

Ж.Б. Шаяхметова*, А.Т. Муханова, Ж.И. Ердешова

*Атырауский университет имени Х. Досмухамедова, Атырау, Казахстан
(E-mail: jan68@inbox.ru; adema1986@mail.ru; zhan.id_28@mail.ru)*

Актуальные вопросы возмещения ущерба имуществу, причиненного дорожно-транспортными происшествиями

Статья направлена на исследование вопросов юридической ответственности за транспортные правонарушения, регулируемые законодательством Республики Казахстан. Авторами рассмотрены понятие «состав транспортных правонарушений», вопросы административной и уголовной ответственности, проведен сравнительный анализ в разрезе областей страны по дорожно-транспортным правонарушениям. Согласно показателям уполномоченных органов Республики Казахстан, дорожно-транспортные происшествия совершаются, в частности, по следующим причинам: превышение допустимой скорости, вождение автотранспортного средства в состоянии алкогольного опьянения, обгон и выезд на встречную полосу, несоблюдение дистанции и правил дорожного движения, нарушение правил перевозок пассажиров и правил пешеходного движения. Анализ степени уголовной и административной ответственности, связанной с увеличением автотранспортных средств и влиянием роста экономического развития, показал, что развитие и совершенствование транспортных отношений рассмотрены в качестве инструмента развития экономических механизмов. Кроме того, в работе описаны вопросы возмещения вреда как последствия развития дорожно-транспортных отношений и необходимости четкого урегулирования данных отношений нормами права. Важным аспектом данного исследования является вопрос закрепления правового положения субъектов дорожно-транспортных отношений в нормативно-правовых актах. Необходимо помнить, что, несмотря на то, развитие дорожно-транспортных отношений является выгодным с точки зрения экономики страны, несоблюдение элементарных правил дорожного движения представляет собой наибольшую опасность.

Ключевые слова: административные правонарушения, административное право, административное взыскание, уголовное правонарушение, уголовное право, транспорт, права человека, дорожно-транспортные происшествия, государство, травма.

Введение

Казахстан — страна с огромной территорией и широкими просторами. «Дорога — это продолжение пути, народ — продолжение страны», — говорил казахский народ. Особое значение имеют понятия «дорожное сообщение», «взаимное посещение» и «деловая связь». История автомобиля включает в себя эволюцию, которая произошла во всем мире. Несмотря на то, что период становления автомобильного события начался с XV века, темпы развития автомобильной промышленности с каждым годом растут. Автомобилестроение и развитие дорожной инфраструктуры на протяжении двадцати веков были мерой модернизации и экономического прогресса. В настоящее время автомобиль становится собственностью общества, неотъемлемой частью дорожного движения и служит естественным продолжением любого производственного процесса. Автомобильный транспорт занимает лидирующие позиции в пригородных и пассажирских перевозках. Большое количество автомобильного движения представляет серьезную угрозу для качества жизни.

Дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смерти в мире, в результате чего более 1,25 млн человек ежегодно умирают и 50 млн получают травмы. Жертвы дорожно-транспортного происшествия имеют ряд физических, психологических и юридических потребностей, которые сохраняются в течение длительного времени. Они часто приводят к долгосрочному трудоустройству и финансовым трудностям с личными, социальными и экономическими последствиями [1].

Благодаря скорости использования «от двери до двери» возрастает роль транспорта в междугородних и международных пассажирских перевозках. Этот процесс наблюдается и в нашей стране. В 1991 г. в Казахстане насчитывалось в общей сложности 1,4 млн автомобилей, из них 372 тыс. грузовых автомобилей, 54 тыс. автобусов, 849 тыс. легковых и 119 тыс. специальных автомобилей [2].

* Автор-корреспондент. E-mail: jan68@inbox.ru

Протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляет 128,3 тыс. км, из них более 97,4 тыс. км автодорог общего пользования, в том числе 23,5 тыс. км автодорог республиканского значения и 73,9 тыс. км автодорог областного и районного значения.

Методы и материалы

При написании данной статьи были использованы научные труды отечественных и зарубежных ученых, базирующиеся на изучении научных и теоретических материалов по вопросам возмещения ущерба имуществу, причиненного дорожно-транспортными происшествиями. В процессе работы авторы опирались на методы анализа нормативно-правовых актов, регулирующих сферу дорожно-транспортных преступлений, сравнительного анализа решения исследуемого вопроса в других странах, кроме того, применялись статический, формально-логический, нормативно-ценностный и сравнительно-правовой методы.

Результаты и обсуждение

Все линии связи, транспортные предприятия и транспортные средства объединяются и образуют мировую транспортную систему. Под транспортными средствами следует понимать автомобили, тракторы всех видов и иные самоходные машины, трамваи, троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические транспортные средства.

Использование водителем телефона либо радиостанции при управлении транспортным средством влечет штраф в размере пяти месячных расчетных показателей. Действие, совершенное повторно в течение года после наложения административного взыскания, влечет штраф в размере десяти месячных расчетных показателей. При управлении транспортным средством допускается использование телефона либо радиостанции с помощью прослушивателя или громкой связи.

Превышение водителями транспортных средств установленной скорости движения на величину от десяти до двадцати километров в час влечет штраф в размере пяти месячных расчетных показателей. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину от двадцати до сорока километров в час влечет штраф в размере десяти месячных расчетных показателей. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более сорока километров в час влечет штраф в размере двадцати месячных расчетных показателей. Действия, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, влекут штраф в размере тридцати месячных расчетных показателей.

Несоблюдение правил остановки маршрутных транспортных средств, движения в жилых зонах, перевозки пассажиров и грузов, использование ремней безопасности, управление мотоциклами и использования мотошлемов при перевозке пассажиров на них, буксировка транспортных средств, применение осветительных приборов в темное время суток или при отсутствии видимости приводят к штрафу в размере пяти месячных расчетных показателей.

Неисполнение водителем обязанностей, предусмотренных законодательством Республики Казахстан в области дорожного движения, в связи с дорожно-транспортным происшествием, участником которого он является, влечет штраф в размере пяти месячных расчетных показателей. Оставление водителем места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся, в нарушение правил дорожного движения, влечет лишение права управления транспортными средствами сроком на один год.

По нашим расчетам, лишь 40 из 74 статей КоАП Республики Казахстан о транспортных правонарушениях тесно связаны со сферой уголовной правовой ответственности, поэтому трудно избежать ошибок в определении степени правовой защиты государства нарушенных общественных отношений. «Когда в ст. 10 Уголовного кодекса Республики Казахстан впервые появилось понятие «уголовный проступок», производство усложнилось, его необходимо было отличать от преступления и административного правонарушения», — указывает К.А. Бакишев в своей работе [3].

Указывая на то, что преступления на транспорте у нас размещены в гл. 14 Уголовного кодекса РК, в отличие от предыдущего Уголовного кодекса, обобщена уголовная ответственность лица, управляющего всеми видами транспорта — железнодорожным, воздушным, водным, автомобильным, троллейбусным, трамвайным либо другими механическими транспортными средствами — за нарушение безопасности дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств.

К преступлению против правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств относятся деяния, общественно опасные деяния, указанные в уголовном законе, на-

рушающие нормальное функционирование транспорта, в результате которых наступают предусмотренные законом последствия.

Групповым объектом транспортных преступлений являются общественные отношения, регулирующие безопасность дорожного движения и правила эксплуатации транспортных средств.

Непосредственным объектом преступления могут быть правила безопасности дорожного движения и эксплуатации конкретного вида транспортных средств (железнодорожных, водных, воздушных или автомобильных), а дополнительным прямым объектом — жизнь, здоровье, а также собственность человека для некоторых составов.

Предмет преступления — железнодорожный, водный, воздушный, автомобильный транспорт и другие механические транспортные средства.

С объективной стороны, большинство уголовных правонарушений, направленных на транспортные средства, состоят из действий или бездействия, последствий и причинных связей между ними, т.е. преступлений материального состава. Только два разных состава преступлений относятся к формальным по своему строению. Для правильной квалификации преступлений на транспорте особое значение имеет точное определение вида транспортных средств, являющихся предметом данного преступления [4].

Тем не менее, в связи с увеличением количества и видов транспорта вырос показатель транспортных преступлений, в которых наблюдается резкий рост числа пострадавших. Среди транспортных преступлений ведущее место занимают дорожно-транспортные происшествия. Дорожно-транспортное происшествие — событие, возникающее в процессе движения транспортного средства по дороге и с его участием, повлекшее смерть человека, повреждение транспортных средств, сооружений, грузов либо причинившее иной материальный вред.

Каждое второе дорожно-транспортное происшествие несет в себе человеческие жертвы. Это говорит о необходимости оперативного решения вопросов обеспечения безопасности и профилактики дорожного движения не только в Казахстане, но и по всему миру. Данная проблема связана с уменьшением фактов дорожно-транспортных происшествий, смертности и травматизма, а также с тенденцией роста спроса людей на транспортные средства и увеличением случаев, угрожающих жизни общества в процессе их эксплуатации. Отсутствие дорог с интенсивным движением «подталкивает» водителей к нарушению правил дорожного движения [5; 21]. При этом неудивительно, что «автомобильная смертность» занимает 3-е место в мире после рака и сердечно-сосудистых заболеваний.

Во всех дорожно-транспортных происшествиях основное место занимают действия или бездействие водителя. Виновник, управляя транспортным средством, в любой чрезвычайной ситуации влияет на его психологическое состояние при конкретной аварийной ситуации. Как показывает жизненный опыт, такие события происходят следующим образом: столкновение транспортных средств; опрокидывание, опрокидывание транспортных средств; наезд или наезд на пешехода; наезд или наезд на стоящего человека; падение и возгорание пассажиров с транспортного средства и наезд на животных.

Дорожно-транспортные происшествия связаны не только с потерями, связанными с повреждением транспортных средств, травмами или гибелью граждан, но и с чрезвычайными ситуациями, которые могут произойти при аварии транспортных средств, перевозящих особо опасные грузы. В правовой литературе автомобильные преступления представляют собой общественно опасные деяния (действия или бездействие), предусмотренные административным или уголовным законодательством, посягаательства на безопасность дорожного движения и порядок функционирования механических транспортных средств, установленный законом или иными нормативными актами [6; 449].

Согласно статистике МВД Республики Казахстан, наиболее часто совершаемые водителями правонарушения: превышение установленной скорости; выезд на встречную полосу с нарушением правил обгона; нарушение правил пересечения очереди; управление неисправным транспортом; несоблюдение дистанции; неподчинение сигналу регулирования; неповиновение знакам дорожного движения; нарушение правил перевозки людей; нарушение правил пешеходов и др. [7; 14]. Как гласит американская мудрость, «алкоголь и транспорт не смешиваются», поэтому наиболее распространенным видом ДТП является управление транспортным средством в нетрезвом виде.

Еще одна проблема, провоцирующая увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, — это несоблюдение пешеходами правил на дороге, обозначенной специальной полосой; внезапный выход из транспортного средства; нахождение в нетрезвом состоянии управляющих транс-

портными средствами; несоблюдение дистанции внутри города; тесное расположение городского населения, процессы внутренней урбанизации и т.д.

Само по себе дорожно-транспортное происшествие не возникает. Это результат халатности, излишней самоуверенности и несоблюдения требований правил движения. В ДТП меньше всего страдают сами водители, больше всего — пассажиры и пешеходы. Самое страшное — гибель детей во время дорожно-транспортных происшествий. Главный смысл решения этой проблемы — правильно подготовить и научить правилам дорожного движения юных пешеходов.

Единичные случаи дорожно-транспортных происшествий на улицах и дорогах в начале XX века были основной причиной ранений, инвалидности и смерти многих людей в течение короткого исторического периода времени и, следовательно, вызвали особую озабоченность человечества. «Третье воскресенье ноября — Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий. Ежегодно по всему миру от дорожно-транспортных происшествий погибает 1,5 млн человек, ежедневно — 2600, каждые 24 секунды — 1 человек. Очень грустно, что такой показатель может быть в мирное время», — говорит Постоянный представитель Всемирной организации здравоохранения в Казахстане доктор Олег Честнов.

Одним из важнейших принципов гражданского права является полное возмещение причиненного вреда. В связи с этим актуальным остается вопрос о необходимости учета или игнорирования износа автомобиля при определении вреда, причиненного в результате ДТП. Износ вещества — это амортизация отделения материала от поверхности твердого вещества и усиление его постоянной деформации при трении, что проявляется постепенным изменением размера или формы вещества [8; 41].

По состоянию на начало 2018 г. в Казахстане на одно действующее предприятие технического обслуживания и ремонта приходилось 1850–1900 транспортных средств, а в странах Евросоюза этот показатель составляет 586 единиц, общая расчетная величина находится на уровне 750 единиц автомобильного парка.

Таким образом, мы испытываем тройную нехватку предприятий технического обслуживания. Исходя из этого факта, можно отметить, что организация эксплуатации транспортных средств в технически исправном состоянии требует кардинального реформирования, поскольку дефицит специализированного автосервиса может привести к значительному инфраструктурному ограничению развития казахстанской экономики [9; 11].

«Водитель — самый опасный узел машины», — говорил французский мыслитель Лео Кампион. Поэтому чаще всего автомобилисты сами виноваты в различных авариях на дороге. Несчастные случаи, ситуации, возникающие при участии в процессе движения транспорта. Также обязательным признаком дорожно-транспортного происшествия является причинение материального ущерба любому имуществу или вреда здоровью человека. Правоотношения, в связи с которыми причинен материальный ущерб в связи с аварией, регулируются ГК РК, Законом РК «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств». Удовлетворяя требования о возмещении вреда, в соответствии со ст. 934 ГК РФ, суд обязывает возместить причиненный вред полностью в натуре в соответствии с обстоятельствами дела [10].

Здоровье и жизнь многих людей отражают количество и факты дорожно-транспортных происшествий. Для анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий и устранения этих причин и условий в каждой стране, регионе, городе ведется учет дорожно-транспортных происшествий. Он проводится учреждениями министерства внутренних дел страны, органами государственного управления автомобильными дорогами, владельцами автомобильных и частных дорог в соответствии с правилами учета дорожно-транспортных происшествий.

В Отчете Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан о дорожно-транспортных происшествиях, приведших к гибели или травме людей в 2020 г., на дорогах страны зарегистрировано 11 837 дорожно-транспортных происшествий [11; 12].

Это на 20,7 % ниже показателя аналогичного периода прошлого года. По сравнению с 2019 г. зарегистрировано 14 835 ДТП. Значительно снизилось число дорожно-транспортных происшествий с участием общественного транспорта, за январь 2020 г. произошло 173 ДТП, в которых 18 человек погибли и 228 получили травмы, за 11 месяцев 2019 г. произошло 327 дорожно-транспортных происшествий, в которых 52 человека погибли и 592 получили ранения.

Низкий показатель дорожно-транспортных происшествий связан, в первую очередь, с введением карантинных мер по регионам (коронавирусная инфекция COVID-19).

Темпы движения транспорта сократились в несколько раз. Однако после снятия ограничительных мер поток транспорта увеличился, а число аварий стало расти. По данным МВД РК, в 96 % ДТП виноваты водители. Они увеличивают скорость, обгоняют в запрещенных и опасных местах, что приводит к аварийным ситуациям, которые приводят к смерти.

К сожалению, необходимо констатировать факт, что дорожное движение не обходится без аварий, главное в этом случае снизить вред жизни и здоровью участников ДТП.

Институт обязательного страхования ответственности автотранспортных средств в Казахстане позволяет владельцу транспортного средства застраховать свою ответственность перед пострадавшими в случае ДТП по его вине [12; 178]. У России есть все основания стремиться к общению с соседними странами Востока, Китая, Вьетнама, а также Средней и Южной Азии, Кавказа, чтобы максимально использовать свои транспортные магистрали. В современных условиях развития, сопровождающихся инфляционной составляющей мировой экономики, постоянные абсолютные показатели предельного возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира, требуют постоянной корректировки. Это, в частности, предусмотрено Конвенцией 1999 г., посвященной унификации некоторых правил международных воздушных перевозок [13; 1332].

Выводы

Казахстан — развивающееся правовое государство. Одной из первоочередных задач государства являются необходимость наращивания человеческого ресурса, акцент на приоритетность безопасности, проведение целевых программ и систематизация транспортной инфраструктуры, которая так или иначе влияет на экономику государства, в целом. Транспортная инфраструктура должна пройти путь цифровой трансформации.

На основе изложенного выше возникает необходимость в следующих рекомендациях и предложениях:

- необходимо введение специального теста для обучения вождению, управлению, правилам дорожного движения, оценке дорожной ситуации, дифференциации и проверке знаний учащихся;
- при вынесении наказания водителям судам учитывать деятельным раскаянием, а также факт оказания помощи потерпевшим после дорожно-транспортного происшествия;
- решение проблемы вождения в нетрезвом виде, путем установки устройства, которое будет реагировать на запах алкоголя и автоматически отключать процесс заведения автотранспорта;
- идентификация лиц без права на вождение путем видеонаблюдения, оптимизация оповещения в службы по мониторингу только путем включения водителей в базу данных;
- постоянный мониторинг дорог на предмет их конструкции, влияющий на вероятность аварий;
- увеличение специальных звуковых и лазерных осветительных установок с целью обеспечения видимости пешеходов на дороге.

Список литературы

- 1 Scollay CE, Berecki-Gisolf J, Grant GM (2020) Trends in lawyer use in road traffic injury compensation claims. PLoS ONE 15(4): e0231025 [Electronic resource]. — Access mode: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0231025>
- 2 Отарбаева А.Б. Причины и профилактика дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс] / А.Б. Отарбаева. — Режим доступа: <https://articlekz.com/kk/article/magazine/120>
- 3 Бакишев К.А. Транспортные административные и уголовные правонарушения. Lex russica (Русский закон). 2017;(9):56–63 [Электронный ресурс] // К.А. Бакишев. — Режим доступа: <https://doi.org/10.17803/1729-5920.2017.130.9.056-063>
- 4 Бекмагамбетов М.М. Этапы становления и развития автомобильного транспорта Казахстана [Электронный ресурс] / М.М. Бекмагамбетов. — Алматы: Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций, 2005. — 471 с. — Режим доступа: <http://elib.kstu.kz/fulltext//Skan/kazakstannyn avtomobil.koligi.pdf>.
- 5 Буралев Ю.П. Безопасность жизнедеятельности на транспорте / Ю.П. Буралев, Е.И. Павлов. — М.: Транспорт, 1999. — 200 с.
- 6 Красненкова Е.В. Проблемы квалификации правонарушений за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Е.В. Красненкова, А.Ю. Гладких // Административное и муниципальное право. — 2014. — № 5. — С. 447–454. doi:10.7256/1999-2807.2014.5.11922
- 7 Котик М.А. Ошибки управления. Психические причины, метод автоматизированного анализа / М.А. Котик, А.М. Емельянов. — Таллинн, 1985. — 391 с.

8 Сокол П.В. Новые тренды в учете износа при взыскании ущерба, причиненного транспортному средству в результате ДТП / П.В. Сокол // Юрид. вестн. Самар. ун-та. — 2018. — Т. 4. — № 3. — С. 41–46. doi:10.18287/2542-047X-2018-4-3-41-46.

9 Жұматаева Г. Управление качеством технического содержания грузовых автомобилей [Электронный ресурс] / Г. Жұматаева, З. Битилеуова, Ж. Байбураева, Ж. Жанбирова // Докл. Национальной Академии наук Республики Казахстан. — Вып. 1. — № 329 (2020). — С. 11–17. — Режим доступа: <https://doi.org/10.32014/2020.2518-1483.2>

10 Айтказина А. ДТП: возместить ущерб [Электронный ресурс] / А. Айтказина. — Режим доступа: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=36545715#pos=6;106

11 Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитеті <https://www.gov.kz/memleket/entities/pravstat>

12 Колоколов Н.А. Особо: право родственников жертвы ДТП на страховое возмещение / Н.А. Колоколов // Вестн. Моск. ун-та МВД России. — 2018. — С. 178–184. Doi 10.24411/2073-0454-2018-10036

13 Гречуха В.Н. Гармонизация российского транспортного законодательства и международных транспортных источников, регулирующих ответственность перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира / В.Н. Гречуха // Право и политика. — 2014. — № 9. — С.1332–1337. doi:10.7256/1811-9018.2014.9.12763

Ж.Б. Шаяхметова, А.Т. Мұханова, Ж.И. Ердешова

Жол-көлік оқиғаларынан мүлікке келтірілген залалды өтеудің өзекті мәселелері

Мақала Қазақстан Республикасының заңнамасымен реттелетін көліктік құқық бұзушылықтар үшін заңды жауапкершілік мәселелерін зерттеуге бағытталған. Көліктік құқық бұзушылықтар құрамының тұжырымдамасы, әкімшілік және қылмыстық жауаптылық мәселелері, жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтар үшін еліміздің аймақтары тұрғысынан салыстырмалы талдау зерттелген. Еліміздегі жол-көлік оқиғаларының орын алу жағдайлары және құқықтық жауапкершіліктің көлемі туралы айтылған. Қазақстан Республикасының құзыретті органының көрсетуі бойынша, жол-көлік оқиғалары кезіндегі жүргізушілердің жасайтын әрекеттері: белгіленген жылдамдықты көтеру; мас күйінде көлікті басқару; басып озу ережесін бұзып, қарама-қарсы жолға шығып кету; жол қиылысы ережесін сақтамай жол кезегін бұзу; ақауы бар көлікті басқару; ара-қашықтықты сақтамау; реттеу дабылына және жол белгілеріне бағынбау; адамдарды тасымалдау және жаяу жүргіншілер ережесін бұзу және т.б. жағдайлар талданған. Көлік құралдарының көбеюі және қоғамдық қатынастың экономикалық дамуының әсерімен байланысты әкімшілік және қылмыстық жауапкершіліктің мөлшері туралы талдау жасалынған. Көлік қатынастарының дамуы да экономикалық тетіктердің дамуы құралы ретінде қарастырылған. Көлік қатынастарының даму кезеңімен қазіргі қоғамдағы жол-көлік қатынастарының әсерінен адамзатқа келтіретін зардаптар туралы және олардың құқықтық нормалар шегімен реттелуі мен келтірілген зардаптардың қалпына келтірілуі туралы баяндалады. Адамдардың жол-көлік оқиғаларына қатысушы болуының себептері құқықтық нормаларда орын алуы маңызды. Жол қатынастарының дамуы еліміздегі экономикалық жағынан тиімді болғанымен, жол ережелерін сақтамау аса қауіп төндіретінін естен шығармау қажет.

Кілт сөздер: әкімшілік құқық бұзушылықтар, әкімшілік жаза, қылмыстық құқық бұзушылықтар, қылмыстық құқық, көлік, адам құқығы, жол апаты, мемлекет, жарақат.

Zh.B. Shaykhetmetova, A.T. Mukhanova, Zh.I. Yerdeshova

Current issues of compensation for property damage caused by road traffic accidents

The article aims to study the issues of legal liability for transport offenses regulated by the legislation of the Republic of Kazakhstan, examining the concept of the composition of transport offenses, issues of administrative and criminal liability, comparative analysis in the context of regions of the country for road traffic offenses. According to the indicators of the authorized bodies of the Republic of Kazakhstan, the reasons for traffic accidents are as follows: exceeding the speed limit, driving a vehicle while intoxicated, overtaking and driving into the oncoming lane, not keeping a distance, not observing traffic rules, breaking the rules for transportation of passengers, violation of the rules for pedestrian traffic, etc. The analysis of the degree of criminal and administrative liability associated with the increase of vehicles and the impact of economic growth was conducted. The improvement of transport relations is considered as a tool for the development of economic mechanisms. The article describes the issues of compensation for harm as a consequence of the development of road transport relations, and the need for a clear regulation of these relations by the rules of law. An important aspect is the issue of consolidating the legal status of subjects of road transport relations in regulatory legal acts. It must be remembered that although the development of road transport rela-

tions is beneficial for the country's economy, failure to comply with basic traffic rules carries the greatest danger.

Keywords: administrative offenses, administrative law, administrative penalty, criminal offense, corner law, transport, human rights, traffic accidents, state, injury.

References

- 1 Scollay CE, Berecki-Gisolf J, Grant GM (2020). Trends in lawyer use in road traffic injury compensation claims. *PLoS ONE* 15(4): e0231025. doi: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0231025>.
- 2 Otarbayeva, A.B. (2015). Prichiny i profilaktika dorozhno-transportnykh proisshestvii [Causes and Prevention of road traffic accidents]. Almaty. *articlekz.com*. Retrieved from <https://articlekz.com/kk/article/magazine/120> [in Russian].
- 3 Bakishev, K.A. (2017). Transportnye administrativnye i ugovolnye pravonarusheniia. *Lex russica (Russkii zakon)* [Transport administrative and criminal offenses. *Lex russica (Russian law)*]. (9):56–63. <https://doi.org/10.17803/1729-5920.2017.130.9.056-063> [in Russian].
- 4 Bekmagambetov, M.M. (2005). Etapy stanovleniia i razvitiia avtomobilnogo transporta Kazakhstana [Stages of formation and development of road transport in Kazakhstan]. Almaty: Research Institute of transport and communications, 15. *elib.kstu.kz*. Retrieved from http://elib.kstu.kz/fulltext/Skan/kazakstannyn_automobil_koligi.pdf. [in Russian].
- 5 Buralev, Yu.P., & Pavlov, E.I. (1999). *Bezopasnost zhiznedeiatelnosti na transporte [Life safety in transport]*. Moscow: Transport [in Russian].
- 6 Krasnenkova, E.V., & Gladkikh, A.Yu. (2014). Problemy kvalifikatsii pravonarushenii za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniia i ekspluatatsii transportnykh sredstv [Problems of qualification of offenses for violation of traffic rules and operation of vehicles]. *Administrativnoe i munitsipalnoe pravo — Administrative and Municipal Law*, 5, 447–454. doi:10.7256/1999-2807.2014.5.11922 [in Russian].
- 7 Kotik, M.A. & Emelyanov, A.M. (1985). Oshibki upravleniia. Psikhicheskie prichiny, metod avtomatizirovannogo analiza [Management errors. Mental causes, a method of automated analysis]. *Tallinn*, 391 [in Russian].
- 8 Sokol, P.V. (2018). Novye trendy v uchete iznosa pri vzyskanii ushcherba, prichinennogo transportnomu sredstvu v a rezultate DTP [New trends in accounting for wear when collecting damage caused to a vehicle as a result of an accident]. *Yurilicheskii vestnik Samarskogo universiteta*, 4, 3, 41–46. doi:10.18287/2542-047X-2018-4-3-41-46 [in Russian].
- 9 Zhumataeva, G., Bitileuova, Z., Bayburaeva, Zh., & Zhanbirov, Zh. (2020). Upravlenie kachestvom tekhnicheskogo soderzhaniiia gruzovykh avtomobilei [Quality management of technical maintenance of trucks]. *Doklady Natsionalnoi akademii nauk Respubliki Kazakhstan — Reports of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan*, Vol. 1, 329, 11–17. <https://doi.org/10.32014/2020.2518-1483.2> [in Russian].
- 10 Aitkazina, A. DTP: vozместit ushcherb [Road accident: compensate for the damage]. *online.zakon.kz*. Retrieved from https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=36545715#pos=6;106 [in Russian].
- 11 Qazaqstan Respublikasy Bas prokuraturasynyn quqyqtvq statistika zhane arнай esepke alu zhonindegi komiteti [Committee on legal statistics and special records of the Prosecutor General's Office of the Republic of Kazakhstan]. <https://www.gov.kz/memleket/entities/pravstat> [in Kazakh].
- 12 Kolokolov, N.A. (2018). Osago: pravo rodstvennikov zhertvy DTP na strakhovoe vozmeshchenie [Osago: the right of relatives of the victim of an accident to the insurance compensation]. — *Vestnik Moskovskogo universiteta Ministerstvo Vnutrennikh Del Rossii – Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 178–184. doi 10.24411/2073-0454-2018-10036 [in Russian].
- 13 Grechukha, V.N. (2014). Garmonizatsiia rossiiskogo transportnogo zakonodatelstva i mezhdunarodnykh transportnykh istochnikov, reguliruiushchikh otvetstvennost perevozhchika za prichinenie vreda zhizni, zdoroviu, imushchestvu passazhira [Harmonization of the Russian transport legislation and international transport sources regulating the carrier's liability for causing harm to the life, health, and property of the passenger]. *Pravo i politika — Law and Politics*, 9, 1332–1337. doi:10.7256/1811-9018.2014.9.12763 [in Russian].