



ӘОЖ 342.9.086;351.03
МҒТАР 10.17.65

Е.М. Хакимов

*Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің Ш. Қабылбаев атындағы Қостанай академиясы,
Қостанай қ., Қазақстан Республикасы*

КӨЛІК ҚҰРАЛЫН МАС КҮЙІНДЕ БАСҚАРҒАНЫ ҮШІН ЖАУАПКЕРШІЛІК МӘСЕЛЕЛЕРІ БОЙЫНША ЗАҢНАМАДАҒЫ ОЛҚЫЛЫҚТАР

Аннотация. Мақалада алкогольдік, есірткі немесе психотроптық мас күйінде көлік құралдарын басқарғаны үшін жазаны реттейтін құқықтық нормалардағы кемшіліктер мен қайшылықтар зерттеледі. Автор заңнаманы тиімді қолдануды қиындататын негізгі олқылықтарды анықтай отырып, қолданыстағы нормативтік құқықтық актілер мен заңға тәуелді актілерге егжей-тегжейлі талдау жүргізеді. Мақалада автордың мас күйінде жүргізушілер тудырған оқиғалар бойынша жүргізген сауалнамасын талдау кіреді, бұл шараларды қатаңдату және нормативтік-құқықтық базаны жақсарту қажеттілігін көрсетеді. Осы саладағы халықаралық тәжірибе, атап айтқанда, басқа елдерде мас күйінде көлік жүргізумен күресудің табысты тәжірибелері қарастырылады және оларды Қазақстанда енгізу мүмкіндігі бағаланады. Мақаланың соңында автор жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыруға және жүргізушілердің мас болуымен байланысты апаттар санын азайтуға бағытталған заңнаманы жетілдіру бойынша нақты ұсыныстар ұсынады. Жұмыстың қорытындылары құқықтық өзгерістерді, сондай-ақ қоғамдық сана мен жүргізушілердің жауапкершілігін арттыру жөніндегі шараларды қамтитын мәселені шешуге кешенді көзқарастың қажеттілігін көрсетеді.

Түйінді сөздер: мас жүргізуші; көлік құралы; әкімшілік дискреция; жауапкершілік; құқық бұзушылық; жол қозғалысы ережелері; куәландыру; жүргізуші.

Е.М. Хакимов

*Костанайская академия Министерства внутренних дел Республики Казахстан имени Ш. Кабылбаева,
г. Костанай, Республика Казахстан*

ПРОБЕЛЫ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ ПО ВОПРОСАМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

Аннотация. В статье исследуются недостатки и противоречия в правовых нормах, регулирующих наказание за управление транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического или психотропного опьянения. Автор проводит детальный анализ действующих нормативных правовых актов и подзаконных актов, выявляя основные пробелы, которые затрудняют эффективное применение законодательства. Статья включает анализ проведенного автором анкетирования по происшествиям, вызванных водителями в состоянии опьянения, что подчеркивает необходимость ужесточения мер и улучшения нормативной базы. Рассматривается международный опыт в данной сфере, в частности, успешные практики борьбы с пьяным вождением в других странах, и оценивается возможность их внедрения в Казахстане. В завершение статьи автор предлагает конкретные рекомендации по совершенствованию законодательства, направленные на повышение безопасности дорожного движения и снижение количества аварий, связанных с опьянением водителей. Выводы работы подчеркивают необходимость комплексного подхода к решению проблемы, включающего как правовые изменения, так и меры по повышению общественного сознания и ответственности водителей.

Ключевые слова: алкогольное опьянение; транспортное средство; административная дискреция; ответственность; правонарушение; правила дорожного движения; освидетельствование; водитель.



Y.M. Khakimov

*The Kostanay Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan
named after Sh. Kabybayev, Kostanay c., the Republic of Kazakhstan*

GAPS IN LEGISLATION ON LIABILITY FOR DRIVING VEHICLE UNDER THE INFLUENCE OF ALCOHOL

Abstract. The article examines the shortcomings and contradictions in the legal norms governing the punishment for driving vehicle under the influence of alcohol, drugs or psychotropic substances. The author conducts a detailed analysis of the current regulatory legal acts and by-laws, identifying the main gaps that make it difficult to effectively apply the legislation. The article includes an analysis of the questionnaire conducted by the author on accidents caused by drivers in a state of intoxication, which emphasizes the need to tighten measures and improve the regulatory framework. The international experience in this field is considered, in particular, successful practices in combating drunk driving in other countries, and the possibility of their implementation in Kazakhstan is assessed. At the end of the article, the author offers specific recommendations for improving legislation aimed at improving road safety and reducing the number of accidents associated with driver intoxication. The conclusions of the work emphasize the need for an integrated approach to solving the problem, including both legal changes and measures to increase public awareness and responsibility of drivers.

Keywords: alcohol intoxication; vehicle; administrative discretion; responsibility; offense; traffic rules; examination; driver.

DOI: 10.52425/25187252_2024_32_46

Кіріспе. Ұзақ уақыт бойы Қазақстан жолдарындағы мас жүргізушілермен күрес мәселелері өзекті болып қала береді. Егемен Қазақстанның қалыптасу кезеңінде мас күйінде көлік құралдарын жүргізушілерді басқарғаны үшін Санкциялар едәуір қатаңдатылды. Мәселен, егер бұрын тиісті шарттармен құқық бұзушылықтар үшін басқару құқығынан айыру түріндегі жаза бір жылдан үш жылға дейін болған болса (ҚазКСР ӘҚБК 124-бабы)¹, қазіргі уақытта бұл жазаның ең төменгі мерзімі жеті жылды құрайды, ал қайталап бірдей құқық бұзушылық жасалған жағдайларда және әкімшілік жауапкершілікті ауырлататын мән-жайлар болған кезде 10 жылға дейінгі мерзімге жүргізуші куәлігінен айыру орын алуы мүмкін².

Мас күйінде көлік жүргізуге қарсы тұру мәселесі жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі баяндамада арнайы атап өтілді, бұл саладағы елеулі прогреске қарамастан, 2023

жылы Женевада өткен және Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымы дайындаған шұғыл шешімді қажет ететін жаһандық мәселе болып қала береді. Басқалармен қатар, мас күйінде автомобильдерді басқару мәселесін шешудің бірыңғай тәсілінің жоқтығы туралы алаңдаушылық айтылды³.

Материалдар мен әдістер. Зерттеу барысында жол қозғалысы саласындағы ұлттық заңнамаға, сондай-ақ статистикалық мәліметтерге талдау жасалды. Әкімшілік құқық мәселелерімен айналысатын ғалымдардың еңбектері зерттелді.

Зерттеудің кешенділігін, теориялық негізділігі мен сенімділігін қамтамасыз ету үшін оның жалпы ғылыми зерттеу әдістерін қамтитын әдіснамалық негізі құрылды. Атап айтқанда, әлеуметтік-құқықтық құбылыстар мен процестерді танудың келесі әдістері қолданылды: диалектикалық (жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің жалпы жүйесіндегі жауапкершілік шараларының

¹ Кодекс Казахской ССР об административных правонарушениях: кодекс принят на восьмой сессии Верховного Совета Казахской ССР десятого созыва 22 марта 1984 г. (утратил силу) [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/K840001000_ (дата обращения: 11.05.2024).

² Әкімшілік құқық бұзушылық туралы: Қазақстан Республикасының Кодексі 2014 ж. 5 шілдедегі № 235-V ҚРЗ [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1400000235> (жүгінген күні: 11.04.2024).

³ Обеспечение безопасности дорожного движения несмотря на заметный прогресс в этой области остается глобальной проблемой, требующей срочного решения // Всемирная организация здравоохранения [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.who.int/ru/news/item/13-12-2023-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue> (дата обращения: 13.05.2024).



өзара әрекеттесуіндегі заңдылықтарды талдау кезінде); индуктивті-дедуктивті (жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтар үшін жауапкершілікке тарту мәселелерін реттейтін нормаларды жүйелі бағалау кезінде); талдау және синтездеу (заңнама нормалары шеңберінде жекелеген нұсқамаларды қажетті егжей-тегжейлі көрсету және оларды жиынтық бағалау үшін).

Нәтижелер, талқылау. Қазақстанда көлік құралдарын мас күйінде басқару проблемасы айқын үрдіске ие. Сонымен К.А. Бакишевтің зерттеу нәтижелері бойынша сауалнамаға қатысқан жүргізушілердің шамамен үштен бірі (32,3%) мас күйінде автокөлікті жиі немесе кейде басқарғанын мойындады. Жүргізушілердің 31,2%-ы ешқашан мас күйінде көлік жүргізбеген, кейде 34,7%, сирек 19,4%, жиі 3,8% [1, 26 б.]. Тиісінше, жүргізушілердің жартысынан көбі мас күйінде көлік құралын басқаруға мүмкіндік береді. Жүргізушілердің 50%-дан астамы мас күйінде рульге отырады, осылайша жеке мүдделерін жол қауіпсіздігі мүдделерінен жоғары қояды. Бұл жағдайда жүргізушілердің мұндай объективті-деструктивті мінез-құлықтың қауіптілігін түсінбеуі жағдайды нашарлатады.

Осылайша, көлік құралын мас күйінде басқаруға жауапкершілікті көздейтін құқық бұзушылықтар құрамының болуы дәстүрлі және әлеуметтік шартты фактор болып табылады. Сонымен қатар заңнамалық өзгерістердің динамикасын талдау «мас жүргізушілерге» әсер ету шараларының қатаңдығын арттырудың біржақты тенденциясын көрсетеді. Алайда, жауапкершілік периметрінің қазіргі жай-күйінің жеткіліктілігін анықтаған кезде, қолданыстағы ҚР ҚК және ӘҚБтК осы уақытқа дейін алкоголь өнімін немесе психоактивті заттарды пайдалануға байланысты толық тыйым салуды тиісті түрде ресімдеу үшін жеткілікті құралдармен қамтамасыз етілмегенін атап өткен жөн.

Бұл жағдайда алкогольді ішуге тыйым салу тек көлік құралын басқару сәтімен шектелмейтін кеңірек екенін есте ұстаған

жөн. Сонымен ҚР ЖҚЕ 2-бөлімінің 10 б. сәйкес (жүргізушілердің жалпы міндеттері) 12-бөлімінде жүргізушіге «өзіне қатысы бар жол-көлік оқиғасынан кейін не көлік құралы ішкі істер органдары қызметкерінің талап етуі бойынша тоқтатылғаннан кейін уәкілетті лауазымды адам мас күйін анықтау мақсатында куәландыру жүргізгенге дейін алкогольдік ішімдіктерді, есірткі немесе психотроптық заттарды тұтынуға» тыйым салынады немесе уәкілетті лауазымды адам мұндай куәландыруды жүргізуден босату туралы шешім қабылдағанға дейін»⁴.

Егер жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтар үшін жауапкершілік периметрін қалыптастыратын қолданыстағы құқық бұзушылық құрамдарына жүгінетін болсақ, онда жалғыз «лайықты» құрам ҚР ӘҚБтК-нің 620-бабы болып табылады, ол ӘҚБтК-нің 30-тарауында арнайы көрсетілмеген ережелерді бұзу жағдайлары үшін жауапкершілікті көздейді және ескерту немесе 3 АЕК мөлшерінде айыппұл түрінде жазаны айқындайды. Мұндай әсер ету механизмдері жеткіліксіз деп санаймыз. Тиісті заттарды қолдануға тыйым салу-бұл жүргізуші үшін аксиома, сонымен қатар зерттелетін жағдай аясында. Сонымен қатар осы мақаланың аясында жүргізілген зерттеу нәтижелері мұндай жағдайларды елемей мүмкіндігін жоққа шығарады, өйткені олар осы құбылыстың өте жоғары таралуын көрсетті. Сонымен сауалнамаға қатысқан 348 полиция қызметкерінің 62-сі (17,8%) осындай жағдайға тап болғанын, ал 37-сі (10,6%) мұндай жағдайлардың бірнеше рет болғанын, мұндай жағдайлардың туындауы туралы хабардарлықты 92 респондент (26,4%), 64 полиция қызметкері (18,4%) растағанын атап өтті. Бұл мәселе әріптестерімен талқыланды.

Респонденттердің төрттен бір бөлігінен астамы (26,4%) мұндай жағдайларға тап болмағанын атап өтті. Тиісті әкімшілік-құқықтық немесе қылмыстық-құқықтық тыйымның болмауы сотта істерді қарау барысында құқық бұзушылар мен олардың қорғаушылары үшін «саңылаудың» болуына

⁴ Жол жүрісі қағидаларын, Көлік құралдарын пайдалануға рұқсат беру жөніндегі негізгі ережелерді, көлігі арнайы жарық және дыбыс сигналдарымен жабдықталуға және арнайы түсті-графикалық схемалар бойынша боялуға тиіс жедел және арнайы қызметтер тізбесін бекіту туралы: Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрінің 2023 ж. 30 маусымдағы № 534 бұйрығы [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V2300033003> (жүгінген күні: 11.01.2024).



ықпал етеді. Сонымен қатар «жүргізушілер қауымдастығы» айқын ынтымақтастыққа ие екендігіне, оның ішінде жауапкершілікке тартудан аулақ болуға көмектесу мәселелеріне де назар аударылды. Нәтижесінде, ұқсас жағдайлар басқа жүргізушілердің ұқсас мінез-құлқына әсер ету қаупі бар. Мұндай жағдайлардың табиғи кідірісінен басқа (заңнамалық тыйым салынбағандықтан), әкімшілік жауапкершілікті жүзеге асыру тәжірибесінде алкогольді немесе басқа психоактивті заттарды ЖКО немесе көлік құралы тоқтағаннан кейін пайдаланған адамдар мас күйінде көлік құралын басқарғаны үшін жауапқа тартылған кезде жағымсыз «иілулер» байқалды. Полиция қызметкерлерінің мұндай әрекеттерге қатысты тәуелсіз тыйым салу туралы ұсынысқа қатысты пікірлері де қызықты: 34,8% жауап беруде қиындықтарға тап болды; 23,6% осы жағдайларды мас күйінде көлік құралын басқару жағдайларына теңестіруге рұқсат етілген деп санайды; 15,8% мұндай жағдайлар үшін дербес тыйым салу қажет деген пікір білдірді; 24,7% әкімшілік құқық бұзушылықтың дербес құрамын құрастыру қажеттілігін қарастырмады. Жиынтықта алынған мәліметтер ұсынылған тыйымның әлеуметтік шарттылығын бекітуге де, оны нақты қолданудың кең таралған тәжірибесін болжауға мүмкіндік береді.

Сондай-ақ, көлік құралдары жүргізушілерінің «алкогольдік мінез-құлық» тәуекелдерін бағалау кезінде тек фактографиядан ғана емес (көлік құралын тоқтату кезінде пайдалану фактісі көрсетілген бе, жоқ па), сонымен қатар жол қозғалысына қатысушылардың әртүрлі мінез-құлық модельдерінің (ең алдымен көлік құралдарының жүргізушілері) мүмкіндігінен де назар аудару керек. Әр түрлі факторлармен, соның ішінде алкогольдің қол жетімділігімен байланысты болуы мүмкін (атап айтқанда, оның көлік салонында болуы). Бұл ретте көлік құралының салонында алкоголь өнімін сақтауға тыйым салуды енгізу шамадан тыс болып көрінеді, өйткені бірқатар жағдайларда ол экстремалды сипаттағы техникалық жағдайларды жою кезінде импровизацияланған құрал ретінде

пайдаланылуы мүмкін. Бұл тұрғыда есірткі немесе психотроптық заттарды сақтауға тыйым салу абсолютті болып табылады, сондықтан мұндай қиындықтар туындамайды. Сонымен қатар жол-көлік оқиғасынан кейін немесе көлік құралын басқа негіздер бойынша тоқтатқаннан кейін алкоголь өнімін тұтыну фактісі нормативтік және әлеуметтік түсінуді талап етеді. Жалпы алғанда, алкогольді тұтыну проблемасы әлеуметтік сияқты нормативті емес, бірақ жол қозғалысы жағдайында ол ультра фактордың мәніне ие болады, өйткені ол құқық бұзушылықтың өзі де, жүргізушінің жеке басы да қоғамдық қауіптілік дәрежесін сыни түрде арттырады. Өз зерттеуінде Н.И. Исаев апаттың шамамен 30%-ы көлік жүргізушісінің мас күйінде болуына байланысты екенін көрсетеді, бұл бүкіл халықтың жауапсыздық коэффициентіне жатқызылуы мүмкін [2, 22-б.].

Ғылымда жауапкершілікті белгілеу және жол қозғалысы процесінде концентрация мен реакция қабілеттерін айтарлықтай нашарлататын дәрілік заттарды қолдану жағдайлары туралы ұсыныстар бар [3].

Өрине, бұл жағдайда, ең алдымен, жол қозғалысына қатысушы ретінде жүргізушінің қажетті реакцияларына жағымсыз әсер ету факторы ескеріледі. Сонымен қатар, дәрі-дәрмектерді алкогольмен және басқа психоактивті заттармен салыстыру контекстіндегі әлеуметтік бағалау сапалы түрде ерекшеленеді (бірінші жағдайда – мәжбүрлі қажеттілік; екіншісінде-әлеуметтік жауапкершіліктің айқын төмендеуі).

Медициналық зерттеулердің авторлары осы мәселе аясында атап өткендей, мас күйінде көлік құралын басқаруға қатысты жауапкершілікті күшейту факторы тиісті нәтижеге әкелмейді, өйткені алдын алу шараларының кешені қажет. Бұл ретте деликттік жауапкершілік фактісімен тікелей байланысты емес, бірақ «мас күйінде жүргізудің» алдын алуға бағытталған бірқатар шаралар ұсынылады: алкогольді ішімдік ішкен күдіктілерді ғана емес, барлық жүргізушілерді куәландыруға жол берілетіндігі туралы ережені енгізу; алкогольді тұтыну қаупі жоғары жүргізушілерге қатысты



орталықтандырылған мәліметтер базасын құру; жүргізушілердің жекелеген санаттары үшін көлік құралында алкоблокираторды орнату (негізінен мас күйінде басқаруға қайта рұқсат берген); көлік құралын басқару құқығын қайтару алдында алкоголь факторымен тікелей байланысты психикалық және мінез-құлық бұзылыстарының диагностикасын қолдану және т.б. [4].

Алкогольді тұтыну жиілігіне байланысты (көлік құралын басқарумен байланысты емес) көлік жүргізушілерінің мінез-құлқының жекелеген тенденцияларын зерттеу де қызығушылық тудырады. Сонымен атап айтқанда, С.В. Шпорт өзінің докторлық диссертациясында аптасына 1 реттен көп емес алкоголь ішетін жүргізушілер аптасына 1 реттен көп ішетіндерге қарағанда, жолдағы шиеленісті жағдайға деген сенімділіктің едәуір жоғары күйін бастан кешіретін заңдылықты анықтады [5, 33-б.].

Осылайша, «алкоголь-адам (жүргізуші)» өзара әрекеттесуі көлік құралын басқару кезінде когнитивті және мінез-құлық аспектілеріне әсер етумен байланысты ситуациялық мәнге ие болып қана қоймайды, сонымен қатар алдыңғы және кейінгі мінез-құлық фактілерімен белгілі бір ұзартылған корреляцияға ие. Әрине, құқықтық тыйымдар тұрғысынан «алкоголь-адам» өзара әрекеттесу жүйесіне толықтай әсер ету мүмкін емес. Сонымен бірге құқықтық өрісте жол қозғалысына қатысу мәселелеріне байланысты (сондай-ақ қастандықтан кейінгі жағдайлардағы мінез-құлық) алкогольді ішімдік ішудің кез келген жағдайларына тосқауыл қоя алатын ең жоғары мүмкін болатын «қорғаныс қаңқасын» қалыптастыру керек. Көлік құралын басқару кезінде алкоголь құралдарының қолжетімді болуының кез келген түріндегі жолдағы жағдайға теріс әсер етудің ықтимал тәуекелдерін ескере отырып, 2010 жылы ҚР ІІМ көлік құралының жолаушыларына алкогольді пайдалануға тыйым салуды ұсынды⁵. Бұл тұрғыда АҚШ-тың тәжірибесі қызықты, оны жалпылама түрде «ашық контейнерлер туралы

заңдар» деп атайды. Бұл жағдайда тыйым салудың мәні-автокөлікте алкогольмен (тіпті жолаушыларда) жауапкершілікке қауіп төндіретін ашық ыдыстың болу мүмкіндігін болдырмау. Мұндай шара көлік құралының жүргізушісі үшін алкогольдің болу қаупімен байланысты, тиісінше, ол айқын профилактикалық сипатқа ие⁶. Біздің ойымызша, дәл осындай себептерге байланысты («адам-алкоголь» өзара әрекеттесуінің кез келген түріне байланысты әр түрлі тәуекелдердің болуы) қазіргі диссертациялық зерттеулерде алкогольге тыйым салуды белгілеу мәселесі тек «тар» мағынада ғана емес, көлік құралын басқару кезінде жүргізушіге категориялық талап ретінде бағаланады, сонымен қатар кеңірек тыйым ретінде. Атап айтқанда, К.С. Баканов тиісті тыйымға «басқа да тыйым салу нормалары, атап айтқанда, көлік құралы тоқтағаннан кейін белгілі бір жағдайларда мас күйінде болатын сусындар мен заттарды тұтынуға жол бермеу» кіретінін көрсетеді [6, 9-б.]. Бір қызығы, бұрынғы шетелдік зерттеулерде жол қозғалысына қатысуға байланысты құқық бұзушылықтар объектісі басқару тәртібі деп аталды және «жол қауіпсіздігі» ұғымы мас күйінде көлік құралын басқаруға тыйым салуды қамтамасыз етуге байланысты қоғамдық қатынастардың жиынтығы ретінде бағаланды [7]. Мұндай екпін «алкоголь факторы» жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету тұрғысынан ең маңызды болып табылады. В.И. Майоров өзінің соңғы жарияланымдарында атап өткендей, жол қозғалысы саласындағы әкімшілік жауапкершіліктің қазіргі заманғы шаралары заңды мінез-құлықтың қажетті қондырғысын қалыптастыру есебінен ЖКО-ның алдын алуға барынша бағытталуы тиіс [8, 83-б.]. Тиісінше, әкімшілік-құқықтық ықпал ету шекараларының кеңеюін қосымша репрессиялық тетіктердің пайда болуы тұрғысынан ғана емес, сонымен бірге азаптау мінез-құлқының аса қауіпті түрлерінің алдын алу тәсілі ретінде бағалау керек. Бұл тұрғыда уәкілетті лауазымды адамдардың

⁵ МВД РК предложило запретить распивать спиртное в салоне автомобиля [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://vesti.kz/society/mvd-rk-predlozilo-zapretit-raspivat-spirtnoe-salone-71604> (дата обращения: 02.04.2024).

⁶ Законы США об открытых контейнерах – United States open-container laws [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://ru.wikibrief.org/wiki/United_States_open-container_laws (дата обращения: 10.05.2024).



ЖКО немесе көлік құралын тоқтатқаннан кейін алкогольді, есірткіні немесе психотроптық заттарды пайдаланғаны үшін жауапкершілікті анонимизациялау, қажетті ықпал ету шараларын қолдану практикасының болмауына әкеп соқтыратын айқын олқылықты көрсетеді. Сонымен қатар қазіргі зерттеулерде бақылау мен талдаудың эмпирикалық-статистикалық әдісі негізінде алкогольді тұтыну факторының ЖКО деңгейіне сыни әсеріне қатысты аксиома расталады. Сонымен атап айтқанда, шетелдік зерттеушілер тәуекел факторларының екі тобын ажыратады: апат ықтималдығын арттыру және салдардың ауырлығын арттыру. Бірінші топта жүргізушілердің ішімдік ішу факторы ЖКО ықтималдығын барынша арттыратын факторға жатады [9]. Сонымен қатар У.С. Байжанов өз зерттеуінде куәландырудан өтуден бас тарту сияқты проблеманы көрсетті, әкімшілік заңнамада бүгінгі күнге осы мәселе шешілген, бірақ қылмыстық заңнамада олқылықтар бар [10, 75-б.]. Мұндай көрсеткіштер жол қозғалысына қатысушылар тарапынан «алкоголь факторына» (сондай-ақ өзге де психоактивті заттар контекстінде) қатысты тыйымдарды қабылдау талап етілетін нысанда қабылданбайтынын көрсетеді. Дәл осы себепті «адам-алкоголь» жүйесінде жүргізушілердің тәртіптілігінің жеткіліксіздігін көрсететін кез келген жағдайларға байланысты тыйымдарды күшейту қажеттілігі туралы мәселе туындайды. Медициналық, техникалық және құқықтық зерттеулер тұрғысынан мұндай негіздемелер «алкогольдік мінез-құлықты» бағалау тек көлік құралын басқаруға байланысты әкімшілік құқық бұзушылықтың нақты құрамымен шектелмейтіндігін көрсетеді. Шын мәнінде, «алкоголь-адам» өзара әрекеттесу тізбегі жеке-жеке сараланған мінез-құлық ерекшеліктеріне ие. Көрсетілген алкогольді, есірткіні немесе психотроптық заттарды қолдануға тікелей тыйым салу. 10 ҚР жол қозғалысы ережелерінің

2-бөлімінің 12-тармағы (жүргізушілердің жалпы міндеттері)⁷, «алкоголь факторына» тыйым салу саласы қастандықтан кейінгі мінез-құлық жағдайларына да қатысты деп болжайды. Бұл ретте қолданыстағы редакция ҚР ӘҚБтК 620-бабы⁸, біз атап өткендей, тұтастай алғанда, ЖКО немесе көлік құралын тоқтату фактісінен кейін алкоголь өнімін, есірткі немесе психотроптық заттарды пайдаланған жүргізушіні тарту мүмкіндігін жоққа шығармайды. Алайда, бұл жағдайда, біздің ойымызша, ӘҚБтК-нің 620-бабының шамадан тыс абстрактілі құрамы шеңберінде айқын әлеуметтік зиянды мінез-құлықты анонимизациялау орын алады. Іс жүзінде мұндай жағдайда Қазақстанда осы уақытқа дейін нақты көзқарасы қалыптаспаған әкімшілік дискреция деп аталатын мәселе туындайды. Зерттеушілер әділетті түрде атап өткендей, атқарушы билік өкілінің қалауы қаншалықты кең болса да, ол кез келген жағдайда заңнамалық шекаралармен белгіленеді [11]. Жалпы, қазіргі ғылымда сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл қажеттілігіне байланысты өте сақтықпен қараған әкімшілік дискреция институтын оңалту үрдісі бар [12].

Заңнама сонымен қатар дискрецияны кезең-кезеңімен тану жолымен жүреді. Алайда, зерттелетін аспект контекстінде ҚР ӘҚБтК-нің 620-бабында жол-көлік оқиға-сынан немесе көлік құралын тоқтатқаннан кейін алкогольді, есірткі немесе психотроптық заттарды тұтыну фактісі үшін жауапкершілікке тарту мүмкіндігіне қатысты нақты жасалған дискреция сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін қамтиды (әсіресе, егер алкогольді тұтыну қаупі жоғары жүргізушілердің ақпараттық базасын құру перспективасы туралы айтатын болсақ). Осы жағдайлардың контекстінде дискрециялық принциптен айырылған нақты белгіленген тәжірибе қажет деп санаймыз. Бұл зерттелетін фактордың жол қауіпсіздігі құрылымындағы рөлімен тікелей анықталады.

Қорытынды. Осылайша, ҚР ӘҚБтК-нің

⁷ Жол жүрісі қағидаларын, Көлік құралдарын пайдалануға рұқсат беру жөніндегі негізгі ережелерді, көлігі арнайы жарық және дыбыс сигналдарымен жабдықталуға және арнайы түсті-графикалық схемалар бойынша боялуға тиіс жедел және арнайы қызметтер тізбесін бекіту туралы: Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрінің 2023 ж. 30 маусымдағы № 534 бұйрығы [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V2300033003> (жүгінген күні: 11.01.2024).

⁸ Әкімшілік құқық бұзушылық туралы: Қазақстан Республикасының Кодексі 2014 ж. 5 шілдедегі № 235-V ҚРЗ [Электрондық ресурс] – Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1400000235> (жүгінген күні: 11.04.2024).



ағымдағы редакциясында ЖКО немесе көлік құралы тоқтағаннан 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-бабының контекстінде баға алуы мүмкін, онда ескертпеде әкімшілік құқық бұзушылық туралы хаттама жасау кезінде қббк-нің қайсысы ЖҚЕ ережесі бұзылған (бұл, әрине, ЖҚЕ-да тікелей тыйым салудың болуына байланысты мүмкін). Алайда, өнерді қолдану контекстінде. 620 ҚР ӘҚБтК белгілі бір күрделіліктерге ие (айқын дискрециялық қағидадан басқа). 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, 615-баптың 3-бөлігі бойынша ЖҚЕ-ны қайта бұзған жаяу жүргіншіге айыппұл 10 АЕК құрайды). Сонымен қатар біз бұрын атап өткеніміздей, «алкоголь факторы» жүргізушінің мінез-құлқының белгілі бір үлгісін қалыптастыруға бейім, ол жол қауіпсіздігін сақтау қажеттілігі тұрғысынан

жауапкершіліктің төмендеуімен сипатталады.

Бұл ретте, атап айтқанда, ҚР ӘҚБтК 613-бабының 4-бөлімінде заң шығарушы лауазымды адамдардың мас күйіне куәландырудан өту туралы заңды талабын орындамағаны үшін жауапкершілікті белгілей отырып, осы мінез-құлық үлгісінің ерекше маңызын іс жүзінде ескереді. Сонымен қатар бұл әрекеттің жазалануы өте репрессивті деңгейде (8 жыл мерзімге көлік құралын басқару құқығынан айыра отырып, 15 тәулікке қамауға алу). Тиісінше, «мас жүргізушілерге» қатысты кінә презумпциясының жалпы тенденциясын ескере отырып, Жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілікті көздейтін әкімшілік құқық бұзушылықтың жаңа құрамын ҚР ӘҚБтК-ге қосу керек деп санаймыз. Бұл жағдайда оның әлеуметтік-құқықтық мазмұны бойынша алкогольді немесе басқа да психоактивті заттарды ЖКО немесе көлік құралы тоқтағаннан кейін пайдаланған жүргізушінің мінез-құлқы куәландырудан өту туралы талапты орындамаумен бірдей екендігіне негізделуі керек. Және, шын мәнінде, әкімшілік жауапкершілік мәселесін барабар шешу үшін айқын қиындықтар түрінде бірдей жағымсыз салдарларға ие.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1. Бакишев, К.А. Ответственность за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передачу управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346 УК РК) / К.А. Бакишев // Ғылым-Наука. – 2018. – № 2 (57). – С. 22-27.
2. Исаев, Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие; под ред. Н.Г. Кадникова / Н.И. Исаев. – М.: Юриспруденция, 2011. – 192 с.
3. Gutierrez-Abejón, E. Use of driving-impairing medicines by a Spanish population: a population-based registry study / E. Gutierrez-Abejón, et al. // BMJ Open. – 2017. – № 7 (11). – Pp. 108-111.
4. Alonso, F. Consistency between the subjective perception of feeling indisposed, the decision to drive and driving performance / F. Alonso, et al. // Sci J Public Health. – 2016. – № 4 (6). – Pp. 8-12.
5. Шпорт, С.В. Концепция психопрофилактического обеспечения безопасности дорожного движения водителей автомобильного транспорта: автореф. дис. ... докт. мед. наук / С.В. Шпорт. – Санкт-Петербург, 2021. – 50 с.
6. Баканов, Б.С. Административно-правовой запрет на управление транспортным



средством в состоянии опьянения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Б.С. Баканов. – М., 2018. – 32 с.

7. Summala, H. Fatal accidents among car and truck drivers: Effect of fatigue, age, and alcohol consumption / H. Summala, T. Mikkola // *Ergonomics*. – 1994. – № 36. – Pp. 25-30.

8. Майоров, В.И. Проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения / В.И. Майоров // *Вестник Омской юридической академии*. – 2017. – № 4. – С. 81-84.

9. Peck, R.C. The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk / R.C. Peck, et al. // *J Safety Res*. – 2008. – № 39 (3). – Pp. 5-9.

10. Байжанов, У.С. «Сәтті сапар!» Актуальные вопросы безопасности дорожного движения: научно-практическое издание. – Астана, 2017. – 146 с.

11. Ченерелли, А. Геракл против Лернейской гидры, или суд и дискреционное административное полномочие / А. Ченерелли // *Журнал административного судопроизводства*. – 2021. – № 2. – С. 29-34.

12. Давыдов, К.В. Дискреция и ошибки законодателя / К.В. Давыдов // *Журнал административного судопроизводства*. – 2017. – № 2. – С. 57-65.

References:

1. Bakishev, K.A. Otvetstvennost' za upravlenie transportnym sredstvom licom, lishennym prava upravleniya transportnymi sredstvami, nahodjashhimsja v sostojanii alkogol'nogo, narkoticheskogo i (ili) toksikomanicheskogo op'janenija, a ravno peredachu upravleniya transportnym sredstvom takomu licu ili dopusk k upravleniju transportnym sredstvom takogo lica (st. 346 UK RK) / K.A. Bakishev // *Fylym-Nauka*. – 2018. – № 2 (57). – S. 22-27.

2. Isaev, N.I. Ugolovnaja otvetstvennost' za narushenie Pravil dorozhnogo dvizhenija i jekspluatatsii transportnyh sredstv: nauchno-prakticheskoe posobie; pod red. N.G. Kadnikova / N.I. Isaev. – М.: Jurisprudencija, 2011. – 192 s.

3. Gutierrez-Abejón, E. Use of driving-impairing medicines by a Spanish population: a population-based registry study / E. Gutierrez-Abejón, et al. // *BMJ Open*. – 2017. – № 7 (11). – Pp. 108-111.

4. Alonso, F. Consistency between the subjective perception of feeling indisposed, the decision to drive and driving performance / F. Alonso, et al. // *Sci J Public Health*. – 2016. – № 4 (6). – Pp. 8-12.

5. Shport, S.V. Konceptcija psihoprofilakticheskogo obespechenija bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija voditelej avtomobil'nogo transporta: avtoref. dis. ... dokt. medic. nauk / S.V. Shport. – Sankt-Peterburg, 2021. – 50 s.

6. Bakanov, B.S. Administrativno-pravovoj zapret na upravlenie transportnym sredstvom v sostojanii op'janenija: avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk / B.S. Bakanov. – М., 2018. – 32 s.

7. Summala, H. Fatal accidents among car and truck drivers: Effect of fatigue, age, and alcohol consumption / H. Summala, T. Mikkola // *Ergonomics*. – 1994. – № 36. – Pp. 25-30.

8. Majorov, V.I. Problemy administrativnoj otvetstvennosti v sfere dorozhnogo dvizhenija / V.I. Majorov // *Vestnik Omskoj juridicheskoy akademii*. – 2017. – № 4. – S. 81-84.

9. Peck, R.C. The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk / R.C. Peck, et al. // *J Safety Res*. – 2008. – № 39 (3). – Pp. 5-9.

10. Bajzhanov, U.S. «Sәtti sapar!» Aktual'nye voprosy bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija: nauchno-prakticheskoe izdanie. – Astana, 2017. – 146 s.

11. Chenerelli, A. Gerakl protiv Lernejskoj gidry, ili sud i diskrecionnoe administrativnoe polnomochie / A. Chenerelli // *Zhurnal administrativnogo sudoproizvodstva*. – 2021. – № 2. – S. 29-34.

12. Davydov, K.V. Diskrecija i oshibki zakonodatelja / K.V. Davydov // *Zhurnal administrativnogo*



АВТОРЛАР ТУРАЛЫ МӘЛІМЕТТЕР / СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT AUTHORS

Ержан Маратұлы Хакимов – Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің Ш. Қабылбаев атындағы Қостанай академиясының қылмыстық құқық және криминология кафедрасының бастығы, философия докторы (PhD), e-mail: erjik-1989@mail.ru.

Хакимов Ержан Маратович – начальник кафедры уголовного права и криминологии Костанайской академии Министерства внутренних дел Республики Казахстан имени Ш. Кабылбаева, доктор философии (PhD), e-mail: erjik-1989@mail.ru.

Khakimov Yerzhan Maratovich – Head of the Department of Criminal Law and Criminology of the Kostanay Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after Sh. Kabylbayev, PhD, e-mail: erjik-1989@mail.ru.