

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БАС ПРОКУРАТУРАСЫНЫҢ  
ЖАНЫНДАҒЫ ҚҰҚЫҚ ҚОРҒАУ ОРГАНДАРЫ АКАДЕМИЯСЫ

ЖОҒАРЫ ОҚУ ОРНЫНАН КЕЙІНГІ БІЛІМ БЕРУ ИНСТИТУТЫ

ҚОЙЛЫБАЕВ МЕЙРАМБЕК МЫРЗАБАЙҰЛЫ

Қазақстан Республикасында ірі көлемді жүктерді жүк автомобильдерімен  
тасымалдау қағидаларын бұзғаны үшін құқықтық жауаптылық:  
мәселелер және шешу жолдары

7М04203 «Құқықтану» (ғылыми-педагогикалық бағыт) білім беру  
бағдарламасы бойынша заң ғылымдарының магистрі дәрежесін алуға  
диссертация

Ғылыми жетекші:  
жалпы заң пәндері  
кафедрасының аға оқытушысы,  
З.Муратжан  
PhD докторы, әділет кеңесшісі

---

Қосшы қаласы 2025 ж.

## ТҮЙІНДЕМЕ

Магистрлік диссертация кіріспеден, алты бөлімнен тұратын екі тараудан, қорытындыдан, пайдаланылған көздер тізімінен және қосымшалардан тұрады. Жұмыста Қазақстан Республикасында ірі көлемді және ауыр салмақты жүктерді тасымалдауды реттеудің ұйымдық-құқықтық және қылмыстық-құқықтық аспектілері кешенді түрде қаралды.

Қорытындыда ірі көлемді және ауыр салмақты жүктерді тасымалдау саласындағы заңнаманы және құқық қолдану практикасын жетілдіру бойынша негізгі тұжырымдар мен практикалық ұсынымдар тұжырымдалған. Зерттеудің практикалық маңыздылығы құқықтық реттеудің тиімділігін арттыру және осындай тасымалдарды жүзеге асыру кезінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша ұсыныстар әзірлеу болып табылады.

## РЕЗЮМЕ

Магистерская диссертация состоит из введения, двух разделов из шести подразделов, заключения, списка использованных источников и приложений. В работе комплексно рассмотрены организационно-правовые и уголовно-правовые аспекты регулирования перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов в Республике Казахстан.

В заключении сформулированы основные выводы и практические рекомендации по совершенствованию законодательства и правоприменительной практики в сфере перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Практическая значимость исследования заключается в разработке предложений по повышению эффективности правового регулирования и обеспечению безопасности при осуществлении таких перевозок.

## Summary

The master's thesis consists of an introduction, two chapters in six sections, a conclusion, A list of sources used, and appendices. The work comprehensively considered the organizational, legal and criminal-legal aspects of the regulation of the transportation of large and heavy cargo in the Republic of Kazakhstan.

The conclusion formulated the main conclusions and practical recommendations for improving legislation and law enforcement practice in the field of transportation of large and heavy cargo. The practical significance of the study is to develop recommendations for improving the effectiveness of Legal Regulation and ensuring safety in the implementation of such transportation.

## МАЗМҰНЫ

БЕЛГІЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР.....	4
КІРІСПЕ.....	5
1 ІРІ ГАБАРИТТІ ЖӘНЕ АУЫР ЖҮКТЕРДІ ТАСЫМАЛДАУ ЕРЕЖЕЛЕРІНІҢ ЖАЛПЫ СИПАТТАМАСЫ.....	10
1.1 Қазақстан Республикасындағы ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдауды ережелерін қолдану қағидалары.....	10
1.2 Қазақстан Республикасындағы ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау кезінде заңнама талаптарын бұзудың тәжірибелік мәселесі.....	16
1.3 Ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау бойынша шет елдердің ережелерінің заңнамалық талаптары қолдану мәселесі.....	24
2 ІРІ ГАБАРИТТІ ЖӘНЕ АУЫР ЖҮКТЕРДІ ТАСЫМАЛДАУ ТАЛАПТАРЫНЫҢ ЕРЕЖЕЛЕРІН БҰЗҒАНЫ ҮШІН ЖАУАПТЫЛЫҚТЫ КҮШЕЙТУ ҮШІН ЖАЗА ТАҒАЙЫНДАУ МӘСЕЛЕСІ .....	30
2.1 Ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау талаптарының ережелерін бұзғаны үшін қылмыстық жауаптылықты қарастыру мәселесі.....	30
2.2 Ауыр жүктерді тасымалдау ережелерін бұзуды қылмыстық жол-көлік құқық бұзушылықтары санатына жатқызу мәселесі.....	43
2.3 Ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау қағидаларын қамтамасыз етуді жетілдірудің құқықтық және ұйымдастырушылық жолдары.....	55
ҚОРЫТЫНДЫ.....	61
ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ДЕРЕККӨЗДЕРДІҢ ТІЗІМІ.....	65
ҚОСЫМША.....	69

## БЕЛГІЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР

ААӨЖ	Арнайы автоматтандырылған өлшеу жүйесі
ЕО	Еуропалық одақ
АКҚ	Авто көлік құралдары
ҚР	Қазақстан Республикасы
ҚК	Қылмыстық кодексі
ӘҚБтК	Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексі
Салық кодексі	Қазақстан Республикасының Кодексі 2017 жылғы 25 желтоқсандағы № 120-VI Салық және бюджетке төйленетін басқа да міндетті төлемдер туралы кодекстің
ҚР АКТ	Автомобиль көлігі туралы ҚР Заңы
ІО	Ішкі істер органдары
АӨҚ	Автоматты өлшеу құралы

## КІРІСПЕ

Жүргізілген зерттеудің өзектілігі. Көлік кешені Қазақстан экономикасының негізгі салаларының бірі болып табылады. Ол елдің өңірлері мен салалары арасындағы байланысты қамтамасыз ететін материалдық тасымалдаушы рөлін атқарады. Қазақстан Республикасындағы көлік инфрақұрылымы шаруашылықаралық және мемлекетаралық қатынастарды дамытуда маңызды орын алады. Автомобиль көлігі елдің инфрақұрылымдық жүйесінің ажырамас бөлігі ретінде азаматтардың өмірі мен денсаулығына тікелей әсер етеді. Соңғы жылдары жол-көлік оқиғаларының салдарынан зардап шеккен азаматтардың саны артты. Бұл оқиғалардың едәуір бөлігі қылмыстық сипатта болады.

Қазақстан Республикасының Президенті Қ.К. Тоқаевтың 2024 жылғы 2 қыркүйектегі «Әділетті Қазақстан: заң мен тәртіп, экономикалық өсім, қоғамдық оптимизм» [1] атты халыққа жолдауында «... жол апаттары қоғамның зор алаңдаушылығын туғызып отыр. Жыл басынан бері жол-көлік оқиғасынан 1300-ден астам адам қаза болып, 16 мыңнан астам азамат зардап шекті. Адамдар күн сайын жол үстінде қазаға ұшырап жатыр. Олардың арасында тұтас отбасылар да бар. Жол-көлік инфрақұрылымын жақсарту және интеллектуалдық жүйені енгізу арқылы жол қауіпсіздігін қамтамасыз етуге болады. Бұл жергілікті ғана емес, республикалық жолдарға да қатысты мәселе» [1].

Жол-көлік оқиғасының орын алуына ықтимал себептің бірі жолдың қалыптан бұзылуы, әсіресе қалааралық үлкен жылдамдықты рұқсат беретін ұзын автомагистраль жолдардың үстіңгі қабатының дүзулігі жойылса немесе толқын пайда болуының өзі жол қауіпсіздігіне тікелей ықпалын тигізеді. Автомагистраль жолдардың үстіңгі қабатының бұзылуына тікелей себептің бірі, ол «... ірі габаритті жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдауды жүзеге асыру барысында автокөлік құралының (жүкпен немесе жүксіз) нақты осьтік жүктемелерінің жол берілетін осьтік жүктемелеріне және (әрбір артық жүк тиелген жеке, қосарланған және үштіктелген осьтер үшін), габариттерінің ені және ұзындығы бойынша жол берілетін габариттік өлшемдерден асып кетуі жолға зиянын тигізіп жатыр. Ірі габаритті жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдауды жүзеге асыру барысында автокөлік құралдарының» [13] талапты сақтамауы көлік инфрақұрылымына, экономикаға залалы және құқықтық тұрғыдан тәжірибеде дұрыс реттелмеуі өзекті мәселеге айналып отыр, сондықтан, зерттеу тақырыбының актуальды дәрежесі өте жоғары және зерттеуді талап етеді. Бүгінгі күні ірі габаритті жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау қағидаларын бұзғаны үшін құқықтық жауаптылық мәселесіне арнайы ғылыми зерттеулер жүргізілген жоқ.

Тікелей тақырып бойынша зерттеулер болмағанымен жалпы жол көлік ережесін бұзу бойынша әкімшілік және қылмыстық-құқықтық сипатын зерттеген отандық ғалымдардың еңбегіне сүйенеміз және диссертация

бойынша ізденіске еңбектері арқау болып отырған ғалымдар, атап айтқанда, Е.О.

Алауханов, А.Н. Ағыбаев, К.А. Бакишев, И.Ш. Борчашвили, Д.А. Оспанова, Д.О. Кусаинов, С.В. Корнейчук, Ғ.С. Мәуленов, Е.О. Оңғарбаев, Р.А. Подопригора сияқты ғалымдардың ғылыми еңбектері мен оқу құралдары.

Шет ел ғалымдарының ішінде айтылған мәселеге өз зерттеулерін арнаған авторлар, Н.С. Алексеев, Б.Е. Боровский, К. Бухала, Н.В. Галахова, В.К. Глистин, В.И. Жулев, В.Е. Квашис, В.В. Клочков, Д.С. Ковалев, А.С. Кузьмина, Б.А. Куринов, Ш.Д. Махмудов, А.И. Чучаев. Көрсетілген авторлардың барлығы зерттелудің жалпы жол-көлік ережесін бұзу бойынша, көліктік қылмыстық құқықбұзушылықтарға арнаған, ал нақты ірі габаритті жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдауды жүзеге асыру барысында автокөлік құралдарына арналған талаптарды орындамау мәселесін зерттеу қамтылмаған. Елімізде осы саланы реттеуге арналған нормативтік құқықтық актілер ғана қалыптастырылған, ғылыми тұрғыдан зерттеу жүргізу, кезек күттірмейтін мәселе екені айқын.

Магистрлік диссертацияның мақсаты Қазақстан Республикасында ірі габаритті жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау ережелерін бұзғаны үшін құқықтық жауаптылық мәселесін зерттеу және жауаптылықты күшейту жолдарын әзірлеу, заңнамаға тиісті өзгерістер енгізуді ұсыну.

Аталған мақсатқа қол жеткізу үшін келесі міндеттер белгіленді:

- ірі габаритті жүктерді тасымалдауды реттеу бойынша Қазақстан Республикасының заңнамасын және халықаралық тәжірибені салыстырып сипаттау;

- Қазақстан Республикасының «Автомобиль көлігі туралы» [4] заңының, ҚР ӘҚБтК және ҚР ҚК қолдану тәжірибесіне талдау жүргізу;

- жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау кезінде құқықтық жауаптылық талаптарының орындалуын бақылау мәселелерін анықтау;

- жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау қағидаларын бұзу бойынша құқықтық жауаптылық проблемаларын шешу жолдарын келешекте жетілдіру жөнінде ұсыныстар әзірлеу.

Зерттеу объектісі ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау бойынша ережелерін бұзу салдарынан туындайтын және құқықтық жауаптылықты қамтамасыз ету мәселесінен туындайтын құқықтық қатынастар болып табылады.

Зерттеу пәні ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдауға қатысты Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамалары, атап айтқанда, әкімшілік және қылмыстық құқықтық, автомобиль көлігі туралы заңдары, сондай-ақ, аталған заңдардың пайдалану ережелерін бұзу, алдын алуды тәжірибеде қолдану.

Зерттеудің нормативтік базасы, ол ҚР Конституциясы, ҚР Қылмыстық кодексі (бұдан әрі – ҚК), ҚР Қылмыстық-процестік кодексі (бұдан әрі – ҚПК), ҚР Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексі (бұдан әрі – ӘҚБтК), ҚР

«Автомобиль көлігі туралы» Заңы (бұдан әрі – АКТ) және аталған бағыттағы нормативтік құқықтық актілер.

Зерттеудің әдіснамалық базасы. Зерттеудің әдістемелік негізін диалектикалық-материалистік таным әдісі, сонымен бірге бірқатар зерттеудің жалпы ғылыми және арнайы әдістерін қолдану: аналогия, талдау, салыстыру, синтез, жүйелік-құрылымдық әдіс, тарихи, салыстырмалы-құқықтық және статистикалық зерттеу тәсілдері, сондай-ақ, әкімшілік құқық, қылмыстық құқық ғылымының арнайы әдістері қолданылып, жан-жақты теориялық және тәжірибелік тұрғыда зерттеу жүргізілді.

Ғылыми жаңалығы. Заңдық тұрғыдан ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау ережелерін бұзу бойынша құқықтық жауаптылық өндірісін бастауды ұйымдастырудың тиімді жүйесін құруға қол жеткізу арқылы актоқолік теориясын дамытуға мүмкіндік беретін жаңа тиімді білім әзірлеуге негізделген. Ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау ережелерін бұзу фактілері бойынша әкімшілік, қылмыстық бастауды ұйымдастыру мәселелерін зерттеу жүргізіліп, осы салада табылған ғалымдардың ұстанымдарын талдаулар дайындау. Сондықтан, зерттеудің ғылыми жаңалығы ҚР әкімшілік құқық және ҚР қылмыстық құқығы және ұлттық заңдар синтезі негізінде көлікпен жүк тасымалына байланысты талаптардың қамтамасыз ету мәселелері магистрлік диссертация дәрежесінде алғашқы зерттеу болып табылады.

Қорғауға ұсынылатын негізгі ережелер:

1. Қазақстан Республикасы ӘҚБтК-ның, ҚК-ның және АКТ заңға, оның ішінде ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау ережелерін бұзуға бойынша келтірілген залал ұғымы Қазақстан Республикасы ҚК-нің залал ұғымымен тең қарастырылып сәйкестендірілуі ұсынылды.

2. Қазақстан Республикасы ҚК-ның қылмыстық құқықбұзушылық ретінде ауыр жүктерді тасымалдау ережелерін бұзған фактіні қылмыстық жол-көлік құқық бұзушылықтары санатына жатқызу үшін Қазақстан Республикасы ҚК-ның көліктегі қылмыстық құқық бұзушылық бөліміне 345-2-бап ретінде енгізіліп, көлік құралдарын басқаратын адамдардың ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау қағидаларын бұзуы атауымен заң нормамен толықтыру қажеттілігі зерттеумен негізделді. Осыған байланысты ҚР ҚК-нің 345-2-бабында мынадай редакцияда жазылсын:

«Ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдайтын автомобиль не басқа да механикалық көлік құралын басқаратын адамның жүктерді тасымалдау қағидаларын бұзу залалға әкеп соғуы – бірден екі жылға дейінгі мерзімге бостандығын айыра отырып, елу айлық есептік көрсеткішке дейінгі мөлшерде айыппұл салуға не түзеу жұмыстарына екі жүз сағатқа дейінгі мерзімге қоғамдық жұмыстарға тартуға жазаланады» деген жана норма сөздермен толықтырылсын.

3. Жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау қағидаларын бұзғанын АҚК иесі (немесе жүргізушісі) біле тұра қасақана көліктік бақылау инспекторының талабына бағынбастан, АҚК тиелген жүкті түсіріп тастағанда

немесе АҚК өлшеуге арналған таразыға шығудан 3-сағаттан артық бас тартқанда жағдайдың алдын алу бойынша заң нормамен толықтыру қажеттілігі зерттеумен негізделді. Осыған байланысты ҚР ҚК-нің 379-бабы 1-1-бөлігі мынадай редакцияда жазылсын:

«Мемлекетке залал келтіретін, әкімшілік құқық бұзушылық жасағанын біле тұра, жауаптылықтан жалтару мақсатында, билік өкілінің заңды талабына немесе өкіміне бағынбау» деген жана норма сөздермен толықтырылсын.

4. Әкімшілік құқық бұзушылықтар, соның ішінде ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау қағидаларын бұзудың алдын-алу үшін Қазақстан Республикасының автомобиль көлігі туралы заңның 38-1 бабымен мынадай редакцияда жазылсын:

«Қазақстан Республикасының ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары бойынша рұқсат етілген барынша салмағы Қазақстан Республикасының заңнамасымен белгіленген, автокөлік құралының жол берілген жалпы салмағынан асатын арнайы және өзі аударғыш автомобильмен жүктерді тасымалдауға жол берілмейді» деген жана норма сөздермен толықтырылсын.

5. Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көлік комитетіне қарасты республика көлемінде көліктік бақылау инспекциясы республикалық мемлекеттік мекемелері тек облысы орталықтарында орналасуынан бөлек, халықаралық, республикалық, облыстық маңызы бар жолдардың бойында, кеден бекеттерінде арнайы көліктік бақылау бекеттерінде көліктік бақылаудың интеллектуалдық жүйесін және тәуекелдерді басқару жүйесін пайдаланумен қоса арнайы автоматтандырылған өлшеу жүйесін орнатумен қағидаларын бекіту жолдары негізделді. Нәтижесінде ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау ережелерін бұзу қылмыстық құқық бұзушылықтар бойынша құқықтық жауаптылықты бастау оңтайландырылады. Аталған бағыттағы көліктік бақылау инспекциясының жұмысын ұйымдастыру нақты тәжірибесі қалыптасады.

Зерттеу кезеңдері, күтілетін нәтижелер және оларды енгізудің болжанатын бағыттары мен апробациялар. Негізгі тұжырымдар мен ұсыныстар Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасы жанындағы Құқық қорғау органдары академиясының арнайы заң пәндері кафедрасының отырысында талқыланды, сондай-ақ халықаралық ғылыми-практикалық конференцияларда баяндалды және ғылыми мақалаларда жарияланды. Зерттеу нәтижелері оқу процесінде, қолданыстағы заңнамаға өзгерістер мен толықтырулар енгізу кезінде, атап айтқанда, Қазақстан Республикасының автомобиль көлігі туралы заңнамасын жетілдіруде, ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдауда туындаған мәселелерінде құқық қорғау және мемлекеттік органдардың практикалық қызметінде, сондай-ақ ғылыми зерттеулер жүргізу кезінде пайдалану үшін ұсынылады. Магистрлік диссертациялық зерттеу ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау

ережелерін бұзу фактілерін анықтау мәселелері теориялық білімді жүйелейді және тереңдетеді.

1 Ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау ережелерінің жалпы сипаттамасы

1.1 Қазақстан Республикасындағы ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдауды ережелерін қолдану қағидалары

Қазіргі өркениеттің дамуы көлік құралдарын пайдаланбай мүмкін емес. Көлік жүктерді және адамдарды құрлықта, суда және ауада тасымалдау үшін қолданылады. Көлік құралдарының қалыптасуы мен жетілдірілуінде ғылыми-техникалық ілгерілеудің күшті көрінісі бейнеленген және әр елдің және бүкіл адамзаттың экономикалық және әлеуметтік даму қарқынына айтарлықтай әсер етеді. Көлік қатынасының дамыған жүйесі кез келген елдің тұрақты экономикалық дамуының кепілі болып табылады.

Қоғамдық даму үшін маңызды көлік түрлерінің бірі – құрлық көлігі, яғни жер бетінде қозғалысты жүзеге асыратын көлік. Осы көлік құралдарының ішінде адамдар көбінесе жол қозғалысына арналған көлік құралдарын пайдаланады. Көліктің бұл түріне, ең алдымен, ішкі жану қозғалтқышының есебінен қозғалатын автомобиль және басқа көлік жатады. Аталған көліктің қозғалысы кезінде туындайтын қатынастардың барлық кешені әдетте жол қозғалысы ұғымымен белгіленеді. Экономикамыздың күре тамыры республикалық жолдар болатын болса, ондағы пайдаланушылардың ішінде жеңіл автомобиль көлігі және жүк автомобильдерімен қоса, ірі габаритті және ауыр салмақты бөлінбейтін жүктерді автокөлік құралдары бар.

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 2020 жылғы 24 сәуірдегі № 228 бұйрығының (бұдан әрі - №228 бұйрық) 3-тармағының 14 және 15-тармақшаларына сәйкес ірі габаритті автокөлік құралы - автомобиль жолдары арқылы жүріп өту үшін Қазақстан Республикасы аумағында белгіленген рұқсат етілген габариттік параметрлері асып түсетін жүгімен немесе жүксіз автокөлік құралы ретінде танылады. Ірі габаритті және (немесе) ауыр салмақты жүк-автокөлік құралдарымен тасымалдау кезінде рұқсат етілген габариттік параметрлерден асатын және (немесе) жүгі бар автокөлік құралының толық салмағы немесе біліктік жүктемелері автомобиль жолдары арқылы жүріп өту үшін Қазақстан Республикасы аумағында белгіленген рұқсат етілген салмақтың параметрлерден асып түсетін жүк болып анықтама берілген [2].

№228 бұйрықтың 5-тармағына сәйкес, автомобиль жолдары бойынша қозғалу үшін автокөлік құралдарының Қазақстан Республикасының аумағында рұқсат етілген габариттік және салмақтық параметрлерінен асатын автокөлік құралының габариттері мен салмағын ескере отырып, бөлінетін жүктерді автокөлік құралымен тасымалдауға жол берілмейді.

Ірі габаритті және ауыр салмақты бөлінбейтін жүктерді автокөлік құралдарымен тасымалдау, оның ішінде арнайы рұқсатты алу бөлігіндегі жалпы шарттар халықаралық шарттарда және Қазақстан Республикасының автомобиль көлігі туралы заңнамасында айқындалады .

Ірі габаритті және ауыр салмақты автокөлік құралы қозғалысының жылдамдығы Арнайы рұқсатта белгіленген көрсеткіштерден аспауы тиіс. Ірі габаритті және (немесе) ауыр салмақты автокөлік құралдарының жалпы пайдаланылатын жолдар бойынша қозғалған кезде жылдамдығы 60 км/сағаттан, ал жасанды құрылыстарда 10 км/сағаттан аспауы тиіс.

Автокөлік құралдарының салмақтық және габариттік параметрлерін айқындау кезінде өлшеу жабдығының тасымалдаушының пайдасына шешілетін белгіленген ауытқулықтарын ескере отырып, автокөлік құралының параметрлерін өлшеу актісі жасалады. Автокөлік құралының параметрлерін өлшеу актілері қатаң есептілік бланкілері болып табылады.

Ауыр салмақты және ірі габаритті автокөлік құралдарының жол берілетін салмақтық және габариттік параметрлерінің асып кету фактісі анықталған жағдайда, «Әкімшілік құқық бұзушылық туралы 2014 жылғы 5 шілдедегі Қазақстан Республикасының кодексінде»[4] көзделген әкімшілік құқық бұзушылық туралы іс бойынша іс жүргізуді қамтамасыз ету шаралары қабылданады және мынадай жағдайларда:

1) автокөлік құралының салмақтық және габариттік параметрлерін асыра отырып, жол жүру бағыты бойынша әрі қарай жүксіз немесе бөлінбейтін жүкпен не мамандандырылған автомобиль-цистерналарында тасымалданатын сұйық жүкпен жүру және автокөлік құралдарының жол жүру бағыты іс жүзінде жүріп өткен жолына алым сомасын төлеу, сондай-ақ осы Қағидаларда белгіленген тәртіпте арнайы рұқсат қағазын ала отырып жүріп өту, алдағы бөлігіне алым сомасын төлеу, жүксіз немесе бөлінбейтін жүгі не мамандандырылған автомобиль-цистерналарында тасымалданатын сұйық жүгі бар ірі габаритті және (немесе) ауыр салмақты автокөлік құралдарының арнайы рұқсатсыз жүріп өткені анықталған кезде, сондай-ақ арнайы рұқсаттың мерзімі өтіп кеткен кезде;

2) Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарымен жүруге арналған автокөлік құралдарының рұқсат етілген параметрлеріне сәйкес келтіру үшін тасымалдаушының автокөлік құралын артық жүктен босатуы, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағынан Еуразиялық экономикалық одақтың кедендік шекарасымен тұспа-тұс келетін Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасы арқылы автокөлік құралы шыққан кезде және арнайы рұқсат берілместен іс жүзінде жүріп өткен бағыттың бір бөлігі үшін автокөлік құралдарының жүріп өтуіне алым сомасын төлеу - бөлінбейтін жүк немесе мамандандырылған автомобиль-цистерналарында тасымалданатын сұйық жүкке жатпайтын жүгі бар ірі габаритті және (немесе) ауыр салмақты автокөлік құралының жүріп өткені анықталған кезде;

3) автокөлік құралдарының жүріп өтуі үшін төленген алымға қосымша белгіленген тәртіпті бұза отырып және салмақтық және габариттік параметрлерді іс жүзінде көрсете отырып, белгілеген тәртіппен арнайы рұқсатты ала отырып, іс жүзінде жүріп өткен бағыт үшін автокөлік құралдарының алымын тасымалдаушы төлегеннен кейін - ірі габаритті және

ауыр салмақты автокөлік құралының арнайы рұқсатта көрсетілген параметрлерінің бірінен асып кету фактісі анықталған кезде;

4) тасымалдаушы іс жүзінде жүріп өткен бағыт бойынша автокөлік құралдарының жүріп өтуі үшін алым сомасын төлеген және белгіленген тәртіппен арнайы рұқсатты алғаннан кейін - ірі габаритті және ауыр салмақты автокөлік құралының жолды арнайы рұқсатта көрсетілген бағыттан ауытқи отырып жүріп өтуі анықталған кезде;

Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарымен жүруге арналған автокөлік құралдарының рұқсат етілген параметрлеріне сәйкес келтіру үшін тасымалдаушының автокөлік құралын артық жүктен босатуы, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағынан Еуразиялық экономикалық одақтың кедендік шекарасымен тұспа-тұс келетін Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасы арқылы автокөлік құралының шығуы үшін және іс жүзінде жүріп өткен жол үшін алым сомасын төлеу - бөлінбейтін жүкке немесе мамандандырылған автомобиль-цистерналарында тасымалданатын сұйық жүкке жатпайтын жүгі бар, арнайы рұқсаты бар ірі габаритті және ауыр салмақты автокөлік құралының жүріп өткені анықталған кезде тасымалдау қалпына келтіріледі.

Әлемнің көптеген елдерінде жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері қоғамның экономикалық және әлеуметтік мүдделерімен тығыз байланысы бар мемлекеттік мәселелер ретінде қарастырылады.

Жол-көлік апаттарына қарсы күрес жөніндегі барлық шаралар кешені тұтастай алғанда екі стратегиялық бағыт бойынша жүзеге асырылады: техникалық қорғау шараларын жетілдіру және жол қозғалысы қауіпсіздігін арттырудың құқықтық базасын жетілдіру.

Елімізде кәсіпкерлер ірі габаритті жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдауды жүзеге асыру барысында, заң бұзушылықтарға жол берілмеуіне және автокөлік құралдарымен (бұдан әрі - АКҚ) тасымалдауларға рұқсат беру жүйесін қолдану қағидалары мемлекетпен арнайы нормативтік құқықтық актілер қабылданған. Нақты: Салық кодексі, Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексі, Қазақстан Республикасының «Автомобиль көлігі туралы» Заңы, Қазақстан Республикасының халықаралық қатынастағы автомобильмен тасымалдауларында рұқсат беру жүйесін қолдану қағидаларын бекіту туралы Қазақстан Республикасы инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 27 наурыздағы № 353 бұйрығы (бұдан әрі - №353 бұйрық) т.б.

Аталған нормативтік құқықтық актілерде Қазақстан Республикасында кәсіпкерлер ірі габаритті жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдауды жүзеге асыру барысында автокөлік құралының (жүкпен немесе жүксіз) нақты осьтік жүктемелерінің жол берілетін осьтік жүктемелеріне және (әрбір артық жүк тиелген жеке, қосарланған және үштіктелген осьтер үшін), габариттерінің автокөлік құралдарының биіктігі, ені және ұзындығы бойынша жол берілетін габариттік өлшемдерден асып кетпеуін, асып кеткен жағдайда, оларды қалпына келтіру туралы шектеу ережелері бар.

Бұл ережелерді ірі габаритті жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдауды жүзеге асыру барысында заң талаптарын сақтамай жолдарға зиян келтіру деректері анықталған жағдайда Қазақстан Республикасының кодексі 2017 жылғы 25 желтоқсандағы № 120-VI Салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы (бұдан әрі – ҚР Салық кодексі) кодекстің 554-бабында ірі габаритті және (немесе) салмағы ауыр отандық және шетелдік автокөлік құралдарының Қазақстан Республикасының аумағымен жол жүргені үшін алым мөлшерлемелері көзделген.

ҚР Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексінің (бұдан әрі – ӘҚБтК) 571-бабы 6-7 бөліктерінде, келесідей: 6. Ауыр салмақты автокөлік құралдарының салмақтық параметрлерден, оның ішінде автоматты режимде жұмыс істейтін сертификатталған арнаулы бақылау-өлшеу техникалық құралдары мен аспаптарын пайдалану арқылы тіркелетін салмақтық параметрлерден асыра отырып, сол сияқты арнайы рұқсатсыз жүріп өтуі – жол берілетін салмақтық параметрлер бір тоннадан бес тоннаға дейін асырылған кезде жеке тұлғаларға – қырық, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – сексен, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – бір жүз жиырма, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне екі жүз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде, бес тоннадан он тоннаға дейін асырылған кезде жеке тұлғаларға – сексен, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – бір жүз отыз, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – бір жүз сексен, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне екі жүз сексен айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде, он тоннадан және одан жоғары асырылған кезде жеке тұлғаларға – бір жүз сексен, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – төрт жүз сексен, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – жеті жүз сексен, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне бір мың айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.

7. Ірі көлемді автокөлік құралдарының салмақтық параметрлерден, оның ішінде автоматты режимде жұмыс істейтін сертификатталған арнаулы бақылау-өлшеу техникалық құралдары мен аспаптарын пайдалану арқылы тіркелетін салмақтық параметрлерден асыра отырып, сол сияқты арнайы рұқсатсыз жүріп өтуі – жеке тұлғаларға – жиырма, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – отыз, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – қырық, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне елу айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады [6], ҚР «Автомобиль көлігі туралы» заңының (бұдан әрі – АКТ Заң) 38-бабы «Ірі көлемді және ауыр салмақты жүктерді автомобильмен тасымалдау» талаптарымен реттеледі .

Қазіргі уақытта, Қазақстан Республикасында ірі габаритті және ауыр салмақты жүктерді тасымалдау барысында қолданыстағы заң нормаларының бір жүйеге келмегендігі анық байқалады, сондықтан бұл мәселе төңірегінде алдыда зерттеулер, құқықтық техника, заң әзірлеу жұмыстары жеткілікті.

«Ел экономикасының негізгі драйверінің бірі көлік-логистикалық әлеуетін дамыту арқылы, жаһандық жүк тасымалы саласында еліміздің транзиттік қабілетін арттыру басты стратегиялық бағыттардың бірі ретінде айқындалған» .

Бұл орайда жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдауы жыл сайын артып келеді. Мысалы, 2024 жылғы қаңтар – қарашада Республика көлігімен 977,4 млн. тонна жүк тасымалданды, бұл 2023 жылғы қаңтар-қараша деңгейінен 9,2%-ға өсті [7].

«Бұл дегеніміз, жыл сайын жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдауының артуы, осы саладағы бақылауды біріздендіре отырып, жүк тасымалдаумен айналысатын кәсіпкерлерге қолайлы орта қалыптастыру арқылы, адал бәскелестікті тудыру басты міндеттерді бірі» болып табылады.

Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі «Автомобиль көлігі туралы» №476 Заңның 38-бабының 1-бөлігінде «автокөлік құралының көлемі мен салмағын ескерсек, автомобиль жолдарымен жүру үшін автокөлік құралдарының Қазақстан Республикасының аумағында белгіленген, рұқсат етілген көлемдік және салмақтық параметрлерден асатын жүктер ірі көлемді және ауыр салмақты жүктер деп танылады». - деп көрсетілсе, 2-бөлігінде ірі габаритті және (немесе) ауыр салмақты деп көрсетілген

«Қарастырылып отырған, «ірі көлемді», «ірі габаритті» және «ауыр салмақты» жүктер сияқты бірқатар қолданыстағы заң терминдеріне құқықтық тұрғыдан баға беру арқылы, жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау қағидаларын бұзғаны үшін құқықтық жауаптылық кезінде туындайтын проблемаларды зертеу арқылы, шешу жолдарын айқындау өте маңызды.

Мәселен, «ірі көлемді», «ірі габаритті» сөздері заңның орыс тілдегі нұсқасында «крупногабаритный» деп берілген.

Қазіргі кезде заң саласындағы құжаттарда қарама-қайшылық туғызып, шешімін таппай, назардан тыс қалып келе жатқан мәселелер өте көп. Себебі, заң саласындағы заңдардың, нормативтік құқықтық актілер мен тағы да басқа мемлекеттік құжаттардың едәуір бөлігін «терминдер» құрайды. Осы терминдердің негізгі мақсаты – түсінікті жеткізіліп, бір ұғымды білдіру болып табылады».

«Жоғарыда көрсетілгендей «ірі көлемді», «ірі габаритті» және «ауыр салмақты» терминдері заңның 1-бабында заңда пайдаланылатын негізгі ұғымдар қатарына жатқызылып, оларға анықтама беру қажет.

Елімізде кәсіпкерлер ірі габаритті және ауыр салмақты жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдауды жүзеге асыру барысында, заң бұзушылықтарға жол берілмеуіне және автокөлік құралдарымен (бұдан әрі – АКҚ) тасымалдауларға рұқсат беру жүйесін қолдану қағидалары мемлекетпен арнайы нормативтік құқықтық актілер қабылданған» .

Салық кодексі, Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексі, Қазақстан Республикасының «Автомобиль көлігі туралы» заңы, Қазақстан Республикасы инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 27.03.2015ж. №353 бұйрығымен бекітілген «Қазақстан Республикасының халықаралық қатынастағы автомобильмен тасымалдауларында рұқсат беру жүйесін қолдану туралы» қағидалары (бұдан әрі – Қағидалар) және т.б.

Автомобиль көлігі саласындағы уәкілетті органның, жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі уәкілетті органның, жергілікті атқарушы органдардың және автомобиль жолдарын басқару жөніндегі ұлттық оператордың ААЖ-ның жұмыс істеуіне байланысты міндеттерді іске асыру жөніндегі құзыретін белгілеу.

Салмақ - габаритті бақылауды өлшеудің автоматтандырылған станцияларының желісін (бұдан әрі – АСЖ) құру оларды республикалық және жергілікті маңызы бар автомобиль жолдарында, елді мекендердің көшелерінде орнатуды көздейді, бұл бүкіл көлік ағынын толық қамтуды қамтамасыз етеді.

АСЖ орнатуды, реконструкциялауды, жөндеуді, күтіп-ұстауды және пайдалануды АСЖ операторлары автомобиль көлігі туралы, Мемлекеттік сатып алу туралы, Мемлекеттік-жекешелік әріптестік саласындағы және концессиялар туралы заңнамада белгіленген тәртіппен жүзеге асырады деп болжанады.

Осыған байланысты, заң жобасында «Автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасының заңына Автомобиль жолдарын басқару жөніндегі ұлттық операторды халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автожолдардағы АСЖ операторын айқындайтын» толықтыру енгізу көзделген.

Заң жобасы шеңберінде облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың, астананың жергілікті атқарушы органдарының облыстық және аудандық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын автожолдарда, елді мекендердің көшелерінде мемлекеттік-жекешелік әріптестік саласындағы, жол қозғалысы саласындағы және концессиялар туралы заңнамада белгіленген тәртіппен АСЖ операторын айқындау жөніндегі құзыреті де белгіленеді.

«Бұдан басқа, заң жобасында автомобиль көлігі саласындағы уәкілетті органға мынадай құзыреттер беру көзделген:

- Қазақстан Республикасының аумағында автоматтандырылған өлшеу станцияларының тізбесін бекіту;

- станциялардың орналасу орындары мен жабдықтарына қойылатын талаптар; станциялардың қолданылу аймағының ұзақтығы; станциялардың жабдықтары мен мүліктерінің тізбесі; станциялардың жұмысын ұйымдастыру және автокөлік құралдарының салмақтық және габариттік параметрлерін өлшеу тәртібі; станция операторлары мен автомобиль көлігі саласындағы уәкілетті органның өзара іс-қимыл жасау тәртібі, сондай-ақ автомобиль көлігі саласындағы өзге де мәселелер белгіленетін АСЖ жұмысын ұйымдастыру қағидаларын бекіту станция жұмысымен;

- АСЖ жұмысын ұйымдастыру ережелерінің сақталуын бақылауды жүзеге асыру;

- автомобиль жолдарын басқару жөніндегі ұлттық операторға және жергілікті атқарушы органдарға АСЖ жұмысын ұйымдастыру қағидаларының анықталған бұзушылықтарын жою жөнінде ұсынымдар жолдау.

Жолаушыларды, багажды және жүктерді автомобиль көлігімен тасымалдауға байланысты бұзушылықтар туралы мәліметтерді жинау, жинақтау, сақтау және өңдеу мақсатында көліктік бақылаудың зияткерлік жүйесі келешекте құрылатын болады.

Аталған нормативтік құқықтық актілерде «Қазақстан Республикасында кәсіпкерлер ірі габаритті және ауыр салмақты жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдауды жүзеге асыру барысында автокөлік құралының (жүкпен немесе жүксіз) нақты осьтік жүктемелерінің жол берілетін осьтік жүктемелеріне және (әрбір артық жүк тиелген жеке, қосарланған және үштіктелген осьтер үшін), габариттерінің автокөлік құралдарының биіктігі, ені және ұзындығы бойынша жол берілетін габариттік өлшемдерден асып кетпеуін, асып кеткен жағдайда, оларды қалпына келтіру туралы шектеу ережелері бар.

Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушы 26.03.2015ж. «Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарымен жүруге арналған автокөлік құралдарының жол берілетін параметрлерін бекіту туралы» №342 бұйрығының 13-тармағына сәйкес (бұдан әрі - Бұйрық), «АКҚ-ның жол берілетін салмақтары, екі білікті 18,0 тонна, үш білікті 25,0 тонна, төрт білікті, оның ішінде екі басқару білігі бар 32,0 тонна, бес білікті 38,0 тонна, алты және одан да астам білігі барлар 44,0 тонна салмақтан аспау тиіс...» [9].

Қазақстан Республикасы аумағында ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары бойынша рұқсат етілген барынша салмағы Қазақстан Республикасының заңнамасымен белгіленген, автокөлік құралының жол берілген жалпы салмағынан асатын өзі аударғыш автомобильмен жүктерді жеткізіу кезінде жолдарды жарамсыз қылып, мәселесіне құқықтық тұрғыдан қарасаңыз, заң бойынша жазалау тетігінің жеткіліксіздігі және экономикалық тұрғыдан жолдың мерзімінен бұрын бұзылуы шығын ретінде республикалық бюджетке айтарлықтай қомақты салмақ түсіретіні байқалады.

1.2 Қазақстан Республикасындағы ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау кезінде заңнама талаптарын бұзудың тәжірибелік мәселесі

Автокөлік құралдарының жол берілетін салмақтан асып кетуі, Қазақстан Республикасының 17.04.2014ж. №194 «Жол жүрісі туралы» заңының 68-бабына сәйкес, «көлік құралын мемлекеттік тіркеуден бас тартуға негіз болып табылмайды» [10].

Аталған Заңның 38-1 бабында «Қазақстан Республикасының ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары бойынша рұқсат етілген барынша салмағы Қазақстан Республикасының заңнамасымен белгіленген, автокөлік құралының жол берілген жалпы салмағынан асатын өзі аударғыш автомобильмен жүктерді тасымалдауға жол берілмейді» - деп көрсетілген талабы Қазақстан Республикасының 19.04.2019ж. №249 «Қазақстан

Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне көлік мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» заңымен алынып тасталған.

Сәйкесінше, «жол берілген жалпы салмағынан асатын ірі габариті және өзі аударғыш автомобильмен Қазақстан Республикасының ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарда жүруге заң тұрғысынан шектеулер болмауы салдарына жолдардың тез бүлініп, жарамсыз болып қалуына әкелуде.

Қазақстан Республикасының 25.12.2017 ж. Салық кодексінің 491-бабы 2-бөлігі 1-тармағында 40 тонна және одан жоғары жүк көтеретін карьерлік автосамосвалдар салық салу объектілері болып табылмайды.

Аталып өткендей Ғылыми зертеуде көрсетілген нормативтік құқықтық актілерде, Қазақстан Республикасында АҚК-ның автомобиль жолдарында жүруге арналған жол берілетін параметрлерден асуы бойынша нормативтік құқықтық актілерде бірізділік жоқ екендігін көрсетті.

Бұл орайда Қазақстан Республикасының 06.04.2016ж. «Құқықтық актілер туралы» заңының 10-бабының 3-тармағына сәйкес: Төмен тұрған деңгейдегі нормативтік құқықтық актілердің әрқайсысы жоғары тұрған деңгейлердегі нормативтік құқықтық актілерге қайшы келмеуге тиіс.

Осылайша, АҚК мемлекеттік тіркеу басында, жол берілетін параметрлерден асатын АҚК тіркеуге алудың ортақ ережесін қалыптастыра отырып, заңдар нормаларындағы сәйкессіздіктер мен бар қайшылықтарды барынша азайту керек.

Ірі габаритті және ауыр салмақты жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдауды жүзеге асыру барысында заң талаптарын сақтамаған жағдайда, Қазақстан Республикасының әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексінің (бұдан әрі – ӘҚБтК) 571-бабы 6-бөлігінде Ауыр салмақты автокөлік құралдарының салмақтық параметрлерден, оның ішінде арнайы автоматтандырылған өлшеу құралдарын пайдалану арқылы тіркелетін салмақтық параметрлерден асыра отырып, сол сияқты арнайы рұқсатсыз жүріп өтуі бойынша әкімшілік жауаптылыққа тарту арқылы, Салық кодексінің 554-бабында ірі габаритті және (немесе) салмағы ауыр отандық және шетелдік автокөлік құралдарының Қазақстан Республикасының аумағымен жол жүргені үшін алым мөлшерлемелері көзделген.

Қолданыста жүрген Қытай Халық Республикасынан импортталатын Shacman Howo Faw т.б. маркалы өзі аударғыш жүк автомобильдернің салмағы АҚК-на жол берілетін салмақтарына бірнеше есе асып кетеді.

Мысалы, Shacman CX3258ДР384 маркалы үш білікті АҚК-ның көлік құралын тіркеу туралы куәлігінің 9-сипаттамасында жүктемесіз массасы 15500 кг, 10-сипаттамасында рұқсат етілетін ең ауыр салмағы 31000 кг деп көрсетілсе, аталған АҚК-ның техникалық сипаттамында жүксіз салмағы 16 тонна, жүк көтергіштігі 25 тонна, ең ауыр саламағы 40 тонна деп көрсетілген.

2023 жылғы 25 мамырда Ақтөбе көліктік бақылау инспекциясы мен «Самара-Шымкент» халықаралық тасжолында Shacman CX3258ДР384 маркалы АҚК-ын тоқтатып салмағын есептеу барысында ең ауыр салмағы 40680 кг көрсеткен (нақтылайтын құжат).

Дәл осындай Shacman CX33118ДТ366 маркалы төрт білікті АКҚ-ның көлік құралын тіркеу туралы куәлігінің 9-сипаттамасында жүктемесіз массасы 17500 кг, 10-сипаттамасында рұқсат етілетін ең ауыр салмағы 31000 кг деп көрсетсе, аталған АКҚ-ның техникалық сипаттамасында жүксіз салмағы 16 тонна, жүк көтергіштігі 40 тонна, ең ауыр саламығ 56 тонна деп көрсетілген (нақтылайтын құжат қосымшаға тіркелді).

Бұл сектордың басты проблемалары жолдардың сапасыздығы және автопарктің жетіспеушілігі. Сарапшылардың пікірінше, «негізгі себеп – Қытай мен Өзбекстан көлік-кеден қақпасындағы автомобильдердің кептелісі, бақылаудың әлсіздігі. Нәтижесінде, шамадан тыс жүктелген машиналар біздің жолдарымызды бұзады, бұл мемлекеттің инвестицияларын пайдасыз етеді. Ендігі заң, ережелермен қамтылған талаптар мен тәжірибеде орын алатын жағдайды ашып көрсету осы бөлімнің мазмұнын құрайды. Кәсіпкерлер тауардың тезірек жіне ауқымды көлемде жеткізу сапасына көбірек көңіл бөлетін болды. Түсінікті, мұндағы экономикалық тиімділік және жұмысты жылдам атқару, орындалатын жұмыстың уақытын қысқарту, пайдаға кенелу басым мақсат екені бесенеден белгілі. Кәсіпорындар, кәсіпкерлер арасындағы жоғары бәсекелестік, тапсырысты тұрақты алып тұру экономикалық ынтасы, пайданың көлемін арттыру дегендей факторлар, көбіне заң бұзушылық немесе ереже талаптарды сақтамау салдарына жеткізіп жататыны туралы сараптамашылар, зерттеушілер жиі келтіріп жатады» [2].

Қазақстанның жол саласының басты мәселесі, бұрынғыдай, жол жабындарының мерзімінен бұрын бұзылуы және тозуы болып қала береді.

Жолдардың бұзылуына негізінен ауыр және ірі көлемді автокөлік құралдарының жоғары қарқындылығы ықпал етеді. Қазақстанда автомобиль көлігімен жүктерді тасымалдау көлемі соңғы он жылда екі еседен астам ұлғайды және көліктің барлық түрлерімен тасымалданған жүктердің жалпы көлемінің 83% - дан астамын құрады.

Бекеттердің жұмысы лауазымды адамның тасымалдаушымен тікелей байланысына байланысты адами факторға және сыбайлас жемқорлық тәуекелдеріне ұшырады. Осылайша, көліктік бақылау бекеттерінің күшімен ғана автомобиль жолдарының сақталу проблемасы шешілмейді. «Қозғалыста өлшеу қағидаты бойынша жұмыс істейтін салмақты габаритті бақылаудың автоматтандырылған жүйелерін енгізу өзекті.

«Қозғалыстағы салмақ» жүйесі (Weigh-in-motion) жаңалық емес. Мұндай салмақты бақылау бекеттері бүкіл әлемде бар. Осы ауқымды жобаны іске асыруда автомобиль көлігі саласындағы қолданыстағы заңнаманы одан әрі жетілдіру шешуші рөл атқарады. Осыған байланысты, заң жобасында заңнамалық актілерге мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізу көзделген:

Ірі габаритті, ауыр салмақты жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау қағидаларын бұзғаны үшін құқықтық жауаптылыққа тарту құқығы Қазақстан Республикасы индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің көлік комитетіне қарасты республика көлемінде көліктік бақылау инспекциясына берілген.

Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитетінің статистикалық мәліметтеріне сәйкес, Көліктік бақылау инспекциясымен республика бойынша 2021 жылы 3550 әкімшілік іс қаралып 166 737 653 теңге, 2022 жылы 6250 әкімшілік іс қаралып 877 482 066 теңге, 2023 жылы 15622 әкімшілік іс қаралып 1 338 676 881 теңге айыппұл салынған. Бұл дегеніміз, жыл сайын жүк тасымалдау қағидаларын бұзу саны артып келе жатқандығын көрсететті.

Халықаралық тасымалдау саласындағы көлік заңнамасының жүйесі асығыс және құқықтық болжау рәсімін сақтамай қабылданатын нормативтік актілерге негізделеді.

Сондықтан, көлік министрлігі үшін басым міндеттердің қатарына осы салада нормативтік құқықтық актілерді дайындау сапасын арттыру, сондай-ақ қолданыстағы нормаларда отандық тасымалдаушылардың жағдайын нашарлататын жағдайларды алып тастау айқындалды.

Бейінді министрлік пен басқа да орталық органдар арасында көлік саласына қолайлы жағдайлар жасау және дамыту үшін халықаралық автомобиль тасымалдарына мониторинг пен бақылауды жүйелі негізде жүзеге асыруға мүмкіндік беретін бірыңғай алгоритм жоқ. Бұл негізінен қаржы, Ішкі істер министрлігі мен басқа да мүдделі органдар арасындағы цифрлық ортада құрылған ведомствоаралық ақпараттық өзара іс-қимылдың болуымен байланысты. Осыған байланысты көлік министрлігіне қысқа мерзімде тиісті алгоритм әзірлеуге және көліктік бақылаудың автоматтандырылған жүйелерін басқа бақылаушы органдардың жүйелерімен интеграциялаудың «ауыр» проблемаларын шешуге мүмкіндік беретін шаралар қажет.

Ел жолдарында автокөлік құралдарының салмақтық және габариттік параметрлерінің асып кетуін белгілеуге арналған электрондық өлшеу құрылғыларының жұмысында да елеулі кемшіліктер орын алады.

10 жыл ішінде олардың жұмысы реттелмеген, нәтижесінде 800 мыңнан астам көлік құралдары автоматтандырылған бақылаусыз қалады, ал мемлекет жолдарды жөндеуге миллиардтаған шығын келтіреді. Осы себепті «сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл агенттігіне көлік инспекторлары тарапынан ықтимал сыбайлас жемқорлық көріністерінің жолын кесуге бағытталған алдын алу шараларын әзірлеу қажет» [46].

Сондай-ақ, бейінді министрлік үшін басым міндеттердің қатарына отандық тасымалдаушыларға жүктерді халықаралық тасымалдауға шетелдік рұқсаттар беру бойынша Мемлекеттік қызметтер көрсету сапасын арттыру айқындалды. Тек көлік прокурорлары іріктеп тексеру нәтижелері бойынша осындай рұқсат құжаттарын заңсыз берудің 400-ден астам фактісі анықталды.

«... Жүк автомобильдерімен шамадан тыс жүктерді тасымалдау және бірнеше рет қайталау салдарына жол құрылымындағы табиғи факторлардың бірлескен әсерінен кернеулер мен деформациялар пайда болады. Олар біртіндеп жиналып, деформациялардың жиналуына және жолдың бұзылуына әкеледі» [14].

Бұл дегеніміз ірі габаритті және артық салмақты жүктерді тасымалдайтын жүк автомобильдері тасымалдау қағидаларын бұзғанын анықтауға арналған электрондық өлшеу құралдары өз деңгейінде жұмыс жасамауы салдарынан, жүк автомобильдерінің құқықтық жауаптылыққа тарту кезінде проблемалар туындатуда.

Қолданыстағы нормативтік және заңнамалық шектеулерге қарамастан, әлемнің барлық дерлік елдерінде нормативтік осьтік жүктемелер мен автокөлік құралдарының толық массаларының асып кетуі байқалады, бұл негізінен жол пайдаланушыларының ықтимал салдарға қарамастан қосымша пайда табуға деген ұмтылысымен түсіндіріледі.

Басты проблемалардың бірі – осы санаттағы әкімшілік құқық бұзушылықтар бойынша ірі көлемді және ауыр салмақты жүктерді автомобильмен тасымалдау барысында көліктік бақылау инспекторының талабына бағынбастан, АКҚ иесі тиелген жүкті түсіріп тастағанда немесе АКҚ өлшеуге арналған таразыға шығудан бас тартқанда нақты массасының жол берілетін жалпы массадан асып кеткені үшін алым сомасы көрсетілген алым мөлшерлемесін асып кету мөлшеріне және маршрут бойынша тасымалдаудың тиісті арақашықтығы бойынша келтірілген залалды анықтаудың мүмкін еместігі болып табылады.

Бұндай жағдайда, көліктік бақылау инспекторының талабына бағынбағаны үшін АКҚ жүргізушісін ӘҚБтК-нің 667-бабымен әкімшілік хаттама толтырып, сотқа жолдайды. Сот 667-баптың диспозициясына сәйкес, АКҚ жүргізушісіне отыз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға не он бес тәулікке дейінгі мерзімге әкімшілік қамаққа алу жазасын тағайындаумен ғана шектеледі.

Жоғарыда айтылған мәселерді қортындылай келе, жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау қағидаларын бұзғанын АКҚ иесі (немесе жүргізушісі) біле тұра қасақана көліктік бақылау инспекторының талабына бағынбастан, АКҚ тиелген жүкті түсіріп тастағанда немесе АКҚ өлшеуге арналған таразыға шығудан 3-сағаттан артық бас тартқанда жағдайда Қазақстан Республикасының ҚК-ның 379-бабын 1-1-бөлігімен (билік өкіліне бағынбау) «мемлекетке айтарлықтай залал келтіретін, әкімшілік құқық бұзушылық жасағанын біле тұра, жауаптылықтан жалтару мақсатында, билік өкілінің заңды талабына немесе өкіміне бағынбау» деп толықтыруды ұсынамын.

Тәжірибеден алатын болсақ, 18.09.2023 жылы «TransConsulting» жауапкершілігі шектеулі серіктестігімен Хоргос кеден бекетіне (ҚХР) - Нұр Жолы кеден бекетіне дейін (ҚР) тасымалданып келе жетқан ірі габаритті жалпы салмағы 243.08 тонна болатын жүк «Самара-Шымкент» халық аралық жолының 890 км/де патрульдік полициясымен ҚР аумағы арқылы ірі габаритті АКҚ жүріп өтуіне арнайы рұқсаты болғанына қарамастан тоқтатылып жүруге тыйым салынған. Жүруге тыйым салынудың негізі ретінде «Самара-Шымкент» халықаралық жолында орналасқан көпірлердің жүк көртерім салмағы 80 тоннадан аспайтындығын көрсеткен. Алайда, бір тәуліктен соң

кәсіпкердің шағымынан соң жүруге рұқсат берген. Көрсетілген мәлімет ірі габаритті және ауыр салмақты жүктерді тасымалдау барысында жолдардың мүмкіншіліктері ескерілмейтіндігі анық көрсетіп берді.

Сондай-ақ, осы салада сыбайлас жемқорлық тәуелдері болуы мүмкіндіктерін жоққа шығармайды (рұқсат беру құжаттары қосымшаға тіркелді). Мысалы, Ақтөбе қаласының көлік прокуратурасының 19.04.2023

рұқсат құжаттарын беру тәртібін тексеру қорытындысы бойынша мынадай кемшіліктер атап өтілді:

04.04.2023 жылы «Сариев Айдос Әбілғазыұлы» ЖК халықаралық автомобиль тасымалдаушысы 2 шетелдік рұқсат бланкісін (Қытай ҚХР «С» №0025242, №0025243) қайтарып берді, олар мтнз 344sea04 тартқышы, мтнз 621ga04 жартылай тіркемесі және МТНЗ тартқышы автокөлік құралдарында пайдаланылды 050asa04, грнз жартылай тіркемесі 50abo04.

Қайтарылған рұқсаттар туралы ақпаратты электрондық өтінім беру жүйесіне енгізген кезде МТНЗ 50abo04 жартылай тіркемесінде рұқсат карточкасы жоқ екені анықталды, жүктерді тасымалдау рұқсат карточкасынсыз жүзеге асырылды.

Осылайша, «Сариев Айдос Әбілғазыұлы» ЖК тасымалдаушысының іс-әрекеттерінде отандық тасымалдаушының отандық тасымалдаушының рұқсат карточкаларында көрсетілмеген автокөлік құралына шетелдік рұқсатты пайдалану фактісі бойынша, сондай-ақ ҚР ӘҚБтК 463-бабының 1-бөлігі бойынша халықаралық тасымалдауды жүзеге асыру фактісі бойынша ҚР ӘҚБтК 573-бабының 2-бөлігінде көзделген әкімшілік құқық бұзушылықтар жасау белгілері көрінеді рұқсат карточкасы жоқ жүктерді тасыған.

Автокөлік құралына рұқсат карточкасын негізсіз беру (жүктерді халықаралық тасымалдау).

Талданатын кезеңдерде уәкілетті орган автотасымалдау саласындағы заңнаманы бұзғаны үшін 959 әкімшілік материал жасады, оның 183-і ведомстволық бағыныстылығы бойынша сот органдарына берілді. Талдау жүргізу барысында Әкімшілік құқық бұзушылық және бұрмалау туралы хаттамалар жасау рәсімін бұзу фактісі анықталды. Тексерудің алдын ала нәтижелері халықаралық жүк және жолаушылар тасымалын көліктік бақылау саласындағы заңдылықты қамтамасыз ету жөніндегі инспекция тарапынан жүйелі жұмыстың жоқтығын куәландырады.

Алайда, тәжірибе көрсеткендей, бұл саланы бақылауға және арнайы рұқсаттар беруге жауапты Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көлік комитеті және облыстары бойынша көліктік бақылау инспекциясылары ҚР ӘҚБтК-тің 464, 559 (екінші, үшінші, төртінші, алтыншы, жетінші, сегізінші және тоғызыншы бөліктерінде), 561, 571, 571-1, 572, 573, 575, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 590 (сегізінші бөлігінде), 616, 621 (бірінші, екінші және төртінші бөліктерінде), 623, 624-1, 625 (автомобиль көлігіндегі бұзушылықтар бөлігінде), 627, 628-баптарында көзделген әкімшілік құқық бұзушылықтар туралы істерді қарау барысында және ірі габаритті және ауыр салмақты

жүктерді автомобильмен тасымалдау бойынша №353 бұйрыққа сәйкес рұқсаттарды беру барысында бірқатар қиындықтар бар.

Сол себепті, ірі габаритті және ауыр салмақты жүктерді автомобильмен тасымалдау бойынша заң талаптарын бұзған үшін құқықтық жауаптылықтармен арнайы рұқсаттар беру бойынша туындаған проблемалар мен оларды шешу жолдарыда бір жүйелік тәжірибе қалыптаспаған.

Басты мәселенің бастауы – осы санаттағы әкімшілік құқық бұзушылықтар бойынша ірі габаритті және ауыр салмақты жүктерді автомобильмен тасымалдау барысында көліктік бақылау инспекторының талабына бағынбастан, АҚК иесі тиелген жүкті түсіріп тастағанда немесе АҚК өлшеуге арналған таразыға шығудан бас тартқанда нақты массасының жол берілетін жалпы массадан асып кеткені үшін алым сомасы көрсетілген алым мөлшерлемесін асып кету мөлшеріне және маршрут бойынша тасымалдаудың тиісті арақашықтығы бойынша келтірілген залалды анықтаудың мүмкін еместігі болып табылады.

Бұндай жағдайда, көліктік бақылау инспекторының талабына бағынбағаны үшін АҚК жүргізушісін ӘҚБтК 667-бабымен әкімшілік хаттама жасақтап сотқа жолдайды. Сот 667-баптың диспозициясына сәйкес АҚК жүргізушісіне отыз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға не он бес тәулікке дейінгі мерзімге әкімшілік қамаққа алу жазасын тағайындаумен ғана шектеледі. АҚК иесі ірі көлемді және ауыр салмақты жүктерді автомобильмен тасымалдау қағидаларын бұзу мен ауыр салмақпен жүру әрекеттерінің салдарынан жолға келтірілген залал анықталмайды және арнайы алым соммасын төлеуден қасақана жалтарғаны үшін ҚР Қылмыстық кодекстің (бұдан әрі - ҚР ҚК) 236-бабымен сотқа дейінгі тергеп-тексеру өндірісін бастау мүмкін емес. Себебі, аталған баптардың диспозициясына сәйкес қылмыстық құқық бұзушылықтың құрамы арнайы төлеуден жалтару салдарынан ірі мөлшерде залал келтірілген жағдайда ғана орын алады.

ҚР-ның Қылмыстық-процестік кодексінің (бұдан әрі – ҚР ҚПК) 179-бабының 1-бөлігіне сәйкес «залал туралы мәліметтері жоқ қылмыстық құқық бұзушылық туралы арыз, хабар немесе баянат тіркелуге жатпайды» [5].

Бұл орайда, қылмыстық құқық бұзушылықтар бойынша келтірілген залал көлемін анықтау мүмкін емес. Ондай қызыметті атқару көліктік бақылау инспекторы құзыретіне жатпайды, және де қылмыстық іс жүргізе алмайды. Көліктік бақылау инспекциясы аталған бағытта құзырет берілген қызметкер ретінде, құқық қорғау органдары қызметін атқарып сараптама тағайындай алмайды. Сәйкесінше, осындай залалдарды анықтап қылмыстық қудалауды жүзеге асыраты құқық қорғау органдарында бірде-бір нормативтік құқықтық акт зертеу барысында анықталмады.

Еліміз бойынша «2021-2023 жылдар аралығында АҚК иелері көліктік бақылау инспекторының талабына бағынбай тиелген жүкті түсіріп тастағанда немесе АҚК өлшеуге арналған таразыға шығудан бас тартып арнайы төлеуден жалтарғаны үшін Қылмыстық кодекстің 236-бабымен берде бір қылмыстық іс қозғалмаған» [6].

Сонымен қатар, осы қылмыстық құқық бұзушылықтар бойынша келтірілген залалдың мағынасы нормативтік құқықтық актілерде нақты айқындалмаған. Мысалы: Қылмыстық кодекстің 3-бабының 38-тармағына сәйкес ірі залал және ірі мөлшер – ҚР ҚК-нің 236-бапта төленбеген кедендік баждардың, кедендік алымдардың, салықтардың, арнайы, демпингке қарсы, өтемақы баждарының бес мың айлық есептік көрсеткіштен (бұдан әрі – АЕК) асатын құны. 2023 жылғы АЕК есептегенде 17 250 000 теңгені ( $3460 \times 5000 = 17250000$ ) құрайды. Сонымен қатар, арнайы төлем түсінігі Қылмыстық кодекспен айқындалмаған.

Бұл дегеніміз, Қазақстан Республикасында ірі габаритті жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау қағидаларын бұзған жүк тасушыларға жауаптылықтан қасақана жалтарған жағдайда АҚК жүргізушісін ӘҚБтК 667-бабымен жауаптылыққа тартылып жүк иесіне АҚК-ның иесін (жүк тасушы) тарту мүмкін емес.

Келесі негізгі проблемалардың бірі - көлік бақылау саласындағы уәкілетті орган – Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көлік комитетіне қарасты республика көлемінде көліктік бақылау инспекциясы республикалық мемлекеттік мекемелері тек облысы орталықтарында орналасып, халықаралық, республикалық, облыстық маңызы бар жолдардың бойында, кеден бекеттерінде арнайы көліктік бақылау бекеттерінің жоқтығында. Бүгінгі күні әр облысы бойынша көліктік бақылау инспекцияларындағы бақылауды жүзеге асыру үшін арнайы жасақталған бір-екі автокөлік құралы ғана бар.

Сонымен қатар еліміз бойынша көліктік бақылау инспекцияларының автокөліктері соңғы 2012-2022 ж.ж. аралығында Көлік комитеті тарапына жаңартылмаған. Көлік комитетімен 2023 жылы арнайы жасақталған 18 автокөлік сатылып алынған. Республика бойынша 22 көліктік бақылау инспекциялары барын, қолданыстағы автоліктердің жарамдылық мерзімдер асып кеткенін ескеретін болсақ 50% қамтылуды да құрамайды. Бұл дегеніміз ірі габаритті және ауыр салмақты жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау толық қанды бақылаудың болауы, заңдардың толық қанды орындалуы мүмкін еместігін көрсетіп береді.

Осы тұрғыда проблемалардың бірі Қазақстан Республикасының ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары бойынша рұқсат етілген барынша салмағы Қазақстан Республикасының заңнамасымен белгіленген, автокөлік құралының жол берілген жалпы салмағынан асатын өзі аударғыш автомобильмен жүктерді тасымалдауға жол бермеу бойынша тыйымды Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі Автомобиль көлігі туралы №476 Заңнан 19.04.2019 жылы алып тастауы.

Осының салдарына заңнамада белгіленген, автокөлік құралының жол берілген жалпы салмағынан асатын өзі аударғыш автомобильдер жүктерді еркін тасымалдауда.

Қазақстан Республикасының заңнамасымен үш осьтік АҚК барлық салмағы 25-тонна, төрт осьтік АҚК барлық салмағы 32-тоннадан, көп осьті

АКҚ жалпы салмағы 40 тоннадан аспау керек. Қазіргі таңда қолданыста жүрген «Қытай халық Республикасында импортталған Shacman Howo FAW т.б. маркалы өзі аударғыш жүк автомобильдернің үш остілері жүксіз 16 тонна жүкпен 40 тонна салмақ болады, төрт остілері жүксіз 17,5 тонна жүкпен 57 тонна болады, көп осьтілердің жүксіз салмағының өзі 25 тоннадан басталады [1]. Бұндай өзі аударғыш жүк АКҚ күнде көріп жүрміз.

Жоғарыда көрсетілген және тағы басқа да қиындықтар оңтайлындырылмайынша ірі көлемді және ауыр салмақты жүктерді автомобильмен тасымалдау бойынша заң талаптарын бұзушылықтарға тиісті алдын алу (профилактика) жұмыстары нәтижесіз бола бермек. «Жүк тасушылар өздерінің әкімшілік, қылмыстық жауаптылыққа тартылмайтындықтарын сезініп, заңсыз іс – әрекеттерін жалғастыруда. Нәтижесінде АКҚ-мен пайдалану ережелерін бұзу әкімшілік, қылмыстық құқық бұзушылық әрекеттері латенттік қылмыстық құқық бұзушылықтарға айналуға...» [13].

Сәйкесінше, айтылған проблемаларға байланысты зерттеу тақырыбы өте өзекті әрі оның өз шешімін табуы осы саладағы құқықтық қатынастар үшін маңызды болып табылады.

1.3 Ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау бойынша шет елдердің ережелерінің заңнамалық талаптары қолдану мәселесі.

Көлік қызметін құқықтық реттеу мәселелерін зерттеу және шешу құқықтың әртүрлі салалары үшін, ең алдымен кәсіпкерлік, азаматтық және әкімшілік құқық үшін ерекше қызығушылық тудырады.

Дамыған шет елдерде интеллектуалды көліктік бақылау жүйесі, интеллектуалды көлік жүйесінің ішкі жүйесі ретінде қызмет атқарады [15].

Еуропалық одақ деңгейінде көлік саласындағы қызметті реттеудің ерекшеліктері «осы ұлттықтан жоғары білім берудің ерекше сипаты мен жұмыс істеу сипатына байланысты: ЕО органдарының қызметі ЕО шегінде көлік инфрақұрылымын дамытудың неғұрлым жалпы бағыттарын әзірлеумен және жекелеген мүше мемлекеттердің олардың көлік жүйелерін жетілдіру жөніндегі күш - жігерін үйлестірумен шектеледі» [15].

ЕО-дағы көлік саясаты Еуропалық парламенттің және еуропалық кеңестің 1996 жылғы 23 шілдедегі но 1692/96/ЕС шешімімен бекітілген трансевропалық көлік жүйесін дамыту жөніндегі нұсқаулықтарына негізделген. (Трансевропалық көлік желісін дамытуға арналған қоғамдастық нұсқаулары).

Жол қозғалысы саласында басшылық ету халықаралық қатынастар үшін үлкен білімі бар, не ірі қалалық агломерацияларды байланыстыратын, не перифериялық аумақтарды ЕО-ның орталық аудандарымен байланыстыратын жаңа автомагистральдар салуды және жұмыс істеп тұрған автомагистральдарды жетілдіруді көздейді [15].

ЕО-ның жол қозғалысын ұйымдастыру туралы нормативтік актілерінде автомобиль жолдары мен жол инфрақұрылымын салу, реконструкциялау және пайдалану кезінде қоршаған ортаны қорғау қажеттілігіне ерекше назар аударылады.

«Германиядағы жол қозғалысын ұйымдастыруды мемлекеттік басқару жүйесінің ерекшелігі - жол қозғалысын мемлекеттік басқару саласындағы функциялардың нақты бөлінуі, жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге жауапты атқарушы органдардың және қоғамдық бірлестіктер, кәсіпкерлер, сақтандырушылар, көлік құралдары өндірушілері атынан жұртшылықтың терең өзара іс-қимылы қамтылған» [14].

«Германия жолдарында Автоматты салмақты бақылауды енгізу 2010 жылдан бастап жүзеге асырылуда. 2017 жылдың мамыр айынан бастап Солтүстік Рейн-Вестфалия Федералды штатындағы (Нордрейн-Вестфален) А33 автобанында Schlob Hoilt және Stukenbrock-Senne конвенциялары арасында жүк көліктерінің осьтік жүктемесін өлшейтін динамикалық пункт жұмыс істейді. Жол төсеміне салынған индукциялық ілмектер қозғалыс қарқындылығы мен осьтер санын есептеуге жауап береді. Төрт сенсорлы жүктеме арқалығы да жолға салынған. Датчиктер жүк көлігінің немесе автопоездың әр осінен жүктемені тіркейді. Жабдық Автомобиль мен тіркемеде қандай осьтер бар екенін таниды және автопоездың толық салмағын есептейді.

Барлық деректер Германияның Федералды автомобиль жолдары ғылыми-зерттеу институтына (BASt) және FUGP-ге онлайн режимінде беріледі. Алынған ақпарат жол желісінің дамуын болжау және көптеген көпір құрылыстарының тозған жағдайына және негізгі магистральдардың шамадан тыс жүктелуіне байланысты жолдарды жөндеу және салу жоспарларына түзетулер енгізу үшін өңделеді

Неміс ережелері бойынша шамадан тыс жүктеме үшін айыппұлдар жүргізушіге де, машинаның шамадан тыс жүктелуіне жол берген жауапты адамға да қолданылады. Бұл көлік құралының иесі де, жүк жөнелтушінің өкілі де болуы мүмкін. Ақшалай айыппұлдан басқа айыппұл ұпайлары берілуі мүмкін. Белгілі бір балл жинаған кезде жүргізуші көлік құралын басқару құқығынан айырылады. Германияда бес осьті жүк көлігінің максималды рұқсат етілген салмағы 40 тонна. Жетекші оське рұқсат етілген жүктеме - 11,5 тоннаға дейін. Бір ось үшін 10 тоннаға дейін. Мысалы, егер осьтік жүктеме 20% - дан асса, айыппұл жүргізуші үшін 190 еуро және жүк көлігі иесінің компаниясы үшін 380 Еуро болады» [16].

Еуропадағы ірі көлемді көліктің рұқсат етілген өлшемдерін реттейтін негізгі құжат Еуропалық Одақ Кеңесінің №96/53 / ЕО директивасы болып табылады. Автопоездың максималды салмағы мен ұзындығын 60 тонна мен 25,5 м-ге дейін өзгерткен бірінші болып Финляндия мен Швеция болды. Бұл елдерде автопоездың үш осьті тартқышынан және тасымалданатын тіркемеден (екі осьті жылжымалы арбаның үш осьті тіркемесі негізінде) және орталық осі бар екі осьті тіркеме сериялық үлгідегі жартылай тіркемеге бекітілетін ершікті тіркемелі автопоездан (СПА) қалыптастырылған автопоездарды пайдалануға

рұқсат етіледі. ТМД елдерінде автомобиль көлігімен жүк тасымалдауға шектеулер автопоездың рұқсат етілген шекті массасын 44 тоннаны құрайды, АҚШ-та бұл көрсеткіш 48 тоннаға тең, ал олардың рұқсат етілген массасы 44 тоннаны құрайды, Еуропада 45, 48, 53 футтық контейнерлер қолданылмайды, ал Канада мен АҚШ-та олар жоғары сұранысқа ие.

Ұлыбританиядағы жол қозғалысын ұйымдастыру бірқатар заңнамалық актілерге арналған, олардың арасында «1984 жылғы 26 маусымдағы жол қозғалысын реттеу туралы Акт (road Traffic Regulatijn 1984), 2000 жылғы 30 қарашадағы көлік туралы Акт (Transport Act 2000), 2004 жылғы 22 шілдедегі Көлікті басқару туралы акт (Traffic Management Act 2004) және 2008 жылғы 26 қарашадағы муниципалды көлік туралы Акт (Local Transport Act 2008). Бұл құралдар негізінен Ұлыбританияда жол қозғалысын ұйымдастыруды реттеудің нормативтік базасын құрайды» [17].

Еуропа елдерінің ішінде осьтік жүктемесіне қойылатын талаптарды бұзған үшін әкімшілік жауаптылықты күшейткен Франция, онда 2022 жылдың 7 шілдесінен жарияланған жаңа жарлық көлік компаниялары мен олардың басшыларының шамадан тыс жүктеме үшін жауаптылығын күшейтеді. Тасымалдаушыларға 1,5 мың еуро айыппұл салынады, қайталанған жағдайда сомасы 5-есе артады. Жүктерді тасымалдауға қатысатын адамдар да айыппұл ала алады. Сонымен қатар, жарлық жүк көліктерін қашықтықтан (қашықтан) басқару мүмкіндігі шараны заңдастырады.

Сондай-ақ, жарлықта жүк жөнелтуші, экспедитор, агент немесе жүк алушы, егер олар жалған декларация берсе, осьтің салмағынан немесе жүктемесінен асып кетсе, 5-дәрежелі айыппұл салынуы мүмкін.

Бұл Францияда жүк тасымалдаумен айналысатын кез келген адам жүк көлігінің жүргізушісі болмаса да, салмақ өлшемін бұзғаны үшін жауапқа тартылуы мүмкін дегенді білдіреді [18].

Польшада «... автокөлік құралының шамадан тыс жүктелу фактілері жол бетіне және бейнебақылау камераларына орнатылған датчиктері бар динамикалық таразылармен жазылады. Рұқсат етілген параметрлердің асып кетуін тіркеген кезде мемлекеттік тіркеу нөмірі туралы мәліметтер көлік құралын тоқтату және оны стационарлық салмақ-габаритті кешендерде өлшеу үшін жол инспекторларына беріледі» [15].

«Литва елінде қозғалыстағы бұзушылықтарды бақылау бойынша көпфункционалды жүйе іске қосылды. Бұл жүйе автокөлік құралдарының салмақтық және габариттік параметрлерін өлшейді, мемлекеттік нөмірлерді анықтайды, қозғалыс қарқындылығы туралы ақпарат жинайды. Жүйеде жиналған деректер жол ақысын төлеуді, міндетті сақтандырудың болуын және техникалық тексеруден өтуді тексеру үшін пайдаланылады. Бұл жүйе салмақ өлшемдерінен асып кеткені және басқа да бұзушылықтар үшін айыппұл талондарын жібереді.

Автокөлік құралының салмақтық параметрлерін бекіту жүйесі белгілі бір мәннен төмен емес жылдамдықта жүзеге асырылады.

Автоматтандырылған жүйелердің әрекет ету аймақтарында жылдамдықты белгілі бір шамалардан төмендетуге тыйым салатын жол белгілері орнатылған, белгілердің жанында көлік құралдарының мемлекеттік тіркеу нөмірлерін тіркеуге арналған фото-бейнекамералар орнатылған.

Автоматтандырылған жүйелер аймағында жылдамдықтың төмендеуі тіркелген жағдайда, бұл бұзушылық салмақтық бақылаудан өтуден жалтару ретінде қарастырылады және осы бұзушылық үшін рұқсат етілген салмақ параметрлерінен асып кетуге пропорционалды айыппұл санкциялары» [16] қарастырылған.

АҚШ-та көлік және жол қозғалысын ұйымдастыру туралы заң үш деңгейдегі актілермен ұсынылған: федералды, штаттық және жергілікті. Автомобиль жолдары (highways) сәйкесінше федералдық жолдар болып табылады (national highway system, interstate system) немесе мемлекеттік жолдар жүйесіне кіреді (state highway system) немесе жергілікті өзін-өзі басқару (county roads) басқарады. АҚШ-та 15 мыңға жуық Автоматты салмақтық бақылау кешені бар, оның құрамына алдын ала іріктеуге, төмен жылдамдықпен өлшеуге және станциялық таразыларда бақылау салмағынан асып кетуге арналған жабдық кіреді. Бұл ретте автожол бойында жүк автомобильінің жүргізушісін өлшеу станциясының бар екендігі туралы хабардар ететін жол белгілері, сондай-ақ көлік құралдарын алдын ала іріктеуге арналған белгілер, жеңіл автомобильдер бұдан әрі қарай жүреді, ал жүк көліктері тек жүк көліктеріне арналған жолаққа оралады. Жүк автомобильдерінің қозғалыс жолағында қозғалыста салмақ өлшеуді жүзеге асыратын кешен (weigh-in-motion) орнатылған. Егер салмақтық габариттік параметрлер рұқсат етілген шектерде болса, бағдаршам автокөлік құралын маршрут бойынша одан әрі жүру үшін барлық автокөлік құралдары үшін қозғалыс жолағына бағыттайды. Рұқсат етілген салмақ-габариттік параметрлердің немесе рұқсат етілген шекті мәндерге жақын параметрлердің асып кетуін белгілеу кезінде бағдаршам автокөлік құралын осьтік өлшеуге арналған стационарлық салмақ жабдығымен өлшеу станциясына жібереді [17].

Бұл жүйе ашық (шлагбаумдарсыз) болып табылады, «өлшеу станциясы» белгісі қолданылған сәттен бастап өлшеу аяқталғанға дейін автокөлік құралының барлық қозғалыс бағыты фото-бейнебақылау камераларымен бекітіледі. Салмақты бақылауды тасымалды өлшеу құрылғыларымен жабдықталған жол полициясының патрульдік қызметі де жүзеге асырады.

Сонымен, АҚШ-тың Федералды жол басқармасының мәліметі бойынша, барлық жол зақымдануларының 20% тек АКҚ-ның рұқсат етілген осьтік жүктемелерінен асып кетуден туындайды, бұл жолдарды жөндеуге жыл сайынғы қосымша шығындарға әкеледі.

Данияда шамадан тыс жүктелген АКҚ барлық жүк көліктерінің 10-15% құрайды. Югославияда АКҚ-ның 75% осьтік жүктеме жоғары. Испанияда бір осьті жүк АКҚ-ның 46% 10 тк жоғары жүктеме анықталды, ал кейбір жағдайларда ол бір оське 23 тк дейін болды. Оңтүстік Африкада жүк АКҚ-ның 35% нормативтен 5%-дан 100%-ға дейін шамадан тыс жүктемеге ие.

Ирландияда, 1998 жылы енгізілген АКҚ-ның шамадан тыс жүктегені үшін тасымалдаушылар мен жүк жөнелтушілердің жауаптылығы туралы заңға қарамастан, осы уақытқа дейін тасымалдардың шамамен 20% 4-тен 6-ға дейін жүктемемен жүзеге асырылады» [18].

Сингапурдың тәжірибесі қызықты, өйткені бұл мемлекеттің заңнамасы 1996 жылғы 30 сәуірдегі Сингапурдың жер үсті көлігі қызметі туралы акт (Ланд Транспорт Аұтхоріты оф Сінгапоре Аст) негізінде әрекет ететін бір орган – жер үсті көлігі қызметі шеңберінде жол қозғалысын ұйымдастыру саласындағы құзыретті орталықтандырудың мысалы болып табылады. Актінің 6-бабына сәйкес аталған қызметке, атап айтқанда, Сингапурда автомобиль жолдарын салу, басқару және жөндеу, жобаларды жоспарлау, әзірлеу жүктелген; автобус аялдамаларын, тротуарларды, қоғамдық көліктің ауыспалы терминалдарын, такси аялдамаларын және қоғамдық көлік инфрақұрылымының басқа элементтерін жоспарлау, жобаларды әзірлеу, салу, жөндеу және жетілдіру; жол белгілері мен сигналдарын, жол ағындарын бақылауға арналған жабдықтарды пайдалану, жөндеу және жетілдіру; тұрақ орындарын пайдалануды реттеу; басқару стратегиялары мен жоспарларын дамыту және іске асыру көлік инфрақұрылымын тиімді пайдалану мәселелері бойынша зерттеулер жүргізу. Сингапур мемлекеті алып жатқан өте аз аумақты ескере отырып, жер үсті көлігі қызметі тұлғасында жол қозғалысын ұйымдастыру саласындағы барлық негізгі міндеттердің осындай шоғырлануы оңтайлы болып табылады.

Литва елінде 2017 жылдан бастап, көлік құралының осіндегі рұқсат етілген ең жоғары салмақтан немесе жүктемелерден асып кеткені үшін жауаптылық, ең алдымен, тасымалдаушыларға жүктеледі. Алайда, қолданыстағы заңнамалық актілерде «бұл жауаптылық көлік тізбегінің басқа буындарымен бөлісу мүмкіндігі қарастырылған, содан қолданыстағы әкімшілік құқық бұзушылық кодексінде жүк автомобильдерінің жалпы рұқсат етілген массасы мен осьтік жүктемесіне қойылатын талаптарды белгілейтін заңнамалық актілерді бұзғаны үшін тасымалдаушылар ғана емес, сонымен қатар жүк жөнелтушілер және көлікті басқарушы компания да жауапты болады деп көзделген [15, 20-б.].

Айтарлық, еуропа елдерінің ішінде осьтік жүктемесіне қойылатын талаптарды белгілейтін заңнамалық актілерді бұзғаны үшін қылмыстық жазалауды қарастырып жатыр, ол Венгрия елінің Қылмыстық кодексі бойынша, жүктеме 1 тоннадан артық болған ретте 1 жылға дейін бас бостандығын айыру қарастырып жатыр [15, 24-б.].

ТМД елдері. «Тәуелсіз мемлекеттер достастығына мүше мемлекеттерде жол қозғалысын ұйымдастыру мәселелері бірыңғай нормативтік актімен – Жол қозғалысы туралы заңмен реттелетін үрдіс бар (мұндай тәсіл, мысалы, Украина, Беларусь, Тәжікстан заң шығарушыларымен сайланған). Дәл осы құжат, әдетте, жол қозғалысы қауіпсіздігі мәселелерін де реттейді (және жол қозғалысы қауіпсіздігін реттеу басым болып табылады). 1999 жылғы 4 маусымда Минск қаласында жасалған Тәуелсіз мемлекеттер достастығына

қатысушы мемлекеттердің автомобиль жолдармен мемлекетаралық тасымалдауды жүзеге асыратын көлік құралдарының салмақтары мен көлемдері жөніндегі келісім (бұдан әрі – Келісім). Тәуелсіз мемлекеттер достастығына қатысушы мемлекеттердің автомобиль жолдарымен мемлекетаралық тасымалдауды жүзеге асыратын көлік құралдарының салмақтары мен көлемдері жөніндегі келісімді бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы. 2003 жылғы 17 қаңтар Н 32 бекітілген. ТМД-ның кейбір елдерінде «жол қозғалысы қауіпсіздігі туралы» заңдарға (мысалы, Әзірбайжан, Өзбекстан) енгізілген жекелеген нормаларды қоспағанда, жол қозғалысын ұйымдастыру заңды түрде реттелмеген. ТМД-ның бірқатар елдерінде (мысалы, Украина, Қазақстан) қолданыстағы автомобиль көлігі туралы заңдар автомобиль көлігімен тасымалдауды реттейді және жол қозғалысын ұйымдастыруға қатысты нормаларды қамтымайды. ТМД-ға қатысушы мемлекеттердің көпшілігінде заңдар қабылданды» [19]. «Автомобиль жолдары туралы «немесе» автомобиль жолдары мен жол қызметі туралы (Армения, Қазақстан, Тәжікстан, Украина, Өзбекстан).

Шетелдік тәжірибе көрсеткендей, дәл осындай проблемаларды ұйымдастырушылық-техникалық шараларды қолдана отырып, мақсатты бағдарламалар негізінде шешуге болады. Сонымен қатар, Еуропалық заңнама жол қозғалысын құқықтық реттеудің салыстырмалы түрде тұрақты деңгейіне ие. Батыс Еуропа елдеріндегі қозғалыс тәртібін анықтайтын нормалар, әдетте, 10-15 жыл ішінде айтарлықтай өзгерістерге ұшырамайды.

Шет елдер үшін Ресей заңнамасында жеткіліксіз назар аударылған жол қозғалысын ұйымдастыру саласындағы барлық жобаларға алдын-ала экологиялық бағалау жүргізу тән. Сонымен қатар, «жол қозғалысын оңтайландыру әдістерінің бірі ретінде тұрақтарды ұйымдастыру мәселелерін егжей-тегжейлі реттеу шетелдік заңнаманың айрықша белгісі деп санауға болады» [15, 21-б.].

Жалпы көп шет елдерінде осьтік жүктемесіне қойылатын талаптарды бұзған үшін әкімшілік жауаптылық қарастырылған, айыппұл сомасы қомақты болып табылады.

Шет елдердің магистральды жолында автоматтандырылған өлшеу станциясы-метрологиялық тексеруден өту тәртібі қатаң реттелген және де белгілі бір шақырым сайын автоматты режимде жұмыс жасап тұрады. Жол бойында фото-бейнетүсірілімді жүзеге асыратын, түрін, маркасын, мемлекеттік тіркеу нөмірлік белгісін, автокөлік құралдарының салмақтық габариттік параметрлері мен қозғалыс жылдамдығын тіркейтін сертификатталған арнайы бақылау-өлшеу техникалық жабдықтарының кешені магистральды барлық жол бойында орналасқан.

2 Ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау талаптарының ережелерін бұзғаны үшін жауаптылықты күшейту үшін жаза тағайындау мәселесі.

2.1 Ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау талаптарының ережелерін бұзғаны үшін қылмыстық жауаптылықты қарастыру мәселесі.

Құқықтық жауаптылық – ол әлеуметтік жауаптылықтың бірден-бір нысаны болып келеді.

Құқықтық жауаптылық құқық ғылымында дамыды және ретроспективтік жауаптылық ретінде пайда болады, және тікелей құқыққа қайшы тәртібі үшін байланысады. Субъектілеріне байланысты қарым-қатынасы құқықтық жауаптылықтың мемлекеттік ықпал ету сипатына ие. Бұл мемлекеттің құқық нормаларын бекіту салдарынан туындайтыны мәлім, демек заңды жауаптылық белгіленуі құқық бұзушының келісімінсіз тәуелсіз белгіленеді.

Мемлекеттік шаралар өмірде әр түрлі нысандардан көрініс табады, кейде ол құқықтық жауаптылықпен байланысты болмауы да мүмкін. Сол себептен, заңды жауаптылық мемлекеттік шаралардан ажыратамыз, сондай-ақ мемлекеттік шараларды орындау құқық нормаларының орындалуынан көрініс табады. Соңғысы құқық қорғау органдарының қызметінде әр түрлі жолдардан көрініс табады.

Біріншіден, заңи маңызы бар құқық субъектісінің тәртібін бақылауда;

Екіншіден, құқық бұзушыға берілетін фактілерді лауазымды орган қызметіне байланысты тергеу жүргізуде;

Үшіншіден, заңда көрсетілген санкцияларды құқық бұзушыға қолдану;

Мемлекеттік шаралардың, нормалардың сондай-ақ құқықтың орындалуында, бұл қызмет қатал заңмен реттелетін, және сонымен реттелетін бірге өзінің бір қатар құқықтық шектері бар болып келеді.

Құқықтық жауаптылық мемлекеттік шараларды орындау кезінде көрінеді, бірақ ол құқық бұзушылық фактісі орын алғанан кейін туындайды, онда құқық бұзушылықтың құрамы болуы тиіс. Осы себептен, құқық бұзушылықтың құрамы болып құқықтық жауаптылықтың фактілік негізі танылады, ал құқық нормасы – құқықтың негізі болып табылып, онсыз құқықтық жауаптылық өмір сүрмейтіндігі белгілі.

Құқық бұзушылық пен құқықтық жауаптылықтың бөлінбейтіні анық, өйткені әрдайым құқық бұзушылық дереу құқықтық жауаптылықты орнатады немесе тудырады.

Құқықтық жауаптылық шараларының нағыз мазмұны құқық бұзушылықтың орын алуы қоғамға қайшы немесе қауіпті әрекет жасауымен оған қолданылатын санкциялармен көрсетіліп анықталады.

Құқықтық жағдайда ең маңызды құқық бұзушының міндеті болып, өзі жасаған әрекетіне жауап беру, бұл тұлғамен жасалған құқық бұзушылық жеке

және мүліктік сипатқа ие жағымсыз салдар туындатады, оны құқық нормасы құқық бұзушылыққа берілетін санкцияны анықтайды [20, 63-б.].

Мұнда тек заңмен жауап беру міндеті көзделмеген, сондай-ақ құқықтардың көлеміне ие болуымен байланысты бірнеше құқықтар қарастырылған.

Санкция (өтем) дегеніміз – бұл норма бұзылған жағдайда қолданылатын мемлекеттік әсер ету шараларын белгілейтін норманың бір бөлігін айтамыз.

Құқықтық мемлекетте санкция қолдану бір мезгілде құқық бұзушыға қоғамның сөгісімен байланысты болып келіп, ол құқық бұзушының қоғам мен жеке тұлғалардың қызығушылығына, мүдделеріне зардап келуімен тығыз байланысты. Бірақта барлық санкциялар жазалау сипатына ие емес болып келеді, бірақ барлығы да мемлекеттік мәжбүрлеу шараларының қолдануын түсіндіреді, сондай-ақ міндеттерді мәжбүрлеу салдарынан өзіне жағымсыз зардап келтіріледі, ол кезегінде құқықтық жауаптылықтың болуы деп түсінеміз. Құқықтық жауаптылық құқық санкциясымен тығыз байланысты болып келеді және оның орындалуы, нормаларының күзіреті мемлекеттік органдардың қолдануымен жүзеге асырылады. Сол себептен құқықтық жауаптылық өзімен бірге мәжбүрлеу шарасының орындалуын міндеттейді, және де құқық бұзушылық кезінде пайда болып және ол нақты құқықтық қарым-қатынасында жүргізіледі.

Кейбір ғалымдар құқықтық жауаптылықты қарастырғанда, бұл мемлекет пен азаматтар арасындағы құқықтық қарым-қатынас ретінде, бұл жерде мемлекет өз органдары тұрғысынан құқық бұзушыны жазалауға құқығы бар болғанымен, ол құқық бұзушы бұл жазаға шыдауы тиіс деп түсінеді. Бұл көзқарасқа құқық бұзушыға белгілі бір жаза түрінде бас бостандығынан айыруға шыдауы міндетті болып табылады, өйткені ол тұлға құқық бұзғаны үшін мемлекеттік басқарушылардың қарастырған жазасы болғандықтан, бұл дұрыс деп түсінеміз. Бірақ бұл түсінік әрине формальды идеалдандырылған түсінік болып табылады, өйткені әр құқық бұзушы, сондай-ақ қылмыскер өзіне «шыдау» жазасын қолданбайды, ал керісінше, ол одан қамауға бейімделеді.

Жоғарғыда айтқанды талқылай келе анықтауға болатын жайт, құқықтық жауаптылық бұл–заңмен орнатылған құқық бұзушыға қолдану шаралары, сонымен қатар оған жағымсыз салдар әкелетін мазмұнына ие, ол мемлекетпен орнатылатын, сондай-ақ мемлекеттік органдардың тәртібімен қолданылатын шаралардың тізімі болып табылады.

Құқықтық жауаптылық, әлеуметтік жауаптылықтың бір нысаны болып табылады, солай бола тұра олардан бірнеше белгілерімен ерекшеленеді.

Ең алдымен, ол әрқашан өткенге баға береді бұл дегеніміз әрекет үшін жауаптылық (әрекет немесе әрекетсіздік) орын алған, бұл құқықтық жауаптылық – (ретро - кері) негативті депте атайтын жауаптылық болып келеді. Құқықтық жауаптылық болашаққа бағытталған болады. Мысалы: қандай да болмасын қоғамдық ұйымның қаулысында белгіленеді, «азамат Үркімбаев шара өткізуге жауап береді». Бұл түрі ұйымдасқан немесе саяси жауаптылықты көрсетілген, бұл жерде азамат Үркімбаевтың болашақтағы

жауаптылығы жайлы айтылған, егер бұл шара өткізілген жағдайдағы жауаптылық туралы айтылып отыр».

Келесі, құқықтық жауаптылық құқықтық тәртіпті бұзу үшін орнатылады, бұл жерде ол оның орындалуы үшін емес мәселесі болып тұр.

Құқықтық жауаптылық мемлекетпен байланысты. Бірақ мұнда атап өтетін нәрсе, тек мемлекетпен жауаптылық шаралары орнатылады және тек мемлекет органдары тәртіппен жүзеге асырады, сондай - ақ оны да мемлекет орнатады.

Сонымен қатар бұл шаралар әрдайым құқық бұзушыға жағымсыз салдар туғызады, оларға: мүліктік, жеке, саяси және тағы басқалары жатуы мүмкін.

Құқықтық жауаптылықты тағайындаудың бірден бір мақсаты - құқық бұзушыға мемлекеттің атынан өз құқық бұзушылығының тәртібін түсіндіре білу. Тек мемлекеттік мәжбүрлеу құқық бұзушы тұлғадан қандай да бір сезімді ояту, ол арқылы тәрбиелеуге жатқызуы жатады.

Құқықтық жауаптылықта келесідей белгілерді атап өтуге болады:

1. Құқықтық жауаптылыққа тарту негіздері үшін міндетті құқық бұзушылықтың болуы.

2. Құқық бұзушының тәртібінде (әрекетінде) мемлекеттік мәжбүрлеу шарасының арнайы сипаты болуы.

3. Құқық бұзушыға уайым - қайғы келтіру, моральдық тұрғыдағы, жеке, мүліктік (материалдық) сипаттағы уайымдардың болуы.

4. Мемлекеттік мәжбүрлеу шарасын қолдану механизмі [21, 58-б.].

Құқықтық қарым-қатынас саласында әрекет екі мағынаға ие болуы мүмкін. Тұлғаның әрекеті негізгі акт бөлімінің құқық нормаларына сәйкес келуі, сондай-ақ заң талаптарына сай келуі тиіс. Құқықтық әрекетке құқыққа қайшы әрекет қарсы тұрады.

Құқықтық емес тәртіп құқық бұзушылықта көрініс табады, ол актілерде көрсетілгендей құқық бұзушылық болып табылады.

«Құқық бұзушы» түсінігі әлеуметтік табиғатын ашатын және заңи нысанда белгілі бір іс жүргізумен ашып қарайтын белгілер түрінен тұрады.

Қоғамдық қауіп қатер, адамның әрекет түрі арқылы зардап келуі, өмір сүретін жүйеде қоғамдық қарым-қатынаста оны әлеуметтік түп негіз ретінде құқық бұзушылық деп атайды. Бұл арқылы қоғамдық қалыптасқан қарым-қатынастық бұзылуына әсер етеді.

Іс жүргізу ол қоғамдық қауіпті деп анықталуы мүмкін, сондай-ақ, ол өзімен өзі зардап келтірілуі мүмкін, өйткені бұл құбылыс массалық болып кетеді. Бұл істердің орын алуы қоғамның өмір сүру жағдайын бұзады, ол өз кезегінде мемлекет тарапынан құқық бұзушыға қарсы шығуынан туындайды.

Заңи тұрғыдан қауіп ұғымы, қоғамға зардап іс жүргізуі ол оның құқыққа қарсы екенін білдіреді. Әрекеттің белгілі түрлеріне құқыққа қайшылық өзімен бірге құқыққа сай талаптарын бұзуда оны біле тұра бұзады.

Құқыққа қарсы әрекет ретінде егер құқық бұзушы заңды міндеттерді орындамай немесе құқықты дұрыс нысанда қолданбау, бұл құқықпен тыйым салынса және ол өзімен құқық нормалар санкциясын қолдану егер ол

орындалса немесе жасалса. Егер құқықпен тиым салынбаса құқық бұзушылық болып табылмайды. Егер әрекет жасау барысында құқық бұзушылық мойындалмаса, құқық бұзушы жауаптылыққа тартылмайды. Бірақ егер құқық бұзушылыққа жауаптылық алынып тасталса немесе жеңілдетілсе, онда жаңа заң қолданылады. Бірақ мұнда басшылыққа алынуы тиіс нәрсе, бүкіл құқық бұзушылыққа берілген жағдайлар барлығы үшін ауқымды таралса заңның ортақтығы.

Құқыққа қайшы адамның тәртібі оның әр түрлігі құқық бұзушылық болып табылады, ол қатал белгілі белгілерге негізделеді, ол құқық бұзушылық құқықтық емес әрекетімен ерекшеленеді (мораль нормасы, салт-дәстүр, қоғамдық ұйымдардың нормалары және тағы да басқалар) [21, 10-б.]. В.Н. Хропанюк құқық бұзушылықтың келесідей негізгі белгілерін атап өткен болатын:

1. Құқық бұзушылық - адамдардың тәртібі, ол әрекет немесе әрекетсіздікті атап көрсетеді. Құқық бұзушылық ой жүзінде болмауы тиіс, немесе адамның сезімі, қалауы ниеті оның интеллектуалдық қызметі, егер олар белгілі бір әрекетпен және құқықпен реттелмесе ол құқық бұзушылық болып танылмайды. Әрекетсіздік – ол құқық бұзушылық егер тұлға белгілі бір іс әрекет жасауы керек еді, ол құқық нормасында көрсетілген, бірақ құқық бұзушылық жасамағандығы болып табылады. Ол жәбірленушіге көмек көрсетпеуі, сол сияқты тағы басқа әрекетсіздіктерден тұрады.

2. Құқық бұзушылық – адамның тәртібі, құқық нормаларына қайшы келетін, ол қоғамдық қарым-қатынасқа қарсы бағытталған, ол құқық нормаларымен реттеледі және қоғамға, құқыққа қайшы деген атаққа ие болуы. Атап айтқанда, басқа қоғам мүшелеріне қайшы бағытталған, ол тұлғалар заңмен қорғалуы, бірақ барлық адамның мүддесі заңмен қорғала бермейтіндігі, сондықтан да олардың бұзушылығы құқыққа қайшы еместігі анықталады.

3. Құқық бұзушылықта деликт қабілетіне ие адамдарының әрекеті ғана саналады. Деликт қабілеті барлар өзінің белгілі бір іс әрекетімен әлеуметтік және индивидуалдық салдарын өз әрекеті арқылы көре біле алуын қажет. Сондықтан құқық бұзушы субъектісі болып кәмелетке толмағандар мен жан - тән ауыруларымен, есі дұрыс еместер бұл тізімге кірмейтіндер қатарын құрайды.

4. Іс-әрекет кінәсі, ол құқық бұзушылықтың белгісі ретінде, адамның жауаптылық қарым - қатынасы мен өз әрекетіне және қоршаған шындыққа түзу көзбен қарауы саналады. Құқыққа қайшы әрекет кінәлігі айқын жағдайда ғана құқық бұзушылық болып табылады.

5. Құқық бұзушылық өзіне байланысты құқық бұзушыға мемлекеттік мәжбүрлеу шарасын қолдануға әкеп соқтырады. Осыған байланысты, құқық бұзушылық болып деликт қабілетіне ие адамның құқыққа қайшы іс әрекеті үшін кінәлі ол үшін заңды жауаптылыққа итермелейтін шара болып табылады.

6. Құқық бұзушылық - бұл қоғамға, мемлекетке, азаматтарға зиян келтіретін әрекеті, бұл саяси, еңбекке, мүлкіне, жеке құқыққа және бос

азаматтарға, ұйымдардың экономикалық мүдделеріне, әскери қарулы күштеріне зиян келтіру әрекеті болып саналады [22, 114-б.].

Зиян – құқық бұзушылықтың бірден-бір белгісі болып табылады, зиянның көлемін әр түрлі объектілерге байланысты сипатталады, сондай-ақ көлемі мен басқада белгілері де, бірақ құқық бұзушылық әрдайым әлеуметтік залалға ие болады. Ол сондай-ақ материалдық немесе моральдық сипатқа ие, ол өлшене алатындығы немесе өлшеуге жатпайтындығы өте маңызды болып келеді, ол жалғыз адаммен, топпен немесе жалпы қоғаммен білінеді. Зиянның мазмұнын мүдделердің бұзылу түріне, субъективтік құқықтар құқық бұзушының объектісіне байланысты мінездей аламыз.

Құқық бұзушылық зиян саласына байланысты әр түрлі, сондықтан да қоғамдық қауіп дәрежесі де әр түрлі. Нақты дәл критерии арқылы құқық бұзушылық қылмыс іс әрекеті деп бөлу басталады. Қылмыс қоғамдық үлкен қауіп дәрежесін мінездейтін, оған жалпы әкімшілік, еңбектік, азаматтық әрекеттер қоғамдық қауіптің ең жоғары бөлігі. Осыдан келе құқық бұзушылық – бұл құқық қабілеттілігі бар индивидтің, кінәлінің жүріс-тұрысы, ол құқық нормаларына қарсы келеді, басқа тұлғаларға зиян келтіреді және құқықтық жауаптылыққа тартылады.

Құқық бұзушылықтар құқықтық жауаптылықпен тығыз байланысты, ол құқық бұзушының бірден-бір белгісі. Бұл өз тарапынан заңи ғылымның жүйесі белгілерінің құқық бұзушылықтың пайда болуына, оның заңи фактор ретінде тіркеуге мүмкіндік береді. Бұл жүйе белгілері құқық бұзушылықтың құрамы болып табылады, ол біріккен объективтік және субъективтік жақтардың құқық бұзушылықтан көрінетін, құқықтық жауаптылыққа тартуға керектігін көрсетеді.

Қылмыстық құқық теориясында жалпы құрамдарға, оған кіретін белгілер кез келген қылмысқа қажет және арнайы қарастыратын белгілер, ол тек берілген қылмыс түрін анықтайды. Ал негізгі құрам міндетті және факультативті алпы белгілер деп бөлінеді. «Арнайы» белгісіне, құрамына барлық белгілер міндетті болып табылады және қосымша белгілерде енгізіледі. Теорияда қылмыс түсінігі және оның атауына байланысты нақты келісілген атауы жоқ. Жалпы екі термин қолданылады: элемент және белгі.

Мысалы: В.А Малько бұл түсініктерді шектеп белгілейді. Ол құрам элементі ретінде оны құрайтын қылмыс және оның құрамы (субъект, объект, іс-әрекет, салдары, мақсаты, байланысы, себептері т.б.), ал белгілеріне – жеке элементтеріндегі қасиетті жатқызады. Оларға ол субъектілердің есі дұрыстығы мен жасын жатқызады. Бұл тек субъектінің қасиеті қылмысты құрайтын бөлім ғана емес. В.А. Малько белгілерге арнайы субъектілердің құзыретін жатқызған (лауазымды тұлғалар ма, транспорт қызметкері ме, әскер қызметкерлері мас күйінде т.б. тұлғалар) [21, 132-б.].

Теорияда қылмыс құрамының талдауы арнайы орын алады, бірақ онда біркелкі құрам жоқ, оның көптеген варианттары өмір сүреді. Төрт құрамдық құрылым басым көрсетілген: объект, объективтік жақ, субъект, субъективтік жақ. В.А Мальков жалпы қылмыс түрінде іс-әрекет немесе әрекетсіздік,

субъект, құқықпен қорғалатын объекті кіреді деп көрсетеді. Осыдан келе келесідей шешім шығарады: қылмыс құрамы төрт құрамнан емес, үш негізгі элементтен тұрады: объект, субъект, іс әрекет деп атаған.

Мемлекеттік құқықтық және қоғамдық ықпал ету шараларынан қылмыстық жазаның айырмашылығы. Жалпы « ... жаза адам мен азаматтың құқықтарын, бостандықтарын, заңды мүдделерін, адамзаттың қауіпсіздігі мен бейбітшілікті, меншікті, ұйымдардың құқықтары мен заңды мүдделерін, қоғамдық тәртіп пен қауіпсіздікті, қоршаған ортаны, ҚР-ның конституциялық құрылысы мен аумақтық тұтастығын, сонымен қатар, қоғам мен қол сұғушылықтан қорғауға бағытталған» [20].

«Қоғамдық ықпал жасау шаралары теріс қылықтары үшін және де мемлекеттік орган - сот арқылы емес, қоғамдық ұйымдар арқылы қолданылады. Сондықтан бұл шаралар теріс қылықты, оны жасаған тұлғаны «жағымсыз» деп танудың, қоғамдық мәжбүрлеу мен тәрбиелеудің мемлекет тарапынан емес, қоғамдық орындар тарапынан қолданатын тәсілі болып табылады» [21].

«Жаза – бұл мемлекеттік жазалаудың қылмыстық заңдарда орнаған түрі. ҚК-нің 39-бабында жазаның түрлері толығымен қамтылған» [23].

Қылмыс жасаған тұлғаға сот жазаның аталған бапта көрсетілгеннен басқа түрлерін қолдана алмайды.

Заң тұрғысынан алып қарағанда, жаза қылмыстың құқықтық салдары болып табылады. Қылмыс пен жаза өзара тығыз байланысқан құқықтық ұғымдар. Мемлекеттік мәжбүрлеудің шарасы ретінде жаза – қылмыс болып табылатын құқық бұзушылыққа ғана қолданылады.

«Жазаның өзіне тән қасиеті – жазалау. Жазаны – жазалаудың күшпен қолданылатын, мәжбүрлейтін жағы, сотталған тұлғаны заңда көзделгендей құқықтары мен бостандықтарынан айыратын немесе оларды шектейтін жағы деп түсіну керек. Жаза қылмыскерге қашан да белгілі бір айырылу, қайғы-қасірет шектіреді. Олар тән азабы, рухани сипатта, қаражатқа қатысты немесе басқадай сипатта болуы мүмкін.

Жалпы жазаның жазалаушы элементтері оның қорқыныш тудыруы (үрейлендіру) сияқты қасиетін алға тартады. Жазаның мәжбүрлеуші, жазалаушы жақтары неғұрлым үдемелі болса, жаза да соғұрлым ауыр болады. Тағайындалатын жазаның ауырлығы, өз кезегінде, жасалған қылмыстың ауырлық деңгейі мен сипатына, қылмыскердің жеке басына және де іс бойынша кездесетін басқа да жағдайларға байланысты болып келеді» [20].

Сонымен қылмыстық жаза – «бұл соттың үкімінде қылмыс жасаған кінәлі тұлғаға істеген қылмысы үшін қолданылатын, жазалаушы күші бар және қылмыс жасаған тұлғаның атына мемлекет тарапынан бетке басуды, демек жағымсыз бағаны білдіретін, мемлекеттік мәжбүрлеудің қылмыстық заң арқылы орнықтырылған шарасы» [20]. Сонымен қатар жалпы қылмыстық жазаның әкімшілік жаза және әкімшілік-құқықтық ықпал ету шараларынан айырмашылығын табатын болсақ: әкімшілік жаза, ол заңмен уәкілеттік берілген судья, органдар әкімшілік құқық бұзушылық жасағаны үшін

қолданылатын мемлекеттік мәжбүрлеу шарасы болып табылады және осындай құқық бұзушылық жасаған адамның Қазақстан Республикасының ӘҚБтК-да көзделген құқықтары мен бостандықтарынан айыруға немесе оларды шектеуге саяды делінген.

Сонымен әкімшілік жаза әлеуметтік әділеттілікті қалпына келтіру және құқық бұзушылықты жасаған адамды заңдар талаптарын сақтау және құқық тәртібін құрметтеу рухында тәрбиелеу, сондай-ақ құқық бұзушының өзінің де, сол сияқты басқа адамдардың да жаңа құқық бұзушылық жасауының алдын алу мақсатында қолданылады.

Ал Қазақстан Республикасы ҚК-нің 40-бабының 1-тармағына сәйкес «қылмыстық теріс қылық жасағаны үшін кінәлі деп танылған адамға мынадай негізгі жазалар:

- 1) айыппұл;
- 2) түзеу жұмыстары;
- 3) қоғамдық жұмыстарға тарту;
- 4) қамаққа алу;

5) шетелдікті немесе азаматтығы жоқ адамды Қазақстан Республикасының шегінен тысқары жерге шығарып жіберу қолданылуы мүмкін.

2. Қылмыс жасағаны үшін кінәлі деп танылған адамға мынадай негізгі жазалар:

- 1) айыппұл;
- 2) түзеу жұмыстары;
- 2-1) қоғамдық жұмыстарға тарту;
- 3) бас бостандығын шектеу;
- 4) бас бостандығынан айыру қолданылуы мүмкін [23].

3. Қылмыстық құқық бұзушылық жасағаны үшін кінәлі деп танылған адамға негізгі жазамен қатар мынадай қосымша жазалар:

- 1) мүлкін тәркілеу;

2) арнаулы, әскери немесе құрметті атағынан, сыныптық шенінен, дипломатиялық дәрежесінен, біліктілік сыныбынан және мемлекеттік наградаларынан айыру;

3) белгілі бір лауазымды атқару немесе белгілі бір қызметпен айналысу құқығынан айыру;

- 3-1) Қазақстан Республикасының азаматтығынан айыру;

4) шетелдікті немесе азаматтығы жоқ адамды Қазақстан Республикасының шегінен тысқары жерге шығарып жіберу қолданылуы мүмкін» [23].

Ал әкімшілік жауаптылық ҚР Еңбек кодексімен, ҚР Салық кодексімен, ҚР Кеден кодексімен, ҚР ӘҚБтК-ның нормаларымен, сонымен қатар басқа да заңдармен, заңға сәйкес актілермен де орнатылады.

Қоғамдық жауапкершілік қоғам атынан жүрсе, ал қылмыстық жаза мемлекет атынан орындалады.

Әкімшілік іздестіру құзыретті органдар мен лауазымды тұлғалардың шеңберінде жатады. Оған: атқарушы билік, жергілікті басқару, сондай-ақ сот кіреді.

Тәртіптік іздестіру тәртіптік биліктегі оның құзыретіндегі органдар мен лауазымды тұлғаларына берілген.

Материалдық жауаптылық шараларына жалпы сот юрисдикциясы және арбитраждық соттармен ерекше жағдайда әкімшілік тәртіппен қарайды.

Қылмыстық жаза тек сотпен тағайындалады.

Әкімшілік жауаптылықты орнату негізі болып әкімшілік құқық бұзушылық табылады., тәртіптік үшін дисциплинарлық әрекет; мүлік үшін мүліктік залал келтіру немесе азаматтық құқықтағы деликт келтіру танылады.

Ал қылмыстық жаза тағайындау үшін қылмыс негіз болып табылады. Әкімшілік жауаптылықтың субъектісі болып жеке тұлғалар мен коллективтік субъектілер болып табылады.

Тәртіптік жауаптылықта органдар мен ұйымдар туралы сұраққа ол дискуссиялық болып табылады және онда атқарушы органдардың жұмыстан кетуі, сондай-ақ тағы басқалары да, бірақ заңдарда шаралар анықталмаған, қоғамдық ықпал ету жеке және заңи тұлғаларға қатысты бағытталуы, арналуы мүмкін.

Тек қана қылмыстық жаза артынан соттылық береді. Әкімшілік жауаптылықтың шаралары заңға сәйкес қабылданып, әкімшілік құқық бұзушылық істері бойынша регламентеліп жүргізіледі.

Қылмыстық жаза қылмыстық құқық ғылымында ең күрделі және ауыр мәселе. Оның маңызын қылмыстық құқық өзін қалыптастыруы мен ең біріншіден жаза қолданылымын басшылыққа қоюмен сипатталады.

Қылмыс ұғымы да «қылмыстық құқықтың негізгі категорияларының бірі болып табылады. Қылмыстық заңнамада маңызды мәселелерге қоғамға қауіпті, құқыққа қайшы әрекеттердің қайсысы қылмыс болып табылатындығын анықтау барысы жатады» [24, 39-б.].

«Жеке адам мен қоғам арасындағы қақтығыстардың қайсысының қоғамға қауіптілік дәрежесінің басым екендігін анықтау және оған осы мәселеде қылмыстық құқылық шараларды қолдану арқылы осы қатынастарды реттеу – қылмыстық заңның негізгі міндеттерінің бірі екенін білеміз. Қылмысты әр уақытта белгілі бір іс-әрекеттің (әрекет немесе әрекетсіздіктің) көрінісі ретінде заң шығарушы тұжырымдай отырып, қылмыстың әр уақытта да адамның нақты іс-әрекетінің, мінез-құлқының сыртқа шыққан көрінісі екендігін атап көрсетеді» [25, 68-б.].

Профессор И.Ш. Борчашвили «адамның мемлекеттегі қоғамдық қатынасқа елеулі зиян келтіретін және бұзатын қылығын қылмыс деп көрсеткен және ол үшін жауаптылық жүктейді» [26, 234-б.].

Қылмыстық заңнама қандай әрекеттің (қылмыстың) жеке адам үшін, қоғам мен мемлекет үшін қоғамдық қауіптілігі көбірек және заңға қайшы болып табылатынын анықтайды, сондай-ақ осыған орай қылмыстық жауаптылықтың негіздемелері мен шегін белгілейді.

Қылмыстық жаза ол қылмыстық құқықта ең негізгі міндетті белгісі болып табылады. Жаза бұл – мемлекеттің жасалған қылмысқа деген жауабы деп тануға болады. Егер қоғамдық қауіп қатер өзімен бірге жазаға қолданылмаса, ол қылмыс болып есептелмейді. Бұған қарамастан, қылмыстық құқық ғылымында қылмыстылық пен жазаға байланысты әр түрлі тұжырымдамалар өмір сүреді.

Жаза қылмыскерге өз іс әрекеті үшін мемлекет пен қоғам жағынан жағымсыз бағаға ие болады.

Жаза ол мемлекеттік мәжбүрлеу шарасы болып табылады және қылмыстық заңмен көрсетілген сотталушының бостандығы мен құқығын шектеу мен айыру болып табылады. Бұл өз бастауын «Адам құқығы туралы» Декларациясының 29-бабына сәйкес, жаза тек заңда көрсетілген тәртіп бойынша тек өз қылмысы үшін кінәлі тұлғаға қолданылады [27, 8-б.].

Жаза мемлекет атынан тағайындалады және тек сот үкімімен ғана орындалады. Жаза ол мемлекеттік мәжбүрлеудің бір нысаны және адамды әрекеті немесе келтірген зияны үшін жазалауы, бұл сотталушыны тәртіпке салудың бір құралы ретінде, сондай-ақ жаңа қылмыстар қайталанбауының алдын алуы.

Жазаның негізгі белгілері келесілерден тұрады:

Жаза жеке қылмыскерге қарсы қатал жеке мінезге бағытталған ұстанымға ие;

Жаза өмірге, бас бостандыққа, мүлікке байланысты объектілерге маңызды әсер етуі;

Жазаның мөлшері, деңгейі, келтірілген зиянның ауырлығына сәйкес қолданылады;

Жаза кінәлі тұлғаны жеке жазаға тарту және құқығымен бас бостандығынан айыру немесе шектеуден тұрады;

«Жаза тек әділеттілік қағидасында тағайындалады, жәнede қылмыстың ауырлығына қарай, сондай-ақ істің жағдайына байланысты және кінәлінің жеке өзіне байланысты жаза тағайындалады.

Жазаны қолдану тәрбиелеу арқылы ықпал ету мінезіне ие;

Жаза тағайындау экономикалық қағида негізінде жазалау белгілерді қылмыскерге жаза тағайындауда қолданылады» [20];

Жаза тағайындаудың негізі болып, тұлғаның қылмыс жасауы бірден бір түрткі болады;

Жаза өзімен бірге соттылықты туындатады;

Жаза қылмыс жасаған тұлға мен оның жасасушы тұлғаларға жаман баға береді;

Жаза мемлекет атынан сот үкімімен тағайындалады;

Жаза ол қылмыстық заң негізінде қылмыс жасаған кінәсі танылған тұлғаға тағайындалады [28, 21-б.].

Сондықтан, жазаның мөлшері, деңгейі, келтірілген залалдың ауырлығына сәйкес қолданылатынын ескерсек, жолдың қалыптан бұзылуы, әсіресе қалааралық үлкен жылдамдықты рұқсат беретін ұзын автомагистраль

жолдардың үстіңгі қабатының тепе-теңдігі жойылып, әкелетін шығынның көлемі миллиардтаған соманы құрайды. Мысалы, Қазақстан Республикасы көлік министрі М. Қарабаевтың пікірінше, «орташа жөндеу әдеттегі жөндеуден ерекшеленеді және жалпы 1 километрі 100 миллион теңгені құрайды. Ал орташа жөндеу күшейтілген дизайнмен жасау, ол шамамен 20-50 пайызға қымбатқа түседі, яғни 120-150 миллион теңге көлемінде болады» [29].

Келтірілетін залалдың ақшалай бағаланатын сомасы өте жоғары. Егер қылмыс ұғымына формальды анықтауда құқыққа қайшы әрекеттің формальды белгілеріне баса назар аударылса, ал материалдық анықтамада формальды белгілерімен қатар міндетті түрде материалдық белгілер де назарда болады.

Қылмыстың түсінігі ҚР ҚК-нің 9-бабында берілген. Осы бапқа сәйкес Қылмыстық кодексте жазалау қатерімен тыйым салынған айыпты қоғамдық қауіпті әрекет қылмыс деп танылады [2].

Осы анықтамадан қылмыстың бірқатар міндетті белгілерімен сипатталатындығы көрініп тұр. Бұлар іс-әрекеттің:

- қоғамға қауіптілігі;
- құқыққа қайшылық;
- кінәлілігі;
- жазаланушылығы.

Тек осы белгілердің жиынтығы болғанда ғана әрекет қылмыс болып табылуы мүмкін.

Қылмыстың бірінші белгісі – оның қоғамға қауіптілігі.

Қоғамға қауіптілік – қылмыстық заңмен қорғалатын қоғамдық қатынастарға нақты қауіп төндіретін немесе зиян келтіретін қылмыстың объективті белгісі болып келеді (әрекет немесе әрекетсіздік). Жалпы қоғамға қауіптілік әрекетінің қоғамдық қатынастарға зиян келтіруі немесе зиян қауіпін туғызуы белгілерімен сипатталады.

Қоғамға қауіптілікті тек қылмысқа ғана қатысты деп айтуға болмайды. Әкімшілік құқық бұзушылық та жеке адамға, қоғамға немесе мемлекетке зиян келтіруі мүмкін.

Қылмыстың міндетті белгілерінің бірі құқыққа қайшылық – ол қылмыстық заңмен тыйым салынған әрекетті жасау болып табылады. Қылмыстың формальды және материалдық белгілерімен тығыз байланыста. Адамның қылмыстық құқықтық норма тыйым салған іс-әрекет терді істеуі құқыққа қайшылық деп танылады. Құқыққа қайшылық – қылмыстың формальды белгісі. Қылмыстық құқыққа қайшылықтың міндетті белгісі қылмыстық заңда көрсетілген іс-әрекетті істеген жағдайда нақты нормада көрсетілген қылмыстық-құқықтық санкция белгілейтін белгілі бір жаза түрінің тағайындалуы болып табылады.

Құқыққа қайшылықпен байланысты қылмыстың екі белгісі: кінәлілік және жазалылық болып табылады. ҚК-нің 19-бабының екінші бөлігіне сәйкес, объективті айыптауға, яғни кінәсіз зиян келтіргені үшін қылмыстық жауаптылыққа тартуға жол берілмейді. Осы баптың үшінші бөлігіне сәйкес. Қасақана немесе абайсызда әрекет жасаған адам ғана қылмысқа кінәлі деп

танылады. Кінәлілік құқыққа қайшылықтың міндетті шарттарының бірі. Қылмыстың зардабы қаншалықты ауыр болғанына қарамастан, егер оны істеген адамның әрекетінде кінәнің белгілі бір түрі болмаса, ол қылмыстық жауаптылыққа да, сәйкесінше жазаға да тартылмайды.<sup>ii</sup>

Қылмыстың ендігі бір міндетті белгісі – қылмыстық жазалаушылық болып табылады. Қылмыстың өзі қылмыстық заң жазамен қорқытып тыйым салған

әрекет немесе әрекетсіздік. Демек, жазалау қатерімен тыйым салу қылмыстың белгісі болады. Адам қылмыстық жазаға өзінің нақты қоғамға қауіпті әрекеті үшін тартылуға тиіс. Кей жағдайларда жазалау қатерімен тыйым салынған қылмыстық жаза іске аспай қалуы да мүмкін. Бірақ мұндай жағдайларда да әрекет өзінің қылмыс екендігін, қылмыстық сипатын жоғалтпайды<sup>iii</sup>.

Қылмыс санаттары негіздеріне әр түрлі критерийлер жатқызылуы мүмкін. Санаттаудың бірінші критерийі – қылмыс объектісі. Қылмыстық кодекстің Ерекше бөлімі қылмыстың объектісіне байланысты біртектес объектілерге қол сұғатын қылмыстар үшін жауаптылықты көздейтін нормалар топтастырылған тараулардан тұрады [24, 148-б.].

Қылмысты санаттаудың екінші критерийі – кінәнің нысаны болып табылады. Барлық қылмыстық әрекеттер жасалуына қарай қасақана және абайсызда жасалған әрекеттер болып бөлінеді. Қылмысты қасақана немесе абайсыздықпен жасалғандар қатарына жатқызу көңіл аударарлықтай заңды салдарға алып келеді: қоғамдық қауіптіліктің сипаты мен дәрежесін анықтауға, жазаға, жазалауға т.б. әсер етеді. Кей жағдайда қылмыс санаттары негізіне қылмыстық ниет жатады.

Қылмыстарды санаттаудың негізіне жататын үшінші критерий - әрекеттің қоғамға қауіптілік сипаты мен дәрежесі болып табылады. ҚК 10-бабындағы қылмыстарды санатқа бөлу дәл осы критерий негізінде орныққан.

ҚР ҚК-нің ерекше бөлімінде көзделген барлық әрекеттер сипатына және қоғамдық қауіптілік дәрежесіне қарай 4 санатқа бөлінеді:

- онша ауыр емес;
- ауырлығы орташа;
- ауыр;
- ерекше ауыр қылмыстар.

Жасалғаны үшін Қылмыстық кодексте көзделген ең ауыр жаза екі жылға бас бостандығынан айырудан аспайтын қасақана жасалған әрекет, сондай-ақ жасағаны үшін Қылмыстық кодексте көзделген ең ауыр жаза бес жылға бас бостандығынан айырудан аспайтын абайсызда жасаған әрекет онша ауыр емес қылмыс деп танылады [30, 159-б.].

Жасағаны үшін ең ауыр жаза бес жылға бас бостандығынан айырудан аспайтын қасақана жасаған әрекет, сондай-ақ жасағаны үшін бес жылдан астам мерзімге бас бостандығынан айыру түріндегі жаза көзделген абайсызда жасағаны әрекет ауырлығы орташа қылмыс деп танылған.

Жасағаны үшін Кодексте көзделген ең ауыр жаза он екі жылға бас бостандығынан айырудан аспайтын қасақана жасалған әрекет ауыр қылмыс деп танылады.

Жасағаны үшін Кодексте он екі жылдан астам мерзімге бас бостандығынан айыру түріндегі жаза немесе өлім жазасы көзделген қасақана жасалған әрекет аса ауыр қылмыс деп танылады.

Қылмысты мұндай санаттарға бөлу қылмыстық жауаптылыққа тарту, жаза тағайындау, қылмыстық жауаптылықтан және жазадан босату мәселелерін

шешу кезінде заң бұзған адамдардың істерін жік-жігіне дейін ашып қарауға мүмкіндік береді.

«Жалпы таңылғандай, қылмыстық репрессия (жаза) тиімді ұстану факторы болып табылмайды, керісінше қайта оралмау болып табылады. Қайта оралмау принцип дәрежесі құқыққорғаушы органдар іс-әрекетінде жоғары болған сайын, оларға жүктелген міндетті қылмыстық заң дұрыстап орындай алады. Қайта оралмау, әділ (қатаң болуы міндетті емес) және жағдайға қарай максималды жылдам қылмыскерге жасаған зұлымдығы үшін жазасын беру, міне осы жағдайда ғана әлеуметтік әділеттілік орнайды».

Әлеуметтік әділеттілік жазаның мақсаты болып аталғандықтан, сот ең әділетті жаза тағайындау керек. Сол мәселеге неғұрлым терең зейін салып, байыппен қарауға міндетті. Аталған шаралар орындалмаса, жаза қойылған мақсатқа жетпеу мүмкін. Сондықтан, әлеуметтік әділеттілікті қалпына келтіру жазаның бірінші мақсаты. Жаза адамдарда әділет мақсатын қанағаттандыруы үшін қолданылады. Кейбір жағдайларда айыпталушы ауыр қылмыс жасағаны үшін адамдардың келіспеушілік сезімі.

Сондықтан қатал, бірақ әділетті жазалар қоғам жағынан жағымды қабылданады.

Профессор Ағыбаев А. осы мәселеге түсіндірме береді: «Қылмыстық заңдарда жаза әділетті тағайындалуы үшін бірнеше талаптары бар:

жаза жасалған қылмыстық құқық бұзушылықтың ауырлығына сай тағайындалуы керек (жеке дара жауаптылық);

қылмыстық құқық бұзушылықтың ауырлығына қарай жаза тағайындалуы және кінәлі тұлғаның қоғамға әртүрлі қауіптілігі әртүрлі болуы керек (жауаптылықтың дифференциациясы);

әртүрлі қылмыстық құқық бұзушылықтың ауырлығына қарай тағайындалатын жаза кінәлінің қоғамдық қауіптілік дәрежесіне тең болуы керек (жауаптылықтың теңдігі)» [30, 215-б.].

Қылмыстық заңмен қарастырылған қылмыстық жазаға қойылған әрбір белгіленген арнайы мақсаттарын қарап өтейік.

Сонымен қатар, басшылыққа алуымыз тиіс, арнайы мақсаттардың ашылуына байланысты қылмыстық жаза түрлері бағынушылық мінез құлыққа ие болады, қылмыстық жазаның жалпы түріне қатысты арнайы мақсат мемлекеттің мүддесін бөліп қарап, мемлекеттің мәжбүрлеу шарасының

қолданылуы қылмыстық құқықтық сипатқа иеленеді және анықталады, ережеге сәйкес утилитарлық мақсат сияқты қолданылады.

Айыппұл заңмен қарастырғандай ол ақша өндіріп алу, ол қылмыстық заңмен көрсетілген мөлшерде белгіленеді; Қазақстан Республикасының ҚК-нің жалпы бөлімінде әрекет жасайтын айыппұл түріндегі жаза 4/1 баптарының санкциясымен, сондай-ақ 3/2 баптарында экономикалық қылмыстар жасаған үшін жауаптылығында қарастырылған. Соңғы жылдары айыппұлды қолдану тенденциясы қылмыстық жаза ретінде үлкейіп келеді.

Әдебиеттерде дұрыс атап өткендей, айыппұлмен бірге әлеуметтік әділеттілікті орнату, қалпына келтіру мақсаты, тұлғалардың мүліктік қылмыстары орын алуын, қоғам мемлекеттік тұлғалардың айыппұл дұрыс компенсациялау (құнын өтеушілік) жүйесі болып табылады.

Алайда, біздің ойымызша, айыппұл әрқашан да компенсациялық сипатқа ие бола бермейді, қылмыс жасалғанда тек материалдық зардап келтіретін қылмыстарда осы сипаттамаға иеленеді. Ең біріншіден, ол жеке меншікке қарсы қылмыстар (ҚР ҚК-нің 5-бөлімі) коммерциялық және басқа да ұйымдарда қылмыскердің мүддесіне қарсы қылмыстар қатарына енеді. (ҚР ҚК-нің 8-бөлімі), онда көп жағдайларда материалдық зардап көп болып келеді.

Сонымен, мұндай салдарға заңсыз қатысу, мүлікке қатысты заңсыз салаларында орын алу мүлкін бүлдіру, оларды қасақаналықпен жасау жатады. Сонымен қатар басшылыққа алатын мәселе, егер мемлекетке зиян келетін болса, компенсация туралы айтуға болады, айыппұл мемлекеттің пайдасына шешілетін айыппұл өндіріп алу болып танылады, ал жеке тұлғаларға байланысты айыппұл азаматтық құқықтық қарым-қатынаста шешіледі. Осы жағдай қылмыстық заңда, қылмыстық іс жүргізу заңдарында қарастырылмағаны мәлім. Сонымен қатар, қылмыс құрамы құрам тізіміне материалдық заңдылық үшін айыппұл қарастырмаған. Мысалы, Қазақстан Республикасының ҚК-ның 271-бабын келтіруге болады [23].

Тағы бір маңызды айыппұлдың аспектісі кінәліге белгілі бір әсеретуі керек, ол өзінің бір мүлкінен айырылуы, сонымен қатар белгілі бір мерзімге сотталушының статусын алауы. Айыппұлдың алдына қойылған арнайы мақсаттың мазмұны болып айыппұл түріндегі жазаның негізгі және қосымша түрі ретінде қолданылуы.

Осы айтылғандардың көлемінде айыппұлдың арнайы мақсаты болып тек материалдық зардап үшін емес қылмыскермен келтірген зардапта болады.

Жол-көлік құқықбұзушылығы екі міндетті белгіні қамтуы тиіс: автокөлікті пайдалану және пайдалану нормативтік-белгіленген ережелерін бұзу және нормативтік актіде осы бұзушылықтың сипаттамасы.

Құқық бұзушылықтың бұл түрі үш түрге бөлінеді: азаматтық жол-көлік құқық бұзушылықтары, әкімшілік жол-көлік құқық бұзушылықтары және қылмыстық жол-көлік құқық бұзушылықтары (алдын ала жасалған). Терминологияны қолданудың қалыптасқан дәстүрлеріне сүйене отырып, жол-көлік құқық бұзушылығы деп дәл әкімшілік құқық бұзушылық, Қазақстан

Республикасының ӘҚБтК-де тыйым салынған жазалау қауіпі бар қоғамдық қауіпті әрекет деп түсіну керек.

2.2 Ауыр жүктерді тасымалдау ережелерін бұзуды қылмыстық жол-көлік құқық бұзушылықтары санатына жатқызу мәселесі.

Жол-көлік қылмыстары құрамының ерекшелігі, олар міндетті түрде Қазақстан Республикасының ӘҚБтК көзделген жол-көлік құқық бұзушылығының барлық белгілерін, сондай-ақ осы құқық бұзушылықты қылмыс ретінде сипаттайтын қосымша белгілерді (қоғамдық қауіп-қатер) қамтиды.

Жол-көлік қылмыстарының бір түрі ҚР ҚК 345-бабында бекітілген қылмыстық құқық бұзушылық болып табылады.

Жол қозғалысы қауіпсіздігі ережелерін бұзудың алдын алу үшін қылмыстық-құқықтық шараларды қолдану қажеттілігі кеңестік Қазақстанның алғашқы нормативтік актілерінде атап өтілді. Біздің елімізде алғаш рет қаралып отырған қылмыс үшін қылмыстық жауаптылық 1920 жылғы 10 маусымдағы «Мәскеу қаласы және оның айналасы бойынша көлік қозғалысы туралы» Халық комиссарлары кеңесінің жарлығымен енгізілді кейін қабылданды.

Алайда заң шығарушының жол қауіпсіздігі ережелерін бұзғаны үшін жауаптылықты жұмсарту тәжірибесі жалғасты.

Осылайша, бүгінгі күні ҚР ҚК 296-бабы адамның өлімі немесе денсаулығына ауыр зиян келтіргені үшін ғана жауаптылықты белгілейді. Орташа ауырлықтағы денсаулыққа зиян келтіруді және ірі залал келтіруді болдырмай, заң шығарушы бұл азаптарды әкімшілік заңнаманың (ҚР ӘҚБтК) қолданылу саласына жатқызды.

Біздің ойымызша, әкімшілік заңнаманың қолданылу аясындағы жол қозғалысы қауіпсіздігі ережелерін бұзған кезде үлкен зиян келтіруді тек әкімшілік құқық бұзушылық кодексі төңірегіне жатқызу орынсыз.

Қылмыстық жаза теріс салдардың қатаңдығына байланысты құқық бұзушыларға әсер етудің ең үлкен күшіне ие [26, 44-б.]. Сондықтан, ҚР ҚК-ның 345-бабының мүліктік залал түріндегі салдарға әсерін кеңейте отырып, осы норманың [23] ескерту әсерін жоғалтпайтындай, өйткені ол қоғамдық қауіптіліктің жеткілікті жоғары дәрежесі жоқ әрекеттерге қатысты қолданылатын болып қалыптасып қалған еді.

ҚР ӘҚБтК-да құқық бұзушыларды жасаған үшін жеткілікті қатаң жазаларды қамтымайды [4]. Осыған байланысты ҚР ҚК-ның 345-бабында көзделген іс-әрекетті жасау нәтижесінде денсаулыққа орташа ауырлықтағы зиян келтіру қылмыстық заңның қолданылу саласында қалуға тиіс. Осы салдарды көрсетілген нормадан алып тастағаннан кейін заң шығарушы шамадан тыс жұмсақтық танытты.

ҚР ҚК-ның 345-бабында көзделген іс-әрекетті жасау нәтижесінде адамнан басқа мемлекеттің бюджетіне шығын келтіру, экономикаға залал

келтіру, жолдың сапасының жойылуының салдарынан қоғамдік қауіпсіздік дәрежесінің төмендеуі, қалыпты нормадан жолдың бұзылуы, стандарттардың сақталмауының нәтижесінде жол қозғалысының қатысушылары автомагистральды (жоғары жылдамдық) пайдаланушылардың жүрісін қауіпсіздікпен қамтамасыз ету күрт төмендеуге әкеледі, салдарынан ауыр жол-көлік оқиғасы орын алуы мүмкін.

Жол қозғалысын жүзеге асыратын әрбір көлік жүргізушісі қауіптің жоғары көзін басқаратынын анық біледі. Осыған байланысты, осы құралдарды қауіпсіз пайдалану талаптарын сақтамау өте айыпты деп саналуы керек. Шындығында, көптеген ауыр жүк (ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау) тасымалдаушы жүргізушілер, батылдықтан және жай ғана бұзақылықтан қауіпсіз жүргізу ережелерін әдейі бұзады. Мұндай әрекеттердің алдын алу үшін барлық құралдар мен мүмкіндіктерді пайдалану қажет. Бұл, ең алдымен, заң алдындағы жазалаудан қорқуы қаншалықты соған байланысты.

Жүргізушілердің ауыр зардаптардың туындауына әкеп соққан жол жүрісі қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін жауаптылықты көздейтін қылмыстық-құқықтық норманың болуы қажеттілігі шетелдік заңнаманы талдаумен расталады. Қылмыстың бұл түрі үшін жауаптылықты дамыған шет елдердің көпшілігінің қылмыстық заңнамасында көзделеді.

Мәселен, Польша Республикасының Қылмыстық кодексінде ХХІ-тарауда құрлық көлігі қозғалысының ережелерін бұзғаны үшін жауаптылық белгіленеді. Бұл ретте заң шығарушы жауаптылық кінәлінің қасақана немесе байқаусызда әрекет еткеніне, салдардың ауырлығына, сондай-ақ қылмыстан кейінгі мінез-құлыққа байланысты ажыратады [27, 234-б.].

Демек, ауыр жүк (ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау) тасымалдаушы жүргізушілер жүкті шамадан едәуір тыс асырып жіберу тек қасақана жасалынуы мүмкін. Әлбетте, 3 тоннаға дейін жол берілген жалпы салмағынан асатын ірі габаритті және өзі аударғыш автомобильмен Қазақстан Республикасының ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарда жүруге заң тұрғысынан әкімшілік құқықбұзушылық шеңберінде қала бергені орынды.

Қасақана жасалынуы дейтініміз, жүк көлігін (ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау) тасымалдаушы жүргізушілер тиеудің салмағын арнайы техникалық құрал және көліктің өзінде шамадан тыс жүктелгені және шамадан едәуір тыс асырып жібергені барлық жағынан айқын көрініп, анық көрсетілген. Сондықтан, абайсызда жүк көлігін (ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау), едәуір, 10 тоннадан жоғары шамасында немесе осы көлемнен асып түсуі қылмыстық құқық бұзушылық болып табылуы тиіс.

Австрия, Голландия, Дания, Швеция, Қытай сияқты шет елдерінің Қылмыстық кодексінде жол қауіпсіздігі ережелерін бұзғаны үшін жауаптылықты бекітетін арнайы нормалар жоқ. Саралану абайсызда мүліктік немесе физикалық зиян келтіруді көздейтін жалпы нормалар бойынша жүзеге асырылады.

Көптеген шет елдердің тәжірибесінде мүліктік залал келтіруді, мүліктік зиянның көлеміне қарай жазалау ауыртпалығы жүзеге асырылады. Мүлікті залалдың шығынның көлемін байланысты және жеке тұлғадан бөлек келтірілетін кез келген қомақты сома көлеміндегі залал ескеріле береді.

Жоғарыда айтылғандардың негізінде біз шетелдік заңнама, ҚР ҚК сияқты, қылмыстық-құқықтық практикада жол қозғалысы қауіпсіздігі мен көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзғаны үшін қылмыстық жазаны қолданатынын көреміз, бұл үшін жеткілікті сараланған тәсілді қолданамыз. Осыған байланысты, осы бапта қамтылған қылмыстық-құқықтық тыйымдарды біркелкі және дәл қолдану тұрғысынан. ҚР ҚК 345, қарастырылып отырған мәселеде шетелдік заңнаманы қолданудың оң тәжірибесін ескерген жөн, сонымен бірге отандық қылмыстық-құқықтық реттеудің ерекшелігі туралы ұмытпаған жөн.

Жол қозғалысы және көлік құралдарын пайдалану ережелерін қылмыстық бұзуды қылмыстық-құқықтық реттеу объективті және субъективті белгілердің жиынтығын қамтитын осы қылмыстың құрамы туралы жалпы оқу-жаттығу негізінде жүзеге асырылады. Бұл ретте қылмыс құрамының міндетті объективті белгілеріне Қазақстанның қылмыстық құқық ғылымы дәстүрлі түрде қылмыстың объектісі мен объективті жағын, факультативті, кейбір жағдайларда қылмыстың нысанасын жатқызады [28, 86-б.].

Қылмыс объектісі қылмыстық құқықтағы маңызды мәселелердің бірі болып табылады, өйткені қылмыстың сипатын және оның қоғамдық қауіптілік дәрежесін дәл анықтау оны шешуге байланысты.

Сонымен қатар, А.В. Наумов атап өткендей, «қол сұғушылық объектісі көбінесе қылмыстың нақты құрамының құқықтық құрылымын, қылмыстық заңнаманың ерекше бөлігіндегі қылмыстың орнын анықтайды» [31, 187-б.].

Қылмыс объектісі кейбір қылмыстық шабуылдарды басқалардан айтарлықтай ажыратуға көмектеседі [26, 49-б.]. Мұндай жұмыстың маңыздылығы сөзсіз, өйткені ол жазаны іс-әрекетке сәйкес дұрыс анықтауға мүмкіндік береді. Сондықтан, көлік құралдарының қауіпсіздігі мен пайдалану ережелерін бұзу объектісін дәл анықтау маңызды теориялық және практикалық мәнге ие.

Аталған мәселенің барлық маңыздылығымен және оны шешудің қарапайымдылығымен адам денсаулығына қарсы қылмыстар объектісінің проблемасы бізге үлкен қиындықтармен байланысты болып көрінеді. Бұл, негізінен, қылмыстық құқық теориясындағы қылмыс объектісінің жалпы тұжырымдамасының ғылыми негізделген дәйекті тұжырымдамасының тәжірибесінің қажеттіліктеріне сәйкес келетін бірыңғай Тұжырымдаманың болмауымен байланысты.

Біздің ойымызша, қылмыс объектісінің қоғамдық қатынастар ретіндегі тұжырымдамасының ең үлкен қолайлылығына қатысты күмән оның профессор Л.Д. Гаухман берген дәлелді дәлеліне байланысты жоғалады, ол біздің ойымызша, барлық нүктелерді «і» - ден жоғары қойды [32, 117-б.].

Л.Д. Гаухман тұжырымдаған анықтамаға сәйкес «қылмыс объектісі – бұл әлеуметтік-экономикалық формацияның мәнін бейнелейтін, үстем тапқа пайдалы және ұнамды, ең маңызды және құнды, негізге және қондырмаға қатысты, типтік, жалпыланған түрде ұсынылған, таза әлеуметтік категория болып табылатын қылмыстық құқықпен қорғалатын қоғамдық қатынастар. материалдық ештеңе жоқ бұл қылмысқа қол сұғады, сайып келгенде, оның субъектісі жалпы қоғам болып табылады және қол сұғушылық тек оларды бұзудан тұрады» [32, 129-б.].

Қылмыс объектісіне типтік қоғамдық қатынастарды олардың жалпыланған көрінісінде жатқызу мұндай объект жеке деңгейдегі адамдар арасындағы нақты емес, әлеуметтік маңызды, оның ішінде құқықтық қатынастармен, құқықтық қатынастар, топтық емес қатынастарды қоса алғанда, жекелеген әлеуметтік байланыстар болып табылатындығын көрсетеді. халық топтарының мүдделері түрінде, ал ең жоғары деңгейдегі қатынастар – мемлекеттік және қоғамдық деңгейде, мемлекетте орнатылған қоғамдық қатынастардың мәнін білдіреді. Осыдан қылмыс объектісі ретінде әрекет ететін қоғамдық қатынастардың субъектісі жеке адамдар немесе адамдар тобы емес, жалпы қоғам болып табылады. Осыған байланысты, дәл осы қылмыс объектісінің позициясынан, біздің ойымызша, жеке деңгейдегі қоғамдық қатынастардың құрылымы туралы, атап айтқанда, олардың субъектілерін, қатысушыларын бөлу туралы мәселе алынып тасталады, өйткені қарастырылып отырған объект қоғамдық қатынастардың мәнінен басқа ештеңе емес, немесе басқаша айтқанда, субъект болып табылатын қоғамдық қатынастардың мәнін білдіру, атап өткендей, бүкіл қоғам.

Қоғамдық қатынастар қылмыс объектісі болып табылатын тұжырымдама қылмыстық қол сұғу объектісі түрлерінің пирамидалық жүйесін құруға және ондағы орынды және жол қозғалысы мен көлік құралдарын пайдалану ережелерін қылмыстық бұзу объектісінің түсінігін анықтауға мүмкіндік береді.

Жоғарыда айтылғандардың негізінде біз қарастырылып отырған қылмыстық қол сұғушылық объектісінің төрт түрін бөліп көрсетеміз: 1) жалпы, 2) тектілік 3) түрі бойынша және 4) тікелей.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ететін қоғамдық қатынастардың жиынтығын көлік құралдарын пайдалану немесе пайдалану ережелерін қылмыстық бұзудың тікелей объектісі деп түсіну керек [33, 10-б.].

Осылайша, жол қозғалысы қауіпсіздігін осы қозғалысты жүзеге асыру кезінде жол қозғалысына қатысушының құқықтарының қорғалу жағдайы деп түсіну керек. Бұл құқықтардың қорғалатын көлемі өте кең: бұл меншік қатынастары, өмірді, денсаулықты, денеге қол сұғылмаушылықты және басқаларды қорғайтын қатынастар.

Жоғарыда айтылғандардың негізінде ҚР ҚК 345-бабында көзделген қылмыстың тікелей объектісі жол жүрісіне қатысушылардың өмірі мен денсаулығына зиян келтіруден қорғалуын қамтамасыз ететін қоғамдық қатынастардың жиынтығы болып табылады [23].

Айта кету керек, ҚР қылмыстық құқық ғылымындағы тікелей объект деңгейінде қылмыстың негізгі және қосымша объектілері ұғымдарын бөліп көрсету әдетке айналған. Негізгі тікелей объект – бұл белгілі бір қылмыстық-құқықтық нормамен қорғалатын және белгілі бір әрекет зиян келтіруге бағытталған қоғамдық қатынастар.

Қосымша тікелей объект - бұл қылмыс шабуыл жасайтын әлеуметтік қатынастар, бірақ негізгі объектіден айырмашылығы қосымша объект басқа тектілік объектіге жатады.

Қылмыс объектісінен сыртқы әлемнің материалдық заттары ретінде әрекет ететін және тиісті объектіге қылмыстық қол сұғуды жүзеге асыра отырып, қылмыскер тікелей әсер ететін қылмыс нысанасын ажырату қажет. Қылмыстың мәні маңызды қылмыстық-құқықтық мәнге ие, әсіресе қылмыстың тиісті құрамының міндетті белгісі болған кезде оны саралау үшін [34, 79-б.].

Жол қозғалысы ережелерін және көлік құралдарын бұрынғы пайдалануды қылмыстық бұзудың бір бөлігі ретінде заң шығарушы қылмыс тақырыбында

автомобиль немесе басқа механикалық көлік құралын белгіледі. «Басқа механикалық көлік құралдары» ұғымы ҚР ҚК 345-бабының қолданысын механикалық көлік құралдарының барлық басқа түрлеріне таратады.

Аталған ұғымды заң шығарушы ҚР ҚК 345-бабына ескертпеде түсіндіреді. Осы түсіндірулер негізінде басқа механикалық көлік құралдарына троллейбустар, тракторлар, өзге де өздігінен жүретін машиналар, мотоциклдер және өзге де механикалық көлік құралдары жатады. Мұнда заң шығарушы көлік құралдарының нақты түрлерін тізімдей отырып, екі жалпы ұғымды қолданды: басқа өздігінен жүретін машина және басқа механикалық көлік құралы.

Автокөлік бұл механикалық көліктердің нақты түрлері. Қазақстан заңнамасында автомобильдің бекітілген тұжырымдамасы жоқ. Халықаралық құқықта автомобиль әдетте адамдарды немесе жүктерді жолдармен тасымалдау үшін немесе ауылшаруашылық тракторларынан басқа адамдарды немесе жүктерді тасымалдау үшін пайдаланылатын көлік құралдарын жолдармен сүйреу үшін қолданылатын кез келген механикалық өздігінен жүретін көлік құралын білдіреді [30, 124-б.].

Қазақстан заңнамасында көлік құралдарының осы түріне қойылатын техникалық талаптарға сүйене отырып, автомобиль деп адамдар мен жүктерді жолдармен тасымалдауға арналған іштен жану қозғалтқышы есебінен қозғалысты жүзеге асыратын көлік құралдарын түсіну керек.

Жол қозғалысына арналған көлік құралдарын пайдалану тәртібін бұзу қылмыстың ерекше түрі болып табылады, өйткені бұл көлік құралдарының оларды пайдаланудың өзіндік ерекшеліктері бар.

Бұдан басқа, ауыр зардаптар келтіре отырып, жол қозғалысы барысында құқық бұзушылықтар мен авариялардың тұрақты өсуі ҚР ҚК-нің жеке дербес

нормасында жол жүрісіне арналған көлік құралдарын пайдалану қағидаларын бұзғаны үшін қылмыстық жауаптылықты белгілеуді талап етеді.

Жоғарыда айтылғандарға сүйене отырып, ҚР ҚК 345-бабында жол қозғалысын жүзеге асыратын көлік құралдарының барлық түрлерін басқаратын тұлғалардың заңды жауаптылығы айқындалуы тиіс деп санаймыз.

ҚР ҚК-нің 345-бабында көзделген объективті белгілердің, қылмыс құрамының қатарына объективті жағы да жатады. Қылмыстың объективті жағы – әлеуметтік қауіпті қол сұғушылықтың сыртқы жағы. В.Н. Кудрявцев дұрыс анықтама беріп отыр: «қылмыстың объективті жағы – бұл субъектінің қылмыстық әрекетінен (әрекетсіздігінен) басталатын және қылмыстық нәтиженің басталуымен аяқталатын оқиғалар мен құбылыстардың дәйекті дамуы тұрғысынан оның сыртқы жағынан қаралатын, заңмен қорғалатын мүдделерге әлеуметтік қауіпті және құқыққа қарсы қол сұғу процесі» [35, 24-б.]. Осылайша, объективті жағы-бұл адамның әлеуметтік қауіптілігі мен заңсыздығы тұрғысынан мінез-құлқын сипаттайтын уақыт пен кеңістікте жүретін процесс.

Қылмыс құрамы шеңберінде объективті жағы-бұл қылмыс құрамының төрт элементінің бірі. Ол үш міндетті белгінің болуымен сипатталады: әлеуметтік қауіпті әрекет, әлеуметтік қауіпті әрекеттер.

Жол қозғалысы ережелерін бұзу немесе көлік құралдарын пайдалану жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің түрлі салаларында жүзеге асырылуы мүмкін. ҚР ҚК 345-бабының өзі тек жол қозғалысын жүзеге асыру тәртібін реттеуге арналған, бұл көлік құралын басқаратын адамның көрсетілген ережелерді бұзғаны үшін ҚР ҚК 345-бабының 1-бөлігіндегі диспозициядағы нұсқаулардан туындайды.

Сондықтан, ғылыми әдебиеттерде және тергеу-сот практикасында бұл қылмыстағы әлеуметтік қауіпті әрекет жол қозғалысы қауіпсіздігі ережелерін бұза отырып, көлік құралын басқаруды білдіреді [26, 93-б.].

Алайда, заң шығарушы механикалық көлік құралын басқару белгісін қылмыс субъектісіне қатысты ҚР ҚК 345-бабының 1-бөліміне енгізді. Мұнда біз әлеуметтік қауіпті әрекет қылмыс субъектісінің белгілері арқылы анықталған кезде белгілі бір оғаштықты көреміз.

Сонымен қатар, бұл белгі қылмыс субъектісін арнайы деп сипаттайтынын ескеру қажет, дегенмен арнайы субъектінің белгілері әлеуметтік қауіпті әрекетті (жас, жыныс, қызмет жағдайы) жасаған, бірақ ол жасамаған әрекетті сипаттауы керек.

Симптоматикалық түрде, қарастырылып отырған нормаға қатысты басқару ұғымы бір нәрсенің барысын немесе қозғалысын білдіреді, бұл белгі нақты әрекетті білдіреді және сәйкесінше оның қасиеттері бойынша объективті белгі болып табылады. Егер бұл белгі қылмыс субъектісінің қасиеті деп түсінілсе, онда оның белгілерінің сипаты түсініксіз және түсініксіз болады.

Себебі, басқарушылық қызмет қарастырылып отырған қылмыс субъектісінің қасиеті ретінде түсінілуі мүмкін және автомобильдің

қозғалысына жауапты болу міндеті ретінде. Аталған белгіні мұндай түсіндіру Жоғарғы Сот Пленумының түсіндірмелеріне де, сот практикасының ұстанымына да сәйкес келмейді: ҚР ҚК 345-бабында көзделген қылмыс субъектісі ретінде жалпы қабылданған, механикалық көлік құралының жүргізушісін түсіну.

Осылайша, ҚР ҚК 345-бабының 1-бөлігі механикалық көлік құралын басқаруды нақты жүзеге асыру үшін жауаптылық белгілейді. Бұл біз қарастырып отырған нормадағы «механикалық көлік құралын басқару» белгісі қылмыстың объективті жағының, қарастырылып отырған қылмыстың субъектісі емес, нақты әлеуметтік қауіпті әрекеттің белгісі екенін тағы бір рет растайды.

Заң шығарушы объективті тараптың міндетті белгісі ретінде жол қозғалысы немесе көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзғанын атап өту маңызды. Зерттеушілердің пікірінше, екі белгі де әлеуметтік қауіпті әрекеттің құрамдас бөлігі болып табылады. Осы негізде, қарастырылып отырған қылмыс құрамындағы қоғамдық қауіпті әрекет деп жол қозғалысы немесе көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұза отырып, механикалық көлік құралын басқару, жол қозғалысы қауіпсіздігі ережелерін бұза отырып, көлік құралы жүргізушісінің функцияларын жүзеге асыру деп түсіну керек. Әлеуметтік қауіпті әрекет туралы мұндай түсінік қарастырылып отырған қылмыстың мәніне сәйкес келеді [30, 161-б.].

Біз қарастырып отырған нормадағы қоғамдық қауіпті әрекетті заң шығарушы екі нысанда көрсетеді: жол қозғалысы ережелерін бұзу және көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзу. ҚР ҚК 345-бабында бекітілген норма айқын бланкеттік сипатта болады [23]. Осыған сүйене отырып, әлеуметтік қауіпті әрекеттің мәнін анықтау құқықтың басқа саласына қатысты норманың бұзылуын бағалау арқылы жүзеге асырылады.

Басқа саланы айтатын болсақ, олар Қазақстан Республикасының аумағында ірі габаритті және ауыр салмақты жүктерді тасымалдауды ұйымдастыру және оның жүзеге асыру қағидаларына байланысты және Автомобиль көлігі туралы Қазақстан Республикасының заңы, сондай-ақ Қазақстан Республикасының ӘҚБтК-да қарастырылған нормалар.

Қарастырылып отырған қылмыстың объективті жағының тағы бір конституциялық белгісі, біз бұрын айтқанымыздай, әлеуметтік қауіпті салдар болып табылады. Қазақстанның қылмыстық құқық теориясындағы қоғамдық қауіпті салдар деп әлеуметтік қауіпті іс-әрекет жасау нәтижесінде қылмыстық-құқықтық қорғау объектілеріне белгілі бір зиян келтіру түсініледі. Кез келген құбылыстың белгілі бір салдары бар, өйткені ол объективті шындықтың өзгеруіне әкеледі. Объективті шындық құбылысы ретінде әлеуметтік қауіпті әрекет белгілі бір өзгерістерді тудырады. Алайда, салдарларды қылмыстың объективті жағының белгісі ретінде тану үшін осы салдарларды қылмыстық заң нормасының диспозициясында бекіту қажет.

Жол қозғалысы немесе көлік құралдарын пайдалану ережелерін қылмыстық бұзудың объективті жағының тағы бір конституциялық белгісі -

қоғамдық қауіпті әрекет пен туындаған қоғамдық қауіпті салдарлар арасындағы себеп салдарлық байланыс.

Себептік байланыс деп әлеуметтік қауіпті іс-әрекет пен ішкі қажеттілікпен аталған салдарларды тудырған кезде пайда болған әлеуметтік қауіпті салдарлар арасындағы байланысты түсіну керек [36, 93-б.].

Қылмыстарды саралау үшін себептік байланыстың маңыздылығы бұл оқиғалардың даму барысы туралы субъективті болжамды ғана емес, сонымен қатар іс-әрекеттің нәтижесі ретінде салдардың пайда болуының нақты объективті мүмкіндігін көрсетеді [35, 201-б.].

Себеп салдарлық байланыс қылмыстың объективті жағының белгісі ретінде зиян тек оқиғалардың табиғи дамуына байланысты болған жағдайда ғана көрінеді. Егер зиян кездейсоқ жағдайлардың жиынтығынан туындаса, онда себеп-салдарлық байланыс қылмыстың объективті жағының белгісі ретінде болмайды, бұл қылмыстың барлық құрамының болуын болдырмайды.

Жол қозғалысы немесе көлік құралдарын пайдалану ережелерін қылмыстық бұзу механизмдерді қолданумен байланысты болғандықтан, сондай-ақ бұл қылмыс тек зардаптар туындаған кезде ғана орын алатындығына байланысты себептік байланысты талдау ерекше маңызға ие болады.

Жол қозғалысы және көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзған адам жолда апаттық жағдай туғызуы мүмкін, нәтижесінде басқа жүргізушілер апаттардан жалтарып, қозғалыс тәртібін өздері бұзады және нәтижесінде үшінші тұлғалардың немесе өздеріне зиян келтіреді.

Осылайша, себептік байланыс екі буынды сипатта болуы мүмкін: бір бұзушылық екіншісін тудырады, ал екіншісі өз кезегінде әлеуметтік қауіпті салдарды тудырады. Сондықтан жол қозғалысы ережелерін бұзу немесе көлік құралдарын пайдалану мен жәбірленушінің денсаулығына ауыр зиян келтіру арасында күрделі себептік байланыс анықталған жағдайда, бұл оқиға ҚР ҚК 345-бабының көзделген бірыңғай қылмыс ретінде саралануы тиіс.

Себептік байланыс, біз атап өткендей, ешқандай үшінші күштердің араласуынсыз табиғи түрде дамуы керек. Мұндай араласу болған жағдайда себептік байланыс кездейсоқ болып саналады және заңды салдары жоқ. Себеп-салдарлық байланыстың дамуын бұрмалайтын үшінші күштерге табиғат күштері, техногендік апаттар және жол қозғалысына өзге де қатысушылардың (оның ішінде апат салдарынан жәбірленуші болған) іс-әрекеттері жатқызылуы тиіс. Қылмыстық құқық тұрғысынан үшінші күштер әрекет еткен жағдайда, жол-көлік оқиғасы кінәсіз зиян келтіру ретінде қарастырылуы керек [37, 69-б.].

Бұл ұстаным толығымен негізделген, өйткені көлік адамның санасы мен еркіне бағынбайды.

Қылмыстық құқық ғылымында қылмыс құрамының екі субъективті элементі бар: қылмыс субъектісі және қылмыстың субъективті жағы.

Қылмыстың субъективті жағы – бұл адамның қылмыс жасаумен тікелей байланысты психикалық қызметі [38, 84-б.]. Қылмыстың байқалған сыртқы

объективті жағынан айырмашылығы, субъективті жағы әлеуметтік қауіпті әрекеттің ішкі, психологиялық мазмұнын құрайды. Қылмыстың субъективті жағы қылмыс құрамының элементі ретінде қылмыстық мінез-құлықты қылмыссыздықтан ажыратуға, сондай-ақ қарастырылып отырған қылмысты объективті белгілері бойынша ұқсас қылмыс құрамдарынан ажыратуға мүмкіндік береді. Қылмыс құрамының субъективті жағының белгілерін анықтау көбінесе қылмыстың және оны жасаған адамның қоғамдық қауіптілік дәрежесін анықтайды.

Қылмыстық әрекеттің субъективті жағының мазмұны кінә, мотив және мақсат ұғымдары арқылы ашылады. Кінә – бұл адамның қылмыстық заңда көзделген қоғамдық қауіпті әрекетке психикалық қатынасы [39, 112-б.].

Біз қарастырып отырған қылмыстық заңның нормасында көзделген қоғамдық қауіпті іс-әрекет қасақана кінәні (жылдамдықты саналы түрде асыра пайдалану, тыйым салынған маневрді саналы түрде жасау және т.б.) жасалуы мүмкін болғандықтан, қылмыстық жол қозғалысы ережелерін бұзудың немесе көлік құралдарын пайдаланудың субъективті жағы кінәнің қос формасымен сипатталмай ма деген сұрақ туындайды.

ҚР ҚК 345-бабының 1-бөлімінде қоғамдық қауіпті әрекет қасақана жасалуы мүмкін болса да, өзі аяқталған қылмыс болып табылмайды. ҚР ҚК 345-бабында көрсетілген салдарсыз жол жүрісі немесе көлік құралдарын

пайдалану қағидаларын бұзу қылмыстық емес, Қазақстанның әкімшілік құқығының қолданылу саласына жататын әкімшілік құқық бұзушылық болып табылады [23].

Қоғамдық қауіпті іс-әрекет аяқталған қылмыс болып табылмайтындығына байланысты ҚР ҚК 27-бабының ережелерін қаралып отырған қылмысқа қолдану алынып тасталады. Осыған сүйене отырып, ҚР ҚК 345-бабының 1-бөлігінде бекітілген құрамдағы кінә нысанын анықтау субъектіге қатысты туындаған салдарға қатысты жүргізілуі тиіс.

Осылайша, қылмыстың бұл құрамында кінә формалары абайсызда анықталады және кінәнің басқа түрімен бұл қылмыс жасалмайды. Жоғарыда айтылғандардың негізінде ҚР ҚК 345-бабының 2 және 3-бөлімдерінде бекітілген қылмыстардың құрамы кінәнің абайсыз түрімен ғана орындалуы мүмкін деп айтуға болады [30, 124-б.].

Көрсетілген салдарға (тікелей де, жанама да ниет) қатысы бойынша кінәнің қасақана нысаны анықталған жағдайда, іс-әрекет жеке адамға қарсы қылмыс ретінде саралануы тиіс және нақты құрамның есептелуі туындаған салдарға байланысты болады (ҚР ҚК 103-б.).

Жол қозғалысы немесе көлік құралдарын пайдалану ережелерін қылмыстық бұзу тек абайсызда жасалатындығына байланысты, бұл қылмыстың субъективті жағында басқа белгілер (себеп пен мақсат) жоқ. Қылмыстың субъективті жағының белгілері ретінде себеп пен мақсат кінәнің қасақана түрінде ғана мүмкін болады.

Кінә адамның психикалық белсенділігін сипаттайтын екі сәттен тұрады. Біріншісі сананы сипаттайды және интеллектуалды сәт деп аталады, екіншісі

ерікті сипаттайды және ерікті сәт деп аталады. Осы белгілердің жиынтығы кінәнің нақты түрін және оның сипаттамасын анықтайды.

Қылмыстық құқықтағы қылмыстың субъектісі қылмыстық заңмен тыйым салынған және ол үшін қылмыстық жауаптылыққа тартылуы мүмкін қоғамдық қауіпті әрекетті жасаған адам деп аталады [40, 58-б.].

Қылмыстық құқық теориясында жол қозғалысы қауіпсіздігі ережелерін қылмыстық бұзу субъектісі қандай қылмыс субъектілеріне жататыны туралы консенсус жоқ. Ғалымдардың көпшілігі қарастырылып отырған қылмыстың тақырыбын арнайы деп белгілейді. Бұл пікір заң шығарушының ҚР ҚК 345-бабының 1-бөлігі бойынша қылмыс субъектісіне қатысты көлік құралын басқару белгісін көрсеткеніне негізделген.

Сондықтан, бұл ұстанымды қолдайтын ғалымдар қылмыстың субъектісі көлік құралын нақты басқаратын адам, жүргізуші деп санайды.

ҚР ҚК 345-бабында бекітілген қылмыс субъектісі туралы тағы бір пікір-субъектіні жалпы деп тану. Бұл пікір заң шығарушы қылмыс субъектісін арнайы деп сипаттайтын критерийлерді белгілемегеніне негізделген. Бұл қылмыстың субъектісі жалпы субъектінің белгілеріне сәйкес келетін кез келген адам болуы мүмкін.

Аталған пікір ҚР ҚК 345-бабының 1-бөлігінде бекітілген қылмыс субъектісі көлік құралының жүргізушісі, оны іс жүзінде басқарушы, сондай-ақ көлікті басқару функцияларын көлік жүргізу дағдылары жоқ адамға заңсыз берген жүргізуші болып танылуы тиіс деп болжайды.

Бұл жағдайда, жол қозғалысы қауіпсіздігі ережелерін қылмыстық бұзу субъектісі туралы кеңейтілген түсінік бар сияқты. Көлік құралын басқаруға тиіс адам, жоғарыда келтірілген пікір бойынша, өзінің іс-әрекеті үшін ғана емес, сонымен бірге осы көлікті басқарғанға дейін рұқсат берген адамның іс-әрекеті үшін де жауап береді.

ҚР ҚК 345-бабының 1-бөлігінде бекітілген қылмыс субъектісі жалпы немесе арнайы болып табыла ма деген мәселеге қатысты біз осы қылмыстың қоғамдық қауіпті іс-әрекетінің белгілерін қарау кезінде ішінара шештік. Жоғарыда айтылғандарға сүйене отырып, біз «көлік құралын басқару» белгісі қылмыс тақырыбын емес, әрекетті сипаттайды деп санаймыз.

Осы негізде қарастырылып отырған қылмыстың субъектісі жалпы болып табылады, өйткені заң шығарушы көлік құралын басқару түрінде қоғамдық қауіпті әрекетті орындайтын адамға қатысты қандай да бір арнайы критерийлерді көрсетпеген. Осылайша, ауыр зардаптардың туындауына әкеп соққан көлік құралын құқыққа қарсы басқарғаны үшін жалпы қылмыс субъектісінің белгілеріне сәйкес келетін кез келген адам қылмыстық жауаптылықта болуға тиіс.

Жалпы қылмыс субъектісі-барлық қылмыс субъектілеріне тән белгілері бар субъект. ҚР ҚК 19-бабына сәйкес жалпы субъектінің белгілеріне мыналар жатады: жеке тұлға, қылмыстық жауаптылық жасына жетуі және жас белгісі бойынша есі дұрыс болуы, қаралып отырған қылмыс жасағаны үшін қылмыстық жауаптылық 16 жастан басталады.

Елде соңғы уақытқа дейін жүргізілген жол қауіпсіздігі саласындағы зерттеулерді талдау олардың өте шектеулі көлемін, жүйелік тәсілдің толық .стігін көрсетеді. Ғылыми зерттеулер негізінен автомобиль және жол құрылысы саласындағы техникалық мәселелерге қатысты болды. Жол қозғалысы қауіпсіздігі мәселесі техникалық жоспар мәселесі ретінде көбірек қабылданды. Оның адами фактормен, құқық бұзушылықтардың себептерімен, олардың алдын алу шараларымен байланысты аспектілеріне келетін болсақ, зерттеулер көбінесе эпизодтық сипатта болды, бұл біздің еліміздегі көлік санына, оның техникалық сипаттамаларына байланысты болды [41, 76-б.].

Мамандар қазіргі заманғы жолдарды салу, олардың пайдалану мазмұны мен сапасын жақсарту жол қозғалысының үнемділігі мен қауіпсіздігін арттырудың ең үлкен резервтерінің бірі екенін атап көрсетеді. Оларды одан әрі жетілдіру бойынша жұмыстар жалғасуда.

Жол қозғалысы немесе көлікті пайдалану ережелерін қылмыстық бұзуды олардың әкімшілік жол-көлік құқық бұзушылықтарымен және жол-көлік оқиғаларымен тығыз байланысын ескере отырып зерттеу маңызды, өйткені біріншіден, жүргізушінің қылмыстық мінез-құлқының алдында көбінесе олардың қылмыстық емес сипаттағы жол қозғалысы ережелерін бұзуы болады; екіншіден, жол қозғалысы ережелерін қылмыстық бұзу әрқашан байланысты қозғалыстың объективті жағдайларының, оның ішінде басқа субъектілердің сол ережелерді бұза отырып әсер етуі; үшіншіден, қылмыстардың тиімді алдын-алу белгілі бір жағдайларда ғана ауыр зардаптарға әкелуі мүмкін теріс қылықтардың (мас күйінде көлікті басқару, жылдамдықты арттыру және т.б.) алдын алмай мүмкін емес.

Құқық бұзушылықтардың басым көпшілігі теріс қылық деңгейінде жасалады және тек белгілі бір бөлігі жол-көлік оқиғалары арқылы жол қозғалысы немесе көлік құралдарын пайдалану ережелерін қылмыстық бұзушылықтарға айналады. Біз көп нәрсе жолдардың, автомобильдің техникалық жағдайына, жолдағы жалпы жағдайға байланысты екендігімен келісеміз.

Жол қозғалысы және көлік құралдарын пайдалану ережелерін қылмыстық бұзудың детерминанттары деп қылмысты өз салдары ретінде анықтайтын әлеуметтік-теріс қатынастар, құбылыстар мен процестер жүйесі болып табылатын қылмыстық мінез-құлқтың осы түрінің себептері мен жағдайларының жиынтығын түсіну әдеттегідей.

Сонымен қатар, криминогендік детерминанттар табиғаты бойынша әдетте объективті және субъективті болып бөлінеді. Объективті факторларға субъектінің еркі мен санасына тәуелді емес жағдайлар жатады. Оларға экономикалық, әлеуметтік қатынастар, саяси және құқықтық институттар, қоғамның материалдық мәдениеті, демографиялық процестер кіреді. Мұндай алғышарттардың алдын-алу, әдетте, оларды бейтараптандыруға, бұғаттауға, азайтуға бағытталған. Ұйымдастырушылық кемшіліктер мен кемшіліктер көбінесе субъективті қасиеттерге ие және оларды салыстырмалы түрде тез жоюға болады.

Жол қозғалысы немесе көлікті пайдалану ережелерін қылмыстық бұзу жол қозғалысынсыз мүмкін емес, ол үшін нақты жағдайлар, ол өтетін объективті жағдай әрқашан маңызды. Көлік құралы мен жолдың жай - күйі, реттеу құралдары мен ақпараттың болуы, қозғалысқа басқа қатысушылардың іс-әрекеттері-осы және басқа да бірқатар жағдайлар жол қозғалысы процесіне шешуші түрде әсер етуі мүмкін. Олар қозғалыс режиміне (оның бағыты, жылдамдығы және т.б.) сәйкес келуі керек объективті себептер мен жағдайларды құрайды. Қозғалыс режимі бұл себептер мен жағдайларға ешқашан бей-жай қарамауы мүмкін, сондықтан соңғысы өз кезегінде жол қозғалысы процесіне қатысты бейтарап позицияны ала алмайды.

Жүргізушінің абайсыз әрекеттерін оқшаулау және оларды нақты жағдайдан, объективті жағдайлардан, қозғалыстың басқа қатысушыларының мінез-құлқынан оқшаулау мүмкін емес. ҚР ҚК-нің 345-бабында [23] көзделген әрбір осындай қылмыс қандай жағдайда болмасын, әрқашан нақты, жеке, қайталанбас болып келетініне негізделуі керек. Егер объективті факторларды, қауіп көздерінің түрлерін ескермесек және жүргізушінің абайсыз әрекеттерін ғана талдайтын болсақ, онда жол қозғалысы немесе көлік құралдарын пайдалану ережелерін қылмыстық бұзу туралы қылмыстық істерді тергеу кезінде тенденция мен айыптау сөзсіз.

Әдетте, субъектінің әрекеттері (оның ішінде абайсызда) оның туылғанға дейінгі жағдайға және үшінші тұлғалардың мінез-құлқына реакциясының нәтижесі болды (оның ішінде дұрыс емес).

Сонымен қатар, объективті алғышарттардың болуы ғана емес, сонымен бірге олардың кенеттен пайда болуы қылмыстық жауаптылық мәселесін шешуде негізгі шешуші болып табылады: ол қылмыстық заңнамада белгіленген салдардың басталуы жүргізушінің әрекеттерімен байланысты ма және оның әрекеттері заңсыз немесе заңды ма, алдын ала тергеу барысында шешіледі.

Жол қозғалысы ережелерін қылмыстық бұзу немесе көлік құралдарын пайдалану фактілерін тергеу тергеушілердің мамандануын, олардың нормативтік құқықтық актілерді, көлік құралдарының қозғалыс динамикасына әсер ететін себептер мен жағдайларды, төтенше жағдайлардың туындау мән - жайларын және оларды жол-көлік оқиғасында іске асыру тетігін білуін талап етеді.

Тиісті қылмыстарды тергеу кезінде әртүрлі сараптамалар жүргізу маңызды. Жол қозғалысы ережелерін қылмыстық бұзуды немесе көлік құралдарын пайдалануды (сот-медициналық, трасологиялық, биологиялық және т.б.) тергеуге байланысты жүргізілген осындай зерттеулердің барлық тізбесінің ішінде техникалық сараптамалар неғұрлым арнайы және ақпараттың едәуір көлемін қамтитын болып табылады. Олардың сорттары болуы мүмкін (инженерлік - көлік, диагностикалық, инженерлік-психологиялық және т.б.) және көлік құралдарының техникалық жағдайына, жолдардың жай-күйіне және олардың орналасуына, жүргізушінің жеке

ерекшеліктері мен мүмкіндіктеріне және басқа да бірқатар жағдайларға қатысты.

Қоғамға қарсы көріністермен күресте басты бағыт қылмыстардың алдын алу, құқық бұзушылықтардың ерте алдын алу, оларды тудыратын себептер мен жағдайларды жою, оң құқықтық сананы, әрбір азаматтың азаматтық борышының жоғары сезімін қалыптастыру болып табылады.

Осыған байланысты ҚР ҚК 345-бабында [23] көзделген қылмыстың алдын алу, олармен күрестің тиімділігін арттыру бір мезгілде әлеуметтік, экономикалық, құқықтық, ұйымдастырушылық және басқа да проблемаларды кешенді шешуді көздейді; жол қозғалысының қарқындылығымен өзара байланысты әлеуметтік үрдістер мен құбылыстардың әртүрлілігі мен күрделілігін есепке алу керек.

Жоғарыдағы ҚР ҚК 345-бабының объект, объективті жағы, субъект және субъективті жағын талдай келе, шамадан едәуір асқан ауыр жүктерді тасымалдаудың алдын-алу үшін және бюджетке келетін үлкен залалдың алдын-алу үшін ҚР ҚК-не өзгерістер мен толықтырулар енгізу орынды және замануы талапты қанғаттандыру мақсатынан туындап отыр.

Сондықтан, қылмыстық құқықбұзушылық ретінде ауыр жүктерді тасымалдау ережелерін бұзған фактіні қылмыстық жол-көлік құқық бұзушылықтары санатына жатқызу үшін Қазақстан Республикасы ҚК-нің көліктегі қылмыстық құқық бұзушылық бөліміне 345-2 бап ретінде көлік құралдарын басқаратын адамдардың ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау қағидаларын бұзуы деген атаумен норма енгізілуі тиіс.

Ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдайтын автомобиль не басқа да механикалық көлік құралын басқаратын адамның жүктерді тасымалдау қағидаларын бұзу аса ірі залалға әкеп соғуы – бірден екі жылға дейінгі мерзімге бостандығын айыра отырып, елу айлық есептік көрсеткішке дейінгі мөлшерде айыппұл салуға немесе түзеу жұмыстарына үш жүз сағатқа дейінгі мерзімге қоғамдық жұмыстарға тартуға жазаланады деген жана норма енгізілуі қажет.

2.3 Ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау қағидаларын қамтамасыз етуді жетілдірудің құқықтық және ұйымдастырушылық жолдары.

Салмақтық және габариттік бақылауды автоматтандыру арқылы автомобиль жолдарының сақталуын қамтамасыз ету, көліктік бақылауды жүзеге асыру кезінде лауазымды адамның тасымалдаушымен тікелей байланысына байланысты сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін болдырмау және Қазақстан Республикасының көлік саласындағы заңнамалық актілеріндегі қарама-қайшылықтар мен олқылықтарды жою, сондай-ақ, автомобиль көлігімен жүктерді тасымалдауды бақылаудың тиімділігін арттыру үшін, алдымен Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне көлік мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу қажеттілігі туындап тұр.

Соңғы жылдары автомобиль жолдарының жай-күйін және олардың дамуын қаржыландыру деңгейін жақсартудың жалпы үрдісі байқалады.

Осыған қарамастан, Қазақстанның жол саласының басты проблемасы, бұрынғыдай, жол жабындарының мерзімінен бұрын бұзылуы мен тозуы болып қала береді. Жолдардың бұзылуына негізінен ауыр және ірі көлемді автокөлік құралдарының жоғары қарқындылығы ықпал етеді [41, 76-б.].

Осылайша, көліктік бақылау бекеттерінің күшімен ғана автомобиль жолдарының сақталу проблемасы шешілмейді. «Қозғалыста өлшеу» қағидаты бойынша жұмыс істейтін салмақты габаритті бақылаудың автоматтандырылған жүйелерін енгізу өзекті болып отыр. «Қозғалыстағы салмақ» жүйесі (Weigh-in-motion) жаналық емес. Мұндай салмақты бақылау пункттері бүкіл әлемде бар. Қазақстанның автожолдарында ВИМ жүйесі алғаш рет 2013 жылы орнатылып, «арнайы автоматтандырылған өлшеу құралы» (бұдан әрі – ААӨЖ) ұғымымен заңнамалық түрде айқындалған.

Бүгінде Қазақстанның республикалық жолдарында 21 ААӨЖ жұмыс істейді [43]. ААӨЖ енгізу қозғалыс қарқындылығын анықтауға, көлік құралының қозғалыстағы салмағы мен жалпы параметрлерін өлшеуге, мемлекеттік тіркеу нөмірі бойынша көлік заңнамасын бұзушылықтарды анықтауға мүмкіндік берді және жолдардағы бақылауды автоматтандыруда шешуші рөл атқарды.

Алдағы жылдары «Нұрлы жол» инфрақұрылымды дамытудың арналған мемлекеттік бағдарламасына сәйкес көлік дәліздерінде қосымша 112 автоматтандырылған өлшеу жабдығын орнату жоспарлануда.

Осы ауқымды жобаны іске асыруда автомобиль көлігі саласындағы қолданыстағы заңнаманы одан әрі жетілдіру шешуші рөл атқарады.

Зерттеу нәтижесінде, заң жобасында заңнамалық актілерге мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізу керектігін атап өткеніміз абзал:

біріншіден тұжырымдамалық (анықтамалық) аппаратты жетілдіруіміз қажет, мысалы ірі габаритті жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау қағидаларын бұзғаны үшін құқықтық жауаптылыққа тарту барысында туындайтын заң терминінің орыс тілінен қазақ тіліне аудармасы арасында туындаған қарама қайшылықтар барысында терминдерді дұрыс қолдану мәселесі орын алады.

Бұл дегеніміз еліміздің Азия мен Еуропаны жалғаушы Ұлы Жібек жолына ие мемлекет ретінде жүк автомобильдерімен жүктерді жеткізу барысында заңдарды дұрыс қолдану мен қатар Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі Автомобиль көлігі туралы №476 заң мәтіндерінің орыс тілінен қазақ тіліне аудармасы кезінде құқықтық жауаптылыққа тарту барысында дау тудыратын терминдер аудармалардың дұрыс түсіндіру маңыздылығын көрсетеді [44, 28-б.].

Заңдық техника тұрғысынан келгенде әр сөз бір ғана мағынаны беруі қажет. Осыған сәйкес, ұлттық заңнама жүйесінде терминдердің бір мағынада түсіндіріліп, бірізділікпен қолданылуына қол жеткізу бүгінгі күннің өзекті мәселесіне айналып отыр. Заң тілінің нақты, тиянақты, бір мағыналы болуы,

оның қоғамдық қатынастарды нәтижелі реттелуінің, толыққанды жүзеге асырылуының маңызды кепілдіктерінің бірі болып табылады.

«Ірі көлемді» «ірі габаритті» терминдері заңның орыс тілдегі нұсқасында «крупногабаритных» деп берілген. Бұл дегеніміз заңның орысша мәтіні қазақ тіліне тікелей мағынада аударылып, «крупногабаритных» сөзін екіге бөліп алу арқылы «крупно» сөзі «ірі» болып аударылса, «габаритных» сөзі екі нұсқада «габаритті» және «көлемді» болып аурылып, орысша нұсқадағы бір сөз, қазақша нұсқада екі түрлі заңдық терминді құрап отыр. Заң тілі әркелкі, терминдерді қолдануда бірізділіктің жоғы байқалады. Заңның техникалық тұрғыдан қарайтын болсақ заңды қолдануға негіз болатын сөздер, заңда пайдаланылатын негізгі ұғымдар қатарына жатқызыла отырып, бір мағаналы заң терминін қолдану дұрыс.

Авто көлік құралымен жүктерді тасымалдау барысында, күнделікті мағынасында заңдар орыс тілінде қолданып келгенімен, қазақ тіліндегі нұсқасын қолданбау өз кезегінде жүк тасымалымен айналысатын жеке және заңды тұлғалардың құқығын бұзады. Заң тілінің нақты, тиянақты түрде бір мағананы бермеуі, әкімшілік жауаптылыққа тарту барысында күмәндар тудырады. ӘҚБтК-нің 10-бабы 3-бөлігіне сәйкес, кінәсіздік презумпциясы - кінәлілікке келтірілген кез келген күмәндар өзіне қатысты әкімшілік құқық бұзушылық туралы іс қозғалған тұлғаның пайдасына түсіндіріледі. Әкімшілік

құқық бұзушылық туралы заңнаманы қолдану кезінде туындайтын күмәндар да оның пайдасына шешілуге тиіс.

ӘҚБтК-нің 738-бабына сәйкес әкімшілік құқық бұзушылық туралы істер бойынша іс жүргізу мемлекеттік тілде жүргізіледі, ал қажет болған кезде іс жүргізуде орыс тілі немесе басқа да тілдер мемлекеттік тілмен тең қолданылады-деп көрсетілген [4].

Бұл дегеніміз, ірі габаритті жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау қағидаларын бұзғаны үшін көліктік бақылау инспекциясы әкімшілік жауаптылық тарту барысында қазақ тілінде жасалған әкімшілік іс құжаттарына қарғанда орыс тілінде нұсқасын қолдану әлде қайда тиімді екендігін көрсетеді. Себебі «ірі көлемді» жүкті АКҚ тасымалдау барысында заң талаптарын бұзғаны үшін деп көрсетіп жауапқа тартатын болса, ҚР Салық кодексінің [11] 554-бабы 3-бөлігі 3-тармағында «автокөлік құралы (жүкпен немесе жүксіз) габариттерінің автокөлік құралдарының биіктігі, ені және ұзындығы бойынша жол берілетін габариттік өлшемдерден асып кеткені үшін алым сомасы» деп көрсетілсе, ӘҚБтК-нің 571-бабы 8-бөлігінде [4] «ірі көлемді және (немесе) ауыр салмақты автокөлік құралдарының параметрлердің бірін асыра отырып не арнайы рұқсатта көрсетілген маршруттан немесе мерзімдерден ауытқып жүріп өткені үшін» жауаптылық көзделген.

Көлік бақылау бекеттерінде автокөлік құралының тиісті рұқсат беру құжаттарын ресімдемей, сондай-ақ жол берілетін салмақ-габариттік параметрлерді бұза отырып жол жүру фактісі анықталған жағдайда, анықталған бұзушылық жойылғанға дейін мұндай автокөлік құралын ұстау және арнайы тұраққа (алаңға) жеткізу жүргізіледі.

Сонымен қатар, саіс арқылы параметрлердің асып кетуін тіркеген кезде, ауыр салмақты автокөлік, әдетте, жол төсемін бұзып, жалпыға ортақ пайдаланылатын жолда жүруді жалғастырады.

Артық жүктеме үшін алым және айыппұл түрінде бюджетке түсетін қаражат ауыр салмақты автокөлік құралының өтуінен жол жамылғысына келтірілген залалды өтемейді.

Бұдан басқа, артық жүктеме үшін жауаптылықты болдырмау үшін жосықсыз тасымалдаушылар ААӨЖ айналып өту, қарсы қозғалыс жолағына шығу, өлшеу құралының қолданылу аймағындағы жылдамдық режимін бұзу, мемлекеттік тіркеу нөмірлік белгілерін жасыру, жол жиегіне түсіру және т. б. арқылы көлік құралын өлшеуден жалтарады.

ААӨЖ жұмысын жетілдіру мақсатында өлшеу жабдықтарын одан әрі жарақтандырылған арнайы алаңдарда жүру бөлігінен тыс орнату қажет:

Фото-бейнетіркеу жүйесімен; өлшеу актісін және айыппұл төлеу қажеттілігі туралы нұсқаманы (бұзушылық анықталған жағдайда) өлшеу жабдығы орнатылған жерде басып шығару мүмкіндігімен жүргізушіні автокөлік құралының нақты салмағы мен габариттері туралы (электрондық табло) хабарлаудың техникалық құрылғысымен;

Рұқсат етілген салмақ-габариттік параметрлерден асып кеткен жағдайда жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдар бойынша автокөлік құралының одан әрі қозғалысын шектейтін блоктаушы құрылғымен (шлагбауммен);

Ұстау себептері жойылғанға дейін ұсталған автокөлік құралдарын орналастыруға арналған тұрақ;

Төлемдер мен айыппұлдарды қабылдау терминалы [45, 103-б.].

Салмақты габаритті бақылаудың автоматтандырылған пункттерінде объектінің сақталуы мен үздіксіз жұмыс істеуіне ғана жауапты техникалық персонал ғана қатысатынын атап өту маңызды. ААӨЖ орналасқан жерде көліктік бақылау органдарының қызметкерлері болмауы керек.

Жасанды интеллект енгізіліп жатқан кезеңде, интеллектуалды көліктік бақылау жүйесі интеллектуалды көлік жүйесінің ішкі жүйесі ретінде келесі функцияларды орындайды:

Автоматтандырылған өлшеу станцияларынан, сертификатталған арнайы бақылау-өлшеу техникалық құралдары мен аспаптарынан, стационарлық үлгідегі жүктеме өлшеу жабдықтарынан немесе жылжымалы жылжымалы таразылардан келіп түсетін мәліметтерді жинау, жинақтау, сақтау және өңдеу;

Тәуекелдерді талдау, көліктік бақылау объектілерін және тәуекелдерді азайту жөніндегі шараларды таңдау (тәуекелдерді басқару әдістері);

Қазақстан Республикасының әкімшілік құқық бұзушылық туралы заңнамасына сәйкес айыппұл төлеу қажеттілігі туралы нұсқама қалыптастыру;

Уәкілетті мемлекеттік органдарға нақты уақыт режимінде тіркелген құқық бұзушылықтар туралы ақпарат беру;

Көлік құралдарының салмақтық және габариттік параметрлерін өлшеу (өлшеу) актісін және көліктік бақылаудың зияткерлік жүйесін және

тәуекелдерді басқару жүйесін пайдалану қағидаларына сәйкес өзге де функцияларды қалыптастыру.

Осыған байланысты, «Автомобиль көлігі туралы» заңында автомобиль көлігі саласындағы уәкілетті органның көліктік бақылаудың зияткерлік жүйесін және тәуекелдерді басқару жүйесін пайдалану қағидаларын бекіту жөніндегі құзыретін белгілеу ұсынылады [3]. Бұдан басқа, заңға көліктік бақылаудың зияткерлік жүйесін құруды, дамытуды және оның жұмыс істеуін автомобиль көлігі саласындағы уәкілетті орган айқындайтын оператор мемлекеттік сатып алу, мемлекеттік-жекешелік әріптестік және концессиялар туралы заңнамада белгіленген тәртіппен жүзеге асыратын толықтыру енгізіледі.

Сондай-ақ, «Автомобиль көлігі туралы» [3] және «Жол жүрісі туралы» [10] Қазақстан Республикасының заңдарына көліктік бақылау органдары мен жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі уәкілетті орган қызметкерлерінің көліктік бақылаудың зияткерлік жүйесінде анықталған құқық бұзушылықтар бойынша шаралар қабылдау жөніндегі міндеттерін белгілейтін өзгерістер мен толықтырулар енгізіледі.

ААӨЖ енгізудің негізгі мақсаты лауазымды адамның тасымалдаушымен тікелей байланысын болдырмау, оның ішінде әкімшілік құқық бұзушылық туралы іс бойынша іс жүргізу кезінде.

Осыған байланысты, Қазақстан Республикасының индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі ӘҚБТК-не (әзірлеуші – Әділет министрлігі) өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» арнайы заң жобасы шеңберінде іс бойынша іс жүргізу кезінде адами факторды болдырмауға бағытталған бірқатар түзетулерге бастамашылық жасады.

Атап айтқанда, кодексте автомобиль көлігі саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықты тіркеу кезінде автокөлік құралының меншік иесі (иесі) сертификатталған бақылау-өлшеу техникалық жабдықтарымен (ААӨЖ) әкімшілік жауаптылыққа тартылатын норманы белгілеу ұсынылады.

Осыны ескере отырып, заң жобасында «автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасының заңына техникалық рұқсат етілген ең жоғары салмағы он екі тоннадан асатын автокөлік құралының меншік иесінің (иесінің) міндетін белгілейтін түзету енгізу көзделген:

Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өту кезінде автокөлік құралының рұқсат етілген салмақ-габариттік параметрлерін сақтау;

ААӨЖ жұмысын ұйымдастыру қағидаларында айқындалатын тәртіппен өлшеу станциясының қолданылу аймағы арқылы автокөлік құралының өтуі кезінде ААӨЖ-да салмақтық-габариттік бақылаудың өтуін қамтамасыз ету;

көлік құралының рұқсат етілген салмақтық және (немесе) габариттік параметрлерінің асуын немесе арнайы рұқсатта көрсетілген параметрлердің бірінен асып кетуін өлшеу нәтижесінде анықталған жою.

Салық кодексінің 552-бабының екінші бөлігіне сәйкес автокөлік құралының рұқсат құжаттарын ресімдемей, сондай-ақ автокөлік құралының рұқсат етілген параметрлерін бұза отырып жол жүру фактісі анықталған

жағдайда, Қазақстан Республикасының аумағы бойынша жол жүру үшін алым сомасы бес жұмысшыдан кешіктірілмейтін мерзімде бюджетке төленеді мұндай факт анықталған күннен бастап күндердің басталуы жүреді [45, 107 б.].

Алымды алу, әдетте, алым сомасы төленгенге дейін автокөлік құралын ұстау және арнайы тұраққа жеткізу жолымен көліктік бақылау бекеттерінде жүзеге асырылады. Алымды есептеу жүкке ілеспе құжаттар (тауар-көлік жүкқұжаты, ҚМР, жол парағы) және істің өзге де материалдары негізінде жүргізіледі.

Автоматты режимде (ААЖ) жұмыс істейтін сертифицирталған бақылау-өлшеу жабдығымен бұзушылықты тіркеген кезде айыппұл төлеу туралы нұсқама автокөлік құралының иесіне (иесіне) жазылады деп болжанады, бұл өз кезегінде алым төлеушіні анықтауды және жүріп өткен қашықтық үшін алым сомасын есептеуді қиындатады.

Осыған байланысты, Салық кодексіне арнайы рұқсатты ресімдемей, рұқсат етілген параметрлерден асып кеткен автокөлік құралының жол жүруі анықталған жағдайда нақты жүріп өткен жол үшін алым алу туралы талапты алып тастау ұсынылады.

Салмақты габаритті бақылауды автоматтандыру құқық бұзушылықтарды анықтаудың объективті өсуіне және өндіріп алынған әкімшілік айыппұлдардың,

әсіресе резидент емес транзиттік тасымалдаушылардан алынатын үлесінің төмендеуіне әкеледі.

Резидентеместерден әкімшілік айыппұлдарды өндіріп алудың толықтығы мен уақтылығын қамтамасыз ету үшін «Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасы туралы» Қазақстан Республикасы ұлттық қауіпсіздік комитетінің шекара қызметі қызметкерлерінің әкімшілік құқық бұзушылық үшін айыппұл төлеу қажеттілігі туралы орындалмаған нұсқаманың болуы туралы мәліметтер болған кезде шет мемлекеттің аумағында тіркелген және осы автокөлік құралының қатысуымен жасалған автокөлік құралының кіруін (кетуін) шектеу міндетін көздеу ұсынылады.

Сондықтан, зерттеу нәтижесінде көтерілген мәселелердің шешу және жолдары және жүйенің жұмыс жасау тетіктерін жетілдіру үшін көлік мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу бір ғана заңға емес, Қазақстан Республикасының Салық кодексіне, «Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасы туралы», Қазақстан Республикасындағы көлік туралы заңына, «Автомобиль жолдары туралы», «Автомобиль көлігі туралы» және «Жол қозғалысы туралы» заңдарына кешенді түрде өзгеріс енгізуді талап етеді.

## ҚОРЫТЫНДЫ

Магистрлік диссертацияны зерттеу нәтижесінде, келесі тұжырымдар жасауға мүмкіндік берді, олардың қорытындысы келесі:

Заң терминдері бірнеше уақыттан бері пайда болып, шет тілде айтылып, бұқаралық ақпарат құралдарында жарияланып, құлағымызға сіңісті болып, тілімізге еніп кеткен сөздерді аударып, қиындатып бергенмен, оны қолданатын орта қабылдай алмайды.

Нормативтік құқықтық актілердің заңдық күшінің арақатынасына мән беру керек. ҚР «Құқықтық актілер туралы» заңның 6-бабына сәйкес, Қазақстан Республикасы ратификациялаған халықаралық шарттар оның заңдары алдында басым болады және халықаралық шартта оны қолдану үшін заң шығару талап етілетін жағдайдан басқа реттерде тікелей қолданылады. Масалы; талқыланып отырған «Автомобиль көлігі туралы» заңы 1999 жылғы 4 маусымда Минск қаласында жасалған Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығына қатысушы мемлекеттердің автомобиль жолдармен мемлекетаралық тасымалдауды жүзеге асыратын көлік құралдарының салмақтары мен көлемдері жөніндегі келісімінің (бұдан әрі – Келісім) талаптарына сәйкес жасақталған. Келісім орыс тілінде жасалған, жәнеде орыс тіліндегі нұсқасы «Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств» деп бекітілген. Сәйкесінше ТМД аумағында қолдану барысында орысша нұсқасына басымдық беріле отырып, «көлем» термині «габарит» екенін көрсетіп береді.

Термин қолданудың ғылыми принциптерін нақты қарастыру арқылы, халықаралық терминдерді қазақ тіліне аудармай сол қалпында қалдыруға болады. Қорыта айтқанда, заңдарда және жүк тасымалын реттейтін өзгеде нормативтік құқықтық актілерді «ірі көлем» сөзінің орнына «ірі габарит», «көлем» сөзінің орнына «габарит» терминін енгізу, заң термині уақыттың, халықаралық заңдардың, ғылыми негіздердің, заң техникасының және де халықаралық байланыстың талаптарына сай қолдануға негіз болуы ықтимал.

Ірі габаритті жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдау қағидаларын бұзғаны үшін құқықтық жауаптылық Қазақстан Республикасында жеке және заңды тұлғалардан бөлек шет елдің жүк тасымалдаушы субъектілері де жауаптылыққа тартылуы назардан тыс қалмауы керек. Сонымен қатар, ел аумағына жүктерді автомобильдемен тасымалдау немесе үшінші елдің аумағына өту талаптары аталған заңдардың шеңберінде жүзеге асады.

Құқық бұзушылықтың бұл түрі үш түрге бөлінеді: азаматтық жол-көлік құқық бұзушылықтары, әкімшілік жол-көлік құқық бұзушылықтары және қылмыстық жол-көлік құқық бұзушылықтары (алдын ала жасалған). Терминологияны қолданудың қалыптасқан дәстүрлеріне сүйене отырып, жол-көлік құқық бұзушылығы деп дәл әкімшілік құқық бұзушылық, бұл Қазақстан Республикасының ӘҚБтК-де тыйым салынған жазалау қаупі бар қоғамдық қауіпті әрекет деп түсіну керек.

Жол-көлік қылмыстары құрамының ерекшелігі, олар міндетті түрде Қазақстан Республикасының ӘҚБтК көзделген жол-көлік құқық бұзушылығының барлық белгілерін, сондай-ақ осы құқық бұзушылықты қылмыс ретінде сипаттайтын қосымша белгілерді (қоғамдық қауіп-қатер) қамтиды.

Айыппұлмен бірге әлеуметтік әділеттілікті орнату, қалпына келтіру мақсаты, тұлғалардың мүліктік қылмыстары орын алуын, қоғам мемлекеттік тұлғалардың айыппұл дұрыс компенсациялау (құнын өтеушілік) жүйесі болып табылады.

Айыппұл әрқашан да компенсациялық сипатқа ие бола бермейді, қылмыс жасалғанда тек материалдық зардап келтіретін қылмыстарда осы сипаттамаға иеленеді.

Қазақстан Республикасы ӘҚБтК-ның, ҚК-ның және АКТ заңға, оның ішінде ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау ережелерін бұзуға бойынша келтірілген залал ұғымы Қазақстан Республикасы ҚК-нің залал ұғымымен тең қарастырылып сәйкестендірілуі ұсынылады.

Қазақстан Республикасының Салық кодексінің 491 бабы 2 бөлігі 1 тармағында 40 тонна және одан жоғары жүк көтеретін карьерлік автосамосвалдар салық салу объектілері болып танылатындай нормалар әзірленуі тиіс.

ҚР ӘҚБтК құқық бұзушыларды жазалау үшін жеткілікті қатаң жазаларды қамтымайды. Осыған байланысты ҚР ҚК 345-бабында көзделген іс-әрекетті жасау нәтижесінде денсаулыққа орташа ауырлықтағы зиян келтіру қылмыстық заңның қолданылу саласында қалуға тиіс. Осы салдарды көрсетілген нормадан алып тастағаннан кейін заң шығарушы шамадан тыс жұмсақтық танытты.

ҚР ҚК 345-бабында көзделген іс-әрекетті жасау нәтижесінде адамнан басқа мемлекеттің бюджетіне шығын келтіру, экономикаға зиян келтіру, жолдың сапасының жойылуының салдарынан қоғамдік қауіпсіздік дәрежесінің төмендеуі, қалыпты нормадан жолдың бұзылуы, стандарттардың сақталмауының нәтижесінде жол қозғалысының қатысушылары автомагистральды (жоғары жылдамдық) пайдаланушылардың жүрісін қауіпсіздікпен қамтамасыз ету күрт төмендеуге әкеледі, салдарынан ауыр жол-көлік оқиғасы орын алуы мүмкін.

Сондықтан, жазаның мөлшері, деңгейі, келтірілген залалдың ауырлығына сәйкес қолданылатынын ескерсек, жолдың қалыптан бұзылуы, әсіресе қалааралық үлкен жылдамдықты рұқсат беретін ұзын автомагистраль жолдардың үстіңгі қабатының тепе-теңдігі жойылып, әкелетін шығынның көлемі миллиардтаған соманы құрайды.

ҚР ҚК 345-бабында көзделген іс-әрекетті жасау нәтижесінде адамнан басқа мемлекеттің бюджетіне шығын келтіру, экономикаға залал келтіру, жолдың сапасының жойылуының салдарынан қоғамдік қауіпсіздік дәрежесінің төмендеуі, қалыпты нормадан жолдың бұзылуы, стандарттардың

сақталмауының нәтижесінде жол қозғалысының қатысушылары автомагистральды (жоғары жылдамдық) пайдаланушылардың жүрісін қауіпсіздікпен қамтамасыз ету күрт төмендеуге әкеледі, салдарынан ауыр жол-көлік оқиғасы орын алуы мүмкін.

Демек, ауыр жүк (ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау) тасымалдаушы жүргізушілер жүкті шамадан едәуір тыс асырып жіберу тек қасақана жасалынуы мүмкін. Әлбетте, 3 тоннаға дейін жол берілген жалпы салмағынан асатын ірі габариті және өзі аударғыш автомобильмен Қазақстан Республикасының ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдарда жүруге заң тұрғысынан әкімшілік құқықбұзушылық шеңберінде қала бергені орынды.

Қасақана жасалынуы дейтініміз, жүк көлігін (ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау) тасымалдаушы жүргізушілер тиеудің салмағын арнайы техникалық құрал және көліктің өзінде шамадан тыс жүктелгені және шамадан едәуір тыс асырып жібергені барлық жағынан айқын көрініп, анық көрсетілген. Сондықтан, жүк көлігін (ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау), едәуір, 10 тоннадан жоғары көлемнен асып түсуі, бұл осьтік жүктемелеріне және (әрбір артық жүк тиелген жеке, қосарланған және үштікелген осьтер үшін), габариттерінің ені және ұзындығы бойынша жол берілетін габариттік өлшемдерден 10 тоннадан жоғары асып кетуі қылмыстық құқық бұзушылық болып танылуы тиіс.

Қазақстан Республикасы ҚК-ның қылмыстық құқықбұзушылық ретінде ауыр жүктерді тасымалдау ережелерін бұзған фактіні қылмыстық жол-көлік құқық бұзушылықтары санатына жатқызу үшін Қазақстан Республикасы ҚК-ның көліктегі қылмыстық құқық бұзушылық бөліміне 345-2-бап ретінде енгізіліп, көлік құралдарын басқаратын адамдардың ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау қағидаларын бұзуы атауымен заң нормамен толықтыру қажеттілігі зерттеумен негізделді. Осыған байланысты ҚР ҚК-нің 345-2-бабында мынадай редакция ұсынылды:

«Ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдайтын автомобиль не басқа да механикалық көлік құралын басқаратын адамның жүктерді тасымалдау қағидаларын бұзу залалға әкеп соғуы – бірден екі жылға дейінгі мерзімге бостандығын айыра отырып, елу айлық есептік көрсеткішке дейінгі мөлшерде айыппұл салуға не түзеу жұмыстарына екі жүз сағатқа дейінгі мерзімге қоғамдық жұмыстарға тартуға жазаланады» деген жана норма сөздермен толықтырылсын.

Әкімшілік құқық бұзушылықтар, соның ішінде ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау қағидаларын бұзудың алдын-алу үшін Қазақстан Республикасының автомобиль көлігі туралы заңның 38-1 бабымен мынадай редакция ұсынылды:

«Қазақстан Республикасының ортақ пайдаланылатын автомобиль жолдары бойынша рұқсат етілген барынша салмағы Қазақстан Республикасының заңнамасымен белгіленген, автокөлік құралының жол берілген жалпы салмағынан асатын арнайы және өзі аударғыш автомобильмен

жүктерді тасымалдауға жол берілмейді» деген жана норма сөздермен толықтырылсын.

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көлік комитетіне қарасты республика көлемінде көліктік бақылау инспекциясы республикалық мемлекеттік мекемелері тек облысы орталықтарында орналасуынан бөлек, халықаралық, республикалық, облыстық маңызы бар жолдардың бойында, кеден бекеттерінде арнайы көліктік бақылау бекеттерінде көліктік бақылаудың интеллектуалдық жүйесін және тәуекелдерді басқару жүйесін пайдаланумен қоса арнайы автоматтандырылған өлшеу жүйесін орнатумен қағидаларын бекіту жолдары негізделді.

Нәтижесінде ірі габаритті және ауыр жүктерді тасымалдау ережелерін бұзу қылмыстық құқық бұзушылықтар бойынша құқықтық жауаптылықты бастау оңтайландырылады. Аталған бағыттағы көліктік бақылау инспекциясының жұмысын ұйымдастыру нақты тәжірибесі ұсынылды.

Жүктерді жүк автомобильдерімен тасымалдауды жүзеге асыру барысында автокөлік құралдарының талапты сақтамауы көлік инфрақұрылымына, экономикаға залал келтіруге жол бермеу және құқықтық тұрғыдан тиімді тәжірибе қалыптастыру үшін, қылмыстық құқық бұзушылық әрекеті ретінде тану (құқықтық жауаптылығын күшейту) уақыттың еншісінде болғанымен, ұсынылып отырған өзгерістер көптеген қордаланған мәселелерді шешудің ең тиімді бағыты және көлікпен жүк тасымалдау саласына зиянын тигізбетіні анық.

## Пайдаланылған дереккөздердің тізімі

- 1 Мемлекет басшысы Қасым-Жомарт Тоқаевтың «Әділетті Қазақстан: заң мен тәртіп, экономикалық өсім, қоғамдық оптимизм» атты Қазақстан халқына Жолдауы. // [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://akorda.kz/kz/memleket-basshysy-kasym-zhomart-tokaevtyn-adiletti-kazakstan-zan-men-tartip-ekonomikalyk-osim-kogamdyk-optimizm-atty-kazakstan-halkyna-zholdauy-285659> (жүгінген күні: 03.02.2025).
- 2 «Қазақстан Республикасының аумағында ірі габаритті және ауыр салмақты жүктерді тасымалдауды ұйымдастыру және оның жүзеге асыру қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 27 ақпандағы № 206 бұйрығы. // [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V2000020499> (жүгінген күні: 03.02.2025).
- 3 Автомобиль көлігі туралы Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі N 476 Заңы. // [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: [https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z030000476\\_/info](https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z030000476_/info) (жүгінген күні: 03.02.2025).
- 4 Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Қазақстан Республикасының Кодексі 2014 жылғы 5 шілдедегі № 235-V ҚРЗ. // [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1400000235/info> (жүгінген күні: 03.02.2025).
- 5 Қазақстан Республикасының халықаралық қатынастағы автомобильмен тасымалдауларында рұқсат беру жүйесін қолдану қағидаларын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 27 наурыздағы № 353 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2015 жылы 21 шілдеде № 11704 болып тіркелді. // [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500011704> (жүгінген күні: 03.02.2025).
- 6 Салық кодексі Қазақстан Республикасының Кодексі 2017 жылғы 25 желтоқсандағы № 120-VI ҚРЗ. [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://dilet.zan.kz/kaz/docs/K1700000120> (жүгінген күні: 03.02.2025).
- 7 Ұлттық статистика бюросы. Қазақстан Республикасындағы көлік жұмысының негізгі көрсеткіштері (2024 жылғы қантар-қараша). // [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://stat.gov.kz/industries/business-statistics/stat-transport/publications/196752/> (жүгінген күні: 04.02.2025).
- 8 Жанжигитов, С.Ж. Заң құжаттарында талас тудыратын мәтіндер // [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://bulletin-philology.ablaikhan.kz/index.php/j1/article/view/695/209> (жүгінген күні: 04.02.2025).
- 9 Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарымен жүруге арналған автокөлік құралдарының жол берілетін параметрлерін бекіту туралы Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 342 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2015 жылы 8 мамырда № 11009 тіркелді. // [Электрондық

ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500011009/info> (жүгінген күні: 04.02.2025).

10 Жол жүрісі туралы / Қазақстан Республикасының Заңы 2014 жылғы 17 сәуірдегі № 194-V ҚРЗ. // [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1400000194#z76> (жүгінген күні: 18.01.2025).

11 Салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы (Салық кодексі) Қазақстан Республикасының Кодексі 2017 жылғы 25 желтоқсандағы № 120-VI ҚРЗ. // [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1700000120> (жүгінген күні: 18.01.2025).

12 Құқықтық актілер туралы Қазақстан Республикасының Заңы 2016 жылғы 6 сәуірдегі № 480-V ҚРЗ. // [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1600000480> (жүгінген күні: 19.03.2024).

13 Қойлыбаев Мейрамбек. «ЖҮКТЕРДІ ЖҮК АВТОМОБИЛЬДЕРІМЕН ТАСЫМАЛДАУ ҚАҒИДАЛАРЫН БҰЗҒАНЫ ҮШІН ҚҰҚЫҚТЫҚ ЖАУАПТЫЛЫҚ: ПРОБЛЕМАЛАРЫ МЕН ШЕШУ ЖОЛДАРЫ» // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://academy-rep.kz/uploads/983-8437c32a18fe0f233ae3a3a28dedf4b4.pdf> (дата обращения: 06.09.2024).

14 Наталья Луговская. «Большегрузы продолжают портить дороги: 800 тысяч машин никак не контролируют». // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://alau.kz/bolshegruzu-prodolzhajut-portit-dorogi-800-tysjach-mashin-nikak-ne-kontrolirujut/> (дата обращения: 06.03.2024).

15 Бажанов А.П. Анализ причин возникновения деформаций, разрушений и дефектов автомобильных дорог. Вестник ПГУАС: строительство, наука и образование. № 2 (9), 2019 г. С. 62-69.

16 Вайпан В.А. Зарубежный опыт регулирования транспортной деятельности и организации дорожного движения (статья) / Транспорт и законодательство. № 8, сер.3 М.СпецИздат. 2016. С.19-25.

17 Штрафы в Германии за нарушение водителей грузовиков // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://worldoftruckers.com/ru/shtrafy-v-germanii-za-narusheniya-dlya-voditelej-gruzovikov/> (дата обращения: 06.03.2024).

18 Мидель В.Н. Европейская система транспортного контроля. / Транспорт и логистика. № 28. Сер.9 М.Прогресс. С.43-49.

19 Зкофия П. Франция изменила закон о перегрузе. (Статья). // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://trans.info/ru/franciya-izmenila-zakon-o-peregruze-358552> (дата обращения: 06.03.2024).

20 Лавриков И.Н. Транспортная логистика: учеб. пос. / И.Н. Лавриков, Н.В. Пеньшин. - Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВО «ТГТУ», 2016. - 92 с.

20 С.М. Рахметов, Б.А. Кульмуханбетов, А.А. Нурумбетов. Наказание. Учебник, практическое пособие. - Алматы. Данекер. 2014. - 226 с.

21 Жұмағұлов Ш. Қылмыстық жазаның мәні мен маңызын анықтау // - Заң. - 2021. - №4. - С. 34-39.

- 22 Храпонюк В.Н. Теория государства и права. Переизд. М. ЮрИздат., 2021. - 326 с.
- 23 Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексі 2014 жылғы 3 шілдедегі № 226-V ҚРЗ. «Егемен Қазақстан» 09.07.2014 ж. № 132 (28356); Қазақстан Республикасы Парламентінің Жаршысы, 2014 ж., № 13-І, 83-құжат. // [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1400000226> (жүгінген күні: 28.03.2024).
- 24 Рахметов С.М., Кулмуханбетова Б.А. Наказание: понятие, цели, виды и порядок назначения. - Алматы: Жеты - Жаргы, 2009. - 119 с.
- 25 Культелеев Т.М. Уголовное обычное право казахов., Алма-Ата.: Изд-во Академии Наук КазССР. - 1979. - 374 с.
- 26 Қазақстан Республикасының Қылмыстық құқығы. Жалпы бөлім. Дәрістер баяны. И.Ш. Борчашвилидің жалпы ред.-Алматы.; ЖШС: «Изд-во «Норма-К», 2017. - 496 б.
- 27 Шаргородский М.Д. Наказание, его цели и эффективность. – Переизд. Санкт-Петербург., 2013. - 226 с.
- 28 Таргабаев А.Н. Понятие и цели уголовной ответственности. - Красноярск, 2006. - 215 с.
- 29 Стоимость одного километра дороги назвали в Казахстане // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://tengrinews.kz/autoroads/stoimost-odnogo-kilometra-dorogi-nazvali-v-kazahstane-538036/> (дата обращения: 06.03.2024).
- 30 А.Н. Ағыбаев Қылмыстық құқық: Ерекше бөлім. (толықтырылған) – Алматы, 2006. - 517 б.
- 31 Уголовное право. Курс лекций: в 3 т.Т.1.Общ. ч. Наумов А.В.-4-е изд., перер. и доп.- М: Волтерс Клувер, 2021, - 736 с., пер. (Серия «Уголовное право: современный взгляд»)
- 32 Уголовное право. Часть Общая. Часть Особенная. Учебник / Под общ. ред. Л.Д. Гаухмана, Л.М. Колодкина, С.В. Максимова. М., 2018. - 380 с.
- 33 Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М., Юрцентр, 1999. – 265 с.
- 34 Кадников Н.Г. Квалификация преступлений и вопросы судебного толкования. Теория и практика. М., ЮрИзд., 2019. – 301 с.
- 35 Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. М., Статут, 2001. – 298 с.
- 36 Малинин В.Б. Причинная связь в уголовном праве. СПб., Изд. Право, 2018. – 304 с.
- 37 Назаров А.Д. Влияние следственных ошибок на ошибки суда. СПб., Изд. Право, 2013. – 287 с.
- 38 Рарог А.И. Вина и квалификация преступлений. М., Статут, 2002. – 308 с.
- 39 Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективной стороне. М., Статут, 2013. – 221 с.
- 40 Павлов В.Г. Субъект преступления. СПб. Изд. Право, 2021. – 206 с.

- 41 Данилов Е.Л. Автомобильные дела: Административные. Уголовные. Гражданские. Экспертиза. М. ЮрИздат., 2018. – 176 с.
- 42 Якубенко Н.В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, ответственность. М. Статут, 2019. – 210 с.
- 43 Интыков Т.С., Кабикенов С.Ж., Балабекова К.Г. Состояние и пути развития автомобильного транспорта Республики Казахстан // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2023. № 8-1. С. 13-16.
- 44 С.Ж. Жанжигитов, Б. Әбдуәлиұлы. Заң құжаттарында талас тудыратын мәтіндер // Абылай хан атындағы Қазақ халықаралық қатынастар және әлем тілдері университеті жаршысы 2023. № 68, 27-33 б.
- 45 Е.Е. Баубеков, Ғ.Б. Бақыт. Салмақ габариттік нормалардың шекті рұқсат етілген мөндерін анықтау үшін автомобиль түрлерін зерттеу // ҚазККА Хабаршысы, 2023. №1 (124), 102-109 б.

---