

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БАС ПРОКУРАТУРАСЫНЫҢ
ЖАНЫНДАҒЫ ҚҰҚЫҚ ҚОРҒАУ ОРГАНДАРЫ АКАДЕМИЯСЫ
ЖОҒАРЫ ОҚУ ОРНЫНАН КЕЙІНГІ БІЛІМ БЕРУ ИНСТИТУТЫ

БОЛАТОВА АЯУЛЫМ КАНАТКЫЗЫ

Жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін әкімшілік айыппұл салу:
проблемалары мен шешу жолдары

7M04203 «Құқықтану» (ғылыми-педагогикалық бағыт) білім беру
бағдарламасы бойынша заң ғылымдарының магистрі дәрежесін алуға
диссертация

Ғылыми жетекші:
арнайы заң пәндері кафедрасының
доценті С.А. Августхан
PhD докторы, аға әділет кеңесшісі

Қосшы қ, 2025 жыл

ТҮЙІНДЕМЕ

Магистрлік диссертацияда жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін әкімшілік айыппұл салудың теориялық-құқықтық және практикалық аспектілері қарастырылады. Аталған саладағы әкімшілік жауапкершіліктің нормативтік негіздері мен ерекшеліктері талданады, құқық бұзушылықтарды саралаудың және әкімшілік ықпал ету шараларын қолданудың негізгі мәселелері анықталады. Жүргізілген талдау негізінде жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз етудің тиімділігін арттыру мақсатында заңнаманы және құқық қолдануды жетілдіру жөнінде ұсыныстар тұжырымдалады.

Жұмыстың құрылымы зерттеудің мақсаттары мен міндеттеріне байланысты кіріспеден, 5 бөлімшеден тұратын 2 бөлімнен, қорытындыдан, пайдаланылған дереккөздер тізімі және қосымшадан тұрады.

РЕЗЮМЕ

В магистерской диссертации рассматриваются теоретико-правовые и практические аспекты наложения административного штрафа за нарушение правил дорожного движения. Анализируются нормативные основания и особенности административной ответственности в указанной сфере, выявляются ключевые проблемы квалификации правонарушений и применения мер административного воздействия. На основе проведенного анализа формулируются предложения по совершенствованию законодательства и правоприменения в целях повышения эффективности обеспечения безопасности дорожного движения.

Структура работы обусловлена целями и задачами исследования и состоит из введения, 2 разделов, включающих 5 подразделов, заключения, списка использованных источников, приложения.

SUMMARY

The master's thesis examines the theoretical, legal and practical aspects of imposing an administrative fine for traffic violations. The normative bases and features of administrative responsibility in this area are analyzed, the key problems of the qualification of offenses and the application of administrative measures are identified. Based on the analysis, proposals are formulated to improve legislation and law enforcement in order to increase the effectiveness of road safety.

The structure of the work is determined by the goals and objectives of the study and consists of an introduction, 2 sections, including 6 subsections, a conclusion, a list of sources used, and an appendix.

МАЗМҰНЫ

БЕЛГІЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР.....	4
КІРІСПЕ.....	5
1. ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ САЛАСЫНДА ҚҰҚЫҚ БҰЗУШЫЛЫҚ ЖАСАҒАНЫ ҮШІН ӘКІМШІЛІК ЖАУАПКЕРШІЛІКТІҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ НЕГІЗДЕРІ	
1.1 Жол қозғалысының қауіпсіздігі және оны қамтамасыз етудің құқықтық негіздері.....	10
1.2 Жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтар жасағаны үшін әкімшілік жауапкершіліктің түсінігі мен мазмұны.....	15
2. ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ САЛАСЫНДА ЖАСАЛҒАН ӘКІМШІЛІК ҚҰҚЫҚ БҰЗУШЫЛЫҚ ТУРАЛЫ ІСТЕР БОЙЫНША ІС ЖҮРГІЗУ	
2.1 Жол қозғалысы саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықтарды саралау мәселелері.....	27
2.2 Жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы әкімшілік құқық бұзушылық туралы істер бойынша іс жүргізуді қамтамасыз ету шараларын қолдану ерекшеліктері.....	44
2.3 Жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін айыппұл түріндегі әкімшілік жазаны қолдану.....	55
ҚОРЫТЫНДЫ.....	61
ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ДЕРЕККӨЗДЕРДІҢ ТІЗІМІ.....	64
ҚОСЫМША.....	70

БЕЛГІЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР

б.	бөлім
БҰҰ	Біріккен Ұлттар Ұйымы
ЖКО	Жол-көлік оқиғасы
ЖҚЕ	Жол қозғалысы ережелері
ж.	жыл
ҚР	Қазақстан Республикасы
ҚР ӘҚБтК	Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылықтар кодексі
ҚР ІІМ	Қазақстан Республикасының Ішкі істер министрлігі
ІІО	Ішкі Істер органдары
ҚР ҚК	Қазақстан Республикасының қылмыстық кодексі

КІРІСПЕ

Жүргізілетін зерттеудің өзектілігі. Қазіргі уақытта көлік құралдары санының үздіксіз өсуіне байланысты жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету өзекті мәселе болып табылады, ол көп қырлы, қоғам өмірінің экономикалық және әлеуметтік салаларымен тікелей байланысты және жол қозғалысына қатысушыларды жол-көлік оқиғалары мен олардың зардаптарынан қорғау деңгейін арттырудан тұрады.

Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитетінің деректеріне сәйкес жыл сайын елімізде жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін ондаған мың азамат әкімшілік жауапкершілікке тартылуда.

Атап айтқанда, 2022-2024ж.ж. уақыт аралығында уәкілетті органдар мен соттар жол қозғалысы саласындағы бұзушылықтар үшін жеке тұлғаларға соммасы 364,8 млрд. (2022ж. – 68,8 млрд.; 2023ж. – 96,5 млрд.; 2024ж. – 139,5 млрд.) теңгені құрайтын 25 693 843 айыппұлдар (2022ж. – 6 175 865; 2023ж. – 7 963 944; 2024ж. – 11 554 034) салынды. Оның ішінде 314,8 млрд. (2022ж. – 56,6 млрд.; 2023ж. – 87,1 млрд.; 2024ж. – 117,1 млрд) өндірілді, өндіріп алу 79,3% (2022ж. – 75%; 2023ж. - 79%; 2024ж. – 82%) құрады [1].

Аталған құқық бұзушылықтардың өсуінің және айыппұл түріндегі әкімшілік жазалардың кеңінен қолданылуының негізгі себебі – әкімшілік құқық бұзушылық үшін жеке қауіпсіздік шараларын қолдану тиімділігінің төмендігі, жекелеген субъектілердің жауапкершілігінің ерекшелігі, кейбір әкімшілік-құқықтық нормалардың жетілдірілмеуі болып табылады.

Құқық қолдану практикасы көрсеткендей, тек айыппұл салу санкциялары құқық бұзушылықтың алдын алуға қажетті нәтиже бермейді, сондай-ақ жол қозғалысы қауіпсіздігін, жолдардағы апаттар мен адам өлімін азаюын қамтамасыз етпейді.

Жол тәртібі мен қозғалыс қауіпсіздігінің жай-күйі мемлекеттегі заңдылық пен құқықтық тәртіптің проблемалық сегменті болғандықтан, оларды бұзғаны үшін әкімшілік жауапкершілікке тарту мәселелерін зерттеу өзекті, теориялық және практикалық сұранысқа ие.

Әкімшілік-құқықтық жауапкершіліктің инновацияларына жатқызуға болатын нормативтік аспектілердің айтарлықтай саны бар – айыппұлдарды қолданудың икемді жүйесі, жүргізушінің құжаттарын электронды тіркеу жүйесін енгізу, техникалық құралдардың көмегімен құқық бұзушылықтарды есепке алу мүмкіндігі және т.б. – осы мәселелердің барлығы жол қозғалысы саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықты жүзеге асыруға тікелей байланысты әкімшілік құқықтың белгіленген институттарымен бірлесіп тәуелсіз зерттеу жүргізуді талап етеді.

Сол себепті, жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету өзекті мәселе болып табылады және жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін әкімшілік айыппұл

салуды өндіріп алу шарасы ретінде жетілдіру мәселелерін ғылыми зерттеуді талап етеді.

Шешілетін ғылыми проблеманың қазіргі жағдайын бағалау. Қазіргі таңда жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін әкімшілік айыппұл салу мәселелері өте өзекті және мұқият зерттелуде.

Жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін әкімшілік айыппұл салудың кейбір мәселелері И.Ф. Амельчаков, О.В. Бежанов, Л.К. Бурко, А.З. Гливинский, В.Г. Дорогин, А.А. Жишко, И.О. Омаров, депутат М.П. Киреев, М.В. Костенников, В.А. Круглов, М.А. Қызылова, Н.Д. Литвинов, Р.С. Мулукаев, Б.Я. Нагиленко, М.В. Назаркин, Л.Я. Околович, В.А. Пичугин, А.П. Снегирев, С.М. Титов, А.В. Тубольцев, Е.О. Түзелбаев және басқа ғалымдардың еңбектерінде қаралды.

Бұл авторлардың еңбектері маңызды ғылыми және практикалық мағынасы зор.

Алайда, жүргізілген зерттеулердегі көптеген тұжырымдалған ережелер және ұсыныстар пікірталастар тудырады, ал басқалары әрі қарай әзірлеуді және теориялық негіздеуді қажет етеді.

Зерттеу мақсаты қолданыстағы әкімшілік заңнаманы және құқық қолдану практикасын талдау және жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін жазаның негізгі түрі ретінде айыппұлдардың тиімділігін арттыруға бағытталған негізгі теориялық принциптер мен практикалық ұсыныстарды әзірлеу.

Жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтар шеңберінде мынадай зерттеу міндеттерін:

- әкімшілік-құқықтық қорғау объектісі ретінде «жол қозғалысының қауіпсіздігі» ұғымына талдау жүргізу;
- әкімшілік жауапкершіліктің құқықтық негіздері мен ерекшеліктеріне ағымдағы режимде баға беру;
- қарастырылып жатқан құқық бұзушылықтардың саралануының аса күрделі проблемаларын зерттеу;
- жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін әкімшілік айыппұл салу мәселелері бойынша шет мемлекеттердің тәжірибесін және оларды елімізде қолдану мүмкіндіктерін қарастыру;
- жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы істер бойынша іс жүргізуді жүзеге асыру жөніндегі полиция құзыреттілігін заңнамалық реттеу проблемаларын анықтау;
- жазаның негізгі түрі ретінде қолданылатын айыппұлды, оны қолданудың ерекшеліктерін кешенді зерттеу;
- құқық бұзушылық жасаған тұлғаларды жауапкершілікке тартудың пікірталас мәселелерін талдау қажет.

Диссертациялық зерттеудің объектісі жол қозғалысы саласындағы әкімшілік құқық бұзушылық жасағаны үшін айыппұл салу процесінде қалыптасатын қоғамдық қатынастар болып табылады.

Зерттеу пәніне отандық және шетелдік Заңнаманың әкімшілік-құқықтық нормалары, сабақтас заңдар мен заңға тәуелді актілердің нормалары, теориялық ережелер, сондай-ақ құқық қолдану практикасы, жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтар және оларды бұзғаны үшін айыппұл салу фактілері бойынша статистикалық және талдамалық деректер жатады.

Зерттеу жүргізудің әдістері мен әдіснамалық негіздерін жалпы ғылыми (талдау, синтез, аналогия), жеке ғылыми (тарихи, статистикалық, әлеуметтанулық) және арнайы таным (салыстырмалы құқықтық және ресми құқықтық) әдістерінің жиынтығы құрайды.

Ғылыми жаңалықтың негіздемесі. Зерттеудің ғылыми негіздемесі диссертациялық жұмыс қазіргі Қазақстан жағдайында жол қозғалысы қауіпсіздігін әкімшілік жауапкершілік шараларымен қамтамасыз ету және оларды бұзғаны үшін айыппұл салу мәселелері бойынша кешенді зерттеу болып табылады.

Зерттеу жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтар үшін жауапкершілікті іске асыру және оларды бұзғаны үшін айыппұл салу мәселелерімен тікелей байланысты әкімшілік-құқықтық нормаларды, әкімшілік-процестік қызметті жетілдірудің тұжырымдамалық негіздемесін береді. Жол қозғалысы саласындағы кең таралған құрамдарына баса назар аударып, нормативтік нұсқамалардың едәуір санын нақтылау жүзеге асырылды.

Қорғауға шығарылатын ережелер:

1. Жеке тұлғаның заңға қайшы жасаған іс-әрекетіндегі кінә нысандарын және әрекеттің қайталануын ескере отырып, жеке тұлғаларға қатысты тағайындалатын айыппұлдың мөлшерін келесідей ескеру қажет: жауаптылықты жеңілдететін немесе ауырлататын жағдайлар болған кезде әкімшілік айыппұлдардың мөлшерін азайту немесе көбейту ережелерін енгізу ұсынылады. Осыған байланысты ҚР ӘҚБтК 44-бабының 2-1-тармағын келесі редакцияда енгізу ұсынылады:

«44-бап. Әкімшілік айыппұл

2-1. Әкімшілік құқық бұзушылықты алғаш рет абайсызда жасағаны үшін жеке тұлғаға салынатын айыппұл мөлшері осы әкімшілік құқық бұзушылық үшін белгіленген айыппұл мөлшерінің жартысынан аспауы тиіс, ал бірдей әкімшілік құқық бұзушылықты қайталап жасаған жағдайда – айыппұл мөлшері екі есеге дейін арттырылады».

2. Салынған айыппұлды тиімді өндіріп алу үшін шетелдік азамат немесе азаматтығы жоқ тұлға ҚР ӘҚБтК 893-бабында көзделген айыппұлды ерікті түрде төлеудің ерекше тәртібін белгілеп, 893-баптың 1-1 және 1-2-тармақтарын және ҚР «Шетелдіктердің құқықтық жағдайы туралы» Заңының 23-бабын мынадай мазмұндағы д) тармақпен толықтыруды ұсынады:

- ҚР ӘҚБтК 893-бабына келесі редакциясында:

«893-бап. Айыппұл салу туралы қаулыны, айыппұл төлеу қажеттігі туралы нұсқаманы ерікті түрде орындау

1-1. Шетелдік азаматқа немесе азаматтығы жоқ адамға, оны Қазақстан Республикасынан тыс жерлерге әкімшілік жолмен шығарып жіберу жағдайларын қоспағанда, қолданылған әкімшілік айыппұл тиісті қаулы заңды күшіне енген күннен кейінгі келесі күннен кешіктірілмей төлену қажет».

1-2. Осы Кодекстің 30-тарауында көзделген шет мемлекетте тіркелген көлік құралында жасалған әкімшілік құқық бұзушылық үшін қолданылған әкімшілік айыппұл аталған көлік құралы Қазақстан Республикасының аумағынан кеткенге дейін, бірақ осы баптың 1-бөлігінде көрсетілген мерзімнен кешіктірілмей төленуге тиіс».

- ҚР «Шетелдіктердің құқықтық жағдайы туралы» Заңының 23-бабына:

Бұдан басқа, егер жол қозғалысы ережелерін бұзған шетел азаматы ішкі істер органы жазып берген айыппұлды төлеуден жалтарса, оған Қазақстан Республикасы аумағынан шығуға тыйым салу ұсынылады.

Заңның 23-бабы мынадай мазмұндағы д) тармақпен толықтырылсын:

«23-бап. Қазақстан Республикасынан шығу

...

Шетел азаматына Қазақстан Республикасы аумағынан:

д) егер ол ішкі істер органдарының жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін жазып берген айыппұлды төлемесе, - айыппұл төлегенге дейін шығуға рұқсат етілмейді;

3. Барлық көлік құралдарының жүргізушілері ҚР ӘҚБтК 597-бабының 4-1 және 4-2-бөлімдерінде көзделген әкімшілік құқық бұзушылық деп танылатын тұрақ ережелерін сақтауы тиіс.

Алайда ҚР ӘҚБтК 597-бабының 4-2-бөлігінде тұрақта тұрған уақыты үшін төлеу мерзімдері көзделмеген. Осыған байланысты ҚР ӘҚБтК 597-бабының 4-1-бөлімін жаңа редакцияда жазып, мынадай мазмұндағы Ескертпе қосу қажет:

«597-бап. Көлік құралдарын тоқтату немесе тоқтап тұру қағидаларын бұзу:

4-1. Облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың және астананың жергілікті атқарушы органдары айқындаған, көлік құралдарын орынтұраққа қойғаны үшін ақы алуға және олардың орынтұрақта тұрған уақытын есептеуге арналған сертификатталған арнайы құрылғылармен жабдықталған орындарда орынтұраққа қойғаны үшін уәкілетті органның хабарламасын алған күннен бастап үш тәулік ішінде төлем төлеуден жалтару, -

Ескертпе.

Облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың және астананың жергілікті атқарушы органдары айқындаған, көлік құралдарын орынтұраққа қойғаны үшін ақы алуға және олардың орынтұрақта тұрған уақытын есептеуге арналған сертификатталған арнайы құрылғылармен жабдықталған орындарда орынтұраққа қойғаны үшін уәкілетті органның хабарламасын алған күнге дейін есептелген сомалар төленген жағдайда, заңды тұлға, сондай-ақ көлік құралының меншік иесі болып табылатын жеке тұлға осы бап бойынша жауапкершіліктен босатылады».

Апробация және нәтижелерін енгізу. Диссертациядағы негізгі ережелер мен тұжырымдар халықаралық ғылыми-практикалық конференцияларда баяндалды және конференция материалдарының жинағында жарияланды.

Диссертациялық зерттеу материалдары Астана халықаралық университетінің білім беру процесіне, сондай-ақ Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі Әкімшілік полиция комитетінің практикалық қызметіне енгізілді (А қосымшасы).

1. Жол қозғалысы саласында құқық бұзушылық жасағаны үшін әкімшілік жауапкершіліктің құқықтық негіздері

1.1 Жол қозғалысының қауіпсіздігі және оны қамтамасыз етудің құқықтық негіздері

Қазақстан Республикасының қолданыстағы әкімшілік-деликтілік заңнамасының шеңберінде жол қозғалысы субъектілерінің тиісінше мінез-құлқымен байланысты құқық бұзушылықтар ҚР ӘҚБтК-нің 30-тарауының «Көліктегі, жол шаруашылығындағы әкімшілік құқық бұзушылықтар» шеңберінде біріктірілген [2].

Қазіргі уақытта қолданыстағы Кодекстің 30-тарауына 2014 жылғы ҚР ӘҚБтК-нің қолданылу кезеңінде алынып тасталған және жаңадан 75-бап (559-635 баптар) енгізіліп, біріктірілген.

XXI ғасырдың екінші онжылдықтың соңына қарай жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жол-көлік оқиғаларының көбеюіне байланысты жаһандық деңгейде өзекті болып отыр [3]. Мәселен, «егер қазіргі уақытта Біріккен Ұлттар Ұйымының (әрі қарай - БҰҰ) деректеріне сәйкес, жол-көлік оқиғаларынан орын алған өлім әлемде өлім себептерінің жалпы жүйесінде 10-шы орында тұрса, 2030 жылға қарай оның үлесі 5-орынға дейін өседі деп болжануда» [4, 210 б.].

Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымының деректері бойынша: «дүние жүзінде жыл сайын шамамен 60 миллион жол-көлік оқиғасы тіркеледі, оларда 1,25 миллионнан астам адам қаза болып, 20-50 миллион адам ауыр жарақат алады. Қазіргі уақытта көлік апаттары дүние жүзінде өлімнің жетекші себептерінің бірі болып табылады және 15-29 жас аралығындағы адамдар өлімінің алғашқы он себептерінің бірі болып табылады; қайтыс болғандар саны орташа қаланың бүкіл халқының жойылуына тең, ал ауыр жарақат алғандардың саны үлкен қала тұрғындарының санына тең». [5, 22 б.]

Сол себепті, қоғам мен заңнамалық ден қоюдың басты назары, ең алдымен, жол қозғалысына қатысатын көлік құралының жүргізушілер мен басқа да жол қозғалысына қатысушылардың қауіпсіздігіне ықтимал қатер ретінде әрекет ету мүмкіндігіне бағытталған.

Жол қозғалысы қауіпсіздігі ғылыми-теориялық талдаудың, заңнамалық механизмдерді енгізу мен іске асырудың, оны қамтамасыз ету субъектілері қызметінің оңтайлы ұйымдық нысандарын әзірлеудің тұрақты объектілеріне жатады. Динамикалық факторлар жол қозғалысының қауіпсіздігіне де, оны қамтамасыз ету қызметіне де қатысты болуы мүмкін. Сонымен қатар, қазіргі заманғы адам қызметінің әртүрлі салаларын цифрландырудың өзекті мәселелері жол қозғалысы қауіпсіздігіне әсер етудің әртүрлі векторына ие. Бір жағынан, әртүрлі алаңдатарлық құрылғыларға (әсіресе ұялы байланыс аппараттарына) заңды түрде ден қою қажет. Екінші жағынан, жол қауіпсіздігі қызметі аясында «цифрлық технологиялар жүргізушілердің тәртіп деңгейін көтеріп қана қоймай,

сонымен қатар жол қозғалысын байланыссыз бақылауға мүмкіндік береді». [6, 12 б.]

Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымының деректері бойынша: «дүние жүзінде жыл сайын шамамен 60 миллион жол-көлік оқиғасы тіркеледі, оларда 1,25 миллионнан астам адам қаза болып, 20-50 миллион адам ауыр жарақаталады. Қазіргі уақытта көлік апаттары дүние жүзінде өлімнің жетекші себептерінің бірі болып табылады және 15-29 жас аралығындағы адамдар өлімінің алғашқы он себептерінің бірі болып табылады; қайтыс болғандар саны орташа қаланың бүкіл халқының жойылуына тең, ал ауыр жарақат алғандардың саны үлкен қала тұрғындарының санына тең» [5, 22 б.].

ҚР ӘҚБтК-нің «көліктегі, жол шаруашылығындағы Әкімшілік құқық бұзушылықтар» деген қолданыстағы 30-тараудың атауы әкімшілік-құқықтық тыйым салуларымен қорғалатын қоғамдық қатынастардың оқшауланған тобына емес, тиісті құқық бұзушылықтар жасау саласын ашып көрсетеді.

Әкімшілік - құқықтық қорғау объектісінің ерекшелігі көбінесе оның біріктірілген сипатында, яғни бірнеше ұқсас салаларды біріктіруде жатыр. Заң шығарушы мұндай әдісті ҚР ӘҚБтК-нің 30-тарауының контекстінде де қолданады, іс жүзінде деликтік мінез-құлықтың екі дербес көлік және жол шаруашылығы саласын біріктіреді.

Жол қауіпсіздігі әлеуметтік маңызды институт ретінде статика мен динамикада бағалануы мүмкін. Статикалық элемент инфрақұрылымдық аспектіні, көлік құралдарының үздіксіз және қауіпсіз қозғалысы, жаяу жүргіншілердің қозғалысы үшін қажетті жағдайларды қамтамасыз ету деңгейін сипаттайды. Ал динамикалық элемент қамтамасыз ету контекстінде күрделірек, өйткені ол жол қозғалысына қатысушыларға үнемі әсер ету қажеттілігімен, бұзушылықтар фактілеріне жауап берумен, ескерту, тәрбиелік әсер ету жүйесін құрумен байланысты. Сонымен қатар, жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлқына, сондай-ақ оған құзыретті адамдар тарапынан ден қою шараларына қатысты динамикалық фактордың құрылымында оң өзгерістер байқалмайды. Зерттеушілер атап өткендей: «жол-көлік оқиғаларының көбеюіне жүргізушілердің кәсіби дайындығы мен құқықтық санасының төмен деңгейі, жүргізушілерге жол қозғалысы ережелеріне қойылатын талаптарды саналы түрде елемей айтарлықтай үлес қосады» [7, 21 б.]. Жол қозғалысына қатысушылардың құқық бұзушылық немесе онымен байланысты ықтимал қауіпті мінез-құлқының көлемі жоғары болып қала береді, өйткені «ел халқының едәуір бөлігі қандай да бір жолмен жол қозғалысына жүргізуші, жаяу жүргінші және жолаушы ретінде қатысу арқылы ережелерді бұзады» [8, 36 б.].

Одан бөлек, статикалық элементтер динамикалық факторларға сөзсіз әсер етеді, өйткені олар жол қауіпсіздігі жүйесіне оң (сонымен қатар теріс) әсер ету мүмкіндігіне ие.

Жол қозғалысы қауіпсіздігі жүйесінің статикалық элементтерінің заңнамалық тапсырысы қазіргі уақытта өте кең. Мәселен, 2014 жылдан бастап ҚР «Жол жүрісі туралы» Заңы күшіне енді, ол жол қозғалысының құқықтық

негіздері мен жалпы шарттарын, сондай-ақ Қазақстан Республикасында оның қауіпсіздігін қамтамасыз ету жүйесін белгілейді [9].

Өз кезегінде, республика көлігінің экономикалық және ұйымдастырушылық қызметінің құқықтық негіздері ҚР 1994 жылғы 21 қыркүйектегі №156 қолданыстағы «Көлік туралы» Заңында тұжырымдалған [10]. ҚР-дағы барлық көлік ағынының басым көлемін құрайтын автомобиль қозғалысы шеңберінде қауіпсіздікті қамтамасыз етудің негізгі бағыттары ҚР 2001 жылғы 17 шілдедегі №245 «Автомобиль жолдары туралы» Заңында бекітілген [11].

Атап айтқанда, отандық және шетелдік зерттеушілер жол төсемі мен басқа инфрақұрылымның сапа факторы әкімшілік-құқықтық деликті мен қылмыстық құқық бұзушылықтың тікелей детерминанттарына жатады [12, 36 б..]

М.В.Барышников көрсеткендей: «жол-көлік оқиғасы (әрі қарай – ЖКО) ықтималдығына және олардың салдарының ауырлығына тікелей әсер ететін факторлардың айтарлықтай саны көп, оларға: «көлік құралдарының дизайны мен пайдалану жағдайының қауіпсіздігі, жол мен жол жабдықтарының жобалық сипаттамалары мен пайдалану жағдайы, көлік және жаяу жүргіншілер қозғалысының қарқындылығы, жол қозғалысын ұйымдастыру сапасы, жол қозғалысына қатысушылардың дайындығы, жол сервисінің жай-күйі, еңбек жағдайлары жол қозғалысын бақылаудың тиімділігі, жол қозғалысы саласындағы құқықтық мәжбүрлеу шараларының жүйесі, ЖКО-ның салдарын жоюды ұйымдастыру жатады» [13, 8 б.].

Белгілі бір аспектіде жол қозғалысы саласындағы әкімшілік жауапкершіліктің периметрін анықтайтын әкімшілік-деликтілік заңнамасының нормалары арнайы заңдардың (стратегиялар, тұжырымдамалар, нұсқаулықтар, регламенттер және т.б.) құқықтық нұсқамаларына қарағанда, одан да статикалық болуы мүмкін, өйткені соңғыларынан елдегі жол қозғалысы қарқындылығының тез өсуіне тиісті реакция талап етіледі.

Атап айтқанда, ҚР Үкіметінің 2014 жылғы 13 қарашадағы №1196 «Жол қозғалысы Ережелері» қаулысының 2017 жылғы 13 қыркүйектегі «мониторинг нәтижелері бойынша анықтамада елдің соңғы жылдардағы автомобильдендіру пайызының өсуі (іс жүзінде +300%) жол-көлік деликтілігі деңгейіне теріс әсер еткені атап өтілді. Жолдардағы қауіпсіздік деңгейінің жеткіліксіздігінің айқын көрсеткіші элементтерінің болуы (өлім-жітім, жарақаттану, мүліктік залал және т.б.) мемлекеттің бағдарламалық құжаттарында осы мәселелердің көрсетілуінің жоғары жиілігін алдын ала анықтайды» [14; 15].

Жол қозғалысы қауіпсіздігі индикаторлардың (маркерлердің) белгілі бір жиынтығына негізделген белгілі бір жүйе ғана емес, сонымен қатар құқық қорғау қызметінің маңызды сегментінің объектісі болып табылады. Бұл белгілі бір күнтізбелік кезеңде бағаланатын маркерлер жиынтығындағы жол қозғалысының қауіпсіздігі, әдетте, ҚР Ішкі Істер департаменті (әрі қарай - ҚР ІІД) жұмысының тиімділігін бағалаудың негізгі критерийлерінің біріне айналады.

ҚР 2014 жылғы 23 сәуірдегі «Қазақстан Республикасының Ішкі істер

органдары туралы» Заңының 5-бабының 3) тармақшасына сәйкес: «ҚР ПО-ның құзыретіне жол қозғалысын мемлекеттік бақылау мен қадағалауды және оның қауіпсіздігін қамтамасыз етуді жүзеге асыру» жатады [16].

Қазақстан Республикасында жол жүрісін ұйымдастыруды қамтамасыз ететін базалық нормативтік құқықтық акт мемлекеттің бүкіл аумағында қолданылатын Жол қозғалысының ережелері болып табылады. Олардың негізінде іс жүзінде «Автокөлік жүргізушісі» жүйесіндегі бұзушылықтар үшін әкімшілік-құқықтық жауапкершілік негіздерінің периметрі қалыптасады.

«Жол қозғалысы қауіпсіздігі» категориясы жол қозғалысын қамтамасыз етудің және жол шаруашылығын ұйымдастырудың жалпы жүйесінің динамикалық элементтерін әлдеқайда көп көрсетеді. Осы тұрғыдан алғанда, жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтар үшін әкімшілік жауапкершілікке тарту фактілері қолданыстағы жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жүйесін жалпы бағалау үшін ең айқын иллюстрациялық көрсеткіштердің бірі болып саналады. Тиісінше, бұрын келтірілген барлық дәлелдерді қорытындылай келе, «қауіпсіздік» санатына аса назар аудара отырып, ҚР ӘҚБтК-нің 30-тарауы шеңберінде әкімшілік құқық бұзушылық объектісін нақтылау неғұрлым қолайлы және әдіснамалық тұрғыдан дұрыс шешім деп есептейміз.

Жол қауіпсіздігін қамтамасыз етудің өзекті бағыттарының бірі құқық бұзушылықтарды электрондық бақылау құралдарымен және бейнежазу жүйелерімен жабдықтау практикасы болып табылады.

Елімізде цифрландыру процесі, оның ішінде жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында 2022 жылғы 17 мамырда күші жойылған «Цифрлық Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасын бекіту туралы ҚР Үкіметінің 2017 жылғы 12 желтоқсандағы №827 қаулысына сәйкес дамыды [17]. Атап айтсақ, бастапқы кезеңдерде Қазақстан Республикасында құқық бұзушылықтарды тіркеудің және бейнебақылаудың электрондық құралдарын енгізу жол-көлік құқық бұзушылықтарының санын азайтуда өзінің тиімділігін көрсетті. Мәселен, Астана қаласында 2017 жылы жол жағдайын болжау және талдау, бейнебақылаудың зияткерлік жүйесі енгізілді. Нәтижесінде, 2018 жылы Астана қаласында ЖКО төмендеуі 27% құрады [18, 18 б.]. Тиісінше, техникалық бақылау және бекіту құралдары анықтау мен жауап берудің сандық көрсеткіштерін арттыру арқылы жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету деңгейіне әсер ету мүмкіндігіне ие деген қорытынды жасауға болады.

Алайда, құқық бұзушылықтарды анықтаудың сандық көрсеткіштерінің асыра көрсету жолдардағы қауіпсіздікті қамтамасыз ететін механизмді қалыптастырудың дұрыс әдіснамасына жатқызуға болмайды.

Қазақстандық авторлар Ә.С. Смышляев пен Ж.М. Медеуов былай деген: «жергілікті полиция қызметінің, оның ішінде патрульдік полицияның жұмысын аумақтық полиция органы бастығының тұрақты есептері шеңберінде халық бағалауы тиіс, бұл ретте сандық көрсеткіштер тек факультативтік сипатта болуы мүмкін» [19, 131-136 беттер].

Зерттеу барысында ПО басшылығы сандық көрсеткіш бойынша жоспар-

болжам (күніне бір қызметкерге кемінде 5 хаттама) жасайтындары анықталды. Бұл ретте барлық қызметкерлер жергілікті полиция қызметін бағалау критерийін қайта қарау қажеттілігі туралы пікір білдірді [20, 46-47 беттер].

Мұндай бұрмаланулар құқық қорғау органдарының жол қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі негізгі міндеттеріне шоғырланудың төмендеуіне әкеліп соғады, бұл «көрсеткіштер үшін жарысқа» айналады. Бұл туралы С.В.Корнейчук айтқан: «халық патрульдік полиция азаматтарды заңсыз қол сұғушылықтан қорғау үшін емес, халыққа «аң аулау» үшін қызметке шығады» деген. Жұмыс көрсеткіші үшін «жарысқа» айналған әкімшілік құқық бұзушылықтар бойынша хаттамалар мен өзге де материалдарды бұрмалау жағдайлары жиі кездеседі» [21, 17 б.].

Осылайша, теориялық мәселелерді қарастыруды қорытындылай келе, келесі тұжырымдарға келдік:

1. «Қауіпсіздік» санаты ҚР ӘҚБтК-нің 30-тарауына енгізілген әкімшілік құқық бұзушылықтардың барлық тобының фокус-объектісі ретінде әрекет етуі тиіс.

«Қауіпсіздік» санаты әкімшілік құқық бұзушылығының тиісті құқық бұзушылықтар тобының ерекшелігін көрсетіп, сондай-ақ тиісті объектіде ҚР ӘҚБтК 30-тарауының (міндетті немесе факультативтік) құқық бұзушылықтар құрамының едәуір санының қосымша объектісі ретінде әрекет ететін әкімшілік-құқықтық қорғаудың ең басым объектісі ретінде жеке тұлғаның мүдделерін қорғау фактісін тіркеуге мүмкіндік береді. Бұдан басқа, ҚР ӘҚБтК 64-1 сәйкес, «қауіпсіздік» санаты неғұрлым айқын бағалау аспектісінде іс-әрекеттің маңызы болмашы болған кезін шешуге мүмкіндік береді.

2. Жол қозғалысы қауіпсіздігі - бұл ҚР-да күнделікті ұйымдастырылатын жол қозғалысы процесінің жүйе құраушы векторы. Жол қауіпсіздігін қамтамасыз етудің өзекті бағыттарының бірі құқық бұзушылықтарды электрондық бақылау құралдарымен және бейнежазу жүйелерімен жабдықтау практикасы болып табылады. ықтимал қауіптерді «азайту» танылуы тиіс. Жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жеке тұлғаның жеке мүдделерінің (көлік қажеттіліктерін іске асыруда, мүліктің сақталуында, физикалық қауіпсіздікте және т.б.), сондай-ақ мемлекеттік мүдделердің (олар негізінен жолдардағы жарақаттану мен өлім-жітім санының азаюына дейін азаяды) үйлесуіне негізделген.

3. «Жол қауіпсіздігі» ұғымының мазмұнында статикалық және динамикалық элементтерді ажыратуға болады. Жол қауіпсіздігін қамтамасыз етудің өзекті бағыттарының бірі құқық бұзушылықтарды электрондық бақылау құралдарымен және бейнежазу жүйелерімен жабдықтау практикасы болып табылады.

Қолданыстағы заңнамаға сәйкес жол қозғалысы саласында әкімшілік құқық бұзушылық жасаған адамдарды әкімшілік жауапкершілікке тарту жол қозғалысы қауіпсіздігінің жалпы жүйесінің серпінді факторы болып табылады.

4. Жол қозғалысы қауіпсіздігі көбінесе субъективті факторларға

байланысты, олар бірігіп жол қозғалысындағы тәртіптің белгілі бір күйін қалыптастырады. Атап айтсақ, біріншіден, көлік құралы жоғары қауіптің көзі ретінде бұл қауіпті тек субъектінің мінез-құлқы арқылы жанама түрде ұсынады. Екіншіден, барлық жол қозғалысын автономды субъектілер жүзеге асырады, олар қозғалыстың басталуы мен аяқталу процесін дербес бастайды. Тиісінше, жолдағы жүріс-тұрысқа қатысты нақты регламенттердің, сондай-ақ объективті факторларға сәйкес келетін құқықтық нұсқамалардың, сондай-ақ құқық бұзушылық жасағаны үшін жауапкершілік параметрлерінің болуы Жол жүрісі қауіпсіздігінің барлық жүйесінің қажетті элементі болып табылады.

5. Жол қозғалысы қауіпсіздігі индикаторлардың (маркерлердің) белгілі бір жиынтығына негізделген белгілі бір жүйе ғана емес, сонымен қатар құқық қорғау қызметінің маңызды сегментінің объектісі болып табылады. Бұл белгілі бір күнтізбелік кезеңде бағаланатын маркерлер жиынтығындағы жол қозғалысының қауіпсіздігі, әдетте, ҚР Ішкі Істер департаменті (әрі қарай - ҚР ІД) жұмысының тиімділігін бағалаудың негізгі критерийлерінің біріне айналады.

1.2 Жол қозғалысы саласында құқық бұзушылықтар жасағаны үшін әкімшілік жауапкершіліктің түсінігі мен мазмұны

Әкімшілік құқық бұзушылықтар үшін жауаптылық – бұл уәкілетті лауазымды тұлғалар арқылы мемлекет тарапынан құқық бұзған тұлғаға қолданылатын ықпал ету шарасы, оның негізгі мақсаты – келешекте мұндай құқық бұзушылықтардың алдын алу.

Аталған құқық бұзушылықтардың өсуінің және айыппұл түріндегі әкімшілік жазалардың кеңінен қолданылуының негізгі себебі – әкімшілік құқық бұзушылық үшін жеке қауіпсіздік шараларын қолдану тиімділігінің төмендігі, жекелеген субъектілердің жауапкершілігінің ерекшелігі, кейбір әкімшілік-құқықтық нормалардың жетілдірілмеуі болып табылады. Алдыңғы бөлімде «жол қозғалысы қауіпсіздігі» санаты шеңберінде статикалық және динамикалық элементтерді бөлектеуге жүгінсек, тиісті деликтілік мінез-құлқы үшін әкімшілік-құқықтық жауапкершілікке тарту саласы, әрине, динамикалық элементке жататынын атап өтуіміз қажет.

Қолданыстағы тәжірибе көрсеткендей, тек айыппұл салу түріндегі әкімшілік санкциялар құқық бұзушылықтардың алдын алуда жеткілікті тиімділік көрсетпейді және жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыруға, жол-көлік оқиғалары мен адам өлімінің азаюына толық кепілдік бермейді.

Заңнамаларды талдау әкімшілік құқық бұзушылықтардың тиісті тобының құрамдарының айтарлықтай өскенін көрсетеді.

Әкімшілік құқық бұзушылықтардың жаңа құрамы әртүрлі себептермен (негіздермен) қалыптасады. Бұл құқықтық техниканың белгілі бір элементтері болуы мүмкін (мысалы, жекелеген құрамдарды бөлшектеу) және жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлық үлгілері мен көзқарастарына әсер

ететін қоғамдық қатынастардың нақты өзгеруіне байланысты құқық бұзушылықтардың түбегейлі жаңа құрамдары болып табылады.

Жалпы, 2001 жылы қабылданған ҚР ӘҚБтК «қолданылу кезеңінде жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы құқық бұзушылықтар үшін жауапкершілікті регламенттейтін баптардың көлемі екі есе өсті. Бұл ретте нормалар көлемінің өсуі негізінен жаңа құрамдардың мазмұндық аспектісін тұжырымдаумен емес, бұрынғы заңнамалық құрылымдардың егжей-тегжейімен байланысты болды» [18, 3 б.].

Заңнамадағы өзгерістер көбінесе оларды практикада іске асыру барысында анықталған қолданыстағы заңнамалық тұжырымдардың мәтіндік және мағыналық дәлсіздігіне байланысты болды.

Әкімшілік жауапкершілікке тарту практикасында ҚР ӘҚБтК-нің 592-бабы жиі қолданылатындардың бірі екенін атап өткен жөн, алайда бұл баптың мәтінінде белгілі бір қателіктер барынша айқын көрінеді. ҚР ӘҚБтК-нің 592-бабының редакциясы, біздің ойымызша, жеңіл автомобильдердің белгіленген жүру жылдамдығын сағатына 135 км-ден аспаған кеңес заманы кезіндегі анықталған көлік құралдарының ескірген жылдамдық параметрлерін қарастырады. Қазіргі уақытта қуатты жылдамдық сипаттамалары бар көптеген жедел жолдар мен автомобильдер бар.

Әкімшілік жауапкершілікті реттеудің стандартты әдістерінің бірі дәстүрлі түрде «қайталану», «жүйелілік» сияқты белгілерді қосу болып табылады. Әкімшілік ғалымдар, жалпы алғанда, қайталану белгілерінің болуына, жүйелілікке байланысты жауапкершілікті саралау қажеттілігімен келіседі, өйткені бұл факторлар құқық бұзушылық мінез-құлықтың тұрақтылығын және құқық бұзушының жеке басына қоғамдық қауіптіліктің жоғары дәрежесін көрсетеді [22, б. 3]. Сонымен қатар, дәл осы белгілер аясында жауапкершіліктің ауырлығы жиі өзгереді. Атап айтқанда, заң шығарушының оларды жауапкершілікті ауырлататын мән-жайлар санатына немесе тиісті әрекеттің біліктілік белгілеріне жатқызу туралы шешімі түбегейлі айырмашылыққа ие. Мәселен, ҚР ӘҚБтК-нің қабылдануымен Көлік құралдарын пайдалану ережелерін немесе Жол қозғалысының ережелері жүйелі түрде бұзғаны үшін жауапкершілік жойылды, бұл тек қайталану белгісін беру мүмкіндігін қарастырады.

ҚР ӘҚБтК-нің 2017 жылғы 28 желтоқсандағы №127 Заңымен: «жүкті, жолаушыларды және багажды автомобиль көлігімен тасымалдауды жүзеге асыру кезінде тасымалдаушының тауар-көлік жүк құжатын (өлшеу немесе салмағын өлшеу актісін), жол парағын ұсынбағаны, сол сияқты оларды толтырмағаны үшін» әкімшілік жауапкершілікті көздейтін 571-1-бабы енгізілді [23].

Осы бапты заңға енгізу қажеттілігі тауар-көлік жүкқұжатының жоқтығы үшін жауапкершілікті қатаңдату жолымен көлік саласындағы көлеңкелі экономиканың туындау себептерін жоюға бағытталған тиімді шаралар қабылдау қажеттілігіне байланысты. Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды

тасымалдау қағидаларына және автомобиль көлігімен жүктерді тасымалдау қағидаларына сәйкес Жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз етуге әсер ететін көлік құралын рейс алдындағы техникалық байқаудан және көлік құралы жүргізушісінің медициналық байқауынан өткені туралы белгі қойылған жол парақтарын ресімдеу қажет [24; 25].

Заңнамалық өзгерістерді талдау нәтижесінде мас жүргізушілерге қатысты жазалаудың барған сайын қатайып келе жатқан үрдісі байқалды. Алайда, қазіргі ӘҚБтК алкоголь немесе психоактивті заттарды пайдалануға толық тыйым салуды заңды түрде бекіту үшін жеткілікті тетік ұсынбай отыр.

Бұл жағдайда алкоголь ішуге тыйым тек көлік басқару кезінде ғана емес, одан кейінгі кезеңдерге де қатысты екенін ескеру қажет. Мысалы, Жол жүру ережелерінің 2-бөлімі, 4-тармағы, 11-тармақшасына сәйкес: «жүргізуші жолкөлік оқиғасына қатысқаннан кейін немесе полиция тоқтатқаннан кейін, куәландыру жүргізілгенге дейін (не болмаса, одан босату туралы шешім қабылданғанға дейін) алкогольдік ішімдік немесе есірткі заттарын қолдануға қатаң тыйым салынады» [26].

Олардың қатысуымен жиі болатын апаттың себебі-жұмыс уақытының тұрақты емес кестесі және жүргізушілердің түнде демалуы үшін қажетті талаптардың болмауы.

Егер жол қозғалысы саласындағы жауапкершілік шеңберін айқындайтын қолданыстағы құқық бұзушылықтарға жүгінсек, нақты және толыққанды реттелген тек ҚР ӘҚБтК-нің 620-бабы ғана бар. Бұл бапта «жол қозғалысы ережелерін бұзудың өзге түрлері үшін тек ескерту немесе 3 АЕК көлемінде айыппұл көзделген, яғни бұл — жеткіліксіз шара. Ал тиісті заттарды (алкоголь, есірткі) қолдануға тыйым жүргізушілер үшін анық әрі міндетті талап болса да, зерттеу нәтижелері бұл тыйымның жиі еленбей қалатынын және кең таралғанын көрсетті».

ҚР ӘҚБтК-нің ағымдағы редакциясында «ЖКО немесе көлік құралы тоқтатылғаннан кейін алкогольді, есірткі немесе психотроптық заттарды пайдалану жағдайларын бағалау кезінде негізінен қаулы етуден кейінгі мінез-құлықтың бір түрі ретінде бағалануы немесе әкімшілік дискреция тәртібімен ҚР ӘҚБтК-нің 620-бабы контекстінде баға алуы мүмкін, онда ескертпеде әкімшілік құқық бұзушылық туралы хаттама жасау кезінде Жол қозғалысының ережелерінің (әрі қарай – ЖҚЕ) қандай ереже бұзылғанын тікелей көрсетіледі». [27, 28 б.] Алайда, ҚР ӘҚБтК-нің 620-бабын қолдану кезінде де белгілі бір қиындықтар бар: «біріншіден, осы норманың санкциясы (3 АЕК) өте аз, екіншіден, ҚР ӘҚБтК-нің 30-тарауының құрылымында объективті түрде қоғамға қауіпті емес жол қозғалысына қатысушылардың іс-әрекеттері әлдеқайда айқын түрде жазаланады (мысалы, ЖҚЕ-ні қайта бұзған жаяу жүргіншіге 615-баптың 3-бөлігі бойынша айыппұл 10 АЕК құрайды)» [17, 28 б.].

Біз бұрын атап өткеніміздей, «алкоголь факторы жүргізушінің мінез-құлқының белгілі бір үлгісін қалыптастыруға бейім, ол жол қауіпсіздігін сақтау қажеттілігі тұрғысынан жауапкершіліктің төмендеуімен сипатталады» [5].

Әкімшілік - құқықтық қорғау объектісінің ерекшелігі көбінесе оның біріктірілген сипатында, яғни бірнеше ұқсас салаларды біріктіруде жатыр. Заң шығарушы мұндай әдісті ҚР ӘҚБтК-нің 30-тарауының контекстінде де қолданады, іс жүзінде деликтік мінез-құлықтың екі дербес көлік және жол шаруашылығы саласын біріктіреді.

Жол қауіпсіздігі әлеуметтік маңызды институт ретінде статика мен динамикада бағалануы мүмкін. Сонымен қатар, жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлқына, сондай-ақ оған құзыретті адамдар тарапынан ден қою шараларына қатысты динамикалық фактордың құрылымында оң өзгерістер байқалмайды.

ҚР ӘҚБтК 613-бабының 4-бөлігінде көзделген мас күйіндегі жүргізушілерге қойылатын талаптар – жол қозғалысы қауіпсіздігіне төнетін нақты қауіпке тікелей жауап. Бұл норманың қатаң жазасы – 8 жылға жүргізу құқығынан айыру және 15 тәулікке қамауға алу – қоғамға төнетін қауіптің деңгейін ескере отырып, негізделген.

Солай бола тұра, ЖҚЕ бұзғаннан кейін немесе жол-көлік оқиғасынан кейін жүргізушінің алкогольді немесе психоактивті заттарды тұтынуы – заңдағы елеулі олқылықты көрсетеді. Бұл әрекет куәландырудан жалтарудың жанама тәсілі ретінде қарастырылып, қазіргі заңнамада нақты регламенттелмеген. Мұндай мінез-құлықтың құқықтық бағасын беру үшін жаңа әкімшілік құқық бұзушылық құрамын енгізу орынды. Ол өз мазмұны бойынша 613-баптың 4-бөлігімен ұқсас болып, жүргізушінің әрекетін (мас күйге түсу арқылы жауапкершіліктен жалтару ниетін) жазаланатын әрекет ретінде бағалауы тиіс.

Бұл жаңа норма «алкогольдік фактімен» байланысты жауапкершілікті кеңейтуге, сондай-ақ құқық қолдану практикасын нақтылауға мүмкіндік береді. Ол жол қозғалысы қауіпсіздігін сақтау мен жазадан жалтару әрекеттерінің алдын алуға бағытталған маңызды құралға айналар еді.

Жол қозғалысы саласындағы әкімшілік-деликтілік юрисдикциясының қолданыстағы периметрінің жеткіліктілігіне қатысты мәселені зерттеуді жалғастыра отырып, біздің ойымызша, ҚР ӘҚБтК басшысы шеңберінде есепке аруды талап ететін тағы бір жағдайға тоқталайық.

Мысалы, Қазақстанның құқықтық өрісінде «агрессивті жүргізу» (аналогы ретінде – «қауіпті жүргізу») ұғымының қажеттілігіне қатысты мәселе бірнеше рет көтерілді. Атап айтқанда, Қазақстанның заң қоғамдастығының өкілі Ж. Сүлейманов: «жолдардағы жарақаттану жағдайларының едәуір санының өз себебі ретінде жолдарда «шапшандыққа» және жол қозғалысы ережелерін мүлдем елемеге болатындығын» атап өтті. Бұл ретте ол: «АҚШ - та заңда «агрессивті жүргізу» ұғымы бар, оған бірнеше рет жасалған әртүрлі жағдайлар жатады: жылдамдықты арттыру, бағдаршамдарды елемеге, жол жиегімен жүру, қауіпті қайта құру, келе жатқан көліктің алдында «басу» немесе қозғалыстың басқа қатысушысына қауіп төндіретін кез келген көрініс. Ал АҚШ-та агрессивті жүргізу үшін 180 күнге дейін қамауға алу қарастырылған» [28].

Бұдан бұрын, 2013 жылы әкімшілік жауапкершіліктің тиісті түрін белгілеу

туралы осындай ұсыныс ҚР Бас прокуратурасы тарапынан ҚР ІІМ-не енгізілді.

Осы мәселе бойынша арнайы зерттеулерде әлемдік тәжірибеде қауіпті көлік жүргізу жауапкершілігі кеңінен қолданылатындығы көрсетілген. Сонымен, 2000 жылы Канадада өткен конференцияда дәл осы мәселені талқылау үшін қауіпті көлік жүргізу ұғымы келесідей тұжырымдалды: «көлік жүргізу мінез-құлқы агрессивті болып, егер ол әдейі соқтығысу қаупінің жоғарылауына әкеліп соқтырса немесе тітіркену, төзбеушілік, дұшпандық немесе қозғалыстың басқа қатысушыларының есебінен уақытты үнемдеуге тырысса саналады» [29].

АҚШ-тың Нью-Джерси штатының заңнамасына сәйкес: «көлікті абайсызда, қасақана немесе жауапсыз басқаратын, айналасындағылардың құқықтары мен қауіпсіздігін елемейтін, жеке басына немесе мүлкіне қауіп төндіретін немесе қауіп төндіретін адам қауіпті көлік жүргізгені үшін кінәлі деп танылуы керек («реклесс жүргізу») [30]. Жол қозғалысын реттеу саласындағы ағылшын заңнамасында тиісті ұғым «dangerous driving» (қауіпті жүргізу) ретінде тұжырымдалады» [31].

Психологиялық зерттеудің авторы С.М. Обомов көрсеткендей: «жүргізушінің агрессивті қауіпті жүргізуге қаншалықты бейім екенін көрсететін жүргізушінің «қауіпсіздік индексі» көлік құралын басқару құқығын беру және оқыту барысында кіріспе негізді» [32, 9-10 беттер]. Осылайша, бұл жағдайда әкімшілік-құқықтық тыйым салу, сондай-ақ тәуекелдердің алдын алу, анықтау және жеңілдету үшін нақты құрылған жүйенің болуы да алдыңғы қатарға шығады.

Соңғы жылдары қауіпті жүргізу проблемасы тәуелсіз ғылыми жарияланымдардың, сондай-ақ диссертациялық зерттеулер деңгейінде талдаудың тақырыбына айналды. Атап айтқанда, А.М. Зокин: «қауіпті жүргізу мәселелерін бағалай отырып, көше жарыстарына қатысқаны үшін және қауіпті көлік жүргізгені үшін екі тәуелсіз түрін атаған» [32, б. 9]. Автордың негізгі дәлелі - шетелдік тәжірибеге сүйене отырып, жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлқына осындай айқын репрессиялық көзқарас болашақта аса қауіпті қылмыстық жазаланатын әрекеттерді жасау үшін әкімшілік алдын-алу қажеттілігімен байланысты әкімшілік-құқықтық тыйым салу қажеттілігін қарастырады.

Одан бөлек, ол әкімшілік преюдиция принципін қолдана отырып, нысаны соншалықты қауіпті, сондықтан оларды егжей-тегжейлі қарау көбінесе қылмыстық-құқықтық зерттеулердің тақырыбына айналады. Бұл ретте қылмыстық-құқықтық тыйымдардың шектеулі саны әкімшілік-құқықтық ықпал ету саласында тыйым салуды белгілеуде олқылықтар болмаған жағдайда ғана іс жүзінде негізделген екенін ескеру қажет.

Солай бола тұра, ЖҚЕ бұзғаннан кейін немесе жол-көлік оқиғасынан кейін жүргізушінің алкогольді немесе психоактивті заттарды тұтынуы— заңдағы елеулі олқылықты көрсетеді. Бұл әрекет куәландырудан жалтарудың жанама тәсілі ретінде қарастырылып, қазіргі заңнамада нақты регламенттелмеген. Мұндай мінез-құлықтың құқықтық бағасын беру үшін жаңа әкімшілік құқық бұзушылық

құрамын енгізу орынды.

Мәселен, атап айтқанда, қылмыстық-құқықтық зерттеудің авторы Н.Ю. Исаев көрсеткендей: «қылмыстық құқық теориясында айтылған «көліктік кісі өлтірудің» дербес түрін бөлу туралы ұсыныстарды бағалай отырып, осы ұсыныстың тек қасақана әрекеттерді кісі өлтіру ретінде тану туралы доктринаға қайшы келгеніне қарамастан, жалпы алғанда, жеткілікті әлеуметтанулық негіздеме болған кезде осындай шешім қабылдануы мүмкін» [33, 106 б.].

Автор басқа жүргізуші жасаған көлік құралының жүргізушісіндегі аса қажет жағдайларды бағалау кезінде келтірілген зиян үшін жауапкершілік субъектісі осы жағдай туындаған жүргізуші болуы керек деп санайды. Қылмыстық-құқықтық салада жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қосымша ықпал ету тетіктерін іздеудің мұндай нұсқалары әкімшілік-құқықтық ықпал ету құралдарының арсеналын барынша пайдалану және оны тиісті әрекеттер үшін жауапкершілік периметрі шеңберінде барабар көрсету үшін қосымша дәлел болып табылады.

Ғылыми басылымдарда көрсетілгендей, көлік жүргізушілерінің қауіпті жүргізуі мен агрессивті мінез-құлқы апаттың едәуір мөлшерінің себебі болып табылады, алайда нақты заңнамалық тыйымның болмауы осы мәселе бойынша нақты статистиканың қалыптасуына кедергі келтіреді [34, 159 б.]. Сонымен қатар, зерттеушілердің көпшілігі бірауыздан «қауіпті жүргізу» ұғымының белгілерін азды-көпті дәл бекіту проблемасы бар деп санайды. ҚР ӘҚБтК-нің 30-тауындағы нормаларға сүйене отырып, 606-бапта көрсетілген — жол қозғалысына қатысушылардың апат жағдайын туындатқаны үшін жауапкершілікті басқа баптардан ажырату іс жүзінде күрделі болып отыр.

Алайда, ҚР ӘҚБтК 606-бабында апаттық жағдайды анықтау тек басқа жол қозғалысына қатысушылардың қозғалыс бағыты мен жылдамдығын өзгертуге мәжбүр болуы сияқты салдарлармен шектеліп тұр.

Сонымен қатар, ҚР ӘҚБтК-нің 606-бабының нормасы іс жүзінде жол қозғалысының барлық қатысушыларына (ал баптың 2-бөлімінің санкциясын сөзбе-сөз түсінсек, ол тек жүргізушілерге ғана) арналған. Зерттеушілер қауіпті көлік жүргізу белгілерін басқаша түсіндіреді. Мысалы, И.В. Божконың пікірі бойынша: «бұл тұжырымдаманы бағалаудың негізгі критерийлері дөрекілік (агрессивтілік) және жүйелілік сияқты факторлар болуы керек» [35, 133 б.]. Одан бөлек, автор белгілі бір «байкерлер», «стрит-рейсерлер» субмәдениетінің болуымен байланысты қауіпті жүргізу жағдайларының көбеюін анықтайтын жағдайларға назар аударады. Авторлар әртүрлі жағдайларды ұсынады және оларды «қауіпті жүргізу» ұғымына жатқызады. Мәселен, адамдардың өмірі мен денсаулығына қауіп төндіретін болса, басып озуға кедергі келтіретін жағдайларды осы тұжырымдамаға жатқызуға болады [36, 11 беттер].

Жеке зерттеушілер бұл тұжырымдаманы кеңірек түсіндіруді қолдайды. К.Е. Коваленко ойынша: «қауіпті жүргізу» ұғымына: «орнынан қатты түрту (шиналардың «сықырлауымен» және сырғытумен), қатты тежеу, балағат сөздер мен қол қимылдарын; тротуарларда жүру және басқалары жатқызу керек» [37,

74-75 б.б.].

Зерттелетін саладағы әкімшілік жауапкершіліктің негізі жасалған әкімшілік құқық бұзушылық, яғни «жол құқық бұзушылығы» болып табылады. Жол қозғалысы саласында әкімшілік жауапкершілік мемлекеттік мәжбүрлеу түрі болып табылатынына назар аудару аса маңызды болып табылады, тиісінше осы кезеңге қолданылып жүрген ҚР ӘҚБтК нормалары іс жүзінде мемлекет тарапынан ықтимал мәжбүрлеу әсерінің көлемінің индикаторы болып табылады [38, 105 б.]. Бұл жағдайда, әрине, заңды жауапкершіліктің осы түрінің тепе-теңдігін сақтау өте маңызды: ол бір жағынан жеткілікті болуы керек, ал екінші жағынан, шамадан тыс болмауы керек.

Зерттеушілер жол құқық бұзушылықтарының нысаны «жол қозғалысы қауіпсіздігі және көлік құралдарын пайдаланудың белгіленген тәртібі екендігін атап өтеді. Құқық бұзушылық объектісі ретінде қарастырылатын жол қозғалысы қауіпсіздігі жалпы адамдардың өмірі мен денсаулығының қауіпсіздігін, материалдық құндылықтардың сақталуын, автокөлік құралдарының апатсыз жұмысын қамтамасыз ететін қоғамдық қатынастардың жиынтығын білдіреді» [39, 46 б.].

Аталған игіліктер қоғамдық қатынастардың жиынтығы ретінде жол қозғалысы қауіпсіздігінің схемалық бағасы болып табылады, өйткені бұл жиынтық әлеуметтік өзара әрекеттесу тізбегін қиындату, адамдар арасындағы байланыс процестерін жеделдету, урбанизация процестерінің үнемі өсуі және сәйкесінше көлік ағындары және т. б. есебінен тұрақты кеңею үрдісі бар. Сондай-ақ, зерттеушілер жеке көліктердің артуы және сәйкесінше қоғамдық көліктің рөлінің төмендеуі сияқты жол қауіпсіздігі мәселелеріне тікелей әсер ететін тенденцияларды атап өтеді [40, 19 б.].

Жол жүрісі қауіпсіздігіне қол сұғатын құқық бұзушылықтардың қоғамдық қауіптілігі (зияндылығы) тиісті іс-әрекеттердің меншік, денсаулық сияқты маңызды жеке игіліктерге зиян келтірудің (зиян келтіру қаупіне ұшыратудың) объективті-теріс әлеуетінен, сондай-ақ ұйымдастырушылық және өзге де зиян түрлерін арандатудан тұрады. Бұл ретте әкімшілік заңнама қосымша факторлар есебінен (мысалы, әрекетті қайталану факторы есебінен, асқан жылдамдық режимінің шамасы есебінен және т.б.) белгілі бір құқық бұзушылықтың қоғамдық зияндылық дәрежесін өзгертеді.

Жол қозғалысы саласында әкімшілік құқық бұзушылықтың объективті жағын көлік құралдарын пайдаланудың белгілі бір ережесін бұзумен тікелей байланысты нақты объективті түрде көрсетілген әрекеттерді құрайды.

Әкімшілік құқық бұзушылықтардың барлық құрамдарының объективті тарапының белгілерін жиынтық бағалау заң шығарушының жол жүрісіне қатысушыларға әкімшілік санкциялар қолданылған жағдайда оларды қолдану қаупімен қандай нақты талаптар (тыйым салулар, нұсқамалар) жіберетінін көрсетеді. Анықтаманың жеңілдетілген нұсқасында жол қозғалысы саласындағы әкімшілік деликтің объективті жағы тиісті әрекеттің сыртқы көрінісін сипаттайтын белгілер жиынтығы ретінде түсіндіріледі [41, 82 б.]. Неғұрлым

егжей-тегжейлі аспектіде әкімшілік құқық бұзушылықтың объективті жағы құқық қолданушыға ҚР ӘҚБтК-нің қандай да бір бабының мазмұнымен іс-әрекетті сәйкестендіруге, оны өзге, оның ішінде сыртқы белгілері бойынша ішінара ұқсас іс-әрекеттермен саралауға мүмкіндік беретін нақты белгілер жиынтығы болып табылады [42, 13 б.].

Жол құқық бұзушылықтарының көбісі формалды болып табылады, яғни тыйым салынған әрекет ол жасалған сәттен бастап аяқталады. Алайда, әкімшілік-деликтілік юрисдикциясының жекелеген жеке жағдайларында материалдық құрылымдар да орын алады. Бұл жағдайда көбінесе қоғамдық қауіпті салдарлар сегментінде әкімшілік және қылмыстық юрисдикция арасындағы шекара болатындығын атап өткен жөн. Көптеген жол жүрісі саласындағы құқық бұзушылықтар әрекет жасау арқылы жүзеге асырылады (мысалы, белгіленген жылдамдықты арттыру), алайда кейбір құқық бұзушылықтар әрекетсіздік арқылы да көрініс табады, соның ішінде жол белгілері мен жол жолағын белгілеу талаптарын орындамау жағдайлары ерекше орын алады. Дәстүр бойынша, әрекетсіздік тек «белсенділік-пассивтілік» жүйесі тұрғысынан мінез-құлықтың сыртқы түрін бағалау ретінде емес, тиісті міндеттерді орындамау фактісі ретінде түсіндіріледі.

Әкімшілік құқық бұзушылықтардың жалпы көлеміндегі негізгі ұғымдардың бірі – «көлік құралын басқару» ұғымы. Тиісінше, кез-келген «өтпелі» ұғым, яғни ҚР ӘҚБтК-нің әртүрлі баптарында қолданылады, мағыналық-семантикалық біріздендіруді қажет етеді. Алайда 2014 жылғы 13 қарашадағы Жол қозғалысының ережелерінің 2-тармағына «көлік құралын басқару» ұғымының толық жазылуы қамтылмаған.

А.В. Здольник көрсеткендей: «көлік құралын басқару - бұл көлік құралының ішіндегі жүргізушінің (немесе басқа адамның) басқару тетіктері мен аспаптары бар осындай әрекеттерді жүзеге асыруы, нәтижесінде ол осы жолдың көлеміне қарамастан тұрақ немесе тоқтау орнынан қозғалуы. Салонның (кабинаның) есіктерін ашу, тұтануды қосу, қозғалтқышты іске қосу, жарықтандыруды тексеру сияқты дайындық әрекеттері жол-көлік оқиғасы туралы әкімшілік заңнаманың мәні бойынша көлік құралын басқару болып табылмайды» [43, 46 б.].

Өз кезегінде, Ф. Н.-О. Зейналов «көлік құралын басқару ұғымын жол қозғалысы ережелеріне нақты анықтама ретінде қосу керек деген ұсыныс айтқан». Айта кету керек, «мұндай анықтама Ресейдің жол қозғалысы ережелерінде де жоқтығын айтып көлік құралын басқару – жүргізушінің рычагтарға, педальдарға, ажыратқыштарға немесе көлік құралының басқа жүйелеріне әсер ету арқылы жол қозғалысына қатысу кезінде өз міндеттерін орындауы, оның бастапқы жағдайына қатысты позициясының өзгеруіне әкеледі» [44, 22 б.].

О.А. Иванованың пікірінше: «бұл ұғым шеңберінде: «көлік құралының ішіндегі жүргізушінің қозғалыс қашықтығына қарамастан, осы көлік құралы тұрақ немесе аялдама орнынан қозғала бастаған басқару тетіктері бар осындай

әрекеттерді жүзеге асыруын» түсіну керек деп санайды...» [45, 11-12 беттер].

Осылайша, осы автордың пікірінше, көлік құралын басқару жағдайы оның жүргізуші бастаған қозғалысының басталуымен байланысты болады. В.В. Журавлев болса: «көлік құралын басқару ұғымының заңды анықтамасын әзірлеу «әкімшілік-құқықтық доктринада терминологиялық тепе-теңдікке қол жеткізу үшін қажет. Бұл ретте автор осы ұғымның» көлік құралын басқару - жүргізушінің қозғалысты бақылау үшін қозғалатын көлік құралын басқару органдарын пайдалануы, сол сияқты мұндай қозғалысты бастау мақсатында рычагтарға, педальдарға, ажыратқыштарға, рульге әсері болады» [46, 12 б.].

Басқа авторлардың жарияланымдарында көлік құралын басқаруды «жүргізушінің көлік құралын басқару жүйесінің оның қозғалысына арналған элементтеріне белсенді әсер етуін және оның бастапқы жағдайына қатысты позициясының айқын, шамалы болса да өзгеруіне әкелетінін» түсіну ұсынылады [47, 60 б.]. Бұл жағдайда автор келесі дәлелді енгізу қажеттілігіне қатысты тиісті термин сот тәжірибесінде болған жағдайларды, яғни жолаушылар салонында масаң күйде болғаны үшін санкцияларды қолдану орны көлік құралының қозғалысы болмаған кезде дәлел ретінде пайдаланады. Мұндай практика шынымен бар. Мәселен, атап айтқанда, жақында БАҚ беттерінде жарияланған мақалалардың бірінде көлік құралының салонында мас күйінде жүруге қатысты нақты жағдайға контекстік түсініктеме берілді. Полиция бөлімшесінің өкілдері жауапкершілікке тарту үшін көлік жүргізу фактісі қажет екенін, тіпті жүріп келе жатқан көліктің өзі бұл фактіні анықтауға негіз болмайтынын көрсетті [48]. Жақын маңдағы әкімшілік - құқықтық футурологияға қатысты тағы бір дәлел техникалық процестің жылдамдығы жақын арада жүргізушіге және жоғары автоматтандырылған көлік құралдарының («пилотсыз құралдар» деп аталатын) бағдарламалық жасақтамасына қатысты «көлік құралын басқару» ұғымын ажырату қажет болатын жағдайға әкеледі. Бұл жағдайға әкімшілік құқық саласындағы беделді ғалымдар Н.В. Румянцев пен В.В. Журавлев назар аударды [49].

Бұрын келтірілген барлық теориялық тұжырымдарға сүйене отырып, «көлік құралын басқару» ұғымында көрсетілген бірнеше маңызды белгілерді бөлектеу қажет: «1) оны жүргізуші немесе көлік құралының ішіндегі өзге тұлға бастамашылық етеді; 2) оның жүйелеріне әсер ету арқылы жүзеге асырылады; 3) көлік қозғалу факторы оның орын ауыстыру қашықтығына қарамастан болуға тиіс; 4) көліктің қозғалысын бақылау құралдарын қолдану».

Осылайша, «көлік құралын басқару» ұғымының келесі авторлық анықтамасын тұжырымдауға болады: «бұл - көлік құралының қозғалысын бастау не оны басқару қажеттілігіне байланысты жүргізуші немесе көлік салонындағы өзге тұлға тарапынан көлік құралын басқару тетіктеріне ықпал ету әрекеті болып табылады».

Бұл анықтама көлік құралын басқару фактісін анықтау мүмкіндігі үшін бастапқы сәтті де, қозғалатын көлік құралы жағдайында оның сипаттамасын да көрсететін қажетті динамикалық элементті қамтиды. Оның ішіндегі соңғы

аспект, жүргізуші қандай да бір себептермен төтенше жағдайға тап болған және басқару мүмкіндігін жоғалтқан жағдайларда маңызды болуы мүмкін.

Жол қозғалысы саласында әкімшілік жауапкершілікті іске асырудың маңызды факторларының бірі оның шекараларын нақты анықтау, атап айтқанда қылмыстық жауапкершілікпен салыстыру болып табылады. Жол қозғалысы саласында әкімшілік құқық бұзушылықтың объективті жағын көлік құралдарын пайдаланудың белгілі бір ережесін бұзумен тікелей байланысты нақты объективті түрде көрсетілген әрекеттерді құрайды [50, 172-173 б.б.].

Жалпы, жол қозғалысы саласындағы әкімшілік және қылмыстық жауапкершілікті ажыратудың нақты, бір мәнді параметрлерінің қажеттілігі күмән тудырмайды. Ж. К. Морев ойдың әділ пікірі бойынша: «жол қозғалысы мен көлік құралдарын пайдалану ережелерін қылмыстық бұзудың дұрыс біліктілігі жауапкершілікті саралауға және жазаны дараландыруға мүмкіндік береді» [51, 70 б.]. Бұл ретте, жол қозғалысы саласындағы бұзушылықтар фактілері бойынша Мемлекеттік мәжбүрлеудің басым көпшілігі жол қозғалысына қатысушылардың неғұрлым қауіпті, қазірдің өзінде қылмыстық мінез-құлқына қатысты алдын алу тетігі болып табылатын әкімшілік-құқықтық салаға жататынын ескеру қажет. Әкімшілік алдын-алу, әрине, абсолютті мәнге ие емес, яғни әкімшілік-азаптау юрисдикциясы саласына қатыспаған адам көлік қылмысын өте ауыр зардаптармен жасаған жағдайды жоққа шығаруға болмайды.

ҚР ӘҚБтК-де қылмыспен айырмашылығын ажыратудың белгілі бір шекарасының бар екендігі туралы тікелей сигнал беретін екі ғана норма бар, олардың екеуінде де заң шығарушы «қылмыстық құқық бұзушылық белгілері жоқ» деген ұғымды қолданады. Оған: «ҚР ӘҚБтК 608-бабының 3-бөлігі жүргізушінің көлік құралын алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйде басқаруы, сол сияқты көлік құралын алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйдегі адамның басқаруына беру» және «615-баптың 2-бөлігі жаяу жүргіншілердің және жол жүрісіне өзге де қатысушылардың жол жүрісі қағидаларын бұзуы» нормалары жатады.

Көлік құралын басқарудың қоғамдық қауіптілігіне қарамастан, ескіру мерзіміне байланысты істердің тоқтатылуы орын алады.

Мысалы, Шымкент қ. мамандандырылған әкімшілік сотының 2020 жылғы 28 мамырдағы қаулысымен ӘҚБтК-нің 608-бабының 1-бөлігі бойынша Р.А. Мансуровқа қатысты іс жүргізу тартудың ескіру мерзімінің өтуіне байланысты тоқтатылды (ӘҚБтК-нің 62-бабының 1-бөлігі). Сот оларға құқық бұзушылық 2020 жылдың 24 наурызында жасалғанын, ал іс 2020 жылдың 28 мамырында сотқа түскенін көрсетті. Сонымен қатар, ӘҚБтК 62-бабының 5-бабының ережесіне сәйкес құқық бұзушылық үшін жаза қолдану мерзімінің өтуі істі сотқа жіберген сәттен бастап (басқалармен қатар) тоқтатыла тұрады. Тексеру барысында істің а.ж. 4 мамырда сотқа жіберілгені, ал іс жүзінде а. ж. 21 мамырда келіп түскені анықталды (Сот кабинетінің деректері). Яғни, істі қарау кезінде сот іс бойынша нақты мән-жайларды бұрмалады. Сонымен қатар, іс материалдарына сәйкес, Мансуров Р. сот төрелігінен пана тапқаны көрінеді.

Басқа жағдайда, Шымкент қаласының 2020 жылғы 29 мамырдағы мамандандырылған әкімшілік соты Қ.Т. Сүлейменовке қатысты істі ӘҚБтК 608-бабының 1-бөлігі бойынша жауапкершілікке ескіру мерзімінің өтуімен тоқтатты (ӘҚБтК 62-бабының 1-бөлігі). Сот сонымен қатар ол 2020 жылдың 22 қаңтарында құқық бұзушылық жасағанын және іс 2020 жылдың 29 мамырында сотқа түскенін атап өтті. Алайда, іс материалдарынан іс бастапқыда 2020 жылғы 13 наурызда сотқа келіп түскені және сол күні мәжбүрлеп әкелу туралы ұйғарым шығарылғандығы (әкелу кезінде мерзімдер тоқтатыла тұрады – ӘҚБтК 62-бабының 5-бөлігі). Әкелу туралы соттың ұйғарымын сот приставы немесе ПО орындайды (ӘҚБтК-нің 744-бабы 4-бөлігі). ӘҚБтК істі қарайтын судьяның, органның ұйғарымы негізінде жүргізеді (ӘҚБтК-нің 790-бабы). Бұл ретте іс ұйғарыммен істі қозғаған органға қайтарылмауға тиіс. Бұдан басқа, қолданыстағы ӘҚБтК-де соттың материалдарды уәкілетті органға қайтаруы көзделмеген. Демек, соттың материалды ПО-ға қайтаруға құқығы болмады.

Сонымен қатар, іс материалдары бойынша Қ.Т. Сүлейменовтың сот төрелігінен пана тапқаны анық. Бұл ретте, ілеспе хатқа сәйкес іс материалдары а.ж. 13 наурызда сотқа келіп түсті, басқа ілеспе құжаттар жоқ.

Көрсетілген нормалар құқық бұзушылықтардың материалдық құрамдарының типі бойынша құрастырылған, онда келтірілген зиянды салдарлар нақты тәсілмен жасалған. Іс жүзінде бұл нормалар ерекше бланкеттік сипатқа ие, ол тұтастай алғанда ҚР ӘҚБтК-не тән емес, өйткені ол ҚР Қылмыстық Кодекстің (әрі қарай - ҚР ҚК) нормаларымен салыстыруды көздейді. Талданатын аспектіде ҚР 2019 жылғы 27 желтоқсандағы № 292-VI Заңы қабылданғанға дейін кез келген материалдық залал тек әкімшілік құқық бұзушылық ретінде сараланғанын, ал қылмыстық құқық бұзушылықтың айырмашылығы жәбірленушінің (жәбірленушілердің) өмірі мен денсаулығына келтірілген физикалық зиянның ауырлығымен ғана айқындалғанын атап өткен жөн. Көрсетілген Заңның қабылдануымен ҚР ҚК-нің 346-бабы 2-бөлігінде енізілген.

ҚР ӘҚБтК-нің 606-бабының 3-бөлігін ҚР ҚК-нің 346-бабымен салыстыра отырып, біз көрсетілген баптың 1-бөлігінің объективті жағының: «1) көлік құралдарын басқару құқығынан айырылған және алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйдегі адамның көлік құралын басқаруы; 2) көлік құралын басқарудың осындай тұлғасына беру; 3) көлік құралының лауазымды адамы немесе меншік иесі не иесі жасаған мұндай адамды көлік құралын басқаруға жіберу» белгілері бар. Осы қылмыстық құқық бұзушылықтың білікті және ерекше білікті құрамдары жәбірленушінің денсаулығына жеңіл зиян келтіруден (2-бөлім) екі және одан да көп адамның өліміне дейін (6-бөлім) физикалық зиян қаупінің дәрежесін арттыру қағидаты бойынша құрылған.

Қолданыстағы қылмыстық заңнамада әкімшілік преюдицияның болуы қағидаты бойынша жауапкершілікке тартудан тұжырымдамалық бас тартуға қарамастан, ҚР ҚК 346-бабы құрамының объективті жағының баламалы белгілерін құрылымдық-мазмұндық түсіндіру кезінде іс жүзінде «жасырын»

әкімшілік преюдиция белгіленеді. Яғни, адам алдыңғы «әкімшілік құқық бұзушылық жасау фактісі бойынша теріс преюдицияға ие бола отырып, қылмыстық жауапкершілікке тартылады».

ҚР ӘҚБтК 25-бабының 2-бөлігіне сәйкес, «егер құқық бұзушылықтар қылмыстық жауаптылыққа әкеп соқпаса, әкімшілік жауапкершілік туындайтын жалпы ереже қолданылады». Сонымен қатар, ҚР ӘҚБтК нормаларын талдау баптың диспозициясы арнайы нұсқаумен толықтырылған кезде әкімшілік құқық бұзушылықтың өзіндік «теріс» белгісін қолдану практикасы туралы куәландырады: «қылмыстық іс-әрекет белгілері жоқ». Қылмыстық заңнаманың нормаларымен ерекше бәсекелестіктің болуы, тұтастай алғанда, өте тән құбылыс, бұл тиісті бәсекелес ережелерді нақты келісуді талап етеді. Нұсқамалардың сәйкес келмеуі (мәтіндік немесе логикалық) қазіргі заманғы заң техникасының жиі факторы болып табылады. Сәйкессіздіктің екі түрі де, әсіресе олар коллизия мен даулы түсіндіру нұсқаларына әкелгенде түзетуді қажет етеді.

Осы бөлім шеңберіндегі мәселелерді қарастыруды қорытындылай келе, келесі қорытындылар жасауға болады:

«1. Әкімшілік жауапкершілікке тарту кезінде біліктілік процесінің ерекшеліктерін ескере отырып (ол көбінесе белгілі бір нормаға сәйкес келетін іс-әрекет белгілерін белгілеу сипатына ие ғана емес, сонымен қатар кейінгі әкімшілік іс жүргізуді қамтамасыз ету сипатына ие), ҚР ӘҚБтК баптары міндетті түрде эксплицитивтілік (яғни айқын, айқындық, екі жақты іс жүргізу мүмкіндігінің болмауы) сияқты белгіге ие болуы тиіс түсіндіру). Эксплицитизм іс-әрекет белгілерінің дәл, сөзбе-сөз мәтіндік көрінісі ретінде түсіндірілуі керек, яғни қайталанулардың, дәлсіздіктердің, қақтығыстардың, оқулардың және т.б. болмауы ҚР ӘҚБтК-нің қолданыстағы нормаларын бағалау контекстінде диспозициялар бөлігінде де. Санкциялар бөлігінде де мақалалардың едәуір санының эксплицитивтілігінің жеткіліксіз деңгейін айтуға болады.

2. «Көлік құралын басқару» - ол «көлік құралының қозғалысын бастау не оны басқару қажеттілігіне байланысты жүргізуші немесе көлік салонындағы өзге тұлға тарапынан көлік құралын басқару тетіктеріне ықпал ету әрекеті болып табылады».

2. Жол қозғалысы саласында жасалған әкімшілік құқық бұзушылық туралы істері бойынша іс жүргізу

2.1 Жол қозғалысы саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықтарды саралау мәселелері

«Көліктік» әкімшілік құқық бұзушылықтар үшін жауапкершілік әлі де жан-жақты болмаса да, жеткілікті ауқымды болып табылады. Бұл ретте ҚР ӘҚБтК 30-тарауының 76-бабының тек 46-сы (60%) жол қозғалысы қауіпсіздігін қорғауға тікелей бағытталғанын (яғни, автомобиль қозғалысы саласында) ескеру қажет. Оның ішінде ішкі істер органдарының (полицияның) юрисдикциясының 31 (67%) қатынасы бар, ол бойынша ішкі істер органдарының әкімшілік жаза қолдануға және жол қозғалысы саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықтар бойынша іс жүргізуді қозғауға құқығы бар.

Жол қозғалысының қауіпсіздігіне жол қозғалысының барлық қатысушыларының құқық бұзушылықтарға жол бермеу мақсатында әкімшілік бұлтартпауды, атап айтқанда әкімшілік жауапкершілік шараларын қолдану есебінен қол жеткізіледі. Өз кезегінде әкімшілік жауапкершілікке тарту полиция қызметкерлерінің іс-әрекеттерінің заңдылығына және іс-әрекеттердің дұрыс біліктілігіне байланысты.

Жалпы, әкімшілік жауапкершілікке тарту көбінесе әкімшілік құқық бұзушылықтың нақты белгілерін және олардың ҚР ӘҚБтК-нің нақты бабына сәйкестігін анықтауға ғана емес, әкімшілік жауапкершілікті іске асырудың келесі кезеңдеріне қатысты кәсіби болжамға бағытталған.

Әкімшілік құқық бұзушылықтардың біліктілігінің мұндай ерекшеліктері әбден негізделген деп санаймыз, өйткені күнделікті басталатын әкімшілік өндірістердің көлеміне сүйене отырып, бастапқы біліктілік кезеңінде-ақ тиісті қамтамасыз ету шараларын қабылдау қажет.

ҚР ӘҚБтК Ерекше бөлігінің мәтінінде әкімшілік құқық бұзушылыққа оқталғаны үшін жауапкершілік тікелей белгіленген. Бұл ретте, аяқталмаған әкімшілік құқық бұзушылық фактісі кінәлі адамның мінез – құлқының объективті көрінісі ретінде танылады.

ҚР ӘҚБтК 590-бабының 3-бөлігі зерттелетін мәселе контекстінде кейбір айрықша ерекшеліктері бар. Заң шығарушы мемлекеттік тіркеу белгілері бар көлік құралын басқаруды ғана емес, оған ұқсас белгілерді орнатуды да заңсыз деп таныды. Бұл жағдайда заң шығарушы жалған белгілері бар көлік құралын басқару түріндегі әкімшілік құқық бұзушылықты дайындауды немесе оған әрекет етуді көздегені туралы айту екіталай (бірақ мұндай заңдылықты болжауға болады).

Жол жүрісі қауіпсіздігіне қол сұғатын құқық бұзушылықтардың қоғамдық қауіптілігі (зияндылығы) тиісті іс-әрекеттердің меншік, денсаулық сияқты маңызды жеке игіліктерге зиян келтірудің (зиян келтіру қаупіне ұшыратудың) объективті-теріс әлеуетінен, сондай-ақ ұйымдастырушылық және өзге де зиян

түрлерін арандатуудан тұрады. Бұл ретте әкімшілік заңнама қосымша факторлар есебінен (мысалы, әрекетті қайталану факторы есебінен, асқан жылдамдық режимінің шамасы есебінен және т.б.) белгілі бір құқық бұзушылықтың қоғамдық зияндылық дәрежесін өзгертеді. 4.4 Жол қозғалысы саласында әкімшілік құқық бұзушылықтың объективті жағын көлік құралдарын пайдаланудың белгілі бір ережесін бұзумен тікелей байланысты нақты объективті түрде көрсетілген әрекеттерді құрайды.

Әкімшілік жауапкершілікті іске асыруды саралау жоспарындағы ең проблемалық баптардың бірі ҚР ӘҚБтК 591-бабы болып табылады, оған сәйкес көлік құралын телефонды немесе радиостанцияны уақытында басқарғаны үшін жауапкершілік белгіленеді. Сонымен қатар, 2004 жылғы 28 қыркүйекте 1968 жылғы 8 қарашадағы Жол қозғалысы туралы Конвенцияға түзетулер мақұлданды және қабылданды, соған сәйкес ұлттық заңнамада көлік құралының жүргізушісінің телефонды пайдалану ережелерін белгілеу керек [52]. Сонымен қатар, Конвенцияда кез-келген жағдайда, заңнама жүргізушінің қолмен ұсталатын телефонды механикалық көлік құралы мен аспалы велосипед кезінде пайдалануына тыйым салуы керек екендігі атап өтілді.

Қазақстан Республикасының 2014 жылғы 17 сәуірдегі №194 «Жол жүрісі туралы» Заңының 54-бабы 4-бөлігінің 9) тармағына сәйкес «жүргізушіге көлік құралын жүргізіп келе жатып телефонды немесе радиостанцияны құлаққап арқылы пайдалануға тыйым салынады». Бұл талапты бұзу — ҚР ӘҚБтК-нің 591-бабына сәйкес әкімшілік құқық бұзушылық болып саналады, өйткені бұл әрекет көлік жүргізу кезінде заңға қайшы іс-әрекет ретінде қарастырылады.

Аталған норма қоғамдық қатынастар құрылымының өзгеруіне байланысты тыйым салудың бір мысалы болып табылады. Тыйым салудың әлеуметтік негізі көлік құралының жоғары қауіп көзі ретінде танылуына байланысты. Мұндай құралды басқару барысында жүргізуші жол жүру белгілері мен нұсқауларын, өзге көлік құралдарының қозғалысын, сондай-ақ жаяу жүргіншілердің әрекеттерін ескере отырып, тұрақты назар мен сақтықты сақтауы қажет. Осыған орай, заң шығарушының ұстанымы бойынша, ұялы телефон немесе радиостанция арқылы сөйлесу жүргізушінің назарын бөлетін фактор ретінде қарастырылып, оның көлік басқару процесінен алаңдауына және жол қозғалысының қауіпсіздігіне қауіп төндіретіні негізделген тұжырым болып табылады.

Қарастырылып отырған мақалалардың басым көпшілігі бланкеттік болып табылады. Яғни ҚР ӘҚБтК-де норманы айқындау статикалық болған кезде оны нақты жағдайларға қатысты түсіндіру салалық нормативтік құқықтық актіде өзгерістер болған жағдайларда өзгеруі мүмкін.

Көлік құралын басқару кезінде телефонды немесе радиостанцияны пайдаланғаны үшін ҚР ӘҚБтК-нің 797-бабы негізінде: «ҚР ӘҚБтК-нің 654-бабын бұзғаны үшін, өндіріске қатысушының әкімшілік құқық бұзушылық туралы істі қарайтын органға (лауазымды тұлғаға) дәлелді себепсіз бас тартқаны немесе келмегені үшін, ҚР ӘҚБтК-нің 591-бабы бойынша талқылаудың кейінге

қалдырылуына себеп болған іс жүргізуді қамтамасыз ету шарасы көзделген». Бұл жағдайда уәкілетті лауазымды адамдар уақытша сақтау үшін арнайы алаңдарды, тұрақтарды немесе алаңдарды стационарлық көліктен кейінгі бақылауға, оның ішінде басқа көлік құралын (эвакуаторды), кемені немесе шағын көлемді кемені пайдалана отырып, ұстау себептері жойылғанға дейін көлік құралдарын ұстауға, жеткізуге және пайдалануға тыйым салуға құқылы (ҚР ӘҚБтК 797-бабының 2-бөлігі).

Нақты қолданыста ең көп таралғандардың бірі ҚР ӘҚБтК 592-бабы: «белгіленген қозғалыс жылдамдығынан асып кету» болып табылады. Объективті көріністе тиісті «қарапайым» әрекеттерді жасау апаттың ең көп тараған себебі болып табылады. Нақты норма жүргізушілердің жол қозғалысын жүзеге асыру тәртібінің негізгі ережелерінің бірі болып табылады. Біздің ойымызша, кез-келген іс-әрекеттің қайталануға нақты тенденциясы болған барлық жағдайларда заң шығарушының нақты және біржақты реакциясы қажет. Талданған жағдайда қайталану белгісін екі компонентке бөлу дұрыс болды (1 – бөлім бойынша – жауапкершіліктің кейбір параметрлері, 2-бөлім және 3-бөлім бойынша – басқалары). Қайталап айтсақ, бұл жағдайда айыппұл мөлшері жылдамдық режимінің барлық жағдайларына, соның ішінде қайталанған жағдайларға жалпы және икемді жауап беру қажеттілігімен салыстыруда екінші реттік мәнге ие. Жоғарыда айтқанымыздай, жалпы алғанда, жылдамдық режимдерін қайта қарау қажеттілігі туындауы мүмкін.

Композицияны жобалаудың жекелеген ақаулары ҚР ӘҚБтК 593-бабында да бар. Талданатын баптың 1-бөлігінің мәтіндік редакциясына сүйене отырып, оның объективті жағы жолаушылар мен жүктерді тасымалдау ережелерін сақтамау түріндегі құқыққа қайшы әрекеттерде (әрекетсіздікте) көрінетіні жөн.

Мұнда жолаушылар мен жүктерді тасымалдау ережелерін бұзатын көлік түріне қатысты нақты нұсқау жоқ. Жол қозғалысы ережелері құқық бұзушылықтың объектісі болғандықтан, баптың барлық бөліктеріне топо. ҚР ӘҚБтК-нің 593-бабы: «су (теңіз), әуе және темір жол көлігінен басқа кез келген көлікті білдіруі тиіс». Тиісті бұзушылықтар ҚР ӘҚБтК-нің 571-бабында жазылған. Автомобиль көлігінде жолаушылар мен жүктерді тасымалдау ережелерін бұзғаны үшін әкімшілік жауапкершілік іс жүзінде ҚР ӘҚБтК 571-бабының 2-3-бөлігі: «жолаушыларды, багажды және жүктерді тасымалдау ережелерін бұзу» бөлімінде қамтылған, сондықтан құқық қолдану практикасында осы бәсекелес құқық нормаларын саралау кезінде қателер алынып тасталмайды. Біздің ойымызша, жолаушыларды, багажды және жүктерді тасымалдауға байланысты әрекеттер бір бапта, атап айтқанда ҚР ӘҚБтК 571-бабында болуы тиіс. Жалпы, этимологиялық тұрғыдан «ережелерді бұзу» және «ережелерді сақтамау» терминдері бір тәртіптің мінез-құлық әрекеттерін көрсетеді.

Осылайша, ҚР ӘҚБтК-нің 593-бабы бойынша автомобиль көлігінен басқа (сонымен қатар ауадан басқа және теміржолдан басқа) жол қозғалысы ережелерінде көзделген кез келген көлікте тасымалдау ережелерін сақтамауды

түсіндіру керек деген логикалық қорытынды жасауға болады (бұл жағдайда бәсекелестік нормалар жоқ). Жол ережесінде баяндалған ұғымдарға сүйене отырып, мұндай көлік құралдары: «велосипед, мопед және т.б.; тракторлар немесе механикалық көлік құралдары, олар үшін адамдар мен жүктерді тасымалдау көмекші функция болып табылады; ат арбалары (шана), орауыш, ат әбзелдері немесе атқа мінетін жануарлар; тірек-қимыл аппараты бұзылған жүргізушілер басқаратын көлік құралдары» жатады. [53, 10 б.]

Талданатын норманың төмен айқындылығының қосымша дәлелі мақала мәтіні редакциясының морфологиялық бұзылуы болып табылады, бұл оны екіжақты түсіндіруге әкеледі. Қолдану норманың мәні бойынша осы одақ біріктіретін екі жағдай (белгілер, әрекеттер және т.б.) болуы керек жағдайларда орын алады. Мәселен, ӘҚБтК 593-бабының 1-бөлігінде жолаушылар мен багажды автомобиль көлігімен тасымалдау ережелерін бұзу көрсетіледі. Яғни, егер тасымалдаушы тек бір жолаушыны тасымалдау ережелерін сақтамаса (бірақ оларды жүктерге қатысты сақтамаса), онда норманы сөзбе-сөз түсіндіруге сүйене отырып, ҚР ӘҚБтК 593-бабының 1-бөлігі бойынша саралауға болмайды. Зерттелетін норманы өз бетінше түсіндірмеу үшін ҚР ӘҚБтК 593-бабының 1-бөлігі «жолаушыларды және (немесе) жүктерді тасымалдау ережелерін сақтамау» сояқты редакцияда жазылсын.

Ол қауіпсіздік белдіктері мен мотошлемді қолдану талаптарын сақтамаған. «Жол жүрісі туралы» Заңға сәйкес, жүргізуші мен жолаушылар қауіпсіздік белдіктерін және мотошлемді міндетті түрде қолдануы тиіс. Заңның 54-бабы бойынша, жүргізуші белдікті тағып, белдіксіз жолаушыларды тасымалдамауға міндетті.

Қазақстан Республикасының 2014 жылғы 17 сәуірдегі «Жол жүрісі туралы» Заңының 54-бабына сәйкес жүргізушілерге талаптар қойылады.

Біз сағатына сәйкес деп санаймыз. ҚР ӘҚБтК-нің 593-бабы 2-тармағы құқық бұзушылық субъектілері және әкімшілік жауапкершілік, оның ішінде, жолаушылар, егер олар жүргізушінің қауіпсіздік уақытын босатпау және мотошлеммен алып тастамау талаптарын елемеген болса, болуы тиіс. Бұл жағдайда жүргізуші белгілі бір қозғалыс қарқындылығына байланысты көлік құралын әрдайым шұғыл тоқтата алмайтындығын ескеру қажет.

ҚР ӘҚБтК-нің 797-бабы негізінде 2, 3, 4, 5-бөлімдерін бұзғаны үшін ҚР ӘҚБтК 593-бабы уәкілетті лауазымды адамдар көлік құралдарын уақытша сақтау үшін арнайы алаңдарға, тұрақтарға немесе алаңдарға жеткізу, шетелдіктерге немесе шетелдік заңды тұлғаларға қатысты ұстау себептерін жою жолымен оларды ұстауға, жеткізуге және пайдалануға тыйым салуға құқылы.

Полицияның шенді қызметкерлері жол ережесін бұзу бойынша (ҚР ӘҚБтК 593-бабы) айыппұл салу немесе жаза қолдану шешімін өздері қабылдай алады. Бірақ олар шешім қабылдағанда құқық бұзушылықтың қаншалықты маңызды екенін және кей жағдайда жауапкершіліктен босатуға болатынын ескеруі керек.

Егер бір адам құқық бұзып, материалдық шығын келтірсе, оны әкімшілік жауапкершіліктен босату туралы шешім қабылдағанда, жәбірленуші келген

шығынды өзіне маңызды емес деп санай ма, соны да ескеру керек. Жалпы, 1-бөлімде және 2-бөлімде қарастырылған құқық бұзушылықтардың құрамы. ҚР ӘҚБтК-нің 593-і ҚР ӘҚБтК-нің 64-1-бабында көрсетілген шарттар болған жағдайда, іс- әрекеттің елеусіздігінің белгісін іске асырудың ерекше жағдайлары әбден мүмкін. Сондықтан мұндай жағдайда құқық бұзушыны әкімшілік жауапкершіліктен босатуға болады. Сонымен бірге, полиция қызметкерлері бұл істі (ҚР ӘҚБтК 593-бабы) жеңілдетілген тәртіппен, яғни қысқартылған рәсім арқылы шеше алады.

Сонымен, ҚР ӘҚБтК 811-бабы әкімшілік құқық бұзушылық анықталған және оны жасаған адам анықталған кезде әкімшілік іс қозғалады және оның құқық бұзушы тұлғасына санкцияда көрсетілген соманың 50% мөлшерінде айыппұл төлеу 7 тәуліктің өтуі түсіндіріледі деп көздейді. Бұдан әрі полиция қызметкері адамға белгіленген үлгідегі түбіртегі бар Әкімшілік құқық бұзушылық туралы хаттаманың көшірмесін тапсырады. Егер әкімшілік құқық бұзушылық автоматты режимде жұмыс істейтін сертификатталған арнайы бақылау-өлшеу құралдарымен және аспаптармен тіркелсе, Адамға айыппұл төлеу туралы түбіртек берілген сәттен бастап 7 күн ішінде айыппұлдың тек 50 пайызын ғана, яғни жеңілдікпен төлей алады.

Құқық бұзушыларға әкімшілік жаза қолдануды жеңілдетудің тағы бір жолы бар. Егер полиция қызметкерлері ҚР ӘҚБтК 819-бабының 1-бөлігінде көрсетілген жағдайларды анықтаса, айыппұл сомасы 30 пайызға дейін азайтуға болады.

«Әкімшілік жауапкершілік субъектісі» және «әкімшілік құқық бұзушылық субъектісі» ұғымдарының аражігін ажыратуды ескере отырып, әкімшілік құқық бұзушылық субъектісі (нақты жүргізуші) үшін іс жүзінде осы қайталама бұзушылықтың бастапқы (қайталанбайтын) болатындығы заңды түрде белгіленсін. Бұл ретте, әкімшілік-құқықтық нормалардың санкцияларының едәуір саны жауапкершіліктің күшейтілген нұсқасын болжайтындығын ескере отырып, көлік құралының меншік иесі айыппұлды төлеуге мәжбүр болуы мүмкін жағдай қалыптасады, ол кейіннен құқық бұзушылық жасаған жүргізушіден өндіріп ала алмайды. Тиісінше, бұл мәселе ҚР ӘҚБтК-нің 31- бабында тікелей көрсетілуге тиіс.

ҚР ӘҚБтК 741-бабы (іс жүргізуді тоқтату себептері) мен 742-бабы (әкімшілік жауапкершіліктен босататын себептер) бойынша көрсетілген жағдайлар ҚР ӘҚБтК 819-бабының 2-бөлімін қолданған кезде ескерілмейді, себебі олар әкімшілік жауапкершілікті толықтай жоюға немесе жою мүмкіндігін береді.

ҚР ӘҚБтК баптарының жеткіліксіздігі туралы қорытындыны растау әкімшілік құқық бұзушылықтардың белгілерін айқындау мәселелері жол жүрісі қауіпсіздігі саласы Санкциялар арасындағы елеулі маржасы бар нормалар арасында өте қауіпті коллизия орын алуы болып табылады. Мәселен, мысалы, ҚР ӘҚБтК 596-бабының 3-бөлігінің санкциясы алты ай мерзімге көлік құралдарын басқару құқығынан айыру түріндегі баламасыз әкімшілік жазаны

көздейді.

Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының 2017 жылғы 6 қазандағы №7 нормативтік қаулысымен: «көлік құралын басқару құқығынан айыру автомобиль жүргізушілеріне де, клицтерге де, тракторларды және өзге де өздігінен жүретін машиналарды, трамвайларды, троллейбустарды, мотоциклдерді және басқа да механикалық көлік құралдарын басқарушыларға да көлік құралының анықтамасына сәйкес ҚР ӘҚБтК-нің 590-бабына ескертпеде тең дәрежеде қолданылады» [54].

Сонымен бірге, іс жүзінде патрульдік полиция қызметкерлері неге 3-бөлім бойынша біліктілікті жүзеге асырады деген сұрақ жиі туындады. ҚР ӘҚБтК-нің 596-бабы 601-бабы 1-бөлігінің орнына әкімшілік айыппұл тек үш ең төменгі есептік көрсеткішке ие ма?

Әкімшілік құқық бұзушылықтардың қайталануын анықтау мәселелері автоматты түрде жұмыс істейтін сертификатталған бақылау құралдарын қолданумен күрделене түседі (ҚР ӘҚБтК 31-бабы). Бұл жағдайда жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін әкімшілік жауапкершілікке көлік құралдарының иелері тартылатын болады.

«Әкімшілік жауапкершілік субъектісі» және «әкімшілік құқық бұзушылық субъектісі» ұғымдарының аражігін ажыратуды ескере отырып, әкімшілік құқық бұзушылық субъектісі (нақты жүргізуші) үшін іс жүзінде осы қайталама бұзушылықтың бастапқы (қайталанбайтын) болатындығы заңды түрде белгіленсін. Бұл ретте, әкімшілік-құқықтық нормалардың санкцияларының едәуір саны жауапкершіліктің күшейтілген нұсқасын болжайтындығын ескере отырып, көлік құралының меншік иесі айыппұлды төлеуге мәжбүр болуы мүмкін жағдай қалыптасады, ол кейіннен құқық бұзушылық жасаған жүргізушіден өндіріп ала алмайды. Тиісінше, бұл мәселе ҚР ӘҚБтК-нің 31- бабында тікелей көрсетілуге тиіс.

ҚР ӘҚБтК-нің 606-бабы да табиғи қызығушылық тудырады, ол жол қозғалысына қатысушылардың авариялық жағдай туғызған бұзушылықтары үшін әкімшілік жауапкершілігін көздейді.

ҚР ӘҚБтК-нің 606-бабының 1-бөлігінің объективті жағы басқа жол пайдаланушыларын жол ережелерін бұзып, заңсыз әрекет жасауға немесе әрекетсіз қалуға мәжбүрлеуде көрінеді. Бұл жағдайлар қозғалыс жылдамдығы мен қозғалыс бағыты әрекеттермен анықталады.

Құқық бұзушылықтың салдары ретінде жәбірленушінің денсаулығына немесе мүліктік зиян келтіру көзделмеген болса да, бұл құқық бұзушылық жол қозғалысының қалыпты жұмысын бұзуға әкеп соғады, бұл ұйымдастырушылық зиянның бір түрі болып саналады.

Құқық бұзушылықтың салдары ретінде жәбірленушінің денсаулығына немесе мүліктік зиян келтіру көзделмеген болса да, бұл құқық бұзушылық жол қозғалысының қалыпты жұмысын бұзуға әкеп соғады, бұл ұйымдастырушылық зиянның бір түрі болып саналады.. Мұндай мінез-құлықты өзгертуге мәжбүрлеу ретінде анықтауға болатын зиян-бұл жасалған құқық бұзушылықтың

айтарлықтай салдары. Сонымен қатар, атап өткендей, мысалы, В. И. Жулевтің пікірінше: «жаяу жүргіншінің мінез-құлқы мен қалыптасқан апаттық жағдай арасындағы себеп-салдарлық байланысты орнату жаяу жүргіншінің емес, жүргізушінің өзін-өзі бұзуы арқылы айтарлықтай қиындайды» [55, 146 б.].

Алайда, бұл пайымдауда ЖЖЕ ережелерін бұзу, егер ол нақты мүлдіктің немесе физикалық зиян келтірмесе де, қозғалыстың басқа қатысушысына зиян тигізетіні анық байқалады.

Қазақстан Республикасының 2014 жылғы 17 сәуірдегі «Жол жүрісі туралы» Заңының 1-бабының 15-тармағына сәйкес: «жол қозғалысына қатысушы – бұл жол жүру процесіне жаяу жүргінші, жолаушы немесе жүргізуші ретінде тікелей қатысатын адам».

ҚР ӘҚБтК-нің 606-бабы бойынша іс-әрекеттердің көпшілігінде белгілі бір біліктілік қажет.

Тиісінше, әкімшілік құқық бұзушылық туралы істе құқық бұзушының сауалнамасының хаттамасынан басқа, жәбірленушінің сауалнамасының хаттамалары болуы керек, ол осы құқық бұзушылықтың себебінен жол қозғалысы процесінде өзінің мінез-құлқын өзгертуге мәжбүр болғанын растауы керек, өйткені тиісті дәлелдер әкімшілік құқық бұзушылық туралы қаулыда қамтылуы керек.

Бұл талаптар Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының 2018 жылғы 20 сәуірдегі №5 нормативтік қаулысымен түсіндірілген; «... оған сәйкес ҚР ӘҚБтК-нің жекелеген бөлігінің, оның бір бөлігінің немесе тармағының қандай да бір бабы бойынша құқық бұзушылықтың біліктілігіне қатысты тұжырымдар қаулыға негізделуге тиіс. Бұл ретте жол жүрісіне қатысушылардың (жаяу жүргінші, жолаушы, жүргізуші) санатын айқындау кезінде Қазақстан Республикасының «Жол жүрісі туралы» Заңының 1-бабын басшылыққа алу қажет».

Қаралып отырған баптың 2-тармағының мәні «әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде қайталанған әрекеттермен (әрекетсіздікпен) байланысты». Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының 2017 жылғы 6 қазандағы №7 нормативтік қаулысында: «...әкімшілік құқық бұзушылықты қайталаудың ерекшеліктері түсіндірілген. Егер бұрын жасалған құқық бұзушылық үшін адам заңда белгіленген негіздер бойынша әкімшілік жауапкершіліктен және әкімшілік жазадан босатылса, құқық бұзушылық қайталанған деп танылмайды».

Егер көлік құралын басқару құқығынан айырылған жүргізуші көлік құралын басқарса, бұл әрекет Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодекстің 606-бабының екінші бөлігінде қарастырылған, яғни ол қосымша біліктілікке жатады. Көлік құралын басқару құқығынан айырылған жүргізушінің әрекеті Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодекстің 612-бабының үшінші бөлігіне сәйкес біліктілікке ие болады. Бірақ Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодекстің 669-бабы бойынша бұл әрекет қосымша біліктілікке жатпайды.

Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының 2018 жылғы 20 сәуірдегі

нормативтік қаулысында: «... құқық бұзушылық фактісі анықталған кезде құқық бұзушыға қатысты барлық біліктілік белгілері көрсетілуі керектігі түсіндірілген. Іс материалдарында құқық бұзушылықтың қайталануын растайтын сот шешімі немесе Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының мәліметтері болуы керек. Қайталау фактісін анықтағанда сот Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексінің жалпы ережелеріне негізделуі тиіс».

Құқық бұзушының субъективтік жағы кінәнің қасақана немесе абайсыз түрінде болуы мүмкін.

Әкімшілік құқық бұзушылықтың субъектілері – барлық адамдар және олар қозғалысқа қатысатын кез-келген көлемде, атап айтқанда жаяу жүргіншілер, жолаушылар немесе жүргізушілер. Бірақ егер бірінші бөлімде әкімшілік құқық бұзушылықтың барлық жоғарыда аталған жолды пайдаланушылары болуы мүмкін болса, онда екінші бөлімде сіз көлік құралдарының жүргізушілерін ғана тарта аласыз, өйткені санкция алты айға көлік құралын жүргізу құқығынан айыру түріндегі әкімшілік жазаның тек біреуін және балама түрін көздейді.

ҚР ӘҚБтК 612-бабының 3-бөлігінің объективті жағы көлік құралын басқару құқығынан айырылғаннан кейін оны басқаруға байланысты құқыққа қайшы әрекеттерден көрінеді. Іс жүзінде басқару құқығынан айырылған жүргізушілер жол қозғалысы саласындағы әкімшілік құқықтық қатынастардың нақты субъектісі болып табылады. «Оң жақтағы зақымданудың» осы түрінің мағыналық аспектісін бағалай отырып, зерттеушілер оны «тоқтата тұру» емес, «тоқтату» деп түсіндіруге бейім, дегенмен бұл процесс қайтымды.

Қоғамдық қауіп ҚР ӘҚБтК-нің 613-бабында көрсетілгендей, жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажетті заңдар мен басқа нормативтік актілердің жүзеге асырылуына елеулі кедергілер туындайтын жағдайды сипаттайды.. Жалпы, жол қозғалысы саласындағы заманауи бақылау жүйесі жүргізушінің «жайлылық аймағына» араласуын барынша азайту үрдісіне ие, алайда кейбір жағдайларда тиісті шаралар қажет.

ҚР ӘҚБтК-нің 613-бабы 11-бөлігінің объективті жағы осы баптың 7,8 және 10-бөліктерінде көзделген іс-әрекеттермен сипатталады, оларға осы Кодекстің 50-бабының 2-бөлігіне сәйкес әкімшілік қамауға алу қолданылмайды. ӘҚБтК 50-бабының 2-бөлігіне сәйкес әкімшілік қамауға алу Ерекше әлеуметтік осалдық белгісі бойынша біріктірілген азаматтардың 6 санатына қолданыла алмайды. ҚР ӘҚБтК-нің 32-бабының 2-бөлігіне сәйкес, арнайы мемлекеттік құқық қорғау органдарының қызметкерлеріне атыс қаруын алып жүру және сақтау құқығынан айыру немесе әкімшілік қамауға алу сияқты жазалар қолданылмайды.

ҚР ӘҚБтК-нің 620-бабы, өз кезегінде, 30-тарауда көрсетілмеген бұзушылықтар үшін жауапкершілікті белгілейді. Осы баптың диспозициясы бланкетті болып табылады және, тиісінше, жол қозғалысы ережелерінде нақты бұзушылықтар қарастырылған, оларға Әкімшілік құқық бұзушылықтың субъектілері – барлық адамдар және олар қозғалысқа қатысатын кез-келген көлемде, атап айтқанда жаяу жүргіншілер, жолаушылар немесе жүргізушілер. Бірақ егер бірінші бөлімде әкімшілік құқық бұзушылықтың барлық жоғарыда

аталған жолды пайдаланушылары болуы мүмкін болса, онда екінші бөлімде сіз көлік құралдарының жүргізушілерін ғана тарта аласыз, өйткені санкция алты айға көлік құралын жүргізу құқығынан айыру түріндегі әкімшілік жазаның тек біреуін және балама түрін көздейді.

Осылайша, 620-бап қолданыстағы редакцияда іс жүзінде «резеңке» болып көрінеді және оның айқындылық дәрежесі нөлге тең болып көрінеді. Мәселен, ҚР ӘҚБтК-нің 30-тарауының әртүрлі баптарында жол қозғалысы ережелерінің белгілі бір талаптарын бұзғаны немесе орындамағаны үшін әкімшілік жазалар (құқық бұзушылықтың таралуына, қоғамдық зияндылығының сыни дәрежесіне және т.б. байланысты) көрсетілген және белгіленген. Сонымен бірге, шынында да, бірқатар құқық бұзушылықтар есепке алынбай қалды. Мысалы, тұрғын аймақтардағы жол қозғалысы ережелерінің 17-бөліміне тыйым салынады: 1) көлік құралдарының өтпелі қозғалысы (2.1-тармақ); 2) жұмыс істейтін қозғалтқышы бар көлік құралдарының тұрағы (т. 2.4); 3) көлік құралының салонында музыканы қатты қосуға (2.6-тармақ) және т.б. Осылайша, ҚР ӘҚБтК-нің 30-тарауының өзге де баптарында көрсетілмеген барлық тыйымдар ҚР ӘҚБтК-нің 620-бабы бойынша саралануы тиіс деп болжанады. Баптың санкциясы (ескерту немесе 3 АЕК айыппұл) құқық бұзушылықтың құрамын қоғамдық қауіптіліктің аз дәрежесімен заңсыз әрекет ретінде сипаттайды. Іс жүзінде ҚР ӘҚБтК 30-тарауының 3 АЕК-ке дейінгі санкциямен ЖҚЕ бұзуды көздейтін әкімшілік құқық бұзушылықтардың барлық құрамдары оңтайландырылуы (яғни алынып тасталуы) мүмкін болатын жағдай қалыптасуда, өйткені ҚР ӘҚБтК 620-бабы құқық бұзушылық мінез-құлықтың барлық түрлерін сіңіретін болады. Зерттеу тақырыбы аясында айтарлықтай қызығушылық бар. ҚР ӘҚБтК 597-бабы Көлік құралдарын тоқтату немесе тұраққа қою ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілікті көздейді. Құқық бұзушылықтың жалпы объектісі. ҚР ӘҚБтК 597-бабы жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы қоғамдық қатынастарды реттейді.

ҚР 2014 жылғы 17 сәуірдегі №194 «Жол жүрісі туралы» Заңының 1-бабында негізгі ұғымдар келтірілген:

«1) Аялдау – егер бұл жолаушыларды отырғызу немесе түсіру, немесе көлік құралын тиеу/түсіре үшін қажет болса көлік құралын бес минутқа дейін немесе одан да ұзақ уақытқа әдейі тоқтату (5-тармақ);

2) Тоқтап тұру – көлік құралын бес минуттан көп уақытқа әдейі тоқтату, бірақ жолаушыларды отырғызу/түсірмеу немесе көлік құралын тиеу/түсірмеу мақсатында емес (52-тармақ)».

Қаралып отырған баптың 1-бөлігінде құқық бұзушылықтың объективті жағы екі саралаушы белгілермен сипатталады: 1) көлік құралдарын тоқтату ережелерін бұзу; 2) көлік құралдарын қою ережелерін бұзу.

Жоғарыда аталған құқыққа қайшы әрекеттер осы баптың екінші және үшінші бөліктерінде көрсетілген жағдайларда қолданылмайды. Бұл талаптар жол қозғалысы ережелерінің 12-бөлімінде айтылған.

Көлік құралдарын жолдың оң жағында, жол жиегінде немесе ол болмаған

жағдайда жолдың жүріс бөлігіне тоқтату және тұрақтауға болады. Жолдың сол жағында тоқтауға және тұрақтауға тек елді мекендерде ортасында трамвайы жоқ жолдарда, біржақты қозғалыстағы жолдарда және бір жолақты жолдарда рұқсат етіледі. 3,5 тоннадан асатын жүк көліктері тек тиеу немесе түсіру үшін біржақты қозғалыстағы жолдың сол жағында тоқтай алады.

Көлік құралын жолдың кеңейту бөлігіндегі орындарды қоспағанда қою ережелеріне көлік құралын жолдың жүріс бөлігіне шетіне параллель қоюға рұқсат етіледі. Сонымен қатар, бүйірлік тіркемесі жоқ екі доңғалақты көлік құралдарын екі қатарға қоюға болады. Ұзақ демалу, түнде тұру және елді мекеннен тыс жерде тұру үшін тек арнайы алаңдарда немесе жолдан тыс жерлерде тұруға болады.

Егер көлік құралын тоқтауға тыйым салынған жерде мәжбүрлі тоқтаса, жүргізуші көлік құралын сол жерден шығару үшін қажетті шараларды қабылдауы тиіс.

Көлік құралынан шығу немесе есікті ашу кезінде абай болу керек.

Егер басқа жол қозғалысына қатысушыларға кедергі жасаса немесе қауіп төндірсе, көліктің есігін ашуға, оны ашық қалдыруға немесе жолдың жүру бөлігіне абайсыз шығуға қатаң тыйым салынады.

ҚР ӘҚБтК 597-бабы 2-бөлігіндегі құқық бұзушылықтың объективті жағы Көлік құралдарын тротуарда тоқтату немесе оның тоқтап тұру қағидаларын бұзу, сондай-ақ көлік құралдарын гүлзарларда, көгалдарда, балалар немесе спорт алаңдарында тоқтату немесе оның тоқтап тұруы әрекеттермен көрсетіледі.

«Жол жүрісі туралы» заңға сәйкес: «...тірек-қимыл аппараты бұзылған адамдарға (яғни қозғалуында қиындық бар адамдарға) мынадай жеңілдіктер қарастырылған: олар үшін «Тұраққа тыйым салынады», «Айдың жұп немесе тақ күндерінде тұраққа тыйым салынады» деген белгілердің күші жүрмейді. Яғни оларға осы белгілер тұрған жерлерде де көлігін тоқтатуға және қоюға рұқсат етіледі. Бірақ көлікті тротуарда қойған жағдайда жаяу жүргіншілер өтуі үшін кемінде 1,5 метр бос орын қалдыру керек. Егер «Тоқтауға тыйым салынады» деген белгі тұрса, онда бұл жеңілдік жүрмейді — ондай жерде бәріне тоқтауға болмайды. Сондай-ақ, аула аумақтарында немесе арнайы тұрақ орындарынан тыс жерде көлігін қойған кезде олар жаяу жүргіншілерге кедергі жасамауы және басқа көліктердің жүрісіне бөгет болмауы керек».

ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабы 3-бөлігінің объективті жағы басқа көлік құралдарының жол жүрісіне кедергі келтіруге әкеп соққан, көлік құралдарын жолдың жүру бөлігінде тоқтату немесе тоқтап тұру қағидаларын бұзуәрекеттермен сипатталады.

Қозғалыс кедергісі дегеніміз — жолақтың бойында тұрған бір зат немесе көлік, сол заттың кесірінен басқа көліктер сол жолақпен жүре алмай қалады. Бірақ егер жолда кептеліс болса немесе көлік тоқтап тұрса (мысалы, бағдаршамда), бұл кедергі болып саналмайды.

Ал ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабының 4-бөлігіне сәйкес, «Мүгедектігі бар адамдардың көлік құралдарын тоқтату немесе тоқтап тұру үшін бөлінген

жерлерде көлік құралдарын тоқтату немесе тоқтап тұру қағидаларын бұзу», бұл — әкімшілік құқық бұзушылық болып есептеледі.

«Жол жүрісі туралы» Заңның 58-бабының 3-тармағына сәйкес, егер «орын» ақпараттық-көрсеткіштік жол белгісімен автотұрақтар «Мүгедектер» қосымша ақпараттың жол белгісі (тақта) тұрған жағдайда, «тұрақ орны» жол белгісі тек мотоколяскалар мен «мүгедек» тану белгілері орнатылған автомобильдерге қолданылады.

Көлік құралының жүргізушісіне тиісті 7.17 жол белгісімен белгіленген орындарда аялдауға және тұруға тыйым салынады (мүгедектер).

ҚР ӘҚБтК 597-бабының 4-1-бөлігінің объективті жағы көлік құралдарының жүргізушілерінің төлеуден жалтаруы арнайы сертификатталған орындармен жабдықталған орындарда тұрақ ақысын алуға және есепке алуға арналған құрылғылар жергілікті анықталған көлік құралдарының тұрақ уақыты облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың және елорда құқыққа қайшы әрекеттермен көрсетілген.

Бұл норма алғаш рет 2015 жылы 5 мамырда қабылданған №312 «Кейбір заңнамалық актілеріне табиғи монополиялар және реттелетін нарықтар мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу» туралы Заңның негізінде Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодекске енгізілді. Сонымен қатар, сол кезде ӘҚБтК-нің 597-бабының 4-2-бөлігі де пайда болды.

Көлік жүргізушілері тұрақ орындары үшін белгіленген тариф бойынша ақы төлеуі керек.

Бұл тұрақтар арнайы сертификатталған құрылғылармен жабдықталған және оларды облыстар мен республикалық маңызы бар қалалардың жергілікті атқарушы органдары белгілейді. Мысалы, Астана қаласында тарифтер арнайы сертификатталған құрылғылармен жабдықталған орындарда, тұрақ ақысын алуға және тұрақ уақытын есепке алуға арналған көлік құралдары Астана қаласы әкімдігінің 2016 жылғы 22 желтоқсан №108-2602 қаулысымен белгіленген. Осы құқықтық актінің негізінде елордада бір сағаттық тұрақ үшін бір орынға ақы төлеу 100 теңгені құрайды.

Ақылы тұрақ орындарының анықтамасын жергілікті атқарушы органдар да анықтайды. Мысалы, Астана қаласында автотұрақ үшін ақы алу және көліктердің тұрақта тұрған уақытын есептеу үшін арнайы сертификатталған құрылғылар орнатылған. Бұл құрылғыларды қолдану Астана қаласы әкімдігінің 2024 жылғы 31 мамырдағы №503-1959 қаулысымен бекітілген.

Астана қаласында ақылы тұрақтар мен өзге де автотұрақтардың жұмысын ұйымдастыру тәртібі Астана қаласы әкімдігінің 2016 жылғы 3 мамырдағы №108-863 қаулысымен бекітілген Астана қаласының аумағында автотұрақтарды (автотұрақтарды) ұйымдастыру қағидаларында айқындалған. Бұл Ережелерде ұғымдар берілген:

«1) автотұрақ (автоорынтұрақ) - автокөлік құралдарын қоюға (сақтауға) арналған, бөлінген немесе арнайы жабдықталған орындардағы ғимарат, ғимарат (ғимараттың, құрылыстың бір бөлігі) немесе арнайы ашық алаң;

2) арнайы аялдаулар (алаңдар) – ұсталған, тасталынған немесе иесіз көлік құралын уақытша сақтауға арналған, уәкілетті органның шешімі бойынша ашылған және коммуналдық меншік болып табылатын орындар».

Аумақтық аймақтарды коммуналдық ақылы автотұрақтардың орналасуын және олардағы орындардың санын жоспарлау және айқындау жүргізіледі уәкілетті орган көлік моделінің, сұраныстың шектеулерін ескере отырып халық және ұйымдар, қауіпсіздік нормалары. Санды жоспарлау кезінде қаладағы қажетті коммуналдық ақылы автотұрақтар мынадай деректер ескеріледі:

«1) көп қабатты және аз қабатты құрылыс аудандарында автомобиль көлігімен қанықтыру деңгейі;

2) әртүрлі бейіндегі объектілерді тұрақтармен қамтамасыз ету;

3) арнайы есеппен айқындалатын басқа елді мекендерден және басқа қалалардан келетін автомобильдердің саны».

ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабының 4-2-бөлігі: «егер адам 597-баптың 4-1-бөлігіндегі ережені бұзып, ол үшін әкімшілік жаза алып, бір жыл ішінде қайтадан сол әрекетті жасаса, оған қайтадан әкімшілік жауапкершілік қарастырылғанын көрсетеді».

ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабының 5-бөлігі: «597-баптың 1-бөлігінде көрсетілген бұзушылық үшін жазаланып, бір жылдың ішінде сол ережені қайта бұзған адамдарға қатысты жауапкершілік белгіленген».

ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабының 5-1-бөлігі: «597-баптың 2 және 3-бөліктерінде көрсетілген ережелерді бұзып, жазаланып, бір жыл ішінде қайтадан сол әрекетті жасаған адамдар үшін жауапкершілікті қарастырады».

ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабының 6-бөлігі: «597-баптың 4-бөлігіндегі ережені бұзып, жазаланып, бір жылдың ішінде қайтадан бұзушылық жасаған адамдарға әкімшілік жауапкершілік жүктейді».

Құқық бұзушылықтың субъективті жағы — яғни адамның ішкі ниеті — бұл жерде тікелей де, абайсыз жасалған түрде де болуы мүмкін. Яғни, жүргізуші ережені әдейі немесе байқамай бұзса да, жауап береді.

Көлік құралын басқаратын кез келген жеке тұлға — ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабы бойынша: «әкімшілік құқық бұзушылықтың субъектісі (яғни кінәлі адам) болып саналады. Егер осы баптың барлық жағдайларында құқық бұзушылық орын алса, полиция қызметкерлері көлікті арнайы тұраққа, алаңға немесе көліктік бақылау бекетіне жеткізе алады. Бұл үшін олар эвакуаторды пайдаланады. Көлік тек заң бұзушылықтың себептері жойылғаннан кейін ғана иесіне қайтарылады (ӘҚБтК 797-бабының 1-бөлігінің 1-тармағы бойынша)».

ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабының 1 және 2-бөліктерінде көрсетілген: «құқық бұзушылық жасаған кезде уәкілетті лауазымды тұлға көлік құралын пайдалануға тыйым салуға құқылы. Тыйым салу көлік құралын мемлекеттік тіркеу нөмірі белгісін пайдалану арқылы жүзеге асырылады, және көлік құралын қолдануға тыйым салынған себептер жойылғанға дейін бұл шектеу сақталады».

Егер көлік құралы тоқтату немесе тұраққа қою ережелерін бұзса, немесе жүргізуші жоқ жағдайда көлік құралын қараусыз қалдырса, онда көлік арнайы

алаңдарға немесе көліктік бақылаудың бекетіне эвакуацияланады. Бұл жағдай ӘҚБтК-нің 797-бабының 1-бөлігінің 3-тармағында қарастырылған.

ӘҚБтК-нің 812-бабына сәйкес, ӘҚБтК-нің 597-бабында көрсетілген құқық бұзушылықтар, сондай-ақ көлік құралдарына қатысты істі тек өз орны бойынша ғана емес, құқық бұзушының тұрғылықты жері бойынша да қарауға болады. Осы баптың тиімді және тиімді әрекет ететініне қарамастан, барлық көлік құралдары жүргізушілерінің автотұрақ ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілігін белгілеу мәселелерін туғызады, ол үшін жауапкершілік ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабының 4-1-бөлігі және 4-2-бөлігі көзделген.

Соңғы жылдары Қазақстанның Алматы, Астана, Шымкент сияқты ірі қалаларында арнайы тұрақ құрылғыларымен және сенсорлармен жабдықталған ақылы тұрақ жүйесі белсенді түрде енгізілуде. Кеңістікті ұйымдастырудың және хаосты азайтудың оң әсеріне қарамастан автотұрақтар, құқық қолдану практикасы тұрақ ақысын төлемегені үшін әкімшілік жауапкершілікке байланысты бірқатар өткір проблемаларды анықтады.

Сонымен қатар, тоқтау және тұрақ ережелерін бұзғаны үшін қолданыстағы әкімшілік жауапкершілік жүйесі, ең алдымен, арнайы сертификатталған құрылғылармен жабдықталған орындарда тұрақ үшін ақы төлеу бөлігінде, пысықтауды қажет етеді.

ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабына сәйкес тұлғаларға арнайы сертификатталған құрылғылармен жабдықталған орындарда тұрақ үшін төлеуден «жалтару» жүктеледі. Бұл жағдайда «жалтару» ниеттің болуын – яғни адам өз міндеттемелерін орындаудан саналы түрде жалтарғанын білдіреді.

Мысалы, бұл айыппұл салынған және адам өз міндеттемесін біле тұра оны төлемейтін жағдайларға қатысты болуы мүмкін. Бірақ практика көрсеткендей, тұрақ ақысы көбінесе жүргізушілердің ақылы тұрақ аймағына кіргенін немесе тұрақта аз уақыт тұрғанын білмеуіне байланысты. Көптеген автокөлік жүргізушілері, әсіресе келушілер, ақылы автотұрақтар туралы әрдайым біле бермейді. Ақпараттық тақтайшалар әрдайым дұрыс орналастырылмайды немесе шет тілдерінде қайталанбайды. Бұл бұзушылықтың әділдігі мен хабардарлығын бұзады.

Сонымен қатар, кейбір жағдайларда бұзушылықтарды тіркеу жағдайларды ескермей автоматты режимде жүргізіледі. Мысалы, жүргізуші тұрақ басталғаннан кейін 10 минуттан кейін тұрақ ақысын төлей алады (рұқсат етілген аралықта), бірақ айыппұл автоматты түрде қалыптасқан.

Кейбір учаскелер Техникалық реттеу және метрология комитетінде міндетті сертификаттаудан өтпейтін құрылғылармен жабдықталады. Бұл олардың негізінде жасалған әкімшілік жазалардың заңдылығына күмән келтіреді.

Құқықтық доктринада жалтару деп заңда көзделген міндеттерді болдырмауға бағытталған саналы, қасақана мінез-құлық түсініледі (мысалы, салық төлеуден, әскери қызметтен, балаларды асыраудан және т.б. жалтару).

Б.А. Жетписбаевтың пікірінше: «жалтару тек әрекетсіздікті ғана емес, субъектінің жауапкершілікті белсенді түрде елемейді». Тиісінше, әрекетті

жалтару деп тану үшін кінә ниет түрінде белгіленуі керек, яғни. Субъект төлеуге міндетті екенін түсіну, мүмкін болу-бұл орындаудан саналы түрде бас тартуы [56, 9 б].

Ақылы автотұрақтар контекстінде бұл адамның төлем қажеттілігі туралы білетіндігін білдіреді. Оның төлеуге нақты мүмкіндігі болды (жұмыс істейтін паркомат, интернет, қосымша). Ол техникалық және физикалық мүмкіндіктерге қарамастан әдейі жасамады.

Іс жүзінде органдар көбінесе айыппұлдар туралы қаулыны автоматты режимде, адамдың ниетін дәлелдемей шығарады, ол «жалтару» ұғымына қайшы болады.

Бұл ретте, егер адам тұраққа көлігін қойылса және алғашқы 5-10 минут ішінде төлеуге уақыты болмаса (мысалы, техникалық ақаулар немесе ережелерді білмегендіктен), қасақана жалтару туралы айту дұрыс емес. Мұндай жағдайларда объективті тарап болуы мүмкін (төлем жоқ), бірақ субъективті тарап жоқ (ниет жоқ, абайсыздық немесе техникалық ақау бар).

Осыған байланысты «жалтару» терминін автотұрақ төлемін автоматты түрде тіркеуге қатысты тұжырымдардан алып тастау керек, оны «белгіленген мерзімде төлем жасамау» сияқты бейтарап терминдермен ауыстыру керек. «Жалтару» терминін қолданған жағдайда, органдар ниеттің бар екендігін дәлелдеуге міндетті, әйтпесе мұндай қаулылар ҚР ӘҚБтК-нің 8-бабында бекітілген кінә қағидатын бұзады. Қасақана жалтару мен тұрақ ақысын төлеу тәртібін жай бұзу арасындағы айырмашылық заңнамада нақты белгіленуге және ҚР Жоғарғы Сотының нормативтік қаулылары арқылы түсіндірілуге тиіс.

Бұдан басқа, ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабының 4-2-бөлігінде тұрақта болу уақытын төлеу мерзімі көзделмеген, ал тұрақ төлеу мерзімі қала әкімдігінің қаулысымен бекітілген коммуналдық ақылы автотұрақтарды, автотұрақтарды, паркингтерді пайдалану ережелерімен белгіленеді және ағымдағы күннің 23 сағат 59 минутына дейін айқындалған.

Осыған байланысты, ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабының 4-1-бөлімін жаңа редакцияда жазып, мынадай мазмұндағы ескертпе қосу қажет:

«597-бап. Көлік құралдарын тоқтату немесе тоқтап тұру қағидаларын бұзу:

4-1. Облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың және астананың жергілікті атқарушы органдары айқындаған, көлік құралдарын орынтұраққа қойғаны үшін ақы алуға және олардың орынтұрақта тұрған уақытын есептеуге арналған сертификатталған арнайы құрылғылармен жабдықталған орындарда орынтұраққа қойғаны үшін уәкілетті органның хабарламасын алған күннен бастап үш тәулік ішінде төлем төлеуден жалтару, -

Яғни бұл егер жүргізуші көлігін арнайы белгіленген ақылы тұраққа қойса және бұл тұрақ жергілікті әкімдік бекіткен тәртіп бойынша жұмыс істейтін болса (яғни, арнайы құрылғылармен жабдықталған болса), онда ол тұрақ үшін төлемді уәкілетті органның хабарлама алған күннен бастап үш күн ішінде төлеуі тиіс. Егер осы мерзім ішінде төлем жасалмаса, бұл — төлемнен жалтару болып саналады және әкімшілік жауапкершілікке әкелуі мүмкін екендігін көрсетеді.

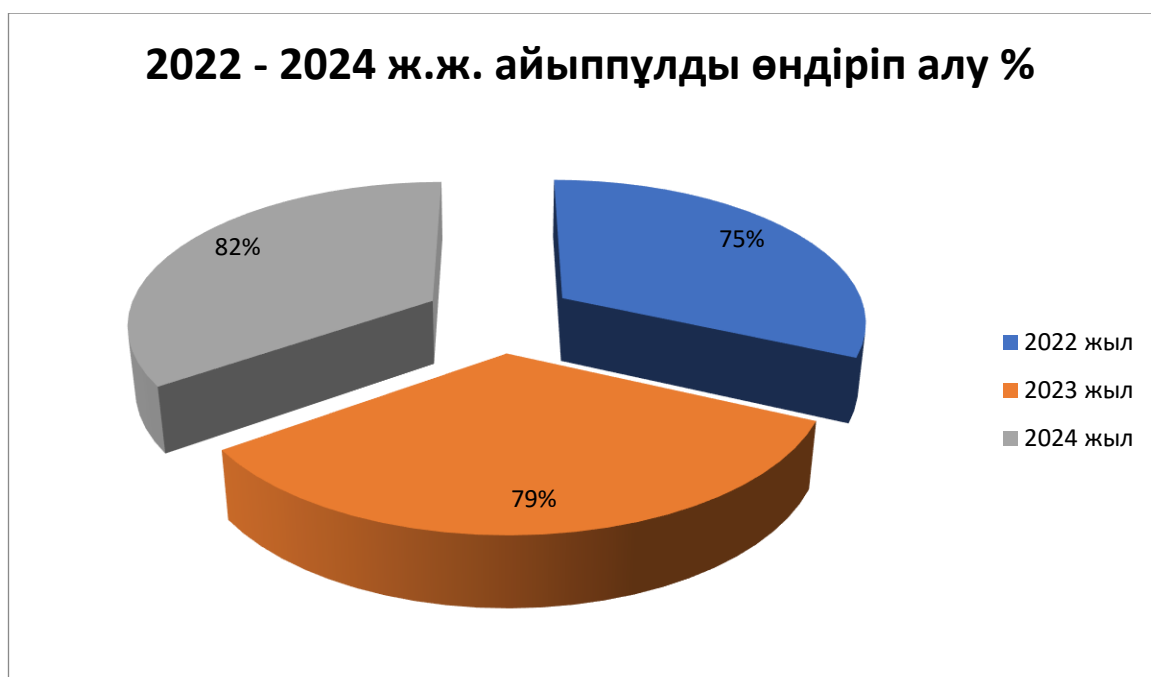
Ескертпе.

Облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың және астананың жергілікті атқарушы органдары айқындаған, көлік құралдарын орынтұраққа қойғаны үшін ақы алуға және олардың орынтұрақта тұрған уақытын есептеуге арналған сертификатталған арнайы құрылғылармен жабдықталған орындарда орынтұраққа қойғаны үшін уәкілетті органның хабарламасын алған күнге дейін есептелген сомалар төленген жағдайда, заңды тұлға, сондай-ақ көлік құралының меншік иесі болып табылатын жеке тұлға осы бап бойынша жауапкершіліктен босатылады».

Бұл көлік құралын ақылы тұраққа қойғаннан кейін, уәкілетті орган хабарлама жіберсе, ал көлік иесі (заңды немесе жеке тұлға) хабарламаны алғанға дейін есептелген соманы төлесе, онда ол осы құқық бұзушылық бойынша жауапкершіліктен босатылады. Яғни, төлем жасалса, айыппұлдан немесе басқа да жауапкершіліктен құтылуға болатынын білдіреді.

Осылайша қолданыстағы құқықтық реттеуді талдау және әкімшілік біліктілік бөлігінде құқық қолдану практикасы жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтар мынадай қорытынды жасауға мүмкіндік береді:

1. Статистикалық мәліметтер көрсеткендей, жол қозғалысы саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықтар үшін қолданылатын айыппұлдар құқық бұзушылықтардың алдын алуында тиісті әсер етпейді, тек азаматтарға материалдық жүктеме болып келеді. Мәселен, 2022-2024 жылдар аралығында уәкілетті органдар мен соттар жол қозғалысы саласындағы бұзушылықтар үшін жеке тұлғаларға соммасы 364,8 млрд. (2022 ж.— 68,8 млрд.; 2023 ж.— 96,5 млрд.; 2024 ж.— 139,5 млрд.) теңгені құрайтын 25 693 843 айыппұлдар (2022 ж.— 6 175 865; 2023 ж. 7 963 944; 2024 ж.— 11 554 034) салынды. Оның ішінде 314,8 млрд. (2022 ж. 56,6 млрд.; 2023 ж.— 87,1 млрд.; 2024 ж.— 117,1 млрд) өндірілді, өндіріп алу 79,3% (2022 ж.— 75%; 2023 ж.— 79%; 2024 ж.— 82%) құрады [1].



Бұл ретте талдау көрсеткендей, ЖКО көпшілігі автомобильдердің ақаулығынан емес, жүргізушілердің кінәсінен орын алады. Бұл барлық апаттардың 95% құрайды.

Жол-көлік оқиғасынан қайтыс болу, әдетте, азаматтардың жол қозғалысы ережелерін сақтамауы нәтижесінде болады:

1) жылдамдық режимін бұзу және қарсы қозғалыс жолағына шығу (10669 факт, 1858 адам қаза тапты);

2) жаяу жүргіншілерге қозғалыс кезінде артықшылық бермеу (14105 факт, 1392 адам қайтыс болды);

3) мас күйінде көлік жүргізу (1353 факт, 295 адам қайтыс болды);

4) қоғамдық көліктің қатысуымен, оның ішінде түнгі уақытта (826 факт, 92 адам қайтыс болды) [1].

Аталған құқық бұзушылықтардың өсуінің және айыппұл түріндегі әкімшілік жазалардың кеңінен қолданылуының негізгі себебі – әкімшілік құқық бұзушылық үшін жеке қауіпсіздік шараларын қолдану тиімділігінің төмендігі, жекелеген субъектілердің жауапкершілігінің ерекшелігі, кейбір әкімшілік құқықтық нормалардың жетілдірілмеуі болып табылады. Сондықтан жеке тұлғаларға қатысты айыппұлдарды есептеудің сараланған тәсілдерін қарастыру қажет.

Атап айтқанда, бұл ұсынысыңыз өте орынды, өйткені ол әкімшілік құқық бұзушылықтарға қатысты теңгерімді және әділ көзқарасты қалыптастыруға бағытталған. Абайсызда жасалған болмашы құқық бұзушылық үшін айыппұлды екі есе қысқарту - бұл шара азаматтардың қателіктерін түсінуге және оларды түзетуге мүмкіндік береді. Бірінші рет орын алған жеңіл құқық бұзушылық үшін айыппұлды азайту – бұл құқық бұзушының тәртіпті сақтауға ынталандырады және айыппұлдардың әділ болуына жағдай жасайды.

Осылайша, басқару құқығынан айырылған тұлғалардың автокөлікті қайта басқаруы үшін Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексінің 612-бабының 4-1-бөлігіне сәйкес әкімшілік жауапкершілік көзделген, оның санкциясы 20 айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуды қарастырады. 2023 жылы полиция аталған бап бойынша 6 267 адамның ішінен 1 047 тұлғаны немесе 16%-ын әкімшілік жауапкершілікке тартты. Бұл – басқару құқығынан бұрын айырылған әрбір алтыншы жүргізушінің автокөлікті қайта жүргізетінін білдіреді [1].

Қайталанған құқық бұзушылық үшін айыппұлды екі есе ұлғайту - бұл ереже қайтадан құқық бұзған азаматтарды жауапкершілікке тарту арқылы тәртіпті бұзудың алдын алуға көмектеседі. Қайталанған құқық бұзушылықтарға қатаң шара қолдану арқылы тәртіпті нығайтуға мүмкіндік туады.

Бұл ұсыныс әкімшілік жауапкершілікті жеке жағдайларға қарай бейімдеу арқылы құқық бұзушыларды түсіністік пен жауапкершілікке тәрбиелейді. Сонымен қатар, мұндай ережелер құқық қорғаушы органдарға да құқық бұзушылықтың сипаты мен мәнін ескере отырып әрекет етуге мүмкіндік береді.

«44-бап. Әкімшілік айыппұл

2-1. Әкімшілік құқық бұзушылықты алғаш рет абайсызда жасағаны үшін жеке тұлғаға салынатын айыппұл мөлшері осы әкімшілік құқық бұзушылық үшін белгіленген айыппұл мөлшерінің жартысынан аспауы тиіс, ал бірдей әкімшілік құқық бұзушылықты қайталап жасаған жағдайда – айыппұл мөлшері екі есеге дейін арттырылады».

2. Тұрақ ақысын төлемеуге байланысты проблемаларды, әсіресе терминологияға және құқық бұзушылық құрамының элементтеріне қатысты мәселелерді шешу үшін «жалтару» терминін диспозициядан алып тастап, оны белгіленген мерзімде төлемнің жоқтығын көрсететін заңды бейтарап тұжырымдамаға ауыстырған жөн. Бұзушылық туралы хабарламадан кейін ерікті түрде төлеу үшін нақты уақыт шеңберін енгізу керек, сондай — ақ уақтылы өтемақы төленген кезде әкімшілік жауапкершіліктен босату ережесін белгілеу керек-бұл азаматтардың сенімін арттырады және әлеуметтік шиеленісті азайтады. Сонымен қатар, барлық жағдайлар болған кезде қасақана жалтару (хабардарлық, төлем жасау мүмкіндігі, орындаудан бас тарту) жауапкершілікке әкеп соғуы мүмкін екенін заңнамалық тұрғыдан бекіту керек.

Сол себепті, ҚР ӘҚБтК 597-бабының 4-1-бөлімін жаңа редакцияда және келесі мазмұндағы ескертпе қосу қажет:

«597-бап. Көлік құралдарын тоқтату немесе тоқтап тұру қағидаларын бұзу:

4-1. Облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың және астананың жергілікті атқарушы органдары айқындаған, көлік құралдарын орынтұраққа қойғаны үшін ақы алуға және олардың орынтұрақта тұрған уақытын есептеуге арналған сертификатталған арнайы құрылғылармен жабдықталған орындарда орынтұраққа қойғаны үшін уәкілетті органның хабарламасын алған күннен бастап үш тәулік ішінде төлем төлеуден жалтару, -

Яғни бұл егер жүргізуші көлігін арнайы белгіленген ақылы тұраққа қойса және бұл тұрақ жергілікті әкімдік бекіткен тәртіп бойынша жұмыс істейтін болса (яғни, арнайы құрылғылармен жабдықталған болса), онда ол тұрақ үшін төлемді уәкілетті органнан хабарлама алған күннен бастап үш күн ішінде төлеуі тиіс. Егер осы мерзім ішінде төлем жасалмаса, бұл — төлемнен жалтару болып саналады және әкімшілік жауапкершілікке әкелуі мүмкін екендігін көрсетеді.

Ескертпе.

Облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың және астананың жергілікті атқарушы органдары айқындаған, көлік құралдарын орынтұраққа қойғаны үшін ақы алуға және олардың орынтұрақта тұрған уақытын есептеуге арналған сертификатталған арнайы құрылғылармен жабдықталған орындарда орынтұраққа қойғаны үшін уәкілетті органның хабарламасын алған күнге дейін есептелген сомалар төленген жағдайда, заңды тұлға, сондай-ақ көлік құралының меншік иесі болып табылатын жеке тұлға осы бап бойынша жауапкершіліктен босатылады».

Бұл көлік құралын ақылы тұраққа қойғаннан кейін, уәкілетті орган хабарлама жіберсе, ал көлік иесі (заңды немесе жеке тұлға) хабарламаны алғанға дейін есептелген соманы төлесе, онда ол осы құқық бұзушылық бойынша жауапкершіліктен босатылады. Яғни, төлем жасалса, айыппұлдан немесе басқа да жауапкершіліктен құтылуға болатынын білдіреді.

2.2 Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықтар істері бойынша өндірісті қамтамасыз ету шараларын қолдану ерекшеліктері

Аталған құқық бұзушылықтардың өсуінің және айыппұл түріндегі әкімшілік жазалардың кеңінен қолданылуының негізгі себебі— әкімшілік құқық бұзушылық үшін жеке қауіпсіздік шараларын қолдану тиімділігінің төмендігі, жекелеген субъектілердің жауапкершілігінің ерекшелігі, кейбір әкімшілік құқықтық нормалардың жетілдірілмеуі болып табылады. Сондықтан жеке тұлғаларға қатысты айыппұлдарды есептеудің сараланған тәсілдерін қарастыру қажет.

Атап айтқанда, бұл ұсынысыңыз өте орынды, өйткені ол әкімшілік құқық бұзушылықтарға қатысты теңгерімді және әділ көзқарасты қалыптастыруға бағытталған. Абайсызда жасалған болмашы құқық бұзушылық үшін айыппұлды екі есе қысқарту- бұл шара азаматтардың қателіктерін түсінуге және оларды түзетуге мүмкіндік береді. Бірінші рет орын алған жеңіл құқық бұзушылық үшін айыппұлды азайту— бұл құқық бұзушының тәртіпті сақтауға ынталандырады және айыппұлдардың әділ болуына жағдай жасайды.

Бұл шаралар құқық бұзушылықтың алдын алу үшін маңызды құрал болып табылады, сонымен қатар қоғамдық тәртіпті сақтау мен заңды және жеке тұлғалардың қауіпсіздігіне ықпал етеді.

Сонымен қатар, отандық заңнаманы және теориялық доктринаны талдаудан басқа, талданатын мәселе шеңберінде шетелдік тәжірибені бағалау дербес мәнге ие болады, өйткені құқықтық нормаларды зерделеу сапасы басқа елдердің заңнамасы норма шығару қызметінің тәжірибесін есепке алмаған кезде айтарлықтай төмендейді [57, 357 б.].

ҚР ӘҚБтК-нің 785-бабы бойынша жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы әкімшілік құқық бұзушылық туралы істер бойынша іс жүргізуді қамтамасыз ету үшін бірнеше шаралар қолданылуы мүмкін. Бұл шаралар құқық бұзушыларды анықтау, заңды бұзушылықтардың алдын алу, және қоғамдық тәртіпті сақтау үшін маңызды. Оларға:

«1) Әкімшілік құқық бұзушылық туралы хаттама жасалған жерге жеткізу: Бұл шара құқық бұзушыны әкімшілік жауапкершілікке тарту үшін жасалады. Әкімшілік құқық бұзушылық туралы хаттама толтырылғаннан кейін, құқық бұзушы тиісті орынға жеткізіледі. Бұл іс-шара құқық бұзушының заң бұзушылық әрекеттерін тіркеу үшін маңызды.

2) Жеке тұлғаны әкімшілік ұстау: Егер құқық бұзушының әрекеті ауыр болса немесе ол қашып кетуге тырысса, оны уақытша ұстап тұру қажет болуы мүмкін. Бұл шара құқық бұзушының қоғамдық қауіпсіздікке немесе тәртіпке зиян келтіруін болдырмауға бағытталған.

3) Көлік құралдарын тексеру: Жол қозғалысы ережелерінің сақталуын бақылау мақсатында полиция көлік құралдарын тексере алады. Бұл тексерулер көлік құралдарының техникалық жағдайын, жүргізушілердің құжаттарын және басқа да ережелердің сақталуын қамтиды.

4) Құжаттарды, заттар мен тауарларды алып қою: Заң бұзушының әрекетін дәлелдеу үшін, құқық бұзушылыққа қатысты құжаттар мен заттар алынуы мүмкін.

5) Егер құқық бұзушының әрекеті ауыр болса немесе ол қашып кетуге тырысса, оны уақытша ұстап тұру қажет болуы мүмкін. Бұл шара құқық бұзушының қоғамдық қауіпсіздікке немесе тәртіпке зиян келтіруін болдырмауға бағытталған.

6) Көлік құралдарын тексеру: Жол қозғалысы ережелерінің сақталуын бақылау мақсатында полиция көлік құралдарын тексере алады. Бұл тексерулер көлік құралдарының техникалық жағдайын, жүргізушілердің құжаттарын және басқа да ережелердің сақталуын қамтиды.

7) Тексеру: Әр түрлі жағдайларға байланысты құқық бұзушылықты анықтау үшін тексеру жүргізіледі. Бұл тексерулер көлік құралдарын, жүргізушілердің құжаттарын немесе басқа да маңызды аспектілерді қамтуы мүмкін.

8) Жеке тұлғаны алкогольдік, есірткілік немесе уытқұмарлық масаң күйіне медициналық куәландыру шаралары: Егер жүргізушінің алкогольдік немесе есірткілік масаң күйде екені күдіктенсе, онда медициналық тексеру жүргізіледі. Бұл шара жүргізушінің жағдайын нақты анықтауға мүмкіндік береді. Осылайша, жеке тұлғалар үшін ҚР ӘҚБтК-нің 785-бабында көзделген әкімшілік құқық бұзушылық туралы істер бойынша іс жүргізуді қамтамасыз етудің он бір

шарасының ішінен біз жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтарға мәні бойынша жататын сегізін ғана бөлдік».

Соңғы жылдары Қазақстанның Алматы, Астана, Шымкент сияқты ірі қалаларында арнайы тұрақ құрылғыларымен және сенсорлармен жабдықталған ақылы тұрақ жүйесі белсенді түрде енгізілуде. Кеңістікті ұйымдастырудың және хаосты азайтудың оң әсеріне қарамастан автотұрақтар, құқық қолдану практикасы тұрақ ақысын төлемегені үшін әкімшілік жауапкершілікке байланысты бірқатар өткір проблемаларды анықтады.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықтар туралы іс жүргізу барысында аталған шаралар қолданылады. Олар жол қозғалысы ережелерін сақтауды бақылап, құқық бұзушыларды жауапкершілікке тарту үшін қажет. Бұл шаралардың әрқайсысы құқық бұзушыларды заңға сәйкес басқаруды қамтамасыз ету үшін тиімді әрі маңызды механизм болып табылады.

ҚР-да жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін көлік құралын және өзге де заттарды қамауға алу түріндегі өндірісті қамтамасыз ету шарасы жоқ. ҚР ӘҚБтК-де қамтамасыз ету шараларын қолданыстағы регламенттеуге жүгінсек, оларды оқшауланған бағалауды жүргіземіз. Мәселен, Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қолданылатын шаралардың бірі – жеке тұлғаны немесе көлік құралын жеткізу. Бұл шара егер көлік құралын пайдалану арқылы ереже бұзылса, мәжбүрлі түрде жүзеге асырылады. Жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында: 1) көлік құралдарын дұрыс пайдаланбау; 2) жол қозғалысының қауіпсіздігі ережелерін бұзу; 3) көліктегі жүктерді дұрыс орналастыру ережелерін бұзу; 4) санитариялық талаптарды сақтамау; 5) басқа да көлік құралымен жасалған бұзушылықтар жатады.

Полиция қызметкерімен қамтамасыз ету шарасын қолданған кезде оның әрекеттері Конституциялық құқықтардың бұзылуын болдырмайтын ақылға қонымдылық, қажеттілік және жеткіліктілік өлшемдеріне сәйкес болу қажет.

Бұл шаралар құқық бұзушылықтың алдын алу үшін маңызды құрал болып табылады, сонымен қатар қоғамдық тәртіпті сақтау мен заңды және жеке тұлғалардың қауіпсіздігіне ықпал етеді.

Жеткізу кезінде құқық бұзушыны жеткізуге уәкілеттік берілген қызметкерлер мен өзге де адамдардың Қазақстан Республикасы 2011 жылғы 6 қаңтардағы «Құқық қорғау қызметі туралы» Заңының 60-бабының 1-бөлігінің 7-тармағында және 62-бабында көзделген тәртіппен дене күшін, арнайы құралдар мен атыс қаруын қолдануға құқығы бар тұлғалар, әдетте, құқық қорғау органдарының қызметкерлері болып табылады. Олар заңды тәртіпті сақтау, құқық бұзушылықты тоқтату немесе қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін бұл шараларды қолдана алады.

ПО қызметкерлері ҚР Үкіметінің 2001 жылғы 30 қазандағы №1375 қаулысына сәйкес: «дене күшін, оның ішінде күресудің жауынгерлік тәсілдерін, сондай-ақ арнайы құралдарды, оның ішінде кісендерді, резеңке таяқтарды, көзден жас ағызатын заттарды, алаңдататын әсер ететін жарық-дыбыстық

құрылғыларды, үй-жайларды ашуға, көлікті мәжбүрлеп тоқтатуға арналған құрылғыларды, су атқыштарын, қызметтік жануарларды, броньды машиналар және басқа да арнайы көлік құралдарын қолдануға құқылы ...» [58].

ҚР ӘҚБтК-нің 36-бабының 3-бөлігі бойынша жәбірленушілер мен басқа да жеке тұлғалар, егер құқық бұзушылық жасалса, оны ұстауға құқылы. Бұл жағдайда, арнайы уәкілеттік берілген адамдар, яғни құқық қорғау органдарының қызметкерлері, бұл әрекетті жүзеге асыруға көмек көрсетуі керек. Бірақ жол қозғалысы саласында ұстаудың алдында әрдайым жеткізу болғандықтан, Қазақстанның барлық заңға бағынатын азаматтары жеткізу құқығын пайдалана алады, бұл 2012 жылы іске асырылуы ресми түрде жарияланған әкімшілік құқық бұзушылықтарға «нөлдік төзімділік» қағидатына сәйкес келеді.

Азаматтардың құқық бұзушылықтар мен қылмыстар фактілеріне ден қоюға белсенді қатысуы үшін осы уақытқа дейін жеткілікті нормативтік база қалыптастырылды. Мәселен, Қазақстан Республикасының 2004 жылғы 9 шілдедегі №590 Заңының 7-бабында қоғамдық тәртіпті қамтамасыз ету мақсатында азаматтарға мәжбүрлеу шараларын қолдану құқығы берілген. Заңның 3-тармағында көрсетілгендей, құқық бұзушылықтарды тоқтату және құқық бұзушыларды ұстау үшін, егер басқа тәсілдер көмектеспесе, дене күші мен басқа құралдарды қолдануға болады. Алайда, бұл шараларды қолдану кезінде қажетсіз асыра пайдалануға жол берілмеуі тиіс». ҚР ӘҚБтК-нің 30-тарауында көзделген әкімшілік құқық бұзушылық туралы хаттама жасалған жерге жеке тұлға мен көлік құралын жеткізу әкімшілік құқық бұзушылықтардың бірқатар өзге құрамдарындағыдай таралмайды, өйткені бұл азаптаулар жағдайлардың басым көпшілігінде айқын болып табылады.

ПО-ның құқық қолдану қызметінде жеткізуді қолдану жиі ҚР ӘҚБтК-нің 785-бабының 1-бөлігінде көрсетілген мақсаттарға сәйкес келмейді және ҚР Жоғарғы Сотының 2012 жылғы 9 сәуірдегі №1 нормативтік қаулысының талаптарына қайшы келеді [59, 141 б.]. Бұл қаулыда қамтамасыз ету шараларының заңды, парасатты, қажетті және жеткілікті болуына мән берілуі тиіс екендігі айтылған. Алайда, әкімшілік құқық бұзушылық туралы істерді қарау барысында кейбір соттар мен лауазымды тұлғалар жеткізуді ерікті түрде қолдана отырып, осы маңызды өлшемдерді ескермейді, нәтижесінде бұл заңды құқық бұзушылықтарға алып келеді.

Кейде «жеткізу» терминінің этимологиясына қатысты сұрақ туындайды, бұл адамның іс жүзінде бір немесе басқа орын ауыстыруға мәжбүр болғанын, өздігінен әрекет етпейтінін білдіреді. Жалпы, мұны барлық жағдайларға қатысты айту екіталай. Бірде-бір азамат белгілі бір әкімшілік рәсімдерге қатысу қажеттілігінен қанағаттанбайды деп ойлау заңды. Дегенмен, жеткізу кезіндегі мәжбүрлеу дәрежесі өте салыстырмалы (атап айтқанда, кешіктірумен, жетекпен салыстырғанда). Жеткізу кезінде адамның жеке мүдделері мен тілектері еленбейді деген пікір бізге дұрыс болып көрінеді.

Тұтастай алғанда, полицияны реформалаудың қазіргі заманғы векторы, полиция қызметінің «сервистік» сипатына: «бағдарлану мәжбүрлеу элементтері

дозаланған түрде қолданылуы керек, азаматтардың жеке саласына шамадан тыс, атрибуттық араласуды тудырмауы керек деп болжайды. ҚР ПМ өкілдерінің айтуынша, «сервиске бағдарланған полиция қызметі» - «бұл модель қылмыспен күрес, құқықтық тәртіпті сақтау және қоғамдық қауіпсіздікті қамтамасыз ету мақсатында полиция мен қоғам арасындағы өзара іс-қимылды жаңа форматта ұйымдастыруға бағытталған. Аталған тұжырымдама екі негізгі элементке сүйенеді: біріншіден, полиция қызметінің әдістері мен тәсілдерін жетілдіру, екіншіден, азаматтық қоғаммен сындарлы және өзара сенімді қарым-қатынас орнатуға бағытталған нақты шараларды жүзеге асыру».

Осылайша, біз бұл шараны жүзеге асыру механизмі мүмкіндігінше теңдестірілген болуы керек деп санаймыз және азаматтарда жиі шамадан тыс қолайсыздықты тудыратын мәжбүрлеудің сыртқы атрибуттарын азайтуға баса назар аудару керек. Осы тұрғыдан алғанда, қазіргі заманғы зерттеулердің авторларымен келісу керек, жеткізу мәселелері бойынша негізінен құқық бұзушының жеке басының ар-намысы мен қадір-қасиетін қорғауды, бостандықты рұқсат етілген шектеу шараларын, қолданылатын қамтамасыз ету шарасының мәжбүрлі-атрибуттық ауырлығын қамтамасыз етумен байланысты бірқатар реттелмеген мәселелер бар [60, 140-141 беттер].

Нақты функционалдық бірлікке қарамастан, жеткізу және ұстау тек формальды ғана емес, сонымен қатар мазмұнды және бағалау критерийлері бойынша айтарлықтай маңызды айырмашылықтарға ие. Бұл ретте заңнамалық дефиницияда және жеткізуде және ұстауда мәжбүрлеудің айқын мағыналық-семантикалық аспектісі бар екенін атап өткен жөн. Сонымен бірге, жеткізуді қолдану фактісі әрдайым ол қолданылатын адамның қарсылығымен байланысты емес. Тиісінше, жоғарыда келтірілген дәйексөзде дұрыс көрсетілгендей, қызметкер тарапынан тиісті орынға (ПО-ның қызметтік үй-жайына) ерікті түрде бару туралы ұсыныс қажет. Тек бас тартқан жағдайда ғана мәжбүрлі жеткізу туралы айту керек. Бұл жағдай ҚР ӘҚБтК 786-бабында тікелей көрініс табуы тиіс деп есептейміз. Сонымен қатар, ерікті алып жүру немесе мәжбүрлеп алып жүру факт хаттамада (жеткізудің өзге де маңызды мән-жайлары сияқты) құқық бұзушының жеке басын сипаттайтын мән-жайлар ретінде көрсетілуге тиіс.

Осылайша, құқық қолдану аксиомасы ретінде «құқық бұзушыны ұстау мақсаттары бойынша жеткізуге болмайтын және керісінше жеткізу мақсаттары бойынша әкімшілік қамауға алуға болмайтын ереже қолданылуы керек» деп санаймыз. Бұл қосымша Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының 2012 жылғы 9 сәуірдегі №1 Нормативтік қаулысының 3-тармағымен түсіндірілді: «Жеке тұлғаның, заңды тұлға өкілінің, лауазымды адамның жеке бас бостандығынан, атап айтқанда, белгілі бір уақыт ішінде арнаулы орында мәжбүрлеп ұстай отырып, іс-әрекет және жүріп-тұру бостандығынан қысқаша мерзімге шектеуді әкімшілік ұстау деп түсінген жөн. Осы қамтамасыз ету шарасы ӘҚБтК-нің 787-бабында көрсетілген жағдайларда құқық бұзушылықтың жолын кесу немесе іс жүргізуді қамтамасыз ету мақсатында ғана қолданылады. Аталған қамтамасыз ету шарасын әкімшілік құқық бұзушылық туралы

хаттаманы жасау, құжаттарды тексеру, адамның жеке басын анықтау және т.б. мақсатында қолдануға болмайды. Әкімшілік ұстау мерзімдері және оларды есептеу тәртібі ӘҚБтК-нің 789-бабымен белгіленген».

Іс жүзінде жеткізілген құқық бұзушы бас бостандығын қысқа мерзімге шектеуге арналған арнайы бөлінген үй-жайда болғанша, ол әкімшілік тәртіпте ұсталған болып табылмайды. Тиісінше, жеткізілген мәртебе құқық бұзушының ПО қызметкерінің қызметтік кабинетінде болған кезеңінде сақталады.

Әкімшілік қамауға алынған адамдар үшін арнайы бөлінген үй-жайлар ПО-ның арнаулы мекемелердің мәртебесіне ие болды.

ҚР ӘҚБтК-нің 36-бабының 3-бөлігіне сәйкес, жәбірленушілер мен басқа да жеке тұлғалар қол сұғушылық жасаған адамды ұстауға құқылы, оған арнайы уәкілеттік берілген адамдармен қатар. Бұл норма құқық бұзушылық жасаған тұлғаларды ұстау және оларды жауапқа тарту процесін реттейді, сондай-ақ жәбірленушілер мен басқа да азаматтарға өз құқықтарын қорғау мақсатында әрекет етуге мүмкіндік береді. Бұл жағдайда, егер ҚР ӘҚБтК-ні реттейтін ұстау рәсімінің барлық күрделілігін ескеретін болсақ, заңды сұрақ туындауы мүмкін: азаматтар мен оған арнайы уәкілеттік берілген лауазымды тұлғаларды ұстау құқығын қалай теңестіруге болады? Алайда, бұл жағдайда мәселені шешу өте қарапайым және қисынды. Сонымен, атап айтқанда, қылмыстық іс жүргізу қатынастары саласындағы қамауға алу туралы зерттеулерде «нақты ұстау» және «іс жүргізу қамауға алу» ұғымдары ерекшеленеді. Нақты ұстау жасалған құқық бұзушылық фактісіне байланысты оның бостандығын шектеу қажеттілігіне байланысты адамға қандай да бір физикалық және (немесе) психикалық әсер етумен тікелей байланысты әрекеттер ретінде сипатталады. Өз кезегінде, процестік ұстау – бұл ҚР ӘҚБтК-де тікелей регламенттелген рәсімдік мәселелердің жиынтығы. Осыған байланысты біз қорытынды жасайтын авторлардың пікіріне қосыламыз (қылмыстық іс жүргізу құқығы шеңберінде, бірақ ол құқықтық сипаты мен объективті параметрлері бойынша әкімшілік процеске ұқсас), нақты және іс жүргізу қамауға алуды заңнамалық тұрғыдан ажырату қажет.

Осылайша, жеткізу қамтамасыз ету шарасы ретінде ҚР ӘҚБтК-нің 746-бабының 1-бөлігінде «ерікті немесе мәжбүрлеп алып жүру» ретінде айқындалуы тиіс деп санаймыз. Бұл ретте ҚР ӘҚБтК-нің 746-бабының 4-бөлігінде: «хаттамада ерікті немесе мәжбүрлеп жеткізу фактісі міндетті түрде көрсетіледі» деген қосымша тұжырымды енгізу қажет. Сонымен қатар, ҚР ӘҚБтК-нің 789-бабының 1-бөлімінде ұстаудың бастапқы мерзімін анықтауға қатысты тұжырым жеткілікті дәл емес. Заңнамалық өзгерістердің динамикасын ескере отырып, арнайы бөлмеге қамау уақытын ұстаудың бастапқы сәті деп санаған дұрыс деп санаймыз.

Көлік құралын тексеру қамтамасыз ету шарасы ретінде көлік құралын, шағын көлемді кемені олардың конструктивтік тұтастығын бұзбай жүргізілетін тексеруді білдіреді, Құқық бұзушылық жасау құралдарын немесе әкімшілік құқық бұзушылық заттарын табу және алып қою мақсатында көлік құралын

тексеру кезінде ҚР ӘҚБтК-нің 787-бабында көрсетілгендей, бұл әрекет уәкілетті лауазымды тұлғалар мен екі куәгердің қатысуымен жүзеге асырылуы тиіс. Егер куәгерлерді тарту мүмкін болмаса, тексеру куәгерлердің қатысуынсыз, бірақ оның барысы мен нәтижелерін тіркеу үшін техникалық құралдар қолдана отырып жүргізілуі мүмкін (ҚР ӘҚБтК-нің 792-бабының 2-бөлігі). Сонымен қатар, егер тексеру қажеттілігі дереу пайда болса, көлік құралын тексеруді оның иесі немесе өкілінің қатысуынсыз да жүргізуге болады, бірақ тексерудің нәтижелері тіркелуі тиіс.

ҚР ӘҚБтК-нің 792-бабының 3-бөлігіне сәйкес, көлік құралдарын немесе шағын көлемді кемелерді тексеру үшін мынадай негіздер болуы тиіс:

«1) көлік құралында немесе шағын көлемді кемеді әкімшілік құқық бұзушылық жасау құралдары немесе заттары болуы мүмкін деген жеткілікті негіздер.

2) егер жүргізуші алкоголь, есірткі немесе уытқұмарлық масаң күйде болса және уәкілетті лауазымды адамдардың заңды талаптарына бағынбаса.

3) уәкілетті лауазымды адамдардың іздеудегі көлік құралдарын немесе шағын көлемді кемелерді ұстап алу жөніндегі іс-шараларды жүргізуі.

4) көлік құралымен немесе шағын көлемді кемемен тасымалданатын жүк ұсынылған құжаттарға сәйкес келмейді деп есептеуге жеткілікті негіздер.

5) көлік құралдары мен шағын көлемді кемелердің тораптар мен агрегаттарын құжаттармен салыстыруды жүргізу қажеттілігі.

6) көлік құралының немесе шағын көлемді кеменің пайдалануға тыйым салынған ақауы анықталуы.

7) көлік құралын немесе шағын көлемді кемені ұстап алу, пайдалануға тыйым салу, оның жете тексерілуі үшін негіз болып табылады».

Көлік құралын тексеруге қатысты даулы мәселелердің бірі - ерекше жағдайларда иесі немесе оның өкілдері болмаған кезде оларға негізсіз мүлдіктің залал келтіру мүмкіндігі болып табылады, оған ғылыми жарияланымдарда әділ түрде көңіл бөлінеді (ҚР ӘҚБтК 792-бабының 4-бөлігі).

Қамтамасыз ету шарасы ретінде құжаттар мен заттарды алып қою жеке немесе заңды тұлғаны белгілі бір құжаттарды немесе заттарды пайдалану және оларға билік ету мүмкіндігінен мәжбүрлеп айыру болып табылады. Бұл қамтамасыз ету шарасының ерекшелігі, ол жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықтарға қатысты осы құқық бұзушылықтардың сипатына сәйкес келетін көлемде ғана қолданылады. Ол, әдетте, оны қолдануды талап ететін нақты жағдайлардың туындауына байланысты басқа қамтамасыз ету шараларымен бірге қолданылады.

Мысалы, құқық бұзушыны ұстау кезінде оны арнайы үй-жайға қамауға алу жүргізіледі, онда ҚР ІІМ 2018 жылғы 24 шілдедегі №531 бұйрығымен бекітілген Ішкі тәртіп ережелеріне сәйкес жеке тұлғаның жанындағы заттар мен құжаттарды сақтауға тыйым салынады. Бұл жағдайда құжаттар мен заттарды алып қою қажеттілігі басқа қамтамасыз ету шарасын - ұстауды жүзеге асырумен қатар туындайды. Тұтастай алғанда, бірнеше қамтамасыз ету шараларының

үйлесуі құқық қолдану практикасында сирек емес, бұл оларды қолдану тәртібін тікелей заңнамалық анықтауға байланысты.

Жол қозғалысы қауіпсіздігі саласында құқық бұзушылық жасаған адам үшін осы шараның мәнмәтініндегі ең маңызды аспект жүргізуші куәлігін алу болып табылады. Зерттеушілер бұл мәселе бойынша өте дұрыс көрсеткендей, жүргізуші куәлігінің болуы, кем дегенде, құқық бұзушылық субъектісінің ерекшелігін көрсетеді (тиісті санатты басқаруға құқылы немесе жоқ). ҚР ӘҚБтК-нің 795-бабының 8-бөлігіне сәйкес жүргізуші куәлігін алып қою жасалған құқық бұзушылықтың сипаты бойынша көлік құралын басқару құқығынан айыру түріндегі санкцияны қолдану көзделген жағдайларда ғана қолданылады, ал алып қойылған жүргізуші куәлігінің орнына уақытша құжат беріледі.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін полиция қызметкерлері көлік құралын пайдалануға тыйым салу себептері жойылғанға дейін оны одан әрі пайдалануға кедергі жасау мақсатында (ҚР ӘҚБтК-нің 797-бабының 1-тармағының 3-тармағы) көлік құралдарының мемлекеттік нөмірлерін алуға құқылы. Іс жүзінде бұл қамтамасыз ету шарасы әкімшілік құқық бұзушылық туралы іс бойынша іс жүргізуді қамтамасыз етудің Басқа дербес шарасы шеңберінде түсіндірілсе де, заттар мен құжаттарды алудың жеке түріне жатады. Бұл ретте салынған айыппұлды өндіріп алу мақсатында көлік құралдарының мемлекеттік нөмірлерін алып қоюға тыйым салынады.

Осы шараның заңнамалық ресімделуін зерттеу контекстінде ҚР ӘҚБтК-нің 795-бабының 8-бөлімін тұжырымдау кезінде заң шығарушы ескермеген қосымша сұрақ туындайды. Жоғарыда атап өткеніміздей, 2021 жылдың ақпан айынан бастап ҚР-да берілген құжаттары бар көлік құралының жүргізушісі көлік құралын жүргізуші куәлігінсіз немесе техникалық паспортсыз басқаруға құқылы. Тиісінше, жүргізуші куәлігін алу түріндегі қамтамасыз ету шарасын қолдану қажет болған жағдайда, қазіргі уақытта жүргізуші куәлігі жүргізушінің жанында болмаған жағдайлар толық орын алады. Сонымен бірге, бұл жағдайда оны алу тәртібі реттелмеген.

Көлік құралын басқару құқығынан шеттету және адамның алкогольдік немесе басқа масаң күйде екенін анықтау шаралары, олардың осындай жағдайда болуы мүмкін деген негізделген күдік туындаған кезде жүзеге асырылады. Алайда, бірқатар арнайы зерттеулерде орынды атап өтілгендей, «жеткілікті негіздер» түсінігін нақтылауда көбінесе тек алкогольдік масаңдық белгілеріне баса назар аударылады. Ал өзге заттардың әсерінен туындайтын тән белгілер нақты сипатталмайды және құқық қолдану тәжірибесінде ескерусіз қалып отыр.

Мас күйін куәландыру және оның нәтижелерін ресімдеу ҚР Үкіметінің 2003 жылғы 4 маусымдағы №528 қаулысымен реттеледі. Қаулының 3-тармағына сәйкес, көлік құралын басқарудан шеттетілген жүргізушілердің мас күйін куәландыру арнайы құралдармен тікелей әкімшілік құқық бұзушылық жасалған жерде жүргізіледі. Куәгерлер болмаған кезде (елді мекендерден қашықтық, түнгі уақыт және басқа да жағдайлар) жүргізушіні, кеме жүргізушіні олардың келісімімен куәландыруға жол беріледі. Мұндай куәландырудың нәтижелері

куәландырылушының келісімі туралы белгісі бар куәландыру актісінде тіркеледі.

Жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы құқық бұзушылықтарды жасау контекстінде мас болу жағдайы аса маңызды болып табылатынына қарамастан, бұл белгі әкімшілік құқық бұзушылықтардың өзге құрамдары шеңберінде де (ҚР ӘҚБтК 131, 440-баптары), сондай-ақ жауапкершілікті ауырлататын мән-жай ретінде де маңызды (57-баптың 10-тармағы) ҚР ӘҚБтК). Тиісінше, біз бұл қамтамасыз ету шарасы іс жүзінде екі тәуелсіз қамтамасыз ету шараларын қамтиды деп санаймыз және оларды заңнамалық деңгейде ажыратқан жөн.

Көлік құралын ұстау, жеткізу және пайдалануға тыйым салуды ішкі істер органдарының қызметкерлері және ҚР ӘҚБтК-нің 797-бабының 2-бөлімінде көзделген өзге де органдар жүргізеді. Көлік құралын ұстау, жеткізу және пайдалануға тыйым салу туралы белгіленген нысандағы акт жасалады және әкімшілік құқық бұзушылық туралы хаттамаға қоса тіркеледі. Көлік құралдарын пайдалануға тыйым салынған, сол сияқты тиісті рұқсатсыз қайта жабдықталған немесе белгіленген тәртіппен тіркелмеген немесе мемлекеттік немесе міндетті техникалық байқаудан өтпеген, сол сияқты мемлекеттік тіркеу нөмірлік белгілерінсіз не жасырын, жалған немесе ұлттық стандартқа сәйкес келмейтін нөмірлік құралдармен пайдалануға белгілерге тыйым салынады. Бұл ретте, осы қамтамасыз ету шарасы қолданылуы мүмкін Әкімшілік құқық бұзушылықтар тізбесіне (зерттелетін құрамдардың басым көпшілігіне қарамастан) өзге салалардағы қоғамдық қатынастарға (экологиялық талаптар, карантиндік шаралар, басқару тәртібі және т.б.) қол сұғатын құрамдардың едәуір саны да кіретінін атап өткен жөн.

Тұтастай алғанда, осы қамтамасыз ету шарасын қолданудың әлеуетті аясы жеткілікті ауқымды болып табылады, өйткені ол сондай-ақ «көлік құралының жүргізушісі ол болмаған кезде тоқтау немесе тұрақ ережелерін бұзған жағдайларда, сондай-ақ жүргізушілер жолда қараусыз қалдырған көлік құралдарына, олардың орналасқан жерін белгілеу мүмкін болмаған кезде» жол беріледі.

Көлік құралдарын сақтау тек жергілікті атқарушы органдардың шешімі бойынша арнайы алаңдарда немесе коммуналдық меншік болып табылатын тұрақтарда жүзеге асырылады (ҚР ӘҚБтК 797-бабының 4-бөлігі). Бұл жағдайда көлік құралын ұстау және жеткізу туралы акт жасалып, әкімшілік құқық бұзушылық туралы хаттамаға тіркеледі.

Көлік құралын пайдалануға: 1) оларды пайдалануға тыйым салынған ақаулармен; 2) тиісті рұқсатсыз қайта жабдықталғандармен; 3) белгіленген тәртіппен тіркелмегендермен; 4) мемлекеттік немесе міндетті техникалық байқаудан өтпегендермен; 5) мемлекеттік тіркеу нөмірлік белгілерінсіз не жасырын, жалған немесе ұлттық стандартқа сәйкес келмейтін нөмірлік белгілермен пайдалануға тыйым салынады.

«Көлік құралын пайдалану» ұғымы техникалық аспект тұрғысынан «пайдалануға тыйым салу» шарасынан ерекшеленеді. ҚР «Жол жүрісі туралы»

Заңының 1-тармағының 39) тармақшасына сәйкес, механикалық көлік құралын пайдалану оның мемлекеттік тіркеуден бастап, кәдеге жарату сәтіне дейінгі өмірлік циклін қамтиды. Бұл жағдайда көлік құралын мақсатына сай пайдалану, яғни оның жол қозғалысына қатысуы мен кеңістікте қозғалу үшін басқарылуы маңызды (біз бұған дейін нақты анықтау қажеттілігі туралы айтқан болатынбыз). Алайда, көлік құралын басқаруға тыйым салу-бұл белгілі бір адамға бағытталған тыйым. Пайдалануға тыйым салуға келетін болсақ, бұл жағдайда бұл көлік құралын кез-келген адамның (тек әкімшілік іс жүргізілетін жүргізуші ғана емес) пайдалануына (басқаруына) толық тыйым салынады.

Тексеру – жол қозғалысы қауіпсіздігін қадағалайтын органдардың қызметінде кең қолданылатын шара. ҚР ӘҚБтК-нің 793-бабының 1-бөлігіне сәйкес, қарап-тексеру көлік құралын, сол жерді, тауарларды, құжаттарды және басқа материалдық объектілерді зерттеу арқылы әкімшілік құқық бұзушылық іздерін анықтау мақсатында жүргізіледі.

Бұл шара әкімшілік құқық бұзушылық туралы іс қозғалғанға дейін де жүргізілуі мүмкін.

Әкімшілік құқық бұзушылық туралы істі қозғаудың бастапқы сәті ҚР ӘҚБтК 802-бабының 4-бөлігіне сәйкес, әкімшілік құқық бұзушылық туралы іс жүргізуді қамтамасыз ету шараларын қолдану туралы бірінші хаттама жасалған сәті болып табылады. Яғни, іс жүзінде хаттама жасау сәті әкімшілік іс өндірісі қозғалған сәтпен сәйкес келеді.

Тиісінше, ҚР ӘҚБтК 793-бабының 2-бөлігі мен 802-бабының 4-бөлігі арасындағы қайшылықтарды жою үшін ҚР ӘҚБтК 793-бабының 2-бөлімін алып тастаған жөн.

ҚР ӘҚБтК-нің 793-бабының 1-бөлігі және ҚР ӘҚБтК-нің 794-бабының негізінде мынадай: 1) көлік құралдарын қарап-тексеру; 2) тірі адамдарды қарап-тексеру; 3) тірі адамның жанындағы заттарды қарап-тексеру; 4) Қазақстан Республикасының аумағына импортталған, сондай-ақ аумақ бойынша өткізілетін жерлерді, заттарды, тауарларды қарап-тексеру 5) құжаттарды қарау; 6) табылған іздерді және өзге де материалдық объектілерді қарау қарап-тексеру түрлері ажыратылады.

Жеке тұлғаны алкогольдік, есірткілік немесе уытқұмарлық масаң күйіне медициналық куәландыру қолдануы жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтарды жасау шеңберінде дәлме-дәл таралатын қамтамасыз ету шараларына жатады.

Тиісті шараны қолданудың әкімшілік-процедуралық сипаты бланкеттік сипатқа ие, өйткені ол денсаулық сақтау министрінің 2020 жылғы 25 қарашадағы №203/2020 бұйрығымен реттеледі. ҚР ӘҚБтК тиісті медициналық рәсімнің қосымша сипатын белгілейді, себебі ол жүргізуші ЖКО орнында куәландырудан бас тартқан жағдайларда ғана қолданылады.

Қамтамасыз ету шарасының маңыздылығы сапалы аса қауіпті әкімшілік құқық бұзушылықтарды анықтау үшін, әсіресе жүргізушінің алкогольдік мас күйінде болуын тексеруден бас тартқан жағдайда, жауапкершілікті белгілеуге

негіз болады. Бұл әрекет ҚР ӘҚБтК-нің 613-бабының 4-бөлігіне сәйкес дербес жауапкершілікке алып келеді, бұл шараны көптеген зерттеушілер қолдайды. Мұндай жағдайларда санкция айқын: 15 тәулікке қамауға алу және 8 жылға дейін көлік құралын басқару құқығынан айыру. Мас күйі мен көлік құралын басқарудың қауіптілігі жоғары болғандықтан, медициналық куәландырудан бас тарту мен басқа да әкімшілік құқық бұзушылықтарға қатысты жауапкершілікті енгізу, сондай-ақ осы құқық бұзушылықтардың әмбебап сипатқа ие болуы маңызды (мысалы, ҚР ӘҚБтК-нің 440-бабы бойынша).

Жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтар үшін жауапкершілікке тарту шеңберінде ҚР ӘҚБтК-нің нұсқамаларының барлық жиынтығы, біздің ойымызша, жалпы, абсолютті тыйым салу жүйесін ресімдеуі тиіс, бұл жүргізушінің мінез-құлқына қосымша ден қою шараларын енгізуді талап етеді. Жалпы, заң шығарушы алкогольді тұтыну фактілеріне және одан кейінгі мінез-құлыққа реакцияның репрессивтілігін арттыру жолымен дәйекті түрде жүреді.

Жол қозғалысы саласындағы әкімшілік құқық бұзушылық туралы істер бойынша іс жүргізуді қамтамасыз ету шараларын қолдану рәсімдеріне қатысты осы кіші бөлімді қарауды аяқтай отырып, атап өтуге болады.

1. Құқық бұзушыны ұстау кезінде оны арнайы үй-жайға қамауға алу жүргізіледі, онда ҚР ІІМ 2018 жылғы 24 шілдедегі №531 бұйрығымен бекітілген Ішкі тәртіп ережелеріне сәйкес жеке тұлғаның жанындағы заттар мен құжаттарды сақтауға тыйым салынады. Бұл жағдайда құжаттар мен заттарды алып қою қажеттілігі басқа қамтамасыз ету шарасын - ұстауды жүзеге асырумен қатар туындайды. Тұтастай алғанда, бірнеше қамтамасыз ету шараларының үйлесуі құқық қолдану практикасында сирек емес, бұл оларды қолдану тәртібін тікелей заңнамалық анықтауға байланысты.

2. Полиция қызметкерімен қамтамасыз ету шарасын қолданған кезде оның әрекеттері Конституциялық құқықтардың бұзылуын болдырмайтын ақылға қонымдылық, қажеттілік және жеткіліктілік өлшемдеріне сәйкес болу қажет.

3. Жеткізу кезінде құқық бұзушыны жеткізуге уәкілеттік берілген қызметкерлер мен өзге де адамдардың дене күшін, арнайы құралдар мен атыс қаруын қолдануға құқығы бар.

4. Қамтамасыз ету шарасы ретінде құжаттар мен заттарды алып қою жеке немесе заңды тұлғаны белгілі бір құжаттарды немесе заттарды пайдалану және оларға билік ету мүмкіндігінен мәжбүрлеп айыру болып табылады. Бұл қамтамасыз ету шарасының ерекшелігі, ол жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықтарға қатысты осы құқық бұзушылықтардың сипатына сәйкес келетін көлемде ғана қолданылады. Ол, әдетте, оны қолдануды талап ететін нақты жағдайлардың туындауына байланысты басқа қамтамасыз ету шараларымен бірге қолданылады.

5. Қамтамасыз ету шарасы ретінде құжаттар мен заттарды алып қою жеке немесе заңды тұлғаны белгілі бір құжаттарды немесе заттарды пайдалану және оларға билік ету мүмкіндігінен мәжбүрлеп айыру болып табылады. Тұтастай алғанда, осы қамтамасыз ету шарасын қолданудың әлеуетті аясы жеткілікті

ауқымды болып табылады, өйткені ол сондай-ақ «көлік құралының жүргізушісі ол болмаған кезде тоқтау немесе тұрақ ережелерін бұзған жағдайларда, сондай-ақ жүргізушілер жолда қараусыз қалдырған көлік құралдарына, олардың орналасқан жерін белгілеу мүмкін болмаған кезде» жол беріледі.

6. Қарап-тексеру жол қозғалысы қауіпсіздігін қадағалайтын органдардың практикалық қызметінде кең таралған шара болып табылады.

7. Қамтамасыз ету шараларын қолдану аясы өте кең, өйткені оған «көлік құралының жүргізушісі ол болмаған кезде тоқтау немесе тұрақ ережелерін бұзған жағдайда, сондай-ақ жүргізушілер жолда қараусыз қалдырған көлік құралдарына» жол беріледі.

2.3 Жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін айыппұл түріндегі әкімшілік жазаны қолдану

Әкімшілік жаза қолдану — бұл әкімшілік құқық бұзушылық жасаған адамға мемлекеттік ықпал ету шарасын білдіреді. Бұл шара құқық бұзушылықтың салдарын жою немесе алдын алу мақсатында қолданылып, жеке тұлғаға немесе ұйымға белгілі бір құқықтық шектеулер енгізуге бағытталған. ҚР ӘҚБтК-дегі әкімшілік жазалардың қолданыстағы жүйесі: «белгілі бір эволюцияның нәтижесі болып табылады, нәтижесінде белгілі бір әкімшілік құқық бұзушылықтардың неғұрлым оңтайлы және қоғамдық қауіптілігіне пропорционалды ықпал ету шаралары әзірленген. ҚР ӘҚБтК шеңберіндегі заңнамалық өзгерістердің серпіні көбінесе: «әкімшілік-құқықтық құқық бұзушылықтар құрамдарының санкцияларына әсер етеді, бұл әкімшілік жазалау институтының маңыздылығын тек регрессиялық жауапкершілік контекстінде ғана емес (жасалған құқық бұзушылық фактісі бойынша), ондай-ақ, оң жауапкершілік шеңберінде (яғни, әлеуетті құқық бұзушылар үшін алдын алу және тежеу факторы ретінде) әкімшілік жаза құқық бұзушылардың әрекеттерін дұрыс бағытта реттеу, заңға бағынуды ынталандыру және қоғамдағы құқықтық тәртіпті сақтау мақсатында қызмет атқарады.

Әкімшілік құқық бұзушылық жасаған адамға әсер ету шарасына қатысты әкімшілік-құқықтық салада дәстүрлі түрде «жаза» термині қолданылады.

Санкциялар мен оларды қоюға құқығы бар адамдардың өкілеттіктерін талдау үшін біз зерттеу аясында ҚР ӘҚБтК-нің 30-тарауының жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету процесіне тікелей әсер ететін баптарын қарастырдық.

ҚР ӘҚБтК 30-тарауында жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін ҚР ӘҚБтК 41-бабында көзделген тоғыз санкцияның ішінде әкімшілік жазаның жеті түрі көзделген: «1) ескерту; 2) әкімшілік айыппұл; 3) әкімшілік құқық бұзушылық жасау құралы не нысанасы болып табылатын затты тәркілеу; 4) арнайы құқықтан айыру, атап айтқанда көлік құралдарын басқару құқығынан айыру 5) рұқсаттан айыру не оның қолданылуын тоқтата тұру, сондай-ақ

техникалық байқау операторларының тізілімінен алып тастау; 6) қызметті тоқтата тұру немесе тыйым салу; 7) әкімшілік қамауға алу».

ҚР ӘҚБтК-нің 40-бабының 2-бөлігі мен санкциялардың мазмұны негізінде жол қозғалысы саласындағы әкімшілік жазаның мынадай мақсаттарын айқындауға болады:

«1) құқық бұзушылық жасаған адамды заңнама талаптарын сақтау және құқық тәртібін құрметтеу рухында тәрбиелеу (қайта тәрбиелеу);

2) құқық бұзушының өзі де, басқа да адамдар да жаңа құқық бұзушылықтар жасауының алдын алу;

3) жол-көлік құқық бұзушылықтарының алдын алу (заңды тұжырымдамада жоқ, бірақ іс жүзінде оң әкімшілік-құқықтық жауапкершілік форматында бөлінуі мүмкін)».

ҚР ӘҚБтК 40-бабының 3-бөлігінде көрсетілгендей, «әкімшілік жаза құқық бұзушыға азап немесе қадір-қасиетін қорлау мақсатында емес, оның заңды тәртіпке және құқықтық нормаларды сақтауына ықпал ету үшін қолданылуы керек». Б.А. Жетпісбаев өз оқу құралында мынаны айтқан: «әкімшілік жазаның әлеуметтік әділеттілікті қалпына келтіру, құқық бұзушылық жасаған адамның заң талаптарын орындауына ықпал ету және жаңа құқық бұзушылықтарды болдырмау мақсатында қолданылады» [56, 53-бет].

Әрине, біз тандаған анықтамалық топта әкімшілік жазаның ең көп таралған түрі - әкімшілік айыппұл.

Айыппұл жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы құқық бұзушыларға қатысты іс жүзінде қолданылады. Бұл шара ҚР ӘҚБтК-нің ерекше бөлігінің әкімшілік санкцияларында көзделген жағдайларда және шектерде ақшалай өндіріп алуда көрсетіледі. Басқа елдердің тәжірибесі көрсеткендей, айыппұл өте танымал жаза болып табылады, көбінесе көптеген басқа жазаларды алмастырады немесе жалпы жазалау жүйесінде басым болады. Әкімшілік жазаның бір түрі ретінде айыппұлдың ең маңызды кемшіліктерінің бірі – өндірудің жеткіліксіз деңгейі, бұл басылымдарда өте әділ көрсетілген. Бұл ретте «айыппұл рецидивистері» үшін жауапкершіліктің қосымша шараларын, оның ішінде құқық бұзушының жалақысынан немесе өзге де табысынан айыппұлды мәжбүрлеп өндіріп алуды енгізу ұсынылады.

Жыл сайынғы инфляциялық процестерге байланысты ҚР-да айыппұл дәстүрлі түрде ҚР Үкіметі белгілейтін және әкімшілік жаза қолдану сәтінде қолданыста болатын АЕК-тің белгілі бір еселенген санына сәйкес мөлшерде көрсетіледі. Жеке тұлғаға салынатын айыппұл мөлшері екі жүз АЕК-тен аспауы керек. Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында көлік құралдарының жүргізушілеріне қатысты ең жоғары айыппұл мөлшері әкімшілік құқық бұзушылықтарға келесі жағдайларда қолданылады:

«1) Шетелдіктер немесе шетелдік заңды тұлғалардың Қазақстан Республикасының аумағында халықаралық автомобиль тасымалдарын рұқсатсыз немесе арнайы рұқсатсыз жүзеге асыруы (ҚР ӘҚБтК-нің 573-бабының 1-бөлігі);

2) Тартқышты немесе жүк автомобилін тіркелмеген басқа тартқышқа немесе жүк автомобиліне ауыстыру (қайта тіркеу) тасымалдаушыны тіркеу мемлекетінде (ҚР ӘҚБтК-нің 573-бабының 7-бөлігі);

3) Әкімшілік қамауға алу қолданылмайтын адамдар жасаған құқық бұзушылықтар (ҚР ӘҚБтК-нің 608-бабының 8-бөлігі);

4) Әкімшілік қамауға алу қолданылмайтын құқық бұзушылықтар (ҚР ӘҚБтК-нің 613-бабының жетінші, сегізінші, тоғызыншы және оныншы бөліктері)».

Әкімшілік жаза түрі ретінде айыппұл салу, оның ішінде жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтар бойынша, нақты құқық бұзушылықтың сипаты мен салдарын ескере отырып, айыппұл мөлшерін негіздеу маңызды. Әсіресе, 1000 АЕК мөлшерінде көзделген айыппұлдың мөлшері құқық бұзушылықтың қоғам үшін ықтимал зардаптарына сәйкес келеді. Мысалы, ҚР ӘҚБтК 603-бабы бойынша көлік құралында арнайы жарық және дыбыс сигналдарын беруге арналған құрылғыларды заңсыз орнату немесе жедел қызметтердің арнайы түсті-графикалық схемаларын заңсыз қолдану маңызды қауіпсіздік мәселелеріне алып келуі мүмкін, сондықтан осы құқық бұзушылық үшін айыппұлдың жоғары мөлшері белгіленген. Бұл айыппұлдың мөлшері құқық бұзушылықтың қоғамға, жол қозғалысы қауіпсіздігіне келтіретін ықтимал зиянына сәйкес келеді және оған қарсы тиімді тежеу шарасы болып табылады.

Сонымен қатар, жеке тұлғаларға қатысты айыппұлдардың репрессивтілігі мәселесі шешілмеген. Е.Т. Жалбыров атап өткендей: «қазақстандық әкімшілік заңнамада айыппұлдардың барған сайын үлкен мөлшерін белгілеуге ұмтылу әкімшілік айыппұлдардың өз мөлшері бойынша қылмыстық құқық нормаларымен бәсекелес болып табылатын баптар бойынша айыппұлдардың мөлшерінен асып кетуіне әкелді» [61, б. 174].

Бұл ретте, санкциялардың репрессивтілігі секторлық сипатта болуы тиіс деп санаймыз. Сонымен, атап айтқанда, алкоголь өнімдерін, психоактивті заттарды (және біз бірнеше рет атап өткендей, тек көлік құралында ғана емес), қолданумен байланысты әмбебапты тыйым салуларда максималды репрессия сипаты болуы керек, себебі бұл ретте кез келген бітімгершілік пен жеңілдетулерге жол бермеу қажет.

Қылмыстық заңнама әкімшілік айыппұлдардың репрессивтілігін бағалаудың нақты көрсеткіші болуы керек. ҚР ӘҚБтК-нің 44-бабының 2-бөлігіне сәйкес жеке тұлғаға салынатын айыппұл мөлшері 200 АЕК-тен аспауы тиіс. Бұл ретте ҚР ҚК-де айыппұл мен қамауға алу арақатынасының нақты пропорциялары бар (ҚР ҚК-нің 62-бабының 6-бөлігі қамауға алудың бір күні үшін 4 АЕК есебінен жазаларды есепке алу қағидаларын белгілейді), олар ҚР ӘҚБтК-де жоқ. Әкімшілік қамаққа алу түріндегі жаза қолданылмайтын адамдарға айыппұл қолданылған жағдайларда жағдай қалыптасады (ҚР ӘҚБтК-нің 50-бабының 2-бөлігі), ең жоғары айыппұлды (200 АЕК) қолдануға рұқсат етіледі, бұл пропорционалды емес, өйткені қылмыстық-құқықтық пропорциялар стандарттары бойынша да 200 АЕК мөлшеріндегі айыппұл қамауға алудың 50

тәулігіне сәйкес келеді. Сонымен қатар, әкімшілік айыппұл мен әкімшілік қамауға алудың репрессивтілік арақатынасын оңтайландыру бойынша түпкілікті қорытындыны тұжырымдау үшін жазалау шараларын кешенді зерттеуді аяқтау қажет, соған байланысты ол бұдан әрі ұсынылатын болады.

Көлік құралын басқару құқығынан айыру сияқты әкімшілік жаза шарасының әсерінің тәртіптік сипаты жеткілікті дәрежеде ескерілмейді. Бұл жағдайда әкімшілік-құқықтық жауапкершіліктің алдын алу әлеуетінің әкімшілік-құқықтық жазалар жүйесінің тепе-теңдігі, оның ішінде олардың жеткілікті репрессивтілігі тұрғысынан осындай маңызды өлшеміне назар аудару керек. Мәселен, соңғы жылдардағы елеулі үрдіс ЖКЕ бұзғаны үшін әкімшілік айыппұлдар сомасын айтарлықтай оңтайландыру болды (3 жыл ауқымында әкімшілік құқық бұзушылықтардың 40 құрамы бойынша айыппұлдар қысқартылды).

Осылайша, ҚР-да өндіріп алынған айыппұлдардың басым көпшілігі ЖКЕ бұзғаны үшін салынған айыппұлдар болып табылады және олар негізінен қысқартылған мөлшерде (50%) төленеді. Айыппұлдарды өндіріп алудың мұндай икемді жүйелері, жалпы алғанда, дамыған шет елдердің айтарлықтай санының тәжірибесіне сәйкес келмесе де, белгілі бір негіздемеге ие, мұнда ЖКЕ үшін айыппұл сомалары бірнеше есе жоғары.

Жаһандану және Қазақстан Республикасына белсенді көші-қон ағыны жағдайында, туристік, еңбек және транзиттік сапарларды қоса алғанда, шетелдік азаматтар жол қозғалысы ережелерін бұзған, әкімшілік айыппұл салу туралы қаулы алған, бірақ оны орындаудан аулақ болған жағдайлар жиі тіркеледі.

Себебі, ҚР ӘҚБтК-нің 893-бабына сәйкес, адамның айыппұлды ерікті түрде төлеу үшін 30 күнтізбелік күні бар. Осы кезеңде шетелдік өндіріп алуды төлемей ҚР аумағынан кете алады, содан кейін қандай да бір шектеулерсіз немесе салдарсыз қайта кіре алады, өйткені орындалуы көші — қонды бақылаудың тыйым салу шараларымен сүйемелденбейді.

Алайда, шетелдік тұлғаны мемлекеттік шекарадан өткенге дейін айыппұлды орындауға міндеттейтін ешқандай нормалар қарастырылмаған. Нәтижесінде жазаның бұлтартпаушылық принципі (әкімшілік құқықтағы негізгілердің бірі) бұзылады. Уәкілетті органдар салынған айыппұлды өндіріп алудың нақты тетіктерінен айырылады. Қайталама құқық бұзушылықтарды сол адамдар жазалану қаупінсіз, әсіресе қаулыларды орындау туралы халықаралық келісімдер болмаған жағдайда жасайды.

Мәселен, 2022 жылы Алматы облысында РФ азаматы жылдамдықты асырғаны үшін ҚР ӘҚБтК-нің 592-бабының 2-бөлігі бойынша жауапкершілікке тартылды. Оған 15 АЕК көлемінде айыппұл салынды, қаулы берілді және төлеу үшін 30 күндік мерзім белгіленді. Алайда, хаттама жасалғаннан кейінгі үшінші күні адам шекарадан өтіп, ҚР-дан кетті. 4 айдан кейін қайта кірген кезде шекаралық деректер базасында төленбеген айыппұл туралы ақпарат болмады және адам шектеусіз жіберілді. Халықаралық арналар арқылы айыппұл өндіріп

алу әрекеті әкімшілік істер бойынша атқарушы өзара іс-қимылдың болмауына байланысты тиімсіз болып шықты.

Заң ғылымдарының докторы В.В. Головки әділ атап өткендей: «шетелдіктерге қатысты әкімшілік жазаларды орындау мәселелерінде осыған ұқсас жазадан құтылу мүмкіндігінен айырылған Қазақстан азаматтарына қатысты кемсітушілікті тудыратын нормативтік олқылық байқалады» [61, б. 11].

Н.А. Самбор пікірінше: «шетелдік тұлғаларға қатысты әкімшілік ережелерді орындаудың тиімсіздігі құқық қолдану жүйесінің беделіне қауіп төндіреді және әкімшілік нормалардың жалпы профилактикалық әсеріне нұқсан келтіреді» [62, 142 б.].

Халықаралық тәжірибені талдай отырып, ЕО елдерінде мынадай шаралар көзделетінін атап өткен жөн: алдыңғы қаулы орындалғанға дейін қайта кіруге тыйым салу; міндетті төлеммен шартты түрде кіру; паспортты немесе ақшалай қаражатты кепілге төлеу туралы міндеттемені ресімдеу.

Осылайша, ҚР ӘҚБтК 893-бабында көзделген мерзім шеңберінде шетел азаматтарының әкімшілік айыппұлдарды орындаудан кету проблемасы нақты және жүйелі болып табылады. Ол әкімшілік юрисдикцияның тиімділігін төмендетеді, жазалау жүйесінің беделін түсіреді және шұғыл заңнамалық жауап беруді талап етеді. Құқықтық вакуумды жоюға бағытталған шаралар халықаралық тәжірибені де, ҚР Конституциясында бекітілген әділдік, теңдік және заңдылық қағидаттарын да ескеруі тиіс.

Жоғарыда аталған проблемаларды жою үшін ҚР ӘҚБтК-нің 893-бабына және сабақтас нормаларына өзгерістер енгізу қажет, егер қаулы тапсырылған болса, шетел азаматы немесе азаматтығы жоқ адам үшін айыппұл шекарадан өткенге дейін төленуі тиіс. Егер қаулы заңды күшіне енген болса (салық берешектері бойынша шығуға тыйым салумен ұқсастығы бойынша), ол орындалғанға дейін шығуға уақытша шектеу белгіленуі мүмкін.

Осыған байланысты ҚР ӘҚБтК-нің 893-бабына өзгерістер енгізу және мынадай редакцияда жазылу ұсынылады:

1-1. Шетелдік азаматқа немесе азаматтығы жоқ адамға, оны Қазақстан Республикасынан тыс жерлерге әкімшілік жолмен шығарып жіберу жағдайларын қоспағанда, қолданылған әкімшілік айыппұл тиісті қаулы заңды күшіне енген күннен кейінгі келесі күннен кешіктірілмей төлену қажет».

1-2. Осы Кодекстің 30-тарауында көзделген шет мемлекетте тіркелген көлік құралында жасалған әкімшілік құқық бұзушылық үшін қолданылған әкімшілік айыппұл аталған көлік құралы Қазақстан Республикасының аумағынан кеткенге дейін, бірақ осы баптың 1-бөлігінде көрсетілген мерзімнен кешіктірілмей төленуге тиіс».

Бұдан басқа, егер жол қозғалысы ережелерін бұзған шетел азаматы ішкі істер органы жазып берген айыппұлды төлеуден жалтарса, оған Қазақстан Республикасы аумағынан шығуға тыйым салу ұсынылады.

«Шетелдіктердің құқықтық жағдайы туралы» Заңның 23-бабына мынадай мазмұндағы д) тармақпен толықтыра отырып, өзгерістер енгізу ұсынылады:

«23-бап. Қазақстан Республикасынан шығу

...

Шетелдікке Қазақстан Республикасынан шығуға:

д) егер ол ішкі істер органдарының қызметкері жол жүрісі қағидаларын бұзғаны үшін жазып берген айыппұлды төлеуден жалтарса - айыппұл төлегенге дейін рұқсат етілмейді».

ҚОРЫТЫНДЫ

1. Жол қозғалысы қауіпсіздігі саласында құқық бұзушылық жасаған адамдарды әкімшілік жауапкершілікке тарту ҚР ӘҚБтК-нің 30-тарауында белгіленген ережелерге сәйкес жүзеге асырылады. Яғни, әкімшілік құқық бұзушылықтардың қолданыстағы құрамы нақты құқық бұзушылық жасалған кезде орын алуы мүмкін жауапкершілік шегін көрсетеді. Әкімшілік құқық бұзушылық жағдайларына қатысты қолданыстағы заңнаманың репрессивтілік деңгейін көрсететін санкциялармен бірге әкімшілік жауапкершіліктің периметрі құқықтық қамтамасыз етудің қазіргі жағдайын, құқық бұзушыларға мәжбүрлеп әсер ету әлеуетін сипаттайды.

2. Жол қозғалысы саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықтарды саралау аспектісінде қолданыстағы заңнамалық реттеу мен құқық қолдану тәжірибесін талдау жеке тұлғаларға айыппұл мөлшерін есептеу кезінде дифференциацияланған тәсілді қолдану қажеттігін көрсетеді. Атап айтқанда, жауаптылықты жеңілдететін немесе ауырлататын мән-жайлар туындаған жағдайда әкімшілік айыппұлдарды сәйкесінше азайту не көбейту жөніндегі құқықтық нормаларды енгізу орынды деп саналады.

Мысалы, абайсызда алғаш рет жасалған болмашы құқық бұзушылық үшін айыппұл мөлшерін екі есе қысқарту керек, ал біртектес әкімшілік құқық бұзушылық қайталанған кезде – айыппұл мөлшерін екі есе ұлғайту керек.

«44-бап. Әкімшілік айыппұл

2-1. Әкімшілік құқық бұзушылықты алғаш рет абайсызда жасағаны үшін жеке тұлғаға салынатын айыппұл мөлшері осы әкімшілік құқық бұзушылық үшін белгіленген айыппұл мөлшерінің жартысынан аспауы тиіс, ал бірдей әкімшілік құқық бұзушылықты қайталап жасаған жағдайда – айыппұл мөлшері екі есеге дейін арттырылады».

3. Тұтастай алғанда, осы қамтамасыз ету шарасын қолданудың әлеуетті аясы жеткілікті ауқымды болып табылады, өйткені ол сондай-ақ «көлік құралының жүргізушісі ол болмаған кезде тоқтау немесе тұрақ ережелерін бұзған жағдайларда, сондай-ақ жүргізушілер жолда қараусыз қалдырған көлік құралдарына, олардың орналасқан жерін белгілеу мүмкін болмаған кезде» жол беріледі.

4. Тұрақ ақысын төлемеуге байланысты проблемаларды, әсіресе терминологияға және құқық бұзушылық құрамының элементтеріне қатысты мәселелерді жою мақсатында «жалтару» терминін диспозициядан алып тастап, оны белгіленген мерзімде төлемнің жоқтығын көрсететін заңды бейтарап тұжырымдамаға ауыстырған жөн. Бұзушылық туралы хабарламадан кейін ерікті түрде төлеу үшін нақты уақыт шеңберін енгізу керек, сондай — ақ уақтылы өтемақы төленген кезде әкімшілік жауапкершіліктен босату ережесін белгілеу керек-бұл азаматтардың сенімін арттырады және әлеуметтік шиеленісті азайтады. Сонымен қатар, барлық жағдайлар болған кезде қасақана жалтару

(хабардарлық, төлем жасау мүмкіндігі, орындаудан бас тарту) жауапкершілікке әкеп соғуы мүмкін екенін заңнамалық тұрғыдан бекіту керек.

Осыған байланысты ҚР ӘҚБтК-нің 597-бабының 4-1-бөлімін жаңа редакцияда жазып, мынадай мазмұндағы Ескертпе қосу қажет:

«597-бап. Көлік құралдарын тоқтату немесе тоқтап тұру қағидаларын бұзу:

4-1. Облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың және астананың жергілікті атқарушы органдары айқындаған, көлік құралдарын орынтұраққа қойғаны үшін ақы алуға және олардың орынтұрақта тұрған уақытын есептеуге арналған сертификатталған арнайы құрылғылармен жабдықталған орындарда орынтұраққа қойғаны үшін уәкілетті органның хабарламасын алған күннен бастап үш тәулік ішінде төлем төлеуден жалтару, -

Ескертпе.

Облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың және астананың жергілікті атқарушы органдары айқындаған, көлік құралдарын орынтұраққа қойғаны үшін ақы алуға және олардың орынтұрақта тұрған уақытын есептеуге арналған сертификатталған арнайы құрылғылармен жабдықталған орындарда орынтұраққа қойғаны үшін уәкілетті органның хабарламасын алған күнге дейін есептелген сомалар төленген жағдайда, заңды тұлға, сондай-ақ көлік құралының меншік иесі болып табылатын жеке тұлға осы бап бойынша жауапкершіліктен босатылады».

5. Қамтамасыз етудің неғұрлым кең таралған шараларының бірі жеткізу, ол жеке тұлғаны, заңды тұлғаның өкілін, лауазымды адамды ҚР ӘҚБтК-нің 786-бабының 1-бөлігі 1), 3), 4), 5) және 7)-тармақшаларымен көзделген көлік құралы және басқа да жасау құралдары құқық бұзушылықтар үшін мәжбүрлеп алып жүру болып табылады. Жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында: 1) көлік құралдарын пайдалану қағидаларын бұзу; 2) қозғалыс тәртібі мен қауіпсіздігін қорғау жөніндегі қағидаларды бұзу; 3) көліктегі жүктердің сақталуын қамтамасыз етуге бағытталған қағидаларды бұзу; көліктегі санитариялық - гигиеналық және санитариялық-эпидемияға қарсы қағидаларды бұзу; 4) өзге де құқық бұзушылықтар үшін егер бұл құқық бұзушылықтар автокөлікті пайдалану арқылы жасалса, қоғамдық қатынастар салаларына жатады.

Полиция қызметкерімен қамтамасыз ету шарасын қолданған кезде оның әрекеттері Конституциялық құқықтардың бұзылуын болдырмайтын ақылға қонымдылық, қажеттілік және жеткіліктілік өлшемдеріне сәйкес болу қажет.

Қамтамасыз ету шараларын қолдану аясы өте ауқымды болып табылады. Мысалы, құқық бұзушыны ұстау кезінде оны арнайы үй-жайға қамауға алу жүргізіледі, онда ҚР ІІМ 2018 жылғы 24 шілдедегі №531 бұйрығымен бекітілген Ішкі тәртіп ережелеріне сәйкес жеке тұлғаның жанындағы заттар мен құжаттарды сақтауға тыйым салынады. Бұл жағдайда құжаттар мен заттарды алып қою қажеттілігі басқа қамтамасыз ету шарасын - ұстауды жүзеге асырумен қатар туындайды. Тұтастай алғанда, бірнеше қамтамасыз ету шараларының

үйлесуі құқық қолдану практикасында сирек емес, бұл оларды қолдану тәртібін тікелей заңнамалық анықтауға байланысты.

6. Айыппұлды тиімді төлеу проблемаларының бірі шетел азаматтарының ҚР ӘҚБтК 893-бабында көзделген мерзім шеңберінде шетел азаматтарының әкімшілік айыппұлдарды орындаудан кету проблемасы нақты және жүйелі болып табылады. Ол әкімшілік юрисдикцияның тиімділігін төмендетеді, жазалау жүйесінің беделін түсіреді және шұғыл заңнамалық жауап беруді талап етеді. Құқықтық вакуумды жоюға бағытталған шаралар халықаралық тәжірибені де, ҚР Конституциясында бекітілген әділдік, теңдік және заңдылық қағидаттарын да ескеруі тиіс.

Жоғарыда аталған проблемаларды жою үшін ҚР ӘҚБтК-нің 893-бабына және сабақтас нормаларына өзгерістер енгізу қажет, егер қаулы тапсырылған болса, шетел азаматы немесе азаматтығы жоқ адам үшін айыппұл шекарадан өткенге дейін төленуі тиіс. Егер қаулы заңды күшіне енген болса (салық берешектері бойынша шығуға тыйым салумен ұқсастығы бойынша), ол орындалғанға дейін шығуға уақытша шектеу белгіленуі мүмкін.

Осыған байланысты ҚР ӘҚБтК 893-бабына өзгерістер енгізу және мынадай редакцияда жазылу ұсынылады:

«893-бап. Айыппұл салу туралы қаулыны, айыппұл төлеу қажеттігі туралы нұсқаманы ерікті түрде орындау

1-1. Шетелдік азаматқа немесе азаматтығы жоқ адамға, оны Қазақстан Республикасынан тыс жерлерге әкімшілік жолмен шығарып жіберу жағдайларын қоспағанда, қолданылған әкімшілік айыппұл тиісті қаулы заңды күшіне енген күннен кейінгі келесі күннен кешіктірілмей төлену қажет».

1-2. Осы Кодекстің 30-тарауында көзделген шет мемлекетте тіркелген көлік құралында жасалған әкімшілік құқық бұзушылық үшін қолданылған әкімшілік айыппұл аталған көлік құралы Қазақстан Республикасының аумағынан кеткенге дейін, бірақ осы баптың 1-бөлігінде көрсетілген мерзімнен кешіктірілмей төленуге тиіс».

Бұдан басқа, егер жол қозғалысы ережелерін бұзған шетел азаматы ішкі істер органы жазып берген айыппұлды төлеуден жалтарса, оған Қазақстан Республикасы аумағынан шығуға тыйым салу ұсынылады.

Сонымен қатар, «Шетелдіктердің құқықтық жағдайы туралы» Заңның 23-бабына мынадай мазмұндағы д) тармақпен толықтыра отырып, өзгерістер енгізу ұсынылады:

«23-бап. Қазақстан Республикасынан шығу

...

Шетелдікке Қазақстан Республикасынан шығуға:

д) егер ол ішкі істер органдарының қызметкері жол жүрісі қағидаларын бұзғаны үшін жазып берген айыппұлды төлеуден жалтарса - айыппұл төлегенге дейін рұқсат етілмейді».

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ДЕРЕККӨЗДЕРДІҢ ТІЗІМІ

- 1 Қазақстан Республикасы Бас Прокуратурасының Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитетінің Құқықтық статистиканың интернет-порталы [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://qamqor.gov.kz/crimestat/statistics> Жүгінген уақыты: 01.03.2025.
- 2 Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Қазақстан Республикасының Кодексі 2014 жылғы 5 шілдедегі № 235-V ҚРЗ [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1400000235> Жүгінген уақыты: 01.03.2025.
- 3 Жол қозғалысы және көлік құралдарын пайдалану қағидаларын бұзуға байланысты қылмыстық құқық бұзушылық туралы істер бойынша қылмыстық заңнаманы қолдану практикасы туралы 2011 жылғы 29 маусымдағы № 3 Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының нормативтік қаулысы [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P110000003S> Жүгінген уақыты: 01.03.2025.
- 4 Ю.В. Буралев, Е.И. Павлова Безопасность жизнедеятельности на транспорте. - М.: Транспорт, 1999. - 324 с.
- 5 Мокина А. Человек ездит, как живет // Автомобильный транспорт. - 2015. - № 5. - С. 21-26.
- 6 Административное право Республики Казахстан. Учебник. Караганды, 2015 г. - 320 с.
- 7 Япрынцева Е.В. Правовое регулирование административно-деликтных отношений в сфере законодательства о выборах и референдуме: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Ростов, 2005. - 26 с.
- 8 Чушкин С.И. Доказывание и проблемы квалификации по делам об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.15 КоАП РФ // Административное право и процесс. – 2006. – № 1. – С. 36-38.
- 9 «Жол жүрісі туралы» Қазақстан Республикасының Заңы 2014 жылғы 17 сәуірдегі № 194-V ҚРЗ [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1400000194> Жүгінген уақыты: 01.03.2025.
- 10 «Көлік туралы» ҚР 1994 жылғы 21 қыркүйектегі №156 қолданыстағы Заңы [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1400000194> Жүгінген уақыты: 01.03.2025.
- 11 «Автомобиль жолдары туралы» Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 17 шілдедегі № 245 Заңы [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z010000245_ Жүгінген уақыты: 01.03.2025.
- 12 Шарипханов С.Д., К.Ж. Раимбеков, А.Б. Кусаинов Прогноз дорожно-транспортных происшествий статистическим методом // Ғылым-Наука - 2017. - № 4 (55). - С. 31-38.
- 13 Барышников М.В. Административно-правовой статус участников дорожного движения: автореф. ... канд. юрид. наук. – М., 2007. – 24 с.

- 14 «Жол жүрісі қағидалары» Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрінің 2023 жылғы 30 маусымдағы № 534 бұйрығы [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V2300033003> Жүгінген уақыты: 01.03.2025.
- 15 Инфрақұрылымды дамытудың 2015 – 2019 жылдарға арналған «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2018 жылғы 30 шілдедегі № 470 қаулысы [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1800000470> Жүгінген уақыты: 01.03.2025.
- 16 «Қазақстан Республикасының ішкі істер органдары туралы» Қазақстан Республикасының Заңы 2014 жылғы 23 сәуірдегі № 199-V ҚРЗ [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1400000199#z77> Жүгінген уақыты: 01.03.2025.
- 17 Цифрлық Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасын бекіту туралы ҚР Үкіметінің 2017 жылғы 12 желтоқсандағы №827 [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1400000199#z77> Жүгінген уақыты: 01.03.2025.
- 18 Корнейчук С.В. Концептуальные направления модернизации дорожно-патрульной полиции в Республики Казахстан // Актуальные аспекты минимизации прямого контакта дорожно-патрульной полиции и участников дорожного движения: проблемы и пути их решения: матер. Костанайской обл. конф. - Костанай, 2017. - С. 16-23.
- 19 Смышляев А.С., Медеуова Ж.М. Усовершенствование деятельности дорожно-патрульной полиции в Республике Казахстан // Кабылбаевские чтения: матер. II Республ. науч.-теорет. конф. молодых ученых, магистрантов, докторантов. – Костанай: ҚР ПМ Ш. Кабылбаев атындағы Костанай академиясы, 2019. – С. 131-136.
- 20 Корнейчук С.В., Гладырь Н.С. Отчет об общественном мониторинге законодательства и правоприменительной практики местной полицейской службы в сфере предупреждения и профилактики бытового насилия в Республике Казахстан. - Астана, 2017. - 136 с.
- 21 Корнейчук С.В. Концептуальные направления модернизации дорожно-патрульной полиции в Республики Казахстан // Актуальные аспекты минимизации прямого контакта дорожно-патрульной полиции и участников дорожного движения: проблемы и пути их решения: матер. Костанайской обл. конф. - Костанай, 2017. - С. 16-23.
- 22 Тузельбаев Е.О. Правовые основы управления, охраны и защиты общественной безопасности в Республике Казахстан (проблемы теории и практики): монография. - Алматы, 2003. – 354 с.
- 23 Шахматов А.В., Ставцев В.Г. Некоторые вопросы общей профилактики хищений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, оперативно-розыскными мерами [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-voprosy-obschey-profilaktiki-hischeniy->

sovershaemyh-na-obektah-zheleznodorozhnogo-transporta-operativno-rozysknymi-merami. Дата обращения: 24.03.2025.

24 «Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексіне өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңы 2017 жылғы 28 желтоқсандағы № 127-VI ҚРЗ [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1700000127/info> Жүгінген уақыты: 01.03.2025.

25 «Автомобиль көлігімен жолаушылар мен бағажды тасымалдау қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 349 бұйрығы [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011550> Жүгінген уақыты: 01.03.2025.

26 «Автомобиль көлігімен жүктерді тасымалдау қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі № 546 бұйрығы [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500012463>. Жүгінген уақыты: 01.03.2025.

27 Е.О. Тузельбаев Правовые основы обеспечения общественной безопасности в Республике Казахстан: дис. ... д-ра юрид.н. - Алматы: КазГЮУ, 2004. - 268 с.

28 В Казахстане предлагают арестовывать за «агрессивное вождение» [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.lada.kz/another_news/32146-v-kazahstane-predlagayut-arestovyvat-za-agressivnoe-vozhdenie.html. Дата обращения: 01.03.2025.

29 Генпрокуратура Казахстана предлагает внести ответственность за «агрессивную езду» // <https://www.ng.kz/modules/news/article.php?storyid=10420> (дата обращения 17.10.2020)

30 Мировой опыт наказаний за агрессивное вождение. РИА НОВОСТИ от 19.04.2013 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ria.ru/spravka/20130419/933521658.html>. Дата обращения: 01.03.2025.

31 Acts, laws and statutes. Title 39 motor vehicles and traffic regulation, 39:4-97, 39:4-97 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://lis.njleg.state.nj.us> . Дата обращения: 01.03.2025.

32 Обоймова С.М. Психологические детерминанты безопасности водителя: автореф. дисс...канд. психолог. наук. – М., 2014. – 25 с.

33 Зокина А.М. Уголовно-правовое противодействие преступлениям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств: зарубежный опыт; вопросы совершенствования российского законодательства: автореф. дисс...канд. юрид. наук. – М., 2019. – 23 с.

34 Исаев Н.Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дисс...канд. юрид. наук. – М., 2009. – 206 с.

- 35 Божко И.В. Нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое регулирование и предупреждение: дис. ... канд. юрид. наук. - Ростов н/Д, 2011. – 240 с.
- 36 Ельчанинова Н.Б., Хримли Р.А. Проблемы установления административной ответственности за опасное вождение // Инновационные процессы в научной среде: сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф. - Пермь, 2017. – С. 11-19.
- 37 Коваленко К.Е. Понятие и признаки опасного вождения // Известия АлтГУ. – Юридические науки. – 2018. - № 3(101). – С. 73-76.
- 38 Вова К.П. Формально-логический анализ законодательства об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Юрист-Правоведъ. – 2010. - № 2 (39). – С. 104-107.
- 39 Здольник А.В. Общее предупреждение дорожно-транспортных правонарушений // Модернизация государства и права России в XX-XXI вв.: исторический опыт и современные проблемы: матер. Межвуз. заочной науч. конф. / МВД РФ. – Тамбов: Изд-во Першина Р.В., 2006. – С. 45-48.
- 40 Зейналов Ф.Н.-О. Управление транспортным средством: необходимость внесения дефиниции в административное законодательство России // Административное право и право администрирования. – 2018. - № 1. – С. 18-23.
- 41 Масленников М.Я. Административный процесс: теория и практика / отв. ред. А.С. Дугенец. – М.: ГУ ВНИИ МВД России, 2008. – 362 с.
- 42 Административное право / под ред. П.М. Ершова, Д.П. Звоненко, М.В. Иванов, А.Ю. Малубов, Г.Ю. Малубов. – М.: «Норма», 2011. – 332 с.
- 43 Здольник А.В. Общее предупреждение дорожно-транспортных правонарушений // Модернизация государства и права России в XX-XXI вв.: исторический опыт и современные проблемы: матер. Межвуз. заочной науч. конф. / МВД РФ. – Тамбов: Изд-во Першина Р.В., 2006. – С. 45-48.
- 44 Зейналов Ф.Н.-О. Управление транспортным средством: необходимость внесения дефиниции в административное законодательство России // Административное право и право администрирования. – 2018. - № 1. – С. 18-23.
- 45 Иванова О.А. Административная ответственность участников дорожного движения за правонарушения, совершенные в состоянии опьянения: автореф. дисс...канд. юрид наук. – Омск, 2004. – 24 с.
- 46 Журавлев В.В. Административно-правовые меры противодействия управлению транспортным средством водителем в состоянии, создающим угрозу безопасности дорожного движения: автореф. дисс...канд.юрид наук. – М., 2021. – 32 с.
- 47 Мамедов Э.Х. Управление транспортным средством: вопросы административного регулирования // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2018. - № 4 (80). – С. 56-60.
- 48 Лишат ли прав за распитие алкоголя в машине – отвечают костанайские полицейские [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://top-news.kz/lishat-li-prav-za-raspitie-alkogolja-v-mashine-otvechajut-kostanajskie-policejskie/>. Дата обращения: 01.03.2025.

- 49 Румянцев Н.В., Журавлев В.В. Административно-правовое регулирование участия высокоавтоматизированных транспортных средств в дорожном движении // Вестник экономической безопасности. – 2020. - № 5. – С. 196-200.
- 50 Хакимов Е.М. О некоторых проблемах разграничения административных от уголовных правонарушений в области дорожного движения // Международный научно-популярный журнал «Наука и жизнь Казахстана». – 2018. - №3(59). – С. 172-173.
- 51 Морева Ж.К. Правовые особенности социально-экономической деятельности российских потребительских обществ // Наука и современное общество, векторы движения, приоритеты развития: матер. Междун. науч.-практ конф. – Караганда, 2018. - С. 70-76.
- 52 «Біріккен Ұлттар Ұйымының Жол Жүрісі туралы конвенциясын ратификациялау туралы» Қазақстан Республикасының 2009 жылғы 31 желтоқсандағы № 237-IV Заңы [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z090000237>. Жүгінген уақыты: 01.03.2025.
- 53 Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: автореф. ... канд. юрид. наук. – Волгоград, 2005. – 26 с.
- 54 «Соттардың Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Қазақстан Республикасы Кодексінің Ерекше бөлігінің нормаларын қолдануының кейбір мәселелері туралы» Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының 2017 жылғы 6 қазандағы № 7 нормативтік қаулысы [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P170000007S>. Жүгінген уақыты: 01.03.2025.
- 55 Жулев В.И. Транспортные преступления. – М., 2001. – 189 с.
- 56 Жетписбаев Б.А. Система административных взысканий в свете нового административного законодательства Республики Казахстан // Воплощение в жизнь национальной идеи о государственной независимости Республики Казахстан: матер. Междун. науч.-теорет. конф., посв. 10-летию Конституционного закона «О государственной независимости Республики Казахстан». – Алматы, 2002. - С. 8-11.
- 57 Петров С.А. Уголовная ответственность за отдельные виды транспортных преступлений по уголовному законодательству России и Казахстана // Актуальные проблемы и перспективы развития правовой системы Казахстана: матер. Междун. науч.-практ. конф. посв. 110-летию со дня рождения Министра внутренних дел КазССР генерал-лейтенанта вн. сл. Ш.К. Кабылбаева и 20-летию столицы РК – г. Астаны. – Костанай: Костанайская академия МВД РК им. Ш. Кабылбаева, 2018. - С. 357-361.
- 58 «Қоғамға қауіпті іс-әрекеттерді тоқтату, оларды жасаған адамдарды ұстау және ішкі істер органдарына жеткізу мақсатында ішкі істер органдарының қызметкерлері қолданатын арнайы және көлік құралдарының тізбесін бекіту туралы» 2001 жылғы 30 қазан № 1375 Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы [Электрондық ресурс] - Қолжетімділік режимі:

https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P01000137_. Жүгінген уақыты: 01.03.2025.

59 Самбор Н.А. Доставка как мера административного обеспечения производства по делам об административных правонарушениях: процессуальные вопросы законности применения ограничения прав и свобод человека // Ленинградский юридический журнал. – 2012. - № 2(28). – С. 140-147.

60 Жалбуров Е.Т. Административные правоотношения в деятельности органов полиции Республики Казахстан: проблемы теории и практики: монография. – Костанай, 2010. – 336 с.

61 Головки В.В. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения: автореф. ... докт. юрид. наук. – М., 2008. – 39 с.