

*Л. Ш. Құлымбетова, Қазақстан Республикасы ІІМ Б. Бейсенов атындағы Қарағанды академиясы ҒЗИ әкімшілік қызмет және ішкі істер органдарын басқару мәселелерін зерттеу бойынша орталығының ғылыми қызметкері*

## **ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ ЕРЕЖЕЛЕРІН БҰЗУДЫҢ АЛДЫН АЛУ ШАРАЛАРЫ ТУРАЛЫ**

Шетелде көп уақыттан бері жол қозғалысы ережелерін, әсіресе ең маңыздыларын жүйелі түрде бұзудың алдын алу үшін түрлі шаралар қолданылып келеді. Әлемдік тәжірибедегі танымал шараларға әрбір жүргізуші жасаған бұзушылықтарды тіркеуді және қаскөй бұзушыларды көлік құралын басқарудан шеттетуді жатқызуға болады. Жол қозғалысы ережелерін жүйелі түрде бұзуды тіркеудің екі жүйесі кеңінен таралған: құқық бұзушылықтарды балмен бағалау және онсыз. Бұған қоса екі жүйеде де жүргізуші жасаған бұзушылықтардың қоғамдық қауіптілік деңгейі шешуші фактор болып табылады, яғни жүргізуші куәлігін сақтай алады ма, әлде жоқ па екендігін анықтайды. Көптеген мемлекеттердің тәжірибесі бірнеше бұзушылық жасау негізінде көлік құралын басқару құқығынан айырылудың келешегі жүргізушілер үшін үлкен көлемді айыппұлға қарағанда едәуір ұстамдылық әсерін тигізетіндігін көрсетеді. Жалпы жүйелі түрде болып тұратын бұзушылықтар жүргізушінің қауіпсіздік талаптарына немқұрайдылықпен қарайтындығын куәландырады, бұл оны жазалап қана қоймай, белгілі бір тәрбие жұмысын жүргізуді қажет етеді. Тәртіп бойынша жол қозғалысы ережелерін жүйелі түрде бұзудың алдын алу жүйесінің екі түрі де бұл мәселені қарастырады.

Айыппұл балдарының көмегімен құқыққа қарсы тәртіптің алдын алу жүйесі жүргізушілерге ықпал етудің тиімді тәсілдерінің бірі болып табылады. Түрлі елдердегі мұндай жүйеге тән ерекшеліктерге қарамастан, оның мәні негізгі бұзушылықтарды бірыңғай шкалаға біріктіре отырып, бұзушылықтың қоғамдық қауіптілік деңгейіне қарай айыппұл балдарын беру болып табылады. Жүргізушіге белгілі бір айыппұл балын жинау шамасына қарай әрбір жеке бұзушылық үшін берілетін санкцияларға қосымша

ретінде көлік құралын басқару құқығынан уақытша айыруға дейін баратын ықпал ету шаралары да қолданылады.

Жол қозғалысы ережелерін бұзуды бағалаудың балдық жүйесі көптеген елдерде орын алған: Австралияда, Ұлыбританияда, Венгрияда, Германияда, Грецияда, Израильда, Ирландияда, Испанияда, Италияда, Кореяда, Латвияда, Литвада, Люксембургте, Норвегияда, Польшада, Румынияда, Словенияда, АҚШ-та, Францияда, Чехияда, Мальтада және т.б. Венгрияда, Грецияда, Израильда, Ирландияда, Италияда, Словенияда, Францияда және басқа кейбір елдерде осы қолданыстағы жүйеге өзгертулер де енгізілді. Көбіне айыппұл балдары берілетін бұзушылықтардың тізімі кеңейтілді, бұзушыларды қосымша оқуға жолдау тәртібі, көлік құралын басқару құқығынан уақытша айыру, сонымен қатар сол құқықты қайта беру механизмі жетілдірілді<sup>1</sup>.

Айыппұл балдары жүйесінің екі түрі бар: жинақтаушы (накопительная система) және есептен шығарушы (списывающая система). Жинақтаушы жүйелер жүргізуші алған айыппұл балдарын жинақтауды және балдардың сомасы бекітілген шамасына жеткенде ықпал етудің түрлі шараларын қолдануды қарастырады. Мұндай жүйе көптеген елдерде жүзеге асырылады.

Есептен шығарушы жүйе Испанияда, Италияда, Люксембургте, Словенияда, Францияда қабылданған. Жүргізушіге алдын ала заңмен белгіленген балл саны беріледі, сөйтіп шкалаға сәйкес әрбір бұзушылық үшін оның «есебінен» балдары алынып отырады. «Есебінің» толықтай таусылуы, не болмаса оның белгілі бір деңгейге дейін азаюы жүргізушіні құқықтық зардаптарға әкеліп соқтырады.

Айыппұл балдары жүйесінің түрлеріне қарамастан, ең маңыздысы әрбір тәртіп бұзушылықтың қанша балмен «бағаланатындығында».

Шетелдерде (Германиядан басқа) айыппұл балдары бұзушылықтардың барлық түрлері үшін қарастырылмаған. Жүргізушілердің жолдағы құқыққа қарсы тәртібін ескертетін балдық жүйе барысында есептелетін бұзушылықтардың тізімі әр елде әртүрлі. Мысалы, Францияда оған жол тәртібі ережелерін бұзудың 40-қа жуық түрі енгізілген; Испания, Корея және Мальтада — 30-дан төмен; Ұлыбритания, Венгрия және Люксембургте — 20-ға жуық; Норвегияда — 7. Германияда 2-ден 7-ге дейінгі айыппұл балдары салынатын құқық бұзушылықтардың 60-қа жуық құрамы анықталған, ал қалған бұзушылықтар үшін — 1 балл.

Бір бұзушылық үшін салынатын немесе алып тасталатын ең жоғарғы балдар Кореяда — 110, АҚШ-та (Миссури штаты) — 12, Мальтада — 11, Ұлыбритания мен Польшада - 10, Латвия мен Литвада — 8, Германияда — 7, Испания, Люксембург, Францияда — 6, Норвегияда — 2.

Дөрекі бұзушылықтарға мыналар жатқызылған: көлік құралын қауіпті басқару, жол-көлік оқиғасы болған орынды тастап кету, қозғалыс жылдамдығын арттыру, көлік құралын мас күйінде басқару. Ұлыбританияда мас күйінде көлік басқарғаны үшін айыппұл балдары салынбайды, жүргізуші бірден көлік жүргізу құқығынан айырылады.

Бірқатар елдерде (Германия, Люксембург, Мальта және т. б.) мас күйінде көлік құралын басқарғаны үшін салынатын айыппұл балдарының саны жүргізушінің қанындағы алкогольдің концентрациясына немесе рұқсат етілген мөлшерден қаншалықты асып кеткендігіне байланысты анықталады. Кейбір елдерде мастық күйі үшін медициналық куәландырудан бас тартқаны үшін де айыппұл балдары қарастырылған, мысалы Ұлыбританияда сотта дәлел ретінде қарастырылмайтын тексерістен бас тартқаны үшін 4 балл беріледі, ал сотта дәлел ретінде қарастырылатын тексерістен бас тартқаны үшін — 10 балл, яғни 1 бұзушылық үшін салынатын ең жоғарғы балл.

Жылдамдық режимін бұзу фактісі қозғалыс жылдамдығына қойылатын шектеуден қаншалықты асқандығына байланысты бағаланады (Ұлыбритания, Германия, Испания, Корея, Литва, Люксембург, Мальта, Польша, Норвегия, Франция). Бұған қоса, айыппұл балдары берілетін арттырылған қозғалыстың мөлшері әр елде әртүрлі: 10 км/сағ. - Норвегия, Литва және Польшада, 15 км/сағ. — Люксембургте 20 км/сағ. төмен — Францияда, 20 км/сағ. — Германия, Корея және Чехияда<sup>2</sup>.

Жол-көлік оқиғасы болған жерді тастап кетумен байланысты құқық бұзушылықтардың құрамы әртүрлі анықталады. Мысалы, Ұлыбританияда жүргізуші тек жол-көлік оқиғасы болған жерді тастап кеткені үшін ғана емес, сондай-ақ ол туралы полицияға хабарламағаны үшін де айыппұл балдарын алады. Көлік құралының иесіне айыппұл балдары, сондай-ақ жол-көлік оқиғасы болған уақытта көлікті жүргізген адамды анықтау үшін полиция қызметкерлеріне ақпарат беруден бас тартқаны үшін де салынады. Кореяда жол-көлік оқиғасы болған орынды тастап кеткені үшін және жәбірленушілерге көмек көрсетпегені үшін де айыппұл балдары беріледі, тіпті берілетін балдардың саны полицияны қанша уақыт өткеннен кейін ақпараттандырғанына да байланысты.

Ұлыбританияда, Люксембургте, Мальтада азаматтық жауапкершілігін сақтандыру бойынша міндетін орындамаған жүргізушінің көлік құралын басқарғаны үшін айыппұл балдары қарастырылған, тіпті мұндай бұзушылық қауіптілердің қатарына жатқызылған.

Көптеген еуропалық мемлекеттерде (Венгрия, Германия, Греция, Испания, Польша, Румыния, Франция, Чехия) қауіпсіздік белдігін пайдаланбау «айыппұл есебінің» көбеюіне немесе керісінше азаюына әкеп соқтырады. Кейбір мемлекеттер (Венгрия, Испания, Мальта, Франция) көлік жүргізу барысында ұялы телефонды пайдаланғаны үшін айыппұл балдарын енгізген.

Әрбір айыппұл балының маңыздылығын салыстыру үшін түрлі мемлекеттердегі жүргізушілер үшін келесілерді ескеру қажет: біріншіден, жол қозғалысы ережелерін жүйелі түрде бұзатын тұлғаға балдың қандай көлеміне жеткен кезде (немесе қандай көлемі алынған кезде, есептен шығарушы жүйесі үшін) көлік құралын басқару құқығынан айыру түріндегі санкция қолданылатындығын; екіншіден, балдар қандай кезең аралығында есептелетіндігін.

Жүргізушінің айыппұл балдарын тіркеу үшін және жалпы жол қозғалысы ережелерін бұзуды бағалаудың балдық жүйесін басқару үшін барлық елдерде автоматты орталықтандырылған регистрлер құрылған. Олар жүргізуші куәлігі бар барлық тұлғалар туралы мәліметтерді қамтиды (және тиісінше олардың «айыппұл есебін» жүргізеді, мысалы, Испания, Люксембург, Францияда) немесе жол қозғалысы ережелерін бұзған жүргізушілер туралы ақпаратты ғана қамтиды (Ұлыбритания, Латвия және т.б.). Шетелде жүргізуші құжаттарында жасаған құқық бұзушылықтары туралы белгілер негізінен қойылмайды. Тек Ұлыбританияда жүргізуші құжаттарына ережені бұзған датасы мен орны туралы мәліметтер жазылады және Кореяда жол қозғалысы ережесін бұзған күні, нақты қандай ережені бұзғандығы, сондай-ақ ЖКО-ға қатысқан датасы жайлы мәліметтер жазылады.

Көп елдерде жүргізушілерге жолдағы тәртібін түзетуге бағытталған жол қозғалысы қауіпсіздігінің негіздері бойынша арнайы ақылы оқу курстарын бітіру есебінен өзінің жағдайын жақсарту мүмкіндігі беріледі (Венгрия, Германия, Испания, Корея, Латвия, Люксембург, Франция).

Кейбір елдерде егер жүргізуші белгілі бір уақыт аралығында жаңа құқық бұзушылық жасамаса, айыппұл балдарының белгілі бір саны жойылады, тіпті АҚШ пен Чехияда жойылатын балдардың саны жолдағы дұрыс тәртібінің ұзақтығына байланысты.

Көптеген елдердің тәжірибесі айыппұл балдарын енгізу көлік апатына және жол-көлік травматизміне оң әсерін тигізетіндігін куәландырады.

Осылайша, Италия полициясының мәліметтері бойынша жол қозғалысы ережелерін жүйелі түрде бұзудың алдын алу бойынша осындай шараларды 2 жыл қолдану нәтижесінде жол-көлік оқиғасының және қаза болғандардың саны 20,5 % азайды, жарақаттанғандардың саны — 22,1 %.

Латвияда жүргізушілерге айыппұл балдарын енгізе бастағаннан бастап жолда қаза табушылардың саны 11,4 % -ға, ал жарақаттанғандары бар жол-көлік оқиғалары 7,2 % -ға азайғандығы байқалады<sup>3</sup>.

Британдық заңнамаға сәйкес жол қозғалысы ережелерін бұзудың барлық түрлері қылмыс ретінде қарастырылады және қылмыстық істер бойынша соттарда қарастырылады.

Біздің ойымызша, Қазақстан Республикасы үшін айыппұл балдарының жинақтаушы жүйесі (накопительная система) ыңғайлы. Бір құқық бұзушылық үшін берілетін ең жоғарғы балл — 10 балл, ең төменгі — 3 балл. Барлық құқық бұзушылықтар мәліметтер базасына енгізіледі және жағымсыз балл ретінде есепке тіркеледі. Ең жоғарғы балға жеткенде жүргізуші куәлігінен айырылады.

Жүргізушінің айыппұл балдарын тіркеу үшін және жалпы жол қозғалысы ережелерін бұзуды бағалаудың балдық жүйесін басқару үшін Қазақстан Республикасы ІІМ ЖПК жанында Тұрғындарға қызмет көрсету бойынша қызметтерде автоматты орталықтандырылған регистрлер құру қажет. Онда жүргізуші куәліктері бар барлық тұлғалар жайлы, жол қозғалысы ережелерін бұзған датасы, сонымен қатар ЖКО-ға қатысқан датасы туралы мәліметтер, нақты қандай ережелерді бұзғандығы жайлы ақпараттар болуы тиіс.

Өзінің жолдағы тәртібін бақылау үшін жүргізуші Қазақстан Республикасы ІІМ ЖПК жанында Тұрғындарға қызмет көрсету бойынша қызметтерге жүгіне алады және балдары туралы ақпаратты ала алады немесе ол ресми түрде «айыппұл есебінің» өзгергендігі жөнінде ақпараттандырылады. Жол қозғалысы ережелерін бұзғандығы үшін ең жоғарғы балл жинаған уақытта жүргізуші жүргізуші куәлігінен айырылады. Алайда жүргізушілерге емтихандарды қайта тапсыру және жаңа жүргізуші куәлігін алу есебінен өз жағдайын жақсарту мүмкіндігі беріледі. Егер жүргізуші белгілі бір уақыт аралығында жаңа құқық бұзушылықтарды жасамаса, онда айыппұл балдарының белгілі бір саны жойылады.

Балдық жүйені жол қозғалысы ережелерін өрескел бұзғаны үшін ғана белгілеу қажет. Оларға мыналарды жатқызуға болады: жол-көлік оқиғасы болған орынды тастап кету, белгіленген қозғалыс жылдамдығын арттыру, көлік құралын мас күйінде басқару, қызыл түске өтіп кету, көшедегі жүрісті ретке салушының, жол белгілерінің және жүргінші жолындағы таңбалардың талаптарын сақтамау.

Егер ұсынылып отырған жүйе жол қозғалысы ережелерін бұзудың алдын алуда оң нәтижелерін көрсетсе, келешекте айыппұл балдары салынатын құқық бұзушылықтардың тізімін де кеңейтуге болады.

- <sup>1</sup> Предупреждение систематических нарушений правил дорожного движения: Обзорная информация. — М., 2007. 19-шығ. —76-б.
- <sup>2</sup> Бұл да сонда.
- <sup>3</sup> Бұл да сонда.

### **Резюме**

В настоящей статье рассмотрен зарубежный опыт применения мер предупреждения систематических нарушений правил дорожного движения. На основании проведенного исследования разработаны предложения по совершенствованию мер обеспечения безопасности дорожного движения.

### **Resume**

In the present article foreign experience of application of measures of the prevention systematic traffic violation of the rules is considered. On the basis of the carried-out research, offers on improvement of measures of safety of traffic are developed.