД в КазДорНИИ.

5. **Антикоррупционная оценка:** выявлено одиннадцать коррупциогенных факторов, из которых шесть квалифицированы как возможные нарушения. Основные: монопольное закрепление функций за КазДорНИИ без конкурентных механизмов; определение стоимости услуг монополиста без методики; распределение дефицитного ресурса (битума) без прозрачных критериев; абсолютный запрет экспертизы, создающий условия для безнаказанного использования некачественных материалов.
6. **Гендерное воздействие:** оценивается как нейтральное. Прямой дискриминации не выявлено. Выявлен один риск косвенной дискриминации — монополизация обязательного обучения в КазДорНИИ без требований к доступности форматов для лиц с семейными обязанностями. Одно лингвистическое замечание по подзаконным актам.
7. **Делегирование полномочий:** все шесть делегирующих норм являются бланкетными без содержательного ориентира в Законе. Три нормы делегируют существенные вопросы регулирования рынка без законодательных принципов. Ни одна норма не устанавливает срока принятия подзаконных актов.
8. **Переходные положения:** отсутствуют в необходимом объёме, что создаёт правовой вакуум немедленно после вступления Закона в силу. Перечень отменяемых актов не приведён, срок приведения подзаконных актов в соответствие не установлен.
9. **Общая оценка:** в представленной редакции Законопроект не может быть рекомендован к принятию без существенной доработки. Требуется устранение иерархических коллизий с ГК РК и ПК РК, введение конкурентных механизмов в сфере НТС и обязательного обучения, дополнение понятийного аппарата, конкретизация механизмов реализации ключевых норм и введение полноценных переходных положений.

X. Рекомендации

10. Изложить пункт 5 статьи 19-4 Закона «Об автомобильных дорогах» в редакции, ограничивающей запрет исключительно ведомственной экспертизой в рамках данной статьи, с прямой оговоркой о сохранении права на экспертизу по гражданско-правовым спорам, в гарантийный период и в рамках судебного разбирательства: «Проведение экспертизы качества работ и материалов в рамках настоящей статьи не допускается после ввода в эксплуатацию автомобильной дороги, за исключением случаев выявления скрытых дефектов в течение гарантийного срока в порядке, предусмотренном гражданским законодательством Республики Казахстан».
11. Заменить обязательное направление ПСД исключительно в КазДорНИИ (п. 6 ст. 14) на модель обязательного направления в «аккредитованную организацию», определив критерии аккредитации в подзаконном акте, либо прямо обосновать исключительность КазДорНИИ как специальную публичную функцию, не являющуюся рыночной услугой.

12. Ввести в статью 1 Закона «Об автомобильных дорогах» самостоятельное определение понятия «научно-техническое сопровождение», чётко разграничив его от технического надзора, авторского надзора и государственной экспертизы.
13. Ввести в статью 1 Закона «Об автомобильных дорогах» определения понятий «текущий ремонт» и «средний ремонт» либо дать отсылку к действующим нормативно-техническим документам.
14. Привести перечни этапов дорожных работ во всех нормах Законопроекта к единообразию: в дефиниции КазДорНИИ (пп. 22-1 ст. 1), в полномочиях (пп. 14-3, 14-4, 14-5 ст. 12) и в подпункте 5) статьи 5.
15. Дополнить статью 2 Законопроекта частью второй, устанавливающей срок для принятия подзаконных актов (не более шести месяцев со дня введения Закона в действие), и частью третьей, предусматривающей применение ранее действовавших процедур до принятия новых правил.
16. Установить в подпункте 14-5) статьи 12 методику или предельные параметры определения стоимости НТС либо передать регулирование цен на данные услуги антимонопольному органу как на услуги субъекта, занимающего доминирующее положение.
17. Установить в Законе или подзаконном акте открытые, объективные и недискриминационные критерии включения в единую базу дорожно-строительных материалов и технологий (пп. 14-6 ст. 12), а также порядок обжалования решений КазДорНИИ об отказе во включении.
18. Рассмотреть возможность открытия рынка обязательного повышения квалификации (пп. 14-7 ст. 12) для аккредитованных частных организаций либо обосновать исключительность данной функции КазДорНИИ в соответствии с критериями статьи 192 Предпринимательского кодекса.
19. Закрепить в Законе или подзаконном акте базовые принципы распределения битума (пропорциональность объёму работ, недискриминационность, публичность решений, порядок обжалования) применительно к подпунктам 44), 45), 46) статьи 12 Закона «Об автомобильных дорогах» и подпункту 2-2) статьи 10 Закона «О нефтепродуктах».
20. Разграничить в нормах о битуме полномочия уполномоченного органа по автомобильным дорогам и местных исполнительных органов: чётко определить, кто формирует, кто утверждает, кто распределяет и кто ведёт учёт исполнения.
21. Сохранить полномочия уполномоченного органа по автомобильным дорогам в части битума в одном «базовом» законе (Закон «Об автомобильных дорогах»), а в Законе «О нефтепродуктах» дать отсылку к нему, исключив дублирование.
22. Конкретизировать норму пункта 6 статьи 14 Закона «Об автомобильных дорогах»: установить срок направления ПСД в КазДорНИИ, срок рассмотрения, форму результата (заключение) и правовые последствия несоблюдения обязанности.
23. Конкретизировать подпункт 14-7) статьи 12: определить категории работников, для которых повышение квалификации является обязательным, периодичность, последствия неисполнения и порядок финансирования.
24. Конкретизировать подпункт 14-6) статьи 12: определить правовой статус единой базы, порядок включения и исключения, обязательность использования при проектировании и строительстве, открытость для участников рынка.

25. Установить в новом пункте 13-1 статьи 68 Закона «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности» критерии объектов, подлежащих обязательному НТС (по стоимости, категории сложности, применению новых технологий), либо делегировать их установление подзаконному акту с указанием рамок.
26. Дополнить норму подпункта 8) пункта 1 статьи 68 Закона «О дорожном движении» или отсылаемый подзаконный акт процедурными гарантиями: порядком подтверждения задолженности, механизмом уведомления должника, сроком для добровольного погашения до применения ограничения и порядком снятия ограничения после погашения.
27. Исправить грамматические ошибки: в подпункте 2-2) статьи 10 Закона «О нефтепродуктах» — «составляют прогноз ... а также **организуют** распределение»; в подпункте 44) статьи 12 Закона «Об автомобильных дорогах» — «объёмов битума, **необходимых** для строительства».
28. Устранить нарушение порядка следования изменений в подпункте 2) пункта 1 статьи 1 Законопроекта: изменение части второй статьи 5 Закона «Об автомобильных дорогах» должно предшествовать дополнению подпунктом 5), поскольку часть вторая структурно предшествует подпункту 5) в тексте изменяемой статьи.
29. Воспроизвести подпункт 37) статьи 12 Закона «Об автомобильных дорогах» в новой редакции либо указать точное место исключаемых слов в тексте подпункта.
30. В пояснительных материалах к Законопроекту отразить результаты согласования с антимонопольным органом расширения функций КазДорНИИ в соответствии с требованиями пункта 4-1 статьи 192 Предпринимательского кодекса.
31. Предусмотреть в правилах обучения (пп. 14-4 ст. 12) обязательное наличие дистанционных форм обучения для обеспечения доступа лиц с семейными обязанностями.
32. Включить в заключительные положения Законопроекта перечень отменяемых или утрачивающих силу актов (при их наличии) и указание о приведении действующих подзаконных нормативных правовых актов в соответствие с новым Законом.

Заключение: В представленной редакции Законопроект не может быть рекомендован к принятию без существенной доработки. Наличие иерархических коллизий с нормами Гражданского кодекса и Предпринимательского кодекса Республики Казахстан, монопольная конструкция в сфере научно-технического сопровождения без антимонопольного согласования, отсутствие переходных положений и правовой вакуум в части подзаконных актов, а также низкое юридико-техническое качество ряда норм требуют комплексной переработки документа. Законопроект может быть рекомендован к принятию при условии устранения всех указанных замечаний и проведения повторной правовой экспертизы доработанной редакции.