



## Әкімшілік құқық. Әкімшілік процесс / Administrative Law. Administrative procedure / Административное право. Административный процесс

ХҒТАР 10.17.65

<https://doi.org/10.32523/2616-6844-2026-155-2-115-126>

Ғылыми мақала

### Жол-көлік жарақаттануын азайту құралы ретінде айыппұл ұпайлары: халықаралық тәжірибе және Қазақстан Республикасында енгізу перспективалары

А.Е. Кулжанов\*<sup>1</sup>, А.Д. Тәженов<sup>2</sup>, А.С. Байкенжеев<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі Мақан Есбулатов атындағы Алматы академиясы, Алматы, Қазақстан

<sup>2</sup>Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі Ш. Қабылбаев атындағы Қостанай академиясы, Қостанай, Қазақстан

<sup>3</sup>Қазақстан Республикасы Ұлттық қауіпсіздік комитетінің Академиясы, Алматы, Қазақстан

(e-mail: <sup>1</sup>aidos\_k.82@mail.ru, <sup>2</sup>a.tazhenov@mvd.gov.kz, <sup>3</sup>ahilbek\_tgp@mail.ru)

**Аңдатпа.** Мақалада Қазақстан Республикасында жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушыларға әкімшілік ықпал ету тиімділігін арттыру мәселесі қарастырылады. Ресми статистикалық деректерді талдау негізінде қолданыстағы айыппұлдарға негізделген жүйенің, әсіресе құқық бұзушылықты қайталап жасайтын жүргізушілерге қатысты, жеткілікті превентивтік әсер бермейтіні анықталды. Зерттеудің мақсаты – айыппұл балдары жүйесінің халықаралық тәжірибесін салыстырмалы талдау және оны Қазақстанда енгізу бойынша ғылыми негізделген ұсыныстар әзірлеу.

Зерттеу әдіснамасы салыстырмалы-құқықтық, статистикалық, жүйелік және формальды-құқықтық әдістерге негізделген. Германия, Франция, Италия, сондай-ақ Өзбекстан мен Украинадағы балдық жүйелерге талдау жүргізіліп, олардың негізгі қағидаттары анықталды: жинақтаушы сипат, жауапкершіліктің бұлтартпастығы, құқық бұзушылықтарды саралау және ынталандыру тетіктерінің болуы.

Зерттеу нәтижесінде Қазақстан жағдайына бейімделген айыппұл балдары жүйесінің тұжырымдамалық моделі ұсынылды. Бұл модель eGov цифрлық платформасымен интеграцияны, құқық бұзушылықтардың ауырлығына қарай бал есептеу шкаласын, құқық бұзушылықсыз жүргізгені үшін ынталандыру жүйесін және құқық бұзушыларға кезең-кезеңімен әсер ету механизмін қамтиды. Ғылыми жаңалығы – жол қауіпсіздігін қамтамасыз етуде жазалау-фискалдық тәсілден тәрбиелік-превентивтік тәсілге көшуге бағытталған кешенді модельді әзірлеу болып табылады.

Түсті: 09.04.2026. Мақұлданды: 18.06.2026 Онлайн қолжетімді: 30.06.2026

Ұсынылған жүйені енгізу құқық бұзушылықтардың алдын алу тиімділігін арттыруға, жол-көлік оқиғалары салдарынан болатын жарақаттануды азайтуға және қоғамдық қауіпсіздікті нығайтуға мүмкіндік береді.

**Түйінді сөздер:** жол қауіпсіздігі, әкімшілік жауапкершілік, айыппұл балдары, құқық бұзушылық, қайталанушылық, профилактика, цифрландыру, eGov.

---

## Кіріспе

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету әлемнің көптеген елдерінде мемлекеттік саясаттың басым бағыттарының бірі болып табылады. Бұл мәселе азаматтардың өмірі мен денсаулығын сақтауға, сондай-ақ қоғамның әлеуметтік-экономикалық тұрақтылығына тікелей әсер етеді. Қазақстан Республикасы үшін бұл проблема ерекше өзекті болып отыр. Қабылданып жатқан шараларға қарамастан, елдегі жол жағдайы күрделене түсуде. Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитетінің (ҚСЖАЕК) деректеріне сәйкес, 2025 жылы Қазақстан Республикасында 36 146 жол-көлік оқиғасы тіркеліп, олардың салдарынан 51 550 адам зардап шеккен. Ал 2024 жылы 31 597 жол-көлік оқиғасы тіркеліп, 43 452 адам зардап шеккен [1]. 2025 жылдың қаңтар-шілде айлары аралығында көлік және жол шаруашылығы саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықтар бойынша 8,5 млн хаттама жасалған (өткен жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда +22,2%). Ең көп таралған құқық бұзушылық – жылдамдықты арттыру: 3,7 млн-нан астам айыппұл туралы хабарлама тіркелген (+7,5%) [2].

Қазақстанда қолданыстағы әкімшілік жазалау жүйесі негізінен ақшалай айыппұлдарға сүйенеді. Алайда тәжірибе бұл тәсілдің, әсіресе, құқық бұзушылықты бірнеше рет қайталайтын жүргізушілерге қатысты тиімділігі шектеулі екенін көрсетеді. Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының деректеріне сәйкес, адам өліміне әкеп соққан жол-көлік оқиғаларын жасаған тұлғалардың 81%-ы бұған дейін ЖКО бұзғаны үшін бірнеше рет әкімшілік жауапкершілікке тартылған [3]. Бұл мүліктік санкциялардың тиісті деңгейде алдын алу функциясын атқармайтынын және жүйелі құқық бұзушылардың заңға қайшы мінез-құлқын өзгертуге қауқарсыз екенін көрсетеді. Жазаның бюджетті толықтыруға бағытталған фискалдық сипаты ақшалай айыппұлды «тәуекел үшін төлем» ретінде қабылдайтын тұлғаларға қатысты тиімсіз болып отыр.

Осы тұрғыда айыппұл ұпайлары жүйесін (АҰЖ) қолданудың шетелдік тәжірибесі ерекше ғылыми және практикалық қызығушылық тудырады. Германия, Франция, Италия сияқты елдер, сондай-ақ посткеңестік кеңістіктегі мемлекеттер (Өзбекстан, Украина) жол-көлік оқиғаларын азайту мақсатында бұл құралды табысты қолдануда [4]. Мысалы, Францияда айып ұпайлары жүйесін енгізу жол-көлік оқиғаларының санын едәуір қысқартуға мүмкіндік берді. Жазалауға және ақшалай өндіруге негізделген модельден айырмашылығы, айып ұпайлары жүйесі жинақтау, жазаның бұлтартпастығы және тәрбиелік ықпал ету қағидаттарына негізделеді. Мұнда ең қатаң шара ретінде қаржылық жаза емес, көлік құралын басқару құқығынан айыру қарастырылады.

А.С. Байкенжеев атап өткендей, жеке тұлғаның, қоғам мен мемлекеттің қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері бүгінде ең өзекті бағыттардың бірі болып табылады, ал әрбір мемлекет өз егемендігін қорғауды, қоғамның тұрақты дамуын және азаматтардың

лайықты өмір сүруін қамтамасыз етуді басты мақсат ретінде қояды [5]. Осыған байланысты жол қозғалысы қауіпсіздігі ұлттық қауіпсіздіктің ажырамас құрамдас бөлігі болып саналады, өйткені жол-көлік жарақаттануы жеке адамның өмірі мен денсаулығына тікелей қауіп төндіреді, әлеуметтік тұрақтылықты әлсіретеді және ел экономикасына елеулі салмақ түсіреді. Шетел мемлекеттерінде тиімділігін дәлелдеген айып ұпайлары жүйесін енгізу азаматтарды қорғау және қазақстандық қоғамның тұрақты дамуын қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік саясатты іске асырудың нақты құралы ретінде қарастырылуы тиіс.

Осы зерттеудің мақсаты – айыппұл ұпайлары жүйесінің халықаралық модельдеріне салыстырмалы (компаративтік) талдау жүргізу және оны Қазақстан Республикасының құқықтық кеңістігі мен құқық қолдану практикасына бейімдеу және енгізу бойынша ғылыми негізделген ұсыныстар әзірлеу. Жұмыстың ғылыми жаңалығы қазақстандық шынайылыққа бейімделген айып ұпайлары жүйесінің тұжырымдамалық моделін әзірлеуде көрініс табады. Ұсынылып отырған модель мыналарды қамтиды:

1. Есепке алуды автоматтандыру және сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін азайту мақсатында ұлттық «электрондық үкімет» цифрлық платформасымен толық интеграциялау;

2. Құқық бұзушылықтың ауырлығына байланысты ұпайларды шегерудің сараланған шкаласы;

3. Оң ынталандыру тетігі (жол-көлік оқиғаларынсыз жүргізгені үшін ұпайларды қайтару);

4. Шекті мәндерге жеткен кезде міндетті тәрбиелік курстарды енгізу, бұл жол қауіпсіздігін қамтамасыз етудің жазалаушы парадигмасынан тәрбиелік-алдын алу парадигмасына көшуін білдіреді.

Ұсынылған модельді мемлекеттік саясат шеңберінде, атап айтқанда «Заң және тәртіп» бағдарламасы аясында іске асыру жүргізуші-қайталанушылардың неғұрлым проблемалық санатына нысаналы түрде ықпал етуге және Қазақстан Республикасының жолдарындағы жарақаттану мен өлім-жітім деңгейін төмендетудің жүйелі алғышарттарын қалыптастыруға мүмкіндік береді.

## **Әдебиеттерге шолу**

Зерттеудің теориялық және эмпирикалық негізін Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитетінің (ҚСЖАЕК) ресми статистикалық деректері құрайды. Бұл деректер жол-көлік оқиғаларының сыни деңгейін және жүргізушілер арасындағы қайталама құқық бұзушылықтың жоғары үлесін көрсетеді, сондай-ақ жүйелі құқық бұзушыларға қатысты жаңа ықпал ету шараларын енгізу қажеттігі туралы Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасы басшылығының мәлімдемелерімен толықтырылады. Нормативтік-құқықтық база Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексімен (ӘҚБТК) ұсынылған, оны талдау қолданыстағы фискалдық модельдің шектеулілігін айқындады. Құқық бұзушылықтардың психофизиологиялық факторлары, айып ұпайлары жүйесінің тәрбиелік бағытын негіздеу тұрғысынан маңызды мәселелер, К.А. Бакишев, Б.М. Нургалиев және Т.А. Ханов еңбектерінде қарастырылған.

Айыппұл ұпайлары жүйесін қолданудың шетелдік тәжірибесі Өзбекстан заңнамасын, сондай-ақ Франция, Германия және Италиядағы жүйелердің жұмыс істеуі туралы

жарияланымдарды талдау негізінде зерттелді. Бұл олардың құрылымының әмбебап қағидаттарын айқындауға мүмкіндік берді: жазаның бұлтартпастығы, жинақтаушы әсері, құқық бұзушылықтарды саралау және оң ынталандыру тетіктерінің болуы. Аталған дереккөздер жиынтығы Қазақстан Республикасы үшін айып ұпайлары жүйесінің тұжырымдамалық моделін әзірлеуге кешенді тәсілді қамтамасыз етті.

## Әдіснама

Зерттеудің әдіснамалық негізін жалпығылыми және арнайы құқықтық әдістер кешені құрады, бұл жүргізуші-қайталанушыларға қатысты әкімшілік ықпал ету мәселесін жан-жақты зерделеуге мүмкіндік берді. Диалектикалық және жүйелік тәсілдер айып ұпайлары жүйесін жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету тетігіне ықпалдастырылатын динамикалық әлеуметтік-құқықтық институт ретінде қарастыруды қамтамасыз етті. Салыстырмалы-құқықтық әдіс Германия, Франция, Италия, сондай-ақ Өзбекстан мен Украинадағы айып ұпайлары жүйесінің модельдерін талдау үшін қолданылды. Бұл шетелдік баламалардың әмбебап қағидаттарын (жазаның бұлтартпастығы, жинақтаушы әсері) және ұлттық ерекшеліктерін айқындауға мүмкіндік берді. Статистикалық талдау 2024–2025 жылдардағы Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының ҚСЖАЕК ресми деректерін өңдеуге негізделді, соның ішінде жол-көлік оқиғаларының өсуі және өлімге әкеп соққан апаттар кінәлілері арасындағы қайталанушылардың үлесі туралы мәліметтер қамтылды, бұл қолданыстағы монетарлық модельдің дағдарысын эмпирикалық түрде растады.

Формалды-құқықтық әдіс Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексі нормаларын жүйелі құқық бұзушылардың жауапкершілігін реттеудегі олқылықтар тұрғысынан талдау үшін пайдаланылды, ал модельдеу әдісі шетелдік тәжірибені қазақстандық шынайылықпен (мемлекеттік қызметтерді цифрландыру, инфрақұрылымдық ерекшеліктер) ұштастырып, Қазақстан Республикасы үшін айып ұпайлары жүйесінің тұжырымдамалық моделін әзірлеуге мүмкіндік берді. Қосымша түрде ұсынылған шешімдерді верификациялау және енгізу тәуекелдерін құрылымдау мақсатында сараптамалық бағалау әдісі қолданылды. Эмпирикалық базаға сондай-ақ шетел мемлекеттерінің нормативтік құқықтық актілері мен Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің талдамалық материалдары енгізілді.

## Нәтижелер мен талқылау

Қазақстан Республикасында жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтар үшін әкімшілік жауапкершілікті реттейтін қазіргі жүйе ҚР Әкімшілік құқық бұзушылық кодексінің (ӘҚБтК) 30-бабымен белгіленген. Бұл бапты талдау жазалаушы-ақшалай тәсілдің үстем екенін көрсетеді: негізгі санкциялар – айыппұлдар, олардың мөлшері айлық есептік көрсеткішпен (АЕК) сараланған. Мысалы, 592-бапқа сәйкес, жылдамдықты 40–60 км/сағ арттыру 20 АЕК айыппұл салуға әкеп соқтырады, ал 60 км/сағ және одан жоғары арттыру – 40 АЕК айыппұлға. Мас күйде көлік басқару әкімшілік қамауға алу және 7 жылға көлік басқару құқығынан айыру арқылы жазаланады [6]. Маңыздысы, арнайы құқықтан айыру тек белгілі құқық бұзушылық құрамдары үшін қолданылады, ал «қайталанушылық» категориясы тек бір жыл ішінде ауырлататын жағдай ретінде

есепке алынады, бірақ жүйелі, әртүрлі құқық бұзушылықтар үшін жинақтаушы әсер тудырмайды.

Қолданыстағы модельдің шектеулілігі эмпирикалық деректермен расталады: 2025 жылдың қаңтар–тамыз айларында автоматтандырылған жүйелер арқылы 7,2 млн ЖҚҚ бұзушылық тіркелген, олардың 89%-ы жылдамдықты арттыру және жол белгілерінің талаптарын елемеуге қатысты, ал өлімге әкеп соққан ЖКО кінәлілері арасындағы қайталанушылар үлесі 81%-ға жетеді. Бұл жүйелі құқық бұзушылар үшін айыппұл көлемін арттыру тежегіш фактор болып табылмайтынын көрсетеді. «Қайталанушылық» механизмі тек бір жыл ішінде біркелкі әрекеттерді есепке алады, ал айып ұпайлары жүйесі әртүрлі бұзушылықтарды жинақтауға мүмкіндік береді, жүргізушінің қауіптілігін персоналдандырылған бағалауға негіз жасайды және құқықтық ықпалдың фискалдық моделінен тәрбиелік-алдын алу моделіне көшуге жағдай жасайды.

К.А. Бакишев, Б.М. Нургалиев және Т.А. Ханов өз зерттеуінде жол-көлік оқиғаларын алдын алу шаралары жүйесінде жүргізушінің психофизиологиялық ерекшеліктерін мұқият зерделеу маңызды екенін, сондай-ақ автокөлікті басқаруға рұқсат беру туралы шешім қабылдауда оның дайындық деңгейін және еңбек пен демалыс режимін дұрыс ұйымдастыруды ескеру керектігін негіздеп көрсетеді [7]. Бұл тезис айып ұпайлары жүйесін енгізу контекстінде ерекше өзекті болып табылады, себебі жоғарыда көрсетілгендей, қолданыстағы қазақстандық әкімшілік жауапкершілік моделі негізінен фискалдық ықпалға бағытталған және құқық бұзушының жеке сипаттарын есепке алмайды. Ал айып ұпайлары жүйесі тек құқық бұзушылық фактісін тіркеп қана қоймай, жүргізушінің уақыт бойынша мінез-құлық цифрлық профилін қалыптастыруға мүмкіндік береді, бұл зерттеушілер атап көрсеткен психофизиологиялық критерийлерге сәйкес алдын алу шараларын персоналдандыруға (міндетті психологиялық курстар, емтихандарды қайта тапсыру) негіз жасайды.

Айып ұпайлары жүйесінің шетелдік модельдерін зерттеу Қазақстан Республикасы үшін маңызды ғылыми және практикалық қызығушылық тудырады, себебі бұл жүйе әмбебап заңдылықтар мен ұлттық ерекшеліктерді айқындауға мүмкіндік береді, оларды жүргізуші-қайталанушыларға арналған отандық әкімшілік ықпал ету моделін әзірлеуде ескеру қажет. Еуропалық Одақ елдерінде айып ұпайлары жүйесі отыз жылдан астам уақыт қолданыста болып келеді және жол-көлік жарақаттануын алдын алу үшін тиімді құрал ретінде танылған. Бұл жүйе негізінен мүлдем басқа философияға сүйенеді – фискалдық жазалаудан тәрбиелік-алдын алу ықпалына көшу. Талдау көрсеткендей, сандық параметрлер мен процедуралық механизмдер әртүрлі болуына қарамастан, барлық табысты жүйелер ортақ қағидаттарға негізделген: ұпайларды ақшамен өтеу мүмкін еместігі (некупиремость), жинақталатын әсер (санкция жүйелі, бір реттік емес бұзушылықтарға негізделеді), құқық бұзушылықтардың әлеуметтік қауіптілігіне байланысты нақты градациясы, сонымен қатар заңды жүргізушілерге оң ынталандыру тетіктерінің болуы.

Франция – айыппұл ұпайлары жүйесін алғаш енгізген еуропалық елдердің бірі, ол 1992 жылы іске асырылып, тәжірибесі көптеген мемлекеттер үшін эталон ретінде қарастырылады [8]. Француз моделінде әр жүргізушіге бастапқы капитал ретінде 12 ұпай беріледі, ал тәжірибесі үш жылдан аз жүргізушілер үшін шекті лимит төмендетіліп, 6 ұпай белгіленеді. Ұпайларды алу жасалған құқық бұзушылықтың ауырлығына пропорционалды жүргізіледі: қозғалыс кезінде ұялы телефонмен сөйлесу – 2 ұпай, қауіпсіздік белдігін тақпай көлік басқару – 3 ұпай, жылдамдықты арттыру – белгіленген

шектен асу деңгейіне байланысты 3-тен 11 ұпайға дейін. Критикалық шек – баланс нөлге жеткенде, бұл жүргізуші куәлігінің автоматты түрде күшін жоюға әкеп соғып, теориялық және практикалық емтихандарды қайта тапсыру міндетін туындатады. Француз сарапшыларының деректеріне сәйкес, осы жүйе енгізілген кезеңде елдегі жол-көлік апаттары шамамен 20%-ға азайды, бұл баллдық жүйенің алдын алу әлеуетінің жоғары тиімділігін растайды [9]. Француз моделінің маңызды ерекшелігі – ұпайларды қалпына келтіру мүмкіндігі: үш жыл ішінде құқық бұзушылық болмаған жағдайда жүргізушіге максималды лимит автоматты түрде қайтарылады, ал арнайы оқыту курстарынан өту арқылы 4 ұпайды мерзімінен бұрын қалпына келтіруге болады.

Германия түбегейлі басқа концепцияны қолданады, ол ұпайларды шегеруге емес, жинауға негізделген (неміс терминологиясында – «punkte») Федералды жүргізушілер реестрінде, ол Фленсбургтегі Федералды автокөлік транспорты агенттігі тарапынан жүргізіледі. Неміс жүйесі Жол қозғалысы туралы заң және Жол қозғалысына рұқсат беру ережелеріне негізделіп жұмыс істейді, бұл ережелер құқық бұзушылықтың ауырлығына байланысты үш деңгейлі бағалауды белгілейді. Жол қауіпсіздігіне елеулі әсер ететін әкімшілік құқық бұзушылықтар үшін 1 ұпай тағайындалады – мысалы, жылдамдықты 21 км/сағ-тан аса арттыру, қозғалыс кезінде ұялы телефон қолдану, қашықтықты сақтамау. Қылмыстық құқық бұзушылықтар және аса қауіпті әкімшілік әрекеттер, мысалы, жол бағдаршамының тыйым салынған сигналы бойынша өту немесе қауіпті алдыңғы көлік жолын кесіп өту, 2 ұпаймен бағаланады. Ал ең ауыр қылмыстар үшін 3 ұпай тағайындалады: мас күйде немесе есірткі әсерінде көлік басқару, заңсыз автомобиль жарыстарына қатысу, жол-көлік оқиғасы орнынан қашу. Шектік лимит – 8 ұпай жинау; осы көрсеткішке жеткен жүргізуші көлік басқаруға жарамсыз деп танылады, оның жүргізуші куәлігі кемінде алты айға күшін жояды.

Германия заңнамасы профилактикалық ықпал ету кезеңдік жүйесін қарастырады: 4–5 ұпайға жеткенде жүргізушіге басқаруға жарамдылық бағалау жүйесі туралы ақпаратпен жазбаша ескерту беріледі; 6–7 ұпай болған жағдайда ресми ескерту шығарылады. Маңызды ерекшелік – жол қауіпсіздігі бойынша семинарға ерікті қатысу мүмкіндігі: 1–5 ұпай болған жағдайда семинарға қатысу 1 ұпайды азайтуға мүмкіндік береді (бес жылда бір рет), ал 6–7 ұпай болғанда семинар ұпайды азайтпайды, бірақ кейінгі шешімдерде оң фактор ретінде есепке алынады [10].

Италияда айыппұл ұпайлары жүйесі 2003 жылы енгізілген және ол жазалау мен ынталандыру механизмдерінің ерекше үйлесімімен және санкциялардың жоғары дәрежелі саралануымен қызықты. Әр жүргізуші жүргізуші куәлігін алған кезде 20 ұпайдан бастайды, олар жасалған құқық бұзушылықтың ауырлығына қарай шегеріледі: 1 ұпай – жеңіл бұзушылықтар үшін (мысалы, шамдарды дұрыс пайдаланбау), 15 ұпай – аса қауіпті әрекеттер үшін (қауіпті маневрлер, жылдамдықты елеулі арттыру, апаттық жағдай жасау) [9].

Қазақстандық модель үшін ерекше құнды аспект – итальяндық жүйедегі позитивті мотивация: екі жыл бойы жол-көлік оқиғаларысыз және ЖҚҚ бұзушылықсыз жүргізушіге 10 қосымша ұпай беріледі, бұл заңды жүргізушілер үшін күшті ынталандыру тудырады. Ұпай толық жоғалған жағдайда (баланс нөлге жеткенде) жүргізуші көлік басқару құқығынан айырылады және жүргізуші куәлігін қалпына келтіру үшін теориялық және практикалық емтихандарды қайта тапсыруы қажет. Италия тәжірибесі айып ұпайлары жүйесінің жазалау мен ынталандыру функцияларын сәтті үйлестіруге мүмкіндік беретінін көрсетеді, бұл қауіпсіз жүргізу мәдениетін қалыптастыруға ықпал етеді.

Қазақстан үшін Өзбекстан ерекше қызығушылық тудырады, себебі құқықтық жүйелердің ұқсастығы, жалпы тарихи негіздер және географиялық жақындық имплементация жағдайларын салыстыруға мүмкіндік береді. Өзбекстанда айып ұпайлары жүйесі 2025 жылдан бастап Өзбекстан Республикасы Министрлер Кабинетінің Қаулысына сәйкес енгізілген. Өзбек моделі жылдық лимитті 12 ұпаймен белгілейді, бұл көрсеткішке жеткен жүргізуші уақытша көлік басқару құқығынан айырылады. Маңызды ерекшелік – жүйені кезең-кезеңімен енгізу: бірінші кезеңде ұпайлар тек әкімшілік хаттамалар негізінде Жол қауіпсіздігі қызметі қызметкерлерімен тіркелген бұзушылықтар үшін есептеледі [11]. Өзбек тәжірибесі айып ұпайлары жүйесінің құқықтық негізі дұрыс бекітілсе және ақпараттық қолдау тиімді болса, қатысушылардың жолдағы мінез-құлқын салыстырмалы қысқа мерзімде түбегейлі өзгерте алатынын айқын көрсетеді.

Украинада да Әкімшілік құқық бұзушылықтар кодексінде айыппұл ұпайлары жүйесін енгізу туралы заң жобасы тіркелген. Ұсынылған жобада 271-бап «Айып ұпайлары» енгізіледі, онда құқық бұзушылықтың ауырлығына қарай 1-тен 5 ұпайға дейін градация белгіленген. [12]. Ең жоғарғы 5 ұпай жылдамдықты асырып, апат жағдайын тудырған, жол-көлік оқиғасы орнынан қашқан және тыйым салынған теміржол өткелінен өткен әрекеттер үшін тағайындалады. Лимит тәжірибелі жүргізушілер үшін 15 ұпай, бір жылдан аз стажы бар жүргізушілер үшін 10 ұпай болып белгіленген; осы лимитке жеткенде жүргізуші куәлігінің уақытша тоқтатылуы туралы шешім шығарылады, оны сот арқылы апелляциялау және міндетті қайта оқыту қарастырылған [13].

Қаралған халықаралық тәжірибені қорытындылай келе, айып ұпайлары жүйесі ЕС елдерінде және посткеңестік мемлекеттерде жол-көлік жарақаттануын алдын алудың танылған және тиімді құралы болып табылатынын айтуға болады [14]. Бұл жүйенің табысты жұмыс істеуі жазаның бұлтартпастығы, есепке алудың ашықтығы және әрекеттің әлеуметтік қауіптілігіне қарай жауапкершіліктің саралануы қағидаттарының қатаң сақталуына негізделген. Қазақстан үшін ерекше құнды – құқықтық жүйесі мен жүргізушілердің менталитеті ұқсас мемлекет ретінде Өзбекстан тәжірибесі, онда айып ұпайлары жүйесі қысқа мерзімде әсерлі нәтижелер көрсетті. Италияндық модель заңды мінез-құлықты ынталандыруға мүмкіндік беретін дамыған позитивті мотивация механизмдерімен қызықты болса, неміс моделі сақтандыру жүйесімен терең интеграция және ұпайлардың критикалық шегіне жеткенге дейінгі көпдеңгейлі профилактикалық әсер жүйесімен ерекшеленеді.

## **Қорытынды**

Жүргізілген зерттеу Қазақстан Республикасында ЖҚЕ құқық бұзушыларға әкімшілік ықпал ету философиясын түбегейлі қайта қарау қажеттігін көрсетеді. Қаржылық санкциялардан айып ұпайлары жүйесіне көшу, ол ЕО елдерінде өз тиімділігін дәлелдеген, жол қауіпсіздігі саласындағы мемлекеттік саясат мақсаттарына және «Заң және тәртіп» концепциясына сәйкес келеді.

Ұсынылған тұжырымдамалық модель халықаралық тәжірибе мен қазақстандық нақты жағдайларды ескереді, сонымен қатар цифрландыруға, ашықтыққа және тәрбиелік компонентке баса назар аударады. Мұндай жүйені енгізу салдармен күресуден жүйелі тәуекелдерді басқаруға көшуге мүмкіндік береді, ең проблемалық жүргізушілер – қайталанушыларға мақсатты ықпал жасау арқылы елдегі жолдардағы өлім-жітім мен жарақаттануды азайтуға елеулі үлес қосады.

Халықаралық тәжірибе мен Қазақстандағы қазіргі жағдайды талдау негізінде айып ұпайлары жүйесін енгізу ұсынылады, ол бар цифрлық инфрақұрылыммен интеграцияланады. Модельдің бірінші блогы – ИМ деректер базасы мен электрондық үкімет (eGov) жүйелерін біріктіру негізінде біртұтас цифрлық платформа құру. Бұл платформада жүргізушінің жеке кабинеті «Жүргізуші» іске қосылып, ұпай балансын және құқық бұзушылық тарихын онлайн режимінде көрсету мүмкіндігі қарастырылған.

Екінші блок – ұпайларды есептеудің сараланған шкаласын әзірлеу, онда ЖҚЕ құқық бұзушылықтарының әрбір түріне әлеуметтік қауіптілік дәрежесіне сәйкес 1-тен 3 ұпайға дейінгі салмақ беріледі: 1 ұпай – қауіптілігі төмен бұзушылықтар (шағын жылдамдықты асыру); 2 ұпай – қауіпті бұзушылықтар (тыйым салынған бағдарламға өту, қарсы бағыттағы жолаққа шығу); 3 ұпай – аса қауіпті бұзушылықтар, азаматтардың өмірі мен денсаулығына қауіп төндіретін әрекеттер (мас күйде көлік басқару, ЖКО орнынан қашу).

Үшінші блок – ұпайларды жинаған кездегі кезеңдік салдардың жүйесі, ол жүргізушілерге ықпал жасауда олардың потенциалды қауіптілігіне қарай дифференциалды тәсіл ұсынады. 8 ұпайға жеткенде жүргізуші міндетті қысқа мерзімді психологиялық-педагогикалық курсты өтуге жіберіледі, жол қауіпсіздігі бойынша білімді тексеру жүргізіледі. 12 ұпайға жеткенде көлік басқару құқығынан автоматты түрде айыру жүзеге асады (ұсынылып отырған мерзім – 6–12 ай), жүргізуші куәлігін қалпына келтіру үшін ИМ органында теориялық және практикалық емтихандарды қайта тапсыру міндетті. Бұл механизм Германия тәжірибесіне (кезеңдік ескерту) және Франция тәжірибесіне (лимит аяқталған кезде құқықты жою) сәйкес келеді.

Төртінші және бесінші блоктар – ынталандыру механизмі мен инфрақұрылымдық қамтамасыз ету, олар заңды мінез-құлықты ынталандырудың тұтас жүйесін жасауға бағытталған. Ынталандыру механизмі бойынша әрбір апаттысыз және ЖҚЕ бұзушылықсыз өткен жыл үшін 1-2 ұпай қайтарылады (итальяндық модель бойынша), бұл ережелерді сақтау үшін позитивті мотивацияны қалыптастырады. Инфрақұрылымдық және құқықтық қамтамасыз ету екі бағытта жұмыс істейді: статистикалық ЖКО деректері негізінде қауіпті жол учаскелерін жою және бастауыш жүргізушілердің даярлығын арттыру үшін жүргізуші куәліктерін беру процедурасын қатаңдату. Ұсынылған модельдің сәтті іске асуы үшін есепке алудың толық ашықтығы мен автоматтандырылуы, сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін азайту қамтамасыз етілуі қажет, бұл Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік қызметтердің жоғары деңгейдегі цифрландыруы арқылы техникалық тұрғыдан мүмкін.

### **Авторлардың қосқан үлесі.**

Мақаланың жазылуына барлық 3 автор теңдей үлес қосты, әр автордың атқарған жұмысын атап кетсек:

**А.Е. Кулжанов** – тұжырымдаманы әзірледі, деректерді жинады және талдады, мақаланың бастапқы мәтінін жазды; деректерді статистикалық өңдеді, суреттер мен кестелерді дайындады; жобаны басқарды, мәтінді техникалық және басқа да редакциялаудан жүргізді.

**А.Д. Тәженов** – мақаланың тұжырымдамасын әзірлеуге елеулі үлес қосты; зерттеу нәтижелерін талдады және ғылыми тұрғыда түсіндірді;

**А.С. Байкенжеев** – жариялау үшін мақаланың соңғы нұсқасын бекітті; деректердің дұрыстығына немесе мақаланың барлық бөліктерінің тұтастығына байланысты мәселелерді зерттеп және шешті.

### **Әдебиеттер тізімі**

1. Аналитический центр Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан (2026) Статистика преступности. Доступно по адресу: <https://qamqor.gov.kz/crimestat/statistics> (дата обращения: 16.02.2026).
2. Недобитков, А.И. (2025) «О новом объекте исследования судебной автотехнической экспертизы», Проблемы экспертизы в автомобильно-дорожной отрасли, - № 2 (15). - С. 65–76.
3. Асыллов, Б.Н. (2025) О проблемных вопросах обеспечения дорожной безопасности. Генеральная прокуратура Республики Казахстан. Доступно по адресу: <https://www.gov.kz/memleket/entities/prokuror/press/news/details/1116390?lang=ru> (дата обращения: 16.02.2026).
4. Цындря, В.Н. (2019) «Бальная система административных наказаний (взысканий): анализ зарубежного опыта», Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки, -Т. 5 (71). – С. 320-328
5. Байкенжеев, А.С. (2021) «Конституционно-правовые основы обеспечения национальной безопасности Республики Казахстан», Вестник КазНУ. Серия юридическая. - № 1 (97), -С. 14–21.
6. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях (2014) - № 235-V от 5 июля (с изменениями и дополнениями по состоянию на 21.01.2026 г.).
7. Бакишев, К.А., Нурғалиев, Б.М. и Ханов, Т.А. (2019) 'Субъективные факторы в механизме дорожно-транспортного правонарушения', Международный журнал экспериментального образования, - №3. -С. 117-122.
8. Разгуляев, В.Н. (2009) «О профилактике административных правонарушений, совершаемых в сфере дорожного движения», Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право, -№2, - С. 254-259.
9. Klipp, S. et al. (2011) European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions. BestPoint Deliverable, 237 p.
10. Шиенкова, А.С. (2019) «Опыт европейских государств в обеспечении безопасности дорожного движения», Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. - № 11. - С. 264-267.
11. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан (2025) № 296 от 6 мая «О внедрении системы оценки нарушений правил дорожного движения на основе штрафных баллов». Доступно по адресу: <https://prg.kz/m/amp/document/33176602/> (дата обращения: 16.02.2026).
12. Аманжолова, Б., & Олейник, В. (2024). Қазақстан Республикасының заңнамасындағы қылмыс, қылмыстық теріс қылық және әкімшілік құқық бұзушылық ұғымдарының арақатынасы мен жетілдірілуінің өзекті аспектілері. Л.Н. Гумилев атындағы Евразия ұлттық университетінің Хабаршысы. Құқық сериясы, - № 149 (4). -С. 97-117 <https://doi.org/10.32523/2616-6844-2024-149-4-97-117>
13. Кодекс Украины об административных правонарушениях (1984) № 8073-X от 7 декабря (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.09.2025 г.). Доступно по адресу: [https://prg.kz/document/?doc\\_id=30418332&pos=8;144](https://prg.kz/document/?doc_id=30418332&pos=8;144) (дата обращения: 16.09.2025)
14. Алдиярхан, М. . (2022). Қазақстан Республикасы заңнамасына сәйкес қамаққа алуды жаза ретінде қолданудың кейбір өзекті мәселелері. Л.Н. Гумилев атындағы Евразия ұлттық университетінің Хабаршысы. Құқық сериясы, 138(1), 113–123. <https://doi.org/10.32523/2616-6844-2022-138-1-113-123>

**А.Е. Кулжанов\*<sup>1</sup>, А.Д. Таженов<sup>2</sup>, А.С. Байкенжеев<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Алматинская Академия МВД Республики Казахстан имени Макана Есбулатова, Алматы, Казахстан

<sup>2</sup>Костанайская Академия МВД Республики Казахстан имени Ш.Кабылбаева, Костанай, Казахстан

<sup>3</sup>Академия Комитета национальной безопасности Республики Казахстан, Алматы, Казахстан  
(e-mail: <sup>1</sup>aidos\_k.82@mail.ru, <sup>2</sup>a.tazhenov@mvd.gov.kz, <sup>3</sup>ahilbek\_tgp@mail.ru)

### **Штрафные баллы как инструмент снижения дорожно-транспортного травматизма: международный опыт и перспективы внедрения в Республике Казахстан**

**Аннотация.** В статье исследуется проблема повышения эффективности административного воздействия на правонарушителей в сфере дорожного движения в Республике Казахстан. На основе анализа официальной статистики установлено, что действующая модель, основанная преимущественно на денежных штрафах, не обеспечивает должного превентивного эффекта, особенно в отношении водителей-рецидивистов. Целью исследования является компаративный анализ международного опыта применения системы штрафных баллов и разработка научно обоснованных предложений по её внедрению в Казахстане.

Методологическую основу составили сравнительно-правовой, статистический, системный и формально-юридический методы. Проведен анализ моделей штрафных баллов в Германии, Франции, Италии, а также в Узбекистане и Украине, что позволило выявить универсальные принципы их функционирования: накопительный характер, неотвратимость последствий, дифференциацию ответственности и наличие механизмов позитивной мотивации.

В результате предложена концептуальная модель системы штрафных баллов, адаптированная к казахстанским условиям, включающая интеграцию с цифровой платформой eGov, дифференцированную шкалу начисления баллов, механизм поощрения за безаварийное вождение и систему поэтапного воздействия на нарушителей. Научная новизна заключается в разработке комплексной модели, ориентированной на переход от карательно-фискального к воспитательно-превентивному подходу в обеспечении дорожной безопасности. Реализация предложенной системы позволит повысить эффективность профилактики правонарушений, снизить уровень дорожно-транспортного травматизма и укрепить общественную безопасность.

**Ключевые слова:** дорожная безопасность, административная ответственность, штрафные баллы, правонарушения, рецидив, профилактика, цифровизация, eGov.

**A.Y. Kulzhanov\*<sup>1</sup>, A.D. Tazhenov<sup>2</sup>, A.S. Baikenzheyev<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Almaty Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after Makan Yesbulatov, Almaty, Kazakhstan

<sup>2</sup>Kostanay Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after Sh. Kabylbayev, Kostanay, Kazakhstan

<sup>3</sup>Academy of the National Security Committee of the Republic of Kazakhstan, Almaty, Kazakhstan  
(e-mail: <sup>1</sup>aidos\_k.82@mail.ru, <sup>2</sup>a.tazhenov@mvd.gov.kz, <sup>3</sup>ahilbek\_tgp@mail.ru)

### **Penalty points as a tool for reducing road traffic injuries: international experience and prospects for implementation in the Republic of Kazakhstan**

**Abstract.** This article examines the problem of improving the effectiveness of administrative enforcement in the field of road traffic safety in the Republic of Kazakhstan. Based on the analysis of official statistics, it is established that the current system, primarily based on monetary fines, does not provide a sufficient preventive effect, especially for repeat offenders. The aim of the study is to conduct a

comparative analysis of international experience with demerit point systems and to develop scientifically grounded proposals for their implementation in Kazakhstan.

The methodological framework includes comparative legal, statistical, systemic, and formal legal methods. The study analyzes demerit point systems in Germany, France, Italy, as well as in Uzbekistan and Ukraine, which made it possible to identify common principles such as accumulation, inevitability of consequences, differentiation of offenses, and the presence of positive incentive mechanisms.

As a result, a conceptual model of a demerit point system adapted to the conditions of Kazakhstan is proposed. The model includes integration with the national eGovernment platform, a differentiated scoring system depending on the severity of violations, incentive mechanisms for safe driving, and a staged system of impact on offenders. The scientific novelty lies in the development of a comprehensive model aimed at shifting from a punitive-fiscal approach to an educational and preventive paradigm in road safety enforcement.

The implementation of the proposed system will enhance the effectiveness of prevention, reduce road traffic injuries, and strengthen public safety.

**Keywords:** road safety, administrative liability, demerit points, traffic offenses, recidivism, prevention, digitalization, eGovernment.

## References

1. Analiticheskij centr Komiteta po pravovoj statistike i special'nym uchetam General'noj prokuratury Respubliki Kazahstan (2026) Statistika prestupnosti. Dostupno po adresu: <https://qamqor.gov.kz/crimestat/statistics> (data obrashhenija: 16.02.2026).
2. Nedobitkov, A.I. (2025) «O novom ob#ekte issledovaniya sudebnoj avtotekhnicheskoy jekspertizy», Problemy jekspertizy v avtomobil'no-dorozhnoj otrasli, № 2 (15), s. 65–76.
3. Asylov, B.N. (2025) O problemnyh voprosah obespecheniya dorozhnoj bezopasnosti. General'naja prokuratura Respubliki Kazahstan. Dostupno po adresu: <https://www.gov.kz/memleket/entities/prokuror/press/news/details/1116390?lang=ru> (data obrashhenija: 16.02.2026).
4. Cyndrya, V.N. (2019) «Bal'naja sistema administrativnyh nakazaniy (vzyskaniy): analiz zarubezhnogo opyta», Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Juridicheskie nauki, T. 5 (71), s. 320–328.
5. Bajkenzheev, A.S. (2021) «Konstitucionno-pravovye osnovy obespecheniya nacional'noj bezopasnosti Respubliki Kazahstan», Vestnik KazNU. Seriya juridicheskaja, № 1 (97), s. 14–21.
6. Kodeks Respubliki Kazahstan ob administrativnyh pravonarusheniyah (2014) № 235-V ot 5 ijulja (s izmeneniyami i dopolneniyami po sostojaniyu na 21.01.2026 g.).
7. Bakishev, K.A., Nurgaliev, B.M. i Hanov, T.A. (2019) «Subektivnye faktory v mehanizme dorozhno-transportnogo pravonarusheniya», Mezhdunarodnyj zhurnal jekspertimetal'nogo obrazovaniya, № 3, s. 117–122.
8. Razguljaev, V.N. (2009) «O profilaktike administrativnyh pravonarushenij, sovershaemyh v sfere dorozhnogo dvizheniya», Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo, № 2, s. 254–259.
9. Klipp, S. et al. (2011) European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions. BestPoint Deliverable, 237 p.
10. Shienkova, A.S. (2019) «Opyt evropejskih gosudarstv v obespechenii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya», Gumanitarnye, social'no-jekonomicheskie i obshhestvennye nauki, № 11, s. 264–267.
11. Postanovlenie Kabineta Ministrov Respubliki Uzbekistan (2025) № 296 ot 6 maja «O vnedrenii sistemy ocenki narushenij pravil dorozhnogo dvizheniya na osnove shtrafnih ballov». Dostupno po adresu: <https://prg.kz/m/amp/document/33176602/> (data obrashhenija: 16.02.2026).

12. Amanzholova, B., & Olejnik, V. (2024). Қазақстан Республикасының заңнамасындағы қылмыс, қылмыстық теріс қылық және әкімшілік құқық бұзшылық ұғымдарының арақатынасы мен зhetildiriluiniң өзекті аспектілері. L.N. Gumilev atyндағы Евразия ұлттық университетінің Хабаршысы. Құқық сериясы, 149(4), 97–117. <https://doi.org/10.32523/2616-6844-2024-149-4-97-117>

13. Kodeks Ukrainy ob administrativnyh pravonarushenijah (1984) № 8073-X ot 7 dekabrja (s izmenenijami i dopolnenijami po sostojaniju na 01.09.2025 g.). Dostupno po adresu: [https://prg.kz/document/?doc\\_id=30418332&pos=8;144](https://prg.kz/document/?doc_id=30418332&pos=8;144) (data obrashhenija: 16.02.2026).

14. Aldijarhan, M. (2022) «Qazaqstan Respublikasy zanamasyna saikes qamaqqa aludy jazha retinde qoldanudyn keibir ozekti maseleleri», L.N. Gumilev atyndagy Evrazija ulttyq universitetinin Хабаршысы. Quqyq serijasy, 138(1), str. 113–123. doi: <https://doi.org/10.32523/2616-6844-2022-138-1-113-123>

### Авторлар туралы мәлімет:

**Құлжанов А.Е.** – хат хабар авторы, полиция полковнигі, докторант, Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі Мақан Есбулатов атындағы Алматы академиясы, Утепова 29, 050060, Алматы, Қазақстан

**Тәженов А.Д.** – PhD, полиция полковнигі, әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының доценті, Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі Ш. Қабылбаев атындағы Қостанай академиясы, Абай даңғылы 11, 110005, Қостанай, Қазақстан

**Байкенжеев А.С.** – заң ғылымдарының кандидаты, қауымдастырылған профессор, Қазақстан Республикасы Ұлттық қауіпсіздік комитетінің Академиясы, Рахмәдиев к-сі 8, 050023, Алматы, Қазақстан

**Kulzhanov A.Y.** – corresponding author, Doctoral student, Police Colonel, Almaty Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after Makan Yesbulatov, 29 Uteпов Street, 050060, Almaty, Kazakhstan

**Tazhenov A.D.** – PhD, Police Colonel, Associate Professor, Department of Administrative and Legal Disciplines, Kostanay Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after Sh. Kabylybayev, 11 Abai Avenue, 110005, Kostanay, Kazakhstan

**Baikenzhayev A.S.** – Candidate of Law, Associate Professor, Academy of the National Security Committee of the Republic of Kazakhstan, 8 Rahmadiyev str., 050023, Almaty, Kazakhstan

**Құлжанов А.Е.** – автор для корреспонденции, полковник полиции, докторант, Алматинская Академия МВД Республики Казахстана имени Макана Есбулатова, ул. Утепова, 29, 050060, Алматы, Казахстан

**Тәженов А.Д.** – PhD, полковник полиции, доцент кафедры административно-правовых дисциплин, Костанайская Академия МВД Республики Казахстан имени Ш.Кабылбаева, проспект Абая, 11, 110005, Костанай, Казахстан

**Байкенжеев А.С.** – кандидат юридических наук, ассоциированный профессор, Академия Комитета национальной безопасности Республики Казахстан, ул. Рахмәдиева, 8, 050023, Алматы, Казахстан



Copyright: © 2026 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/>).