



ҚАЗАҚСТАН
ТӘУЕЛСІЗДІГІНЕ
30 ЖЫЛ



Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Л.Н. ГУМИЛЕВА
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY



**«ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ САЯСАТЫН ІСКЕ
АСЫРУ АЯСЫНДАҒЫ ҚЫЛМЫСТЫҚ ҚҰҚЫҚТЫҢ МӘСЕЛЕЛЕРІ
МЕН ДАМУ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ»**

**Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның
ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ**



СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

**Международной научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ УГОЛОВНОГО ПРАВА В
СВЕТЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВОВОЙ ПОЛИТИКИ РЕСПУБЛИКИ
КАЗАХСТАН»**



COLLECTION OF MATERIALS

**of the International Scientific and Practical Conference
«PROBLEMS AND PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT OF CRIMINAL
LAW FROM THE VIEWPOINT OF IMPLEMENTATION OF LEGAL
POLICY OF REPUBLIC OF KAZAKHSTAN»**

НУР-СУЛТАН - 2021

Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Л.Н. ГУМИЛЕВА
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY



**«ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ
САЯСАТЫН ІСКЕ АСЫРУ АЯСЫНДАҒЫ ҚЫЛМЫСТЫҚ
ҚҰҚЫҚТЫҢ МӘСЕЛЕЛЕРІ МЕН ДАМЫТУ
ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ»**

**Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның
ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ**

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

**Международной научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ УГОЛОВНОГО
ПРАВА В СВЕТЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВОВОЙ ПОЛИТИКИ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН»**

**COLLECTION OF MATERIALS
of the International Scientific and Practical Conference
«PROBLEMS AND PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT OF
CRIMINAL LAW FROM THE VIEWPOINT OF
IMPLEMENTATION OF LEGAL POLICY OF REPUBLIC OF
KAZAKHSTAN»**



УДК 343.2/.7 (574) (075.8)
ББК 67.408 (5Қаз) я73

Редакционная коллегия

Нурмагамбетов А.М. – доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой гражданского, трудового и экологического права ЕНУ им. Л.Н. Гумилева.

Сембекова Б.Р. – кандидат юридических наук, профессор, заведующая кафедрой уголовно-правовых дисциплин ЕНУ им. Л.Н. Гумилева.

Тлепина Ш.В. – доктор юридических наук, профессор, заведующая кафедрой международного права ЕНУ им. Л.Н. Гумилева.

Галиакбарова Г.Г. – PhD, и.о. доцента кафедры гражданского, трудового и экологического права ЕНУ им. Л.Н. Гумилева.

Балгынтаев А.О. – PhD, заместитель декана по научной работе юридического факультета ЕНУ им. Л.Н. Гумилева.

Мергембаева Н.Б. – кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин ЕНУ им. Л.Н. Гумилева.

Қ18

«Қазақстан Республикасының құқықтық саясатын іске асыру аясындағы қылмыстық құқықтың мәселелері мен дамыту перспективалары» халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның еңбектер жинағы = Сборник материалов международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития уголовного права в свете реализации правовой политики Республики Казахстан» = Collection of Materials of the International Scientific and Practical Conference «Problems and Prospects of the Development of Criminal Law from the Viewpoint of Implementation of Legal Policy of Republic of Kazakhstan». – Нұр-Сұлтан: «Булатов А.Ж.» жеке кәсіпкер, 2021. = Нур-Султан: ИП «Булатов А.Ж.», 2021. = Nur-Sultan: Imprenditore individuale «Bulatov A.Zh.», 2021. – 330 б. (с., р.)

ISBN 978-601-337-619-6

На международную научно-практическую конференцию представлены 60 научных статей, из них 47 статей – учеными, научными и практическими работниками и 13 статей – молодыми учеными.

На конференции наряду с казахстанскими учеными, приняли участие представители зарубежных государств, в том числе из Азербайджана, Белоруссии, Киргизии, Литвы, Польши, России, Швейцарии, Эстонии.

Научные доклады подготовлены в соответствии с темой конференции, посвящены вопросам развития и совершенствования уголовного и иных отраслей права, анализу законодательств Казахстана и некоторых зарубежных стран. Также в них исследованы актуальные вопросы и перспективы совершенствования правовых отношений в свете реализации правовой политики Республики Казахстан.

УДК 343.2/.7 (574) (075.8)
ББК 67.408 (5Қаз) я73

ISBN 978-601-337-619-6

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ПО УГОЛОВНЫМ ПРАВОНАРУШЕНИЯМ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Сакенов Сагидолла Ерсаинович

магистрант 2 курса юридического факультета
ЕНУ им. Л.Н. Гумилева
г. Нур-Султан, Казахстан
(Научный руководитель – Муратханова М.Б.)
e-mail: sagidolla.sakenov@mail.ru

Понятие «транспортные уголовные правонарушения» появилось в отечественном законодательстве относительно недавно, ранее транспортные преступления, предусмотренные в Уголовном Кодексе Казахской ССР, составляли главу X под названием «транспортные преступления».

Глава 14 УК РК, объединяющая основные составы транспортных уголовных правонарушений, была впервые введена в Уголовный кодекс РК 1997 г. Речь идет об объединяющем все эти составы видовом объекте, каким является безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, водного, автомобильного, воздушного, трубопроводного транспорта [1].

Следует отметить, что в соответствии с кодексом советского периода под транспортными средствами понимались все виды автомобилей, трактора и иные самоходные машины, трамваи и троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические транспортные средства. В настоящее же время согласно статьи 1 ЗРК от 21 сентября 1994 года №156 «О транспорте в Республике Казахстан» транспорт Республики Казахстан – это зарегистрированный на ее территории железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, воздушный, городской электрический, в том числе метрополитен, а также находящийся на территории Республики Казахстан магистральный трубопроводный транспорт.

Каждый водитель, сядя за управление транспортного средства, должен осознавать возложенную на него огромную ответственность и осознавать, что несоблюдение правил дорожного движения ставит под угрозу жизнь и здоровье других участников дорожного движения.

По поручению Главы государства с начала 2020 года ужесточена ответственность за вождение в пьяном виде, по состоянию на май 2020 года 881 водитель уже привлечён к уголовной ответственности. Лишены права управления транспортными средствами 3,4 тыс. нарушителей, около 6,7 тыс. — подвергнуты аресту [2].

В стране за январь-май 2020 года транспортные уголовные нарушения в состоянии алкогольного опьянения совершил 741 человек. По сравнению с январём-маем 2019 года показатель ожидаемо сократился на 33,3%: пандемия и карантин сыграли в этом весьма позитивную роль.

Принятые меры по ужесточению уголовной ответственности за вождение в пьяном виде достоверно не показало свою эффективность по объективным причинам (пандемия, карантин, локдаун), полный эффект от данной меры можно будет изучить лишь по статистическим данным итогов 2021 года.

88,8% от общего количества лиц, совершивших правонарушение в секторе (или 658 человек), были привлечены к ответственности по статье 346 «Управление транспортным средством лицом, лишённым права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению

транспортным средством такого лица». Ещё 7,7%, или 57 человек, привлечли по статье 345 «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами»; 3,4%, или 25 человек, — по статье 345-1 «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения»; 1 случай пришёлся на статью 347 «Оставление места дорожно-транспортного происшествия».

В региональном разрезе наибольшее количество лиц, совершивших транспортные уголовные правонарушения в состоянии алкогольного опьянения, приходится на Западно-Казахстанскую (87 человек, минус 17,9% за год), Костанайскую (75 человек, минус 37,5%) и Мангистаускую (63 нарушителя, минус 41,1%) области [3].

В настоящее время в юридическом обществе возникают споры в части разграничения административных транспортных правонарушений и транспортных уголовных проступков. Размытие границ между уголовно-правовой и административно-деликтной сферы исключают возможность объективной юридической оценки совершенных деяний правонарушителем.

В этой связи внимания заслуживают рекомендации 14-го Международного конгресса по уголовному праву, состоявшегося в Вене (2—7 октября 1989 г.): при решении вопроса о том, какое поведение должно быть наказано уголовным или административным уголовным правом, законодательные органы должны принимать во внимание несколько критериев, особенно важность социальных интересов, затрагиваемых данным видом поведения, серьезность угрозы или вреда этим интересам, а также вид и степень вины со стороны правонарушителя [4].

Условиями необходимости уголовно-правового запрета любого правонарушения, в том числе транспортного, должны выступать: а) высокая степень вероятности причинения тяжкого вреда (человеческие жертвы, существенные экономические потери); б) массовый характер деяния при высокой степени его общественной опасности; в) высокая применяемость нормы при вероятности причинения тяжких последствий. Учет названных факторов в процессе законотворчества позволит, как нам представляется, выстроить оптимальное соотношение между уголовно-правовой и административно-деликтными сферами, устранить существующие законодательные пробелы, обеспечить правильную квалификацию транспортных правонарушений.

Дело в том, что бурный прогресс науки и техники в начале XX в. внес значительные качественные изменения в жизнь людей, изменив характер и содержание их труда. Транспортные средства, автоматизированные и механизированные системы, иные источники повышенной опасности стали широко внедряться во все сферы жизнедеятельности человека — производство, быт, досуг и т.д. Все большее число граждан стало оказываться в сфере их действия, нередко своим неосторожным поведением нарушая их безопасное функционирование. Эти причины во многом обусловили небывалый рост так называемых «технических» преступлений, существенно повысили опасность и размер причиняемого ими вреда обществу [5].

Стоит отметить, что в отечественном законодательстве разграничение транспортных уголовных правонарушений от иных видов уголовных правонарушений, связанных с использованием транспортных средств прописано в Нормативном Постановлении Верховного Суда РК.

В соответствии с пунктом 4 Нормативного Постановления Верховного Суда РК от 29 июня 2011 года № 3 «О практике применения уголовного законодательства по делам об уголовных правонарушениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» действия лиц, управляющих транспортными средствами при выполнении работ, не связанных с дорожным движением (например, производство погрузочно-разгрузочных работ, ремонт и заправка транспортных средств, производство строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других нетранспортных работ), повлекшие наступление указанных в статье последствий, в зависимости от конкретных обстоятельств

дела подлежат квалификации по статьям Уголовного кодекса Республики Казахстан, предусматривающим ответственность за нарушение правил производства определенных правил производства определенных работ, правил безопасности либо за преступления против личности [6].

Как показывают современные исследования, одними из основных причин оставления водителями места дорожно-транспортного происшествия является попытка сокрытия факта алкогольного или иного опьянения во избежание более жесткой ответственности, либо, попросту, с целью банального уклонения от ответственности. Вместе с тем, по статистике в 98% случаев такие водители в итоге задерживаются и предаются ответственности. Иными словами, попытки виновных водителей скрыться с места дорожно-транспортного происшествия, только ухудшают правовое положение последних, поскольку влекут дополнительную ответственность еще по одной или нескольким статьям Уголовного кодекса [7].

Кроме того, следует отметить, что вопросы розыска транспортных средств и лиц, причастных к дорожно-транспортному происшествию, носят комплексный характер, так как затрагивают деятельность нескольких подразделений органов внутренних дел и связаны с определенными сложностями организационно-правового характера. Электронные системы по отслеживанию транспортных средств уже начали внедряться в ряде развитых странах Мира (США, Канаде, Германии, Франции, Саудовской Аравии, Объединенных Арабских Эмиратах, Японии). Нашей стране так же стоит перенять опыт ведущих стран мира в данном направлении для минимизации последствий и профилактики транспортных уголовных правонарушений.

Список использованных источников:

1. Уголовное право Республики Казахстан (Особенная часть) Бекмагамбетов А.Б., Ревин В.П., Ревина В.В., Москва, 2017 г.
2. Официальный ресурс премьер-министра РК // <https://primeminister.kz/ru/news/reviews/rabota-vo-vremya-chp-vnedrenie-novyh-tehnologiy-i-borba-s-korrupciy-glava-mvd-otchitalsya-pered-naseleniem-954228>
3. Resolutions of the Congresses of the International Association of Penal Law (1926—2014). Section I: The legal and practical problems posed by the difference between criminal law and administrative penal law. 2015 // URL: www.penal.org/en/resolutions-aidp-iapl-congresses.
4. Бакишев К. А. Транспортные административные и уголовные правонарушения // № 9 (130) сентябрь 2017 г.
5. Нормативное Постановление Верховного Суда РК от 29 июня 2011 года № 3 «О практике применения уголовного законодательства по делам об уголовных правонарушениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»
6. Борчашвили И.Ш. Комментарий к Уголовному кодексу Республики Казахстан. Особенная часть (том 2). – Алматы: Жеті Жарғы, 2015. – 1120 с.