



**Азаматтық құқық. Азаматтық процесс. Еңбек құқығы /
Civil law. Civil process. Labor law / Гражданское право.
Гражданский процесс. Трудовое право**

XFTAP 10.15.35
Ғылыми мақала

<https://www.doi.org/10.32523/2616-6844-2025-150-1-37-48>

**«Жол қозғалысы туралы» Қазақстан Республикасының Заңына
көлік құралдарының жекелеген түрлерінің қозғалысын
ұйымдастыруды енгізу мәселелері**

С. Нұржан¹ , Д.Б. Тебаев² 

¹«Парламентаризм институты» ШЖҚ РМК

²«Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК

(e-mail: ¹nuri_saulen@mail.ru, ²tebdidar@gmail.com)

Аңдатпа: Мақалада Қазақстан Республикасында мопедтердің қозғалысын реттеу және жол қауіпсіздігін арттыру мақсатында енгізілген заңнамалық өзгерістер талданады. Мопедтердің танымалдылығының артуы жол-көлік оқиғаларының күрт өсуіне әкеліп, бұл мәселені шұғыл шешуді талап етті. ҚР Парламенті Мәжілісі «Жол жүрісі туралы» ҚР Заңына мопедтерді толыққанды көлік құралдарына теңестіруді, олардың мемлекеттік тіркеуін, мопед жүргізушілеріне қойылатын талаптарды күшейтуді және жол қауіпсіздігін цифрландыруды көздейтін түзетулер енгізді. Бұл өзгерістер мопедтерді толыққанды көлік құралдары ретінде қарастыруды, жүргізушілердің жауапкершілігін күшейтуді және цифрлық бақылау жүйелерін енгізуді қамтиды. Мақалада заңнамалық түзетулердің негізгі аспектілері, олардың мақсаттары мен күтілетін нәтижелері қарастырылады. Сонымен қатар, Заңның міндеттері мен мақсаттарына, автомобиль жолдарында көліктердің жылдамдығын және жылдамдықты арттыру салдарында болған жол-көлік оқиғаларын азайту мақсатында орташа жылдамдық ұғымын енгізуге қатысты ұсыныстар беріліп отыр.

Шетелдік тәжірибені ескере отырып, Қазақстанда мопедтерді басқаруды реттеудің тиімді тәсілдері ұсынылады. Жалпы, бұл заңнамалық өзгерістер мопедтердің қозғалысын тексеру және жол қозғалысына қатысушылардың қауіпсіздігін арттыруға арналған жоғары маңызды қадам реттесімен танылды.

Түйін сөздер: мопедтер, жол қозғалысы, жол қауіпсіздігі, заңнамалық өзгерістер, мемлекеттік тіркеу, мопед жүргізушілері, жол-көлік оқиғалары, жүргізуге оқыту шебері.

Кіріспе

Қазіргі уақытта көлік құралдарының әртүрлі түрлерінің қозғалысын ұйымдастыру және жолдардағы қауіпсіздікті арттыру мәселелері, әсіресе мопедтер сияқты шағын көлік құралдарының танымалдылығының артуы ең өзекті мәселелердің бірі болып табылады. Мопедтердің әмбебаптығы мен ұтқырлығы көптеген адамдар үшін, әсіресе қалалық жерлерде ыңғайлы көлік құралына айналды. Алайда, жолдардағы мопедтердің көбеюі жол қозғалысының барлық қатысушылары үшін апат пен қауіптің артуымен бірге жүреді.

Қазақстанның Ішкі істер министрлігі соңғы бірнеше жылда мопедтердің қатысуымен жол-көлік оқиғалары (ЖКО) санының айтарлықтай өсуі туралы көрсеткен статистикалық деректері алаңдатарлық үрдістерді көрсетеді. 2023 жылы мопедтердің қатысуымен 750 жол-көлік оқиғалары тіркеліп, 39 адам қаза тауып, 730 адам жарақат алған [1]. 2022 жылғы көрсеткіш бойынша мопедтердің қатысуымен 352 апат болған, 10 адам қаза тапқан және 390 адам жараланған [2]. Осылайша, ЖКО санының да, зардап шеккендер санының да айқын өсуі шұғыл араласуды қажет ететін өсіп келе жатқан проблеманы көрсетеді.

Осы сын-қатерлерге жауап ретінде ҚР Парламенті Мәжілісі депутаттарының бастамасымен «Жол жүрісі туралы» ҚР Заңына және «Әкімшілік құқық бұзушылық туралы» ҚР кодексіне түзетулер енгізілді. Бұл өзгерістердің басты мақсаты жол жүрісін ұйымдастыру мәселелері туралы заңнаманы жетілдіру, мопедті толыққанды көлік құралдарына теңестіру болып табылады және заң жобасымен мынандай толықтырулар енгізіліп отыр: қозғалтқыш көлемі 50 текше сантиметрден кем мопедтерді мемлекеттік тіркеу, мопед жүргізушісіне қойылатын талаптарды белгілеу, жол қауіпсіздігін цифрландыру, рұқсат етілген жылдамдықты әлдеқайда асырып жүретін адамдардың жауапкершілігін күшейту, мопед жүргізушісінің механикалық көлік құралдары жүргізушісімен теңестіру.

Мақала жол қозғалысы туралы заңнамаға енгізілген өзгерістерге талдау жүргізуге, олардың мопедтердің қозғалысын бақылауға әсерін бағалауға және Қазақстанда жол қозғалысын цифрландыру перспективаларын анықтауға бағытталған. Түзетулердің негізгі аспектілерін, олардың мақсаттары мен күтілетін нәтижелерін, сондай-ақ ықтимал сын-қатерлер мен оларды іске асыру перспективаларын қарастыру арқылы жол қауіпсіздігін жақсарту және жол қозғалысының барлық қатысушылары үшін тәуекелдерді азайту бойынша ұсыныстар әзірлеуге бағытталады.

Материалдар мен зерттеу әдістері

Мақаланы дайындау үшін материалдар ретінде Қазақстан Республикасындағы жол қозғалысын реттейтін заңнамалық база, «Жол жүрісі туралы», Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің 2022 және 2023 жылдардағы мопедтердің қатысуымен болған жол-көлік оқиғалары туралы статистикалық мәліметтері, шет елдердегі мопедтердің қозғалысын реттейтін заңдар мен ережелер пайдаланылды. Зерттеу барысында

аналитикалық әдіс, салыстырмалы әдіс, модельдеу және болжау әдісі, сондай-ақ сапалық талдау әдістері қолданылды, бұл заңнамалық өзгерістердің практикалық тиімділігін бағалау және олардың ықтимал салдарын болжау үшін қажетті деректер мен ақпараттарды жан-жақты қарастыруға мүмкіндік берді.

Нәтижелер мен талқылау

2009 жылы Қазақстан БҰҰ-ның жол жүрісі туралы Конвенциясын ратификациялады. Біздің құқық жүйесіне сәйкес халықаралық конвенциялар ұлттық заңнамадан басым. Осы Конвенцияның нормаларын сақтау мақсатында, егер біз мопедті механикалық көлік құралы деп танитын болсақ, автоматты түрде жүргізу құқығының жекелеген санатының қажеттілігі туындайды.

Қазақстанда мопедтердің қозғалысын реттейтін жаңа ережелерді енгізу контекстінде көлік құралдарының осы санаты үшін жол қозғалысын реттеуде елеулі өзгерісті білдіреді. Бұл заң жобасының негізгі мақсаты мопедтердің қозғалысын реттеу және оларды толыққанды көлік құралдарына теңестіру болып табылады. Өзгерістерге сәйкес, мопедтер толыққанды көлік құралдарына айналады, бұл олардың иелері мен жүргізушілерін белгіленген талаптар мен ережелерге сәйкес келуге міндеттейді. Атап айтқанда, мопед жүргізушілері өздерінің көлік құралдарын міндетті тіркеуден өтуі, «А1» санатындағы жүргізуші куәлігін алуы, жыл сайынғы техникалық байқаудан өтуі және азаматтық-құқықтық жауапкершілікті сақтандыруды ресімдеуі тиіс.

Алайда, мопедтерді тіркеу және жүргізуші куәлігін алу кезінде ұйымдастырушылық қиындықтарды болдырмау үшін жаңа заңнама талаптары заңға қол қойылғаннан кейін алты айдан кейін күшіне енеді. Бұл Қазақстанға әкелінген мопедтерді «заңдастыруға» және жүргізушілерге қажетті құжаттарды алуға уақыт береді.

Айта кету керек, заңнамадағы бұл өзгеріс мопед жүргізушілерінің жол жүрісі ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілігін күшейтуді көздейді. Мопед жүргізушілері басқа көлік құралдарының жүргізушілері сияқты жауапкершілікке тартылады. Бұл бағдаршамның тыйым салу сигналына жол жүру айыппұлдарын және мас күйінде мопедті басқаруды қамтиды.

Шетелдік тәжірибеге тоқталсақ, Азияда ең танымал көлік құралы – мопед. Таиландта, Вьетнамда, Үндістанда, Индонезияда, Қытайда мопедті басқару үшін «А» санатындағы жүргізуші куәлігін алу қажет (мотоциклді басқару құқығы).

Нидерландыда мопедті басқару үшін 16 жастан асқан және «АМ» санатындағы жүргізуші куәлігі, яғни жеке санат болуы керек. Егер жүргізуші автокөлік немесе мотоцикл құқығына ие болса, мопедті қосымша санатты ашпай-ақ қолда бар куәлік бойынша басқара алады [3].

Испанияда мопедті (көлемі 50 см³ - ке дейінгі екі және үш доңғалақты көлік және максималды жылдамдығы 45 км/сағ) Басқару Үшін АМ санатындағы жүргізуші куәлігі қажет, оны 15 жастан бастап алуға болады, бірақ 18 жасқа дейін жолаушыларды тасымалдауға тыйым салынады [4].

Ресейде «М» санатындағы жүргізуші куәлігі қажет (50 текше сантиметрге дейін мопедтер мен скутерлерді басқаруға арналған арнайы санат) [5].

2018 жылдың 19 қарашасында Оңтүстік Каролинада мопедтер мен скутерлерді реттеуге бағытталған заң қабылданды. Осы уақытқа дейін Оңтүстік Каролинада бұл көліктерді жолдарда пайдалануды реттеу стандарттары болған жоқ. Бұл мопед жүргізушілерінен көлік құралын тіркеуді және осылайша жол ережелерін сақтауды талап етті, бұл ретте қауіпсіздік қызметінің қызметкерлеріне жол қозғалысы ережелерін сақтауды қамтамасыз етуге және жүргізушілерді жол жүрісі ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілікке тартуға рұқсат етілді. Заң қабылданғаннан кейін мопедтердегі ЖКО деңгейінің айтарлықтай төмендеуі байқалған [6].

Мичиган штаты заңында барлық мотоцикл жүргізушілерінде мотоциклді сақтандыру болуы керек делінген. Алайда, сақтандыру мопед жүргізушілері үшін міндетті талап емес. Штаттағы барлық мопедтерді, егер олар тек жеке меншікте жұмыс істемесе, тіркеуді талап етеді. Сонымен қатар, жарамды жүргізуші куәлігі болуы керек. Егер болмаса және кем дегенде 15 жаста болса, мопед лицензиясына өтініш беруге болады. Мопед лицензиясын алу үшін көздің жақсы көруіне және жол қозғалысы емтиханын тапсыру керек [7].

Мопедтерді басқару ережелерінің халықаралық тәжірибесін салыстыру олардың жол қозғалысындағы қауіпсіздік деңгейіне тікелей әсер ететінін көрсетеді. Азия елдерінде мопедтер мотоциклдермен теңестірілсе, Еуропа мен Ресейде арнайы АМ немесе М санатты куәліктер енгізілген, ал АҚШ-та жол қауіпсіздігін арттыру үшін реттеуді күшейту ЖКО санын азайтқан. Оңтүстік Каролинада мопед жүргізушілерін тіркеу, сақтандыру және жол ережелерін сақтау міндеттелгеннен кейін апаттардың төмендеуі қатаң реттеудің тиімділігін дәлелдейді. Қазақстан үшін де бұл маңызды тәжірибе, себебі мопедтер санының артуы олардың заңнамалық реттелуін талап етеді. Жүргізуші куәлігіне қойылатын талаптарды нақтылау, сақтандыру жүйесін енгізу және мопедтерді тіркеу жол қауіпсіздігін арттырып, жүргізушілердің жауапкершілігін күшейтуге ықпал етеді. Сонымен қатар, мопед жүргізушілеріне арналған арнайы жол қозғалысы курстарын енгізу және шлем тағу секілді қауіпсіздік шараларын қатаң бақылау қажет. Қазақстан халықаралық тәжірибені ескере отырып, мопедтерге қатысты заңнаманы жетілдіріп, жол-көлік оқиғаларын азайтуға бағытталған кешенді шаралар жүргізуді тоқтатпау керек.

Жоғарыда айтылғандарды ескере келе, «Жол жүрісі туралы» Қазақстан Республикасының Заңына (бұдан әрі – Заң) енгізіліп отырған өзгерістер мен толықтыруларға қатысты ұсыныстарға тоқталсақ.

Біріншіден, тұжырымдамалық ұсыныстар.

«Құқықтық актілер туралы» ҚР Заңының 24-бабының 1-тармағына сәйкес заңдарда тиісті саланы (аяны) реттеудің негізгі мақсаттары, міндеттері, қағидағтары, құзыреттері мен өкілеттіктері белгіленеді.

Заңда мақсаттар мен міндеттер жазылмаған. Осыған байланысты Заңның мақсаттары мен міндеттерін белгілейтін нормаларды қарастыруды ұсынамыз.

Заңның 2-1-бабымен толықтырылып, оны мынадай редакцияда жазылу ұсынылады: «2-1-бап. Жол қозғалысы туралы заңнаманың мақсаты мен міндеттері

Жол қозғалысы туралы заңнаманың мақсаты жол қозғалысының барлық қатысушыларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету, көлік инфрақұрылымын реттеу және жақсарту, апаттылықты азайту және азаматтар мен көлік құралдарының қозғалысы үшін қолайлы жағдайлар жасау болып табылады.

Жол қозғалысы туралы заңнаманың міндеттері:

- 1. Жол қозғалысына қатысушылар үшін тәртіп ережелері мен нормаларын белгілеу.*
- 2. Жол инфрақұрылымын тиімді пайдалануды және жол қозғалысының барлық қатысушыларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында жол қозғалысын және көлік құралдарының тұрағын реттеу.*
- 3. Жүргізушілердің құқықтары мен міндеттерін, сондай-ақ көлік құралдарына қойылатын талаптарды және тіркеуді анықтау.*
- 4. Жол инфрақұрылымын дамыту мен жетілдіруді қамтамасыз ету.*
- 5. Көлік проблемаларын және қоршаған ортаның ластануын азайту мақсатында қоғамдық көлікті және қозғалыстың баламалы түрлерін дамытуға жәрдемдесу.*
- 6. Жол қозғалысы саласындағы халықаралық ынтымақтастыққа қолдау көрсету.».*

Екіншіден, Заң жобасымен 1-баптың 25) тармақшасына білім беру процесі кезінде жүргізуге оқыту шебері жүргізушіге теңестірілумен толықтырлған. Яғни, жолдарда көлік жүргізуді үйрететін нұсқаушы (инструктор) жүргізушіге теңестіріледі және белгілі бір құқықтарға, міндеттерге және жауапкершіліктерге ие. Нұсқаушы көлік жүргізуді үйренушіге тиісті дайындығын қамтамасыз етуге және сабақ барысында қауіпсіз жағдай жасауға міндетті. Сонымен қатар, оған жолдағы жағдайды бақылау және қауіп туындаған жағдайда араласу құқығы берілген. Алайда, арнайы жабдықталған көлікте нұсқаушының басшылығымен жүргізуді оқыту кезінде болған жол-көлік оқиғасы (ЖКО) жағдайында жауапкершілік әдетте нақты жағдайдың мән-жайлары мен нұсқаушының іс-әрекеттерін ескере отырып қаралады. Егер жүргізуші-нұсқаушыда қосымша тежегіш педальдар сияқты қосымша басқару элементтері болмаса, апат кезіндегі жауапкершілікті анықтау оқиғаның нақты жағдайларына байланысты болады және өзара жауапкершілікке әкелуі мүмкін.

ҚР Жоғарғы Сотының 2011 жылғы 29 маусымдағы «Жол қозғалысы және көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзуға байланысты қылмыстық құқық бұзушылықтар туралы істер бойынша қылмыстық заңнаманы қолдану тәжірибесі туралы» Нормативтік қаулысының 2-тармағы қылмыстық құқық бұзушылық жасалған уақытта 16 жасқа толған, механикалық көлік құралын жүргізген және жол қозғалысы немесе көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзуға жол берген адам қылмыстық құқық бұзушылық субъектісі болып танылатыны түсіндірілген. Бұл ретте жүргізуші куәлігінің, сол сияқты білімінің және оны пайдалану дағдысының болуы немесе болмауы қылмыстық жауапкершіліктен босатпайтынын көрсеткен [8].

Мұндай түсіндіру іс-әрекеттің жасалу фактісіне және көлік құралын басқарған адамның жасына, оның біліктілігіне немесе тәжірибесіне қарамастан, жол қозғалысы немесе көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілік қағидатын бекітеді.

Заңының қолданыстағы редакциясында (1-баптың 25-тармақшасы) «жүргізуші – көлік құралын басқаратын адам...» [9] деп көздейді. Бұл анықтамадан адамның жүргізуші ретінде танылуының жалғыз негізі оның көлік құралын басқару фактісі болып табылады. Түсіндірме сөздікте «басқару» ұғымының келесі анықтамасы берілген: «кез-келген құралдарды, құрылғыларды және т.б. қолдана отырып, бір нәрсенің барысын, қозғалысын, жұмысын бағыттаңыз, реттеңіз» [10].

«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 жылғы 30 маусымдағы № 534 бұйрығының 6-тармағына сәйкес «Жүргізуге оқыту үшін пайдаланылатын және оқу ұйымына тиесілі механикалық көлік құралы қосымша ажыратуыш жетегі және тежеуіш педальдарымен, «Оқу көлік құралы» таным белгісімен жабдықталуы тиіс, ...» деп көрсетілген [11]. Егер көлік құралы оқу шеберіне оқушымен бірге көлік құралын басқаруға мүмкіндік беретін осындай жабдықтармен жабдықталған болса, онда білім беру процесі кезінде ол көлік құралын басқаратын адам ретінде жүргізушіге теңестірілмей, жүргізуші ретінде танылуы керек. Егер осы қағиданы бұза отырып, оқу көлігі мұндай жабдықтармен жабдықталмаса, онда оқыту шеберін жүргізуші деп тануға және жүргізушіге теңестіруге болмайды, өйткені бұл жағдайда оның көлік құралын басқаруға немесе басқаруға қатысуға мүмкіндігі жоқ. Білім беру процесі кезінде оқушыға ауызша нұсқауларды айту көлік құралын басқару ретінде танылмайды. Демек, көлік құралын ешқандай жолмен басқармайтын адам мұндай құралды басқаратын адамдармен теңестіріле алмайды. ЖКО, қылмыстық жауапкершілік жағдайында жүргізуші-оқушымен қатар техникалық ақаулары бар көлік құралын пайдалануға шығаруға жол берген лауазымды тұлға жауапкершілікке тартылады (ҚР ҚК 348-бабы).

Осыған байланысты, жауапкершілікті анықтаудағы мүмкін қиындықтарға және құқықтық нормаларда айқындықтың болмауына байланысты нұсқаушыларды жүргізушілерге теңестіретін ұстанымды алып тастауды ұсынамыз.

Үшіншіден, Заң жобасымен «көлік құралының қозғалысының орташа жылдамдығы» ұғымы енгізіледі, ол «көлік құралы жүріп өткен республикалық маңызы бар жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдар учаскесінің ұзындығын осы қашықтық өткен уақыт аралығына бөлу жолымен айқындалатын жылдамдық» (Заңның 1-бабының 57-тармақшасы) деп түсініледі. Алайда, бұл жаңа ұғым заңда қолданылмайды және тек жүргізушілердің жалпы міндеттері, соның ішінде максималды жылдамдықтан аспау міндеті бар. Осы міндеттерді бұзуды (орындамауды) тіркеудің қандай да бір тетіктері немесе заңдағы бұзушылықтар үшін жауапкершілік реттелмейді.

Осыған байланысты «орташа жылдамдық» және оны белгілеу және бекіту тәртібі туралы нормаларды Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодекске көшіру ұсынылады.

Сонымен қатар, «көлік құралының орташа жылдамдығы» ұғымы оны практикалық іске асыруда бірқатар мәселелер мен проблемаларды тудыруы мүмкін.

Біріншіден, мұндай норманы енгізу белгісіздік пен ықтимал сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін тудырады, өйткені аялдамалар мен басқа факторлар орташа жылдамдықты есептеу дәлдігіне айтарлықтай әсер етуі мүмкін. Сонымен қатар, бұл тәсіл кептелістер, апаттар, ауа-райы жағдайлары және қозғалыс жылдамдығына әсер етуі мүмкін басқа факторлар сияқты жолдағы әртүрлі жағдайлардың ерекшеліктерін ескермейді.

Екіншіден, тиісті инфрақұрылымы бар аркаларда әрбір 50 км сайын арнайы бақылау-өлшеу аспаптарын орнату айтарлықтай шығындарды болжайды және реттеушілік бақылауды талдау рәсімін жүргізуді талап етеді, бұл экономикалық тұрғыдан тиімсіз болуы мүмкін.

Автожолдардың барлық санаттарында орташа жылдамдықтан асып кетуге жалпы тыйым салуды реттеудің нақты әдістерінің болмауы да осы шараның тиімділігіне күмән туғызады. Атап айтқанда, жол қозғалысының нақты жағдайларына негізделген жылдамдықты басқарудың икемді және бейімделгіш тәсілдерін қолдануды қарастыру қажет.

Жоғарыда аталған проблемалар мен белгісіздіктерге байланысты көлік құралының орташа жылдамдығын анықтау қосымша талқылау мен нақтылауды, сондай-ақ оның практикалық іске асырылуы мен ықтимал салдарын тереңірек талдауды қажет етеді.

Қорытындылай келе, төмендегіні ұсынамыз:

– шығындар мен күтілетін нәтижелер арасындағы оңтайлы арақатынасты анықтау үшін жылдамдықты бақылаудың жаңа технологиялары мен әдістерін енгізудің экономикалық орындылығына мұқият талдау жүргізу.

– пилоттық жобаларды, олардың нәтижелерін талдауды және автожолдардың бүкіл желісіне біртіндеп кеңейтуді қамтитын орташа жылдамдықты бақылауды енгізудің кезеңдік жоспарын әзірлеу. Бұл тәсіл тәуекелдерді азайтуға және нақты деректер мен шолулар негізінде шараларды түзетуге мүмкіндік береді.

Төртіншіден, Заңның 55-бабына жаңа 4) тармақшасы жолаушыларға мотоцикл немесе мопедтің жүріп келе жатқан кезінде аяқ тіреуіштеріне немесе орындыққа тұруға тыйым салады. Ұсынылып отырған редакция анық емес және түсініспеушіліктер тудыруы мүмкін, өйткені бұл орындыққа тұру мүмкіндігін білдіреді, бұлай тұру мүмкін емес. Сонымен қатар, ол жолаушылар жасай алатын барлық ықтимал қауіпті әрекеттерді толық сипаттамайды.

Жолаушының назарын қозғалыс кезінде тұрақты жағдайдан алшақтататын кез келген әрекетке тыйым салынатынын нақтылау қажет. Мысалы, бұл аяқ тіректерінде, орындықта, сондай-ақ бензин бағында немесе мотоциклдің немесе мопедтің кез келген басқа бөлігінде тұруды қамтуы мүмкін. Осылайша, ұсынылған тұжырымдама тиімсіз болуы мүмкін және нақтылауды қажет етеді.

Осыған байланысты бұл түзетуді келесі редакцияда көрсету ұсынылады: «мотоцикл немесе мопедтің жүріп келе жатқан кезінде тұруға тиым салынады».

Қорытынды

Қазақстан Республикасында мопедтердің қозғалысын реттеу және жол қауіпсіздігін арттыру мақсатында заңнамаға енгізілген түзетулер маңызды қадам болып табылады. ЖКО санының айтарлықтай өсуі мопедтерді толыққанды көлік құралдары ретінде тану қажеттілігін көрсетті. Осы мақсатта ҚР Парламенті Мәжілісі «Жол жүрісі туралы» және «Әкімшілік құқық бұзушылық туралы» заңдарға бірқатар өзгерістер енгізді.

Бұл өзгерістер мопедтерді мемлекеттік тіркеу, мопед жүргізушілеріне қойылатын талаптарды күшейту, жол қауіпсіздігін цифрландыру, жылдамдықты арттырған жүргізушілердің жауапкершілігін күшейту және мопед жүргізушілерін механикалық көлік құралдары жүргізушілерімен теңестіруді қамтиды. Мұндай шаралар жол қозғалысын реттеу және мопедтерді пайдаланушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында қабылданды.

Алайда, заңнамадағы өзгерістердің практикалық іске асырылуы мен ықтимал салдарын тереңірек талдау қажеттілігі туындайды. Ұсыныстардың ішінде мопедтерді тіркеу және жүргізуші куәлігін алу талаптарының енгізілуі, көлік құралдарының орташа жылдамдығын бақылау, сондай-ақ мопед жүргізушілерінің жауапкершілігін күшейту мәселелері қарастырылды.

Сонымен қатар, шетелдік тәжірибеге сүйене отырып, Қазақстанда мопедтерді басқаруды реттеудің тиімді жолдарын іздестіру қажет. Мұндай шаралар жол қозғалысы қауіпсіздігін жақсартуға және барлық қатысушылар үшін тәуекелдерді азайтуға мүмкіндік береді.

Заңнамадағы өзгерістерді енгізу барысында құқықтық нормаларды нақтылау және реттеу тетіктерін жетілдіру қажет. Жүргізушілердің құқықтары мен міндеттерін, сондай-ақ көлік құралдарына қойылатын талаптарды айқындай отырып, жол қозғалысы ережелерін сақтау маңызды.

Жалпы алғанда, ұсынылған түзетулер мопедтер қозғалысын реттеу және жол қауіпсіздігін арттыру бағытында маңызды қадам болып табылады. Оларды тиімді іске асыру үшін мүдделі тараптармен бірлесіп, заңнамалық өзгерістердің әсерін бағалау және оларды жетілдіру жұмыстары жүргізілуі тиіс. Бұл Қазақстанда жол қозғалысының барлық қатысушылары үшін қауіпсіз және тиімді көлік инфрақұрылымын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Авторлардың қосқан үлесі.

Ғылыми мақаланы жазуда авторлардың үлесі ортақ. Авторлар қолжазбаның жариялануға ұсынылған соңғы нұсқасын ортақ талқылаудан өткізді, онымен келіседі.

Мақаланы жазу барысында авторлардың қосқан үлестері келесідей нақтыланады:

Сәулен Н. – жұмыс нәтижелерін талдау және ұсыныстарды әзірлеу, жариялау үшін мақаланың соңғы нұсқасын бекіту. Мәліметтердің дұрыстығына немесе мақаланың барлық бөліктерінің тұтастығына қатысты атқарылған жұмыстарды қоса алғанда жұмыстың барлық аспектілері үшін жауапты.

Тебаев Д.Б. – жұмыс нәтижелерін жинау және талдау. Жұмыстың тұжырымдамасы мен дизайнын құрастырудағы үлесі. Мәтін жазу мен оның мазмұнын сыни тұрғыдан қайта қарау. Қажет мәліметтерді жинау және талдау.

Әдебиеттер тізімі

1. Tengrinews. Сілтеме арқылы қол жетімді: https://kaz.tengrinews.kz/kazakhstan_news/kazakstanda-mopedterge-katyystyi-kansha-jol-apaty-i-boldyi-358988/ (өтініш берген күні: 19.06.2024).
2. «Azattyq Rýhy». Сілтеме арқылы қол жетімді: <https://azattyq-ruhy.kz/incidents/59749-almaty-oblysynda-k-meletke-tolmagan-bala-mopedpen-apatka-ushyady> (өтініш берген күні: 19.06.2024).
3. Нидерландыдағы жүргізуші куәлігі. Сілтеме арқылы қол жетімді: https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-kk.ru.84714d7d-67a8710e-f8f18ad7-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/Driving_licence_in_the_Netherlands (өтініш берген күні: 09.01.2025).
4. Испания для мотоциклистов: какие категории существуют и что они разрешают. Сілтеме арқылы қол жетімді: <https://ayuta.es/moto-carne/> (өтініш берген күні: 09.01.2025).
5. Правила дорожного движения для скутеров в 2025 году. Сілтеме арқылы қол жетімді: <https://pddmaster.ru/pdd/dlya-skutеров.html> (өтініш берген күні: 09.01.2025).
6. John Sharpe, Yianni Bakaes, Chase Gauthier, Richard Bidwell, Deborah M. Hurley, Kevin Murr. The role of public policy in reducing moped and scooter injuries in South Carolina // Injury/2024 Apr;55(4):111411. doi: 10.1016/j.injury.2024.111411. / Сілтеме арқылы қол жетімді: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/38359714/> (өтініш берген күні: 09.01.2025).
7. Michigan Laws for Mopeds, ORVs and Motorcycles. Сілтеме арқылы қол жетімді: <https://www.valuepenguin.com/michigan-laws-moped-orv-motorcycle-insurance#moped> (өтініш берген күні: 19.06.2024).
8. Жол қозғалысы және көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзуға байланысты қылмыстық құқық бұзушылықтар туралы істер бойынша қылмыстық заңнаманы қолдану тәжірибесі туралы Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының 2011 жылғы 29 маусымдағы № 3 Нормативтік қаулысы. Сілтеме арқылы қол жетімді: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P110000003S> (өтініш берген күні: 19.06.2024).
9. «Жол жүрісі туралы» Қазақстан Республикасының Заңы 2014 жылғы 17 сәуірдегі № 194-V ҚРЗ. Сілтеме арқылы қол жетімді: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1400000194> (өтініш берген күні: 19.06.2024).
10. «Толковый словарь русского языка» под редакцией Д.Н. Ушакова (1935-1940). Сілтеме арқылы қол жетімді: <https://kartaslov.ru/значение-слова/управлять> (өтініш берген күні: 19.06.2024).
11. 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 жылғы 30 маусымдағы № 534 бұйрығы. Сілтеме арқылы қол жетімді: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V2300033003> (өтініш берген күні: 19.06.2024).

С. Нуржан¹, Д.Б. Тебаев²

¹РГП на ПХВ «Институт парламентаризма»

²РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»

Министерства юстиции Республики Казахстан

(e-mail: ¹nuri_saulen@mail.ru, ²tebdidar@gmail.com)

Вопросы внедрения организации движения отдельных видов транспортных средств в Закон Республики Казахстан «О дорожном движении»

Аннотация: В статье анализируются изменения в законодательстве Республики Казахстан, направленные на регулирование движения мопедов и повышение безопасности дорожного движения. Рост популярности мопедов привел к резкому увеличению количества дорожно-транспортных происшествий, что потребовало срочного решения данной проблемы. Мажилис Парламента РК внес поправки в Закон РК «О дорожном движении», которые приравнивают мопеды к полноценным транспортным средствам, вводят их государственную регистрацию, ужесточают требования к водителям мопедов и предусматривают цифровизацию безопасности дорожного движения. Эти изменения включают признание мопедов полноценными транспортными средствами, ужесточение ответственности водителей и внедрение цифровых систем контроля. В статье рассматриваются основные аспекты законодательных поправок, их цели и ожидаемые результаты. Также предлагаются меры по введению понятия средней скорости с целью снижения количества дорожно-транспортных происшествий, вызванных превышением скорости на автомобильных дорогах. С учетом зарубежного опыта предлагаются эффективные методы регулирования управления мопедами в Казахстане. В целом, данные законодательные изменения являются важным шагом на пути к улучшению контроля за движением мопедов и повышению безопасности всех участников дорожного движения.

Ключевые слова: мопеды, дорожное движение, безопасность дорожного движения, изменения в законодательстве, государственная регистрация, водители мопедов, дорожно-транспортные происшествия, инструктор по вождению.

S. Nurzhan¹, D. Tebayev²

¹Institute of Parliamentarism

²Institute of Legislation and Legal Information of the Republic of Kazakhstan

(e-mail: ¹nuri_saulen@mail.ru, ²tebdidar@gmail.com)

Issues of implementation of the organization of movement of certain types of vehicles in the Law of the Republic of Kazakhstan «On Road traffic»

Abstract: This article analyzes the legislative changes in the Republic of Kazakhstan aimed at regulating moped traffic and enhancing road safety. The increasing popularity of mopeds has led to a sharp rise in road traffic accidents, necessitating urgent solutions. The Mazhilis of the Parliament of the Republic of Kazakhstan introduced amendments to the Law «On the road traffic», equating mopeds with

full-fledged vehicles, mandating their state registration, tightening requirements for moped drivers, and digitizing road safety measures. These changes include recognizing mopeds as full-fledged vehicles, increasing driver accountability, and implementing digital control systems. The article discusses the main aspects of these legislative amendments, their objectives, and expected outcomes. Additionally, recommendations are provided for introducing the concept of average speed to reduce road traffic accidents caused by speeding on highways. Drawing on international experience, effective methods for regulating moped management in Kazakhstan are proposed. Overall, these legislative changes are a significant step towards improving moped traffic control and enhancing the safety of all road users.

Keywords: mopeds, road traffic, road safety, legislative changes, state registration, moped drivers, road traffic accidents, driving instructor.

References

1. Tengrinews. Silteme arқыly қолжетімді: https://kaz.tengrinews.kz/kazakhstan_news/kazakstanda-moredterge-katuistui-kansha-jol-aratui-boldui-358988/ (өтініш берген күні: 19.06.2024).
2. «Azattuq Rýhu». Silteme arқыly қол жетімді: <https://azattuq-ruhu.kz/insidents/59749-almatu-oblusunda-k-meletke-tolmagan-bala-moredren-aratka-ushuradu> (өтініш берген күні: 19.06.2024).
3. Niderlandydaғы zhyrgizushi kuәligi. Silteme arқыly қол жетімді: https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-kk.ru.84714d7d-67a8710e-f8f18ad7-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/Driving_licence_in_the_Netherlands (өтініш берген күні: 09.01.2025).
4. Ispaniya dlya motociklistov kakie kategorii sushhestvuyut i chto oni razreshayut. Silteme arқыly қол жетімді: <https://ayuta.es/moto-carne/> (өтініш берген күні: 09.01.2025).
5. Pravila dorozhnogo dvizheniya dlya skuterov v 2025 gody. Silteme arқыly қол жетімді: <https://pddmaster.ru/pdd/dlya-skuterov.html> (өтініш берген күні: 09.01.2025).
6. John Sharre, Uianni Bakaes, Shase Gauthier, Rishard Bidwell, Deborah M. Hurleu, Kevin Murr. The role of rublis rolisu in redusing mored and ssooter injuries in South Sarolina // Injury/2024 Apr;55(4):111411. doi: 10.1016/j.injury.2024.111411. Silteme arқыly қол жетімді: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/38359714/> (өтініш берген күні: 09.01.2025).
7. Mishigan Laws for Moreds, ORVs and Motorsusles. Silteme arқыly қол жетімді: <https://www.valuepenguin.com/michigan-laws-moped-orv-motorcycle-insurance#moped> (өтініш берген күні: 19.06.2024).
8. Zhol qozғalysy zhәне kәlik құралдарын pajdalanu erezhelelerin bұzuға bajlanysty қуlmystық құкық bұzushyлықтар туралы ister bojnsha қуlmystық заңnamаны қoldanu tәzhiribesi туралы Қазақстан Respublikasy Zhoғарғы Sotynың 2011 zhylyғы 29 mausymdaғы № 3 Normativtik қаулысы. / Silteme arқыly қол жетімді: <https://adilet.zan.kz/kaz/doss/R110000003S> (өтініш берген күні: 19.06.2024).
9. «Zhol zhүrisi туралы» Қазақстан Respublikasynың Заңу 2014 zhylyғы 17 säuirdegi № 194-V ҚРЗ. Silteme arқыly қол жетімді: <https://adilet.zan.kz/kaz/doss/Z1400000194> (өтініш берген күні: 19.06.2024).
10. «Tolkovyy slovar' russkogo jazyka» pod redakciej D. N. Ushakova (1935-1940). Silteme arқыly қол жетімді: <https://kartaslov.ru/znachenie-slova/upravljat> (өтініш берген күні: 19.06.2024).
11. Zhol zhүrisi қағidalaryn, Kәlik құралдарын pajdalanuға rұқsat beru zhөnindegi negizgi erezheleldi, kәligi arnajsы zharyқ zhәне dybys signaldarymen zhabdyқталuға zhәне arnajsы tүsti-grafikalық shemalar

bojynsha bojaluға tiis zhedel zhөne arnajy қызметтер tizbesin bekіtu turaly Қазақстан Respublikasy Ishki ister ministrінің 2023 zhylғы 30 mausymdaғы № 534 bұjryғы. Silteme арқыly қол zhetimdi: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V2300033003> (өtinish bergen күni: 19.06.2024).

Авторлар туралы мәліметтер:

Саулен Н. – хат-хабар авторы, PhD докторы, Аграрлық мәселелер, экология және табиғатты қорғау заңнама орталығының бас маманы, Парламентаризм институты, Мәңгілік Ел даңғылы, 8, 010000, Астана, Қазақстан

Тебаев Д.Б. – PhD докторы, конституциялық, әкімшілік заңнама және мемлекеттік басқару бөлімінің жетекші ғылыми қызметкері, Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты, Жеңіс даңғылы, 15а, 010000, Астана, Қазақстан

Саулен Н. – автор для корреспонденции, доктор PhD, главный специалист Центра по аграрным вопросам, экологии и природоохранного законодательства, Институт парламентаризма, проспект Мангилик Ел, 8, 010000, Астана, Казахстан

Тебаев Д.Б. – доктор PhD, ведущий научный сотрудник отдела конституционного, административного законодательства и государственного управления, Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан, проспект Женис, 15а, 010000, Астана, Казахстан

Saulen N. – corresponding author, PhD, chief Specialist of the Center for agrarian issues, ecology and environmental legislation, Institute of Parliamentarism, Mangilik El ave., 8, 010000, Astana, Kazakhstan

Tebayev D. – PhD, leading Researcher at the Department of Constitutional, Administrative Legislation and Public Administration, Institute of Legislation and Legal Information of the Republic of Kazakhstan, Zhenis av., 15a, 010000, Astana, Kazakhstan



Copyright: © 2025 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY NC) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).