“ADOLAT”
MILLIY HUQUQIY AXBOROT MARKAZI
Guvohnoma № 636478
Litsenziya C-5669732

“HUQUQ va BURCH+” —
«ПРАВО и ДОЛГ+» —
"RIGHT and DUTY+"
Journal home page:
https://adolatmarkazi.uz/magazine/electron?id=357

2026-yil
3-son
mart
ISSN 3093-8546



Yo‘l harakati xavfsizligi sohasidagi huquqbuzarliklarni baholash va differensiatsiya qilishning nazariy-huquqiy asoslari

Zafar Kuvondikov,
Ichki ishlar vazirligi Toshkent mintaqaviy o‘quv Markazi “Huquqiy fanlar” sikli boshlig‘i
Huquqshunos
e-mail: zafarquvondiqov99@gmail.com

Аннотация. Mazkur maqolada yo‘l harakati xavfsizligi sohasidagi huquqbuzarliklarni baholash va differensiatsiya qilishning nazariy-huquqiy asoslari tadqiq etilgan. Unda mazkur turdagi huquqbuzarliklarning tushunchasi, yuridik tabiati, tasniflash mezonlari hamda ijtimoiy-huquqiy xavflilik darajasini aniqlashga oid ilmiy yondashuvlar tahlil qilingan. Shuningdek, milliy qonunchilikdagi definitsion va tasnifiy bo‘shliqlar ochib berilgan, xususan “yo‘l harakati xavfsizligiga oid huquqbuzarlik”, “yuqori xavfli qoidabuzarlik” va “xavf omili” kabi tushunchalarni normativ jihatdan mustahkamlash zarurati asoslangan. Maqolada Shvesiyaning “Vision Zero”, Norvegiyaning “Safe System” yondashuvi va Yaponiya tajribasi qiyosiy tahlil qilinib, milliy huquqni qo‘llash amaliyotiga xavf darajasiga asoslangan profilaktika va javobgarlik mexanizmlarini joriy etish bo‘yicha ilmiy takliflar ilgari surilgan.

Калит сўзлар. yo‘l harakati xavfsizligi, huquqbuzarlik, differensiatsiya, baholash mezonlari, ijtimoiy-huquqiy xavflilik, yuqori xavfli qoidabuzarlik, xavf omili, Vision Zero, Safe System, profilaktika

Аннотация. В данной статье исследуются теоретико-правовые основы оценки и дифференциации правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. Рассматриваются понятие, юридическая природа, критерии классификации и научные подходы к определению степени социально-правовой опасности данных правонарушений.Наряду с этим выявляются дефиниционные и классификационные пробелы в национальном законодательстве, в частности обосновывается необходимость нормативного закрепления таких категорий, как «правонарушение в сфере безопасности дорожного движения», «высокоопасное нарушение» и «фактор риска».В статье на сравнительно-правовой основе анализируются шведская концепция «Vision Zero», норвежский подход «Safe System» и японский опыт, а также формулируются научные предложения по внедрению в национальную практику механизмов профилактики и юридической ответственности, основанных на степени опасности правонарушений.

Guvohnoma № 636478 Litsenziya C-5669732 ISSN 3093-8546

Ключевые слова. безопасност дорожного движения, правонарушение, дифференциатсия, критерии отсенки, сотсиально-правовая опасност, высокоопасное нарушение, фактор риска, Висион Зеро, Сафе Сйстем, профилактика.

Annotation. This article examines the theoretical and legal foundations for the assessment and differentiation of offenses in the field of road traffic safety. It analyzes the concept, legal nature, classification criteria, and scholarly approaches to determining the degree of socio-legal dangerousness of such offenses. The study also identifies definitional and classificatory gaps in national legislation and substantiates the need to legally formalize such categories as “road traffic safety offense,” “high-risk violation,” and “risk factor.” The article further provides a comparative analysis of Sweden’s “Vision Zero” concept, Norway’s “Safe System” approach, and Japanese practice, and advances scientifically grounded proposals for introducing danger-based prevention and liability mechanisms into national legal practice.

Keywords. road traffic safety, offense, differentiation, assessment criteria, socio-legal dangerousness, high-risk violation, risk factor, Vision Zero, Safe System, prevention.

Global miqyosda kuzatilayotgan jadal avtomobillashuv (motorizatsiya), urbanizatsiya jarayonlarining kengayishi va transport kommunikatsiyalarining murakkablashishi ushbu sohadagi huquqbuzarliklarning ijtimoiy-huquqiy tabiatini konseptual jihatdan qayta ko‘rib chiqishni taqozo qilmoqda. Shu o‘rinda, statistik tahlillar shuni ko‘rsatadiki, 2024 yilda mamlakat bo‘yicha 9364 ta yo‘l-transport hodisasi qayd etilgan bo‘lib, ularning har to‘rtinchisi o‘lim bilan yakunlangan.3 Mazkur raqamlar Prezident tomonidan soha rahbarlariga nisbatan bildirilgan tanqidiy fikrlarning naqadar asosli ekanini ko‘rsatadi. Davlatimiz rahbari ta’kidlaganidek, *“har bir sodir bo‘layotgan fojia ortida inson taqdiri va oilalarning baxtsizligi yotibdi”*. Shu sababli, bugungi kunda yo‘l harakati xavfsizligiga oid huquqbuzarliklarni ilmiy tahlil qilish va ularning ijtimoiy xavflilik darajasini baholash dolzarb ilmiy-amaliy ahamiyat kasb etmoqda.

Hukumat tomonidan 2017 yildan buyon yo‘l qurilishi va ta’mirlash ishlariga 61 trillion so‘m mablag‘ ajratilganligi, bu oldingi davrlarga nisbatan 3,5 baravar ko‘p ekanligi sohadagi iqtisodiy investitsiyalarning salmog‘ini ifodalaydi. Biroq, ijtimoiy-huquqiy nuqtai nazardan, faqatgina moddiy ta’minot yetarli emas. Islohotlarning yangi to‘lqini raqamli texnologiyalarni *(AI va intellektual radarlar)* joriy etish orqali inson omilini kamaytirishga, *“Persistent violators” (muntazam qoidabuzarlar)* dasturini amaliyotga tatbiq etishga va yo‘l harakati ishtirokchilarining huquqiy madaniyatini yuksaltirishga qaratilgan.

Jadval 1. O‘zbekistonda yo‘l harakati xavfsizligi holatining ijtimoiy-huquqiy indikatorlari.

Yo‘l harakati xavfsizligiga oid huquqbuzarlik – bu avtomobil yo‘llarida yoki boshqa transport kommunikatsiyalarida o‘rnatilgan harakat tartibini buzuvchi, shaxsning hayoti va sog‘lig‘iga, mol-mulkiga hamda jamoat tartibiga tahdid soluvchi aybli qilmishdir. Mazkur tushunchaning mazmun-mohiyatini yoritishda *“yo‘l harakati”* va *“xavfsizlik”* kategoriyalarining o‘zaro bog‘liqligini ilmiy tahlil qilish zarur.

Ilmiy nazariyada yo‘l harakati xavfsizligi nafaqat huquqiy normalar yig‘indisi, balki murakkab ijtimoiy-texnik tizim sifatida qaraladi. Bu tizimning asosiy elementlari *“haydovchi – avtomobil – yo‘l – atrof-muhit”* zanjiridan iborat bo‘lib, ularning har birida yuzaga keladigan uzilish huquqbuzarlik sodir bo‘lishiga zamin yaratadi. Huquqbuzarlikning tushunchasi va uning ijtimoiy xavfliligi masalasida mahalliy va xorijiy olimlar o‘rtasida turlicha ilmiy yondashuvlar mavjud.

Shu o‘rinda, mahalliy huquqshunos olimlarning ilmiy nazariy qarashlari tahlil qilish maqsadga muvofiqdir. Xususan, O‘zbekistonlik huquqshunos olimlar yo‘l harakati xavfsizligi sohasini milliy qonunchilik va jamiyat mentaliteti kesimida chuqur tadqiq etganlar. Jumladan, professor *M.X. Rustambaev* yo‘l harakatini *“muayyan qoidalarga bo‘ysunuvchi piyodalar, haydovchilar va transport vositalari harakatini qamrab oluvchi ijtimoiy-texnik tizim”* deb ta’riflaydi. Uning fikricha, ushbu sohadagi huquqbuzarliklarning ijtimoiy xavfliligi ularning ommaviyligi va inson yashash huquqiga bevosita tahdid solishi bilan belgilanadi.

Huquqshunos olimlar *O.K. Turg‘unov* va *Sh.N. Berdiyarovlar* o‘z tadqiqotlarida yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlashda ma’muriy-huquqiy metodlarning samaradorligiga urg‘u beradilar. Ularning qarashlariga ko‘ra, huquqbuzarliklarning oldini olishda jazoning muqarrarligi emas, balki profilaktik choralar va *“huquqiy madaniyat”*ning shakllanganligi muhim omildir. Professor *G.M. Malikova* va *A.A. Qahhorovlar* esa yo‘l harakati ishtirokchilarining huquqiy savodxonligini oshirish orqali YTHlarni kamaytirish konsepsiyasini ilgari suradilar.

K.M. Rahimov yo‘l harakati xavfsizligini “yo‘l harakati qatnashchilarining yo‘l-transport hodisalari va ularning oqibatlaridan himoyalanganlik holati” deb baholaydi. Uning nazariyasiga ko‘ra, huquqbuzarlik tushunchasi nafaqat qoidani buzishni, balki xavfsizlikni ta’minlashga mas’ul bo‘lgan davlat organlarining harakatsizligini ham o‘z ichiga olishi lozim. Bunda idoralararo hamkorlikning sustligi ham huquqbuzarlik sodir bo‘lishiga imkon beruvchi shart-sharoit sifatida talqin qilinadi.1

Mahalliy olimlarning umumiy xulosasi shundan iboratki, yangi O‘zbekistonda yo‘l harakati xavfsizligiga oid huquqbuzarliklarning ijtimoiy-huquqiy tabiati transformatsiyalanmoqda. Endilikda huquqbuzarlik faqatgina *“jarima to‘lash”* majburiyati emas, balki *“inson qadrini toptash”* va *“ijtimoiy mas’uliyatsizlik”* sifatida baholanishi kerak.

Shuningdek, xorijiy ilmiy maktablarda yo‘l harakati xavfsizligiga oid huquqbuzarliklar kriminologiya, sotsiologiya va boshqaruv nazariyasi bilan uyg‘unlikda tadqiq etiladi. Rossiyalik olim *B.V. Rossinskiy* davlatning yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlash tizimini tizimli yondashuv asosida tahlil qilib, huquqbuzarliklarni *“davlat boshqaruvining samarasizligi ko‘rsatkichi”* deb ataydi. Uning ta’kidlashicha, huquqbuzarliklarning ijtimoiy xavflilik darajasi transport vositasining «yuqori xavf manbai» ekanligi bilan bevosita bog‘liqdir.

V.I. Mayorov esa *“transport muhitidagi ijtimoiy xavfsizlik”* tushunchasini ilgari suradi. Unga ko‘ra, yo‘l harakati xavfsizligi – bu insonning harakatlanishdagi shaxsiy ehtiyojlarini so‘zsiz va xavfsiz amalga oshirish imkoniyatidir. Mazkur olim huquqbuzarlikni jamiyatning transport ehtiyojlari va xavfsizlik talablari o‘rtasidagi nomutanosiblik natijasi sifatida ko‘radi.

Norvegiyalik olim *Rune Elvik* o‘zining *“The Handbook of Road Safety Measures”* asarida huquqbuzarliklarni statistik baholash va xavflarni boshqarish usullarini ishlab chiqqan. Uning fikricha, huquqbuzarliklarning ijtimoiy xavfliligi ularning *“sodir bo‘lish ehtimoli”* va *“oqibatining og‘irligi”* ko‘paytmasiga teng. *Rune Elvik* nazariyasi Yevropa davlatlarida *“intellektual nazorat”* tizimini yaratishda asos bo‘lib xizmat qilgan.

Amerikalik olimlar *Djeyms Vilson* va *Jorj Kellinglarning “Singan derazalar”* (Broken Windows) nazariyasi ham yo‘l harakati sohasida keng qo‘llaniladi. Unga ko‘ra, agar yo‘llarda mayda huquqbuzarliklarga *(masalan, xavfsizlik kamarini taqmaslik yoki noto‘g‘ri parkovka)* bee’tibor bo‘linsa, bu haydovchilarda jazosizlik hissini paydo qiladi va og‘ir jinoyatlar *(mast holda boshqarish, YTH)* sodir etilishiga zamin yaratadi.

Avstraliyalik tadqiqotchi *Peter R.* Stopher esa xavfsizlikni *“ijtimoiy kafolat”* sifatida talqin qilib, huquqbuzarliklarni kamaytirish uchun nafaqat politsiya, balki butun jamiyat institutsional hamkorlik qilishi shartligini ta’kidlaydi. Xorijiy olimlarning qarashlarida huquqbuzarlikka nisbatan *“Self-selection Policing” (o‘zini-o‘zi tanlash politsiyasi)* yondashuvi ham muhim o‘rin tutadi. Bunda yo‘l qoidasini buzgan shaxsning boshqa jinoyatlarga *(o‘g‘irlik, zo‘ravonlik)* moyilligi yuqori ekanligi ilmiy asoslanadi.

Yo‘l harakati sohasidagi huquqbuzarliklarni to‘g‘ri tasniflash ularning ijtimoiy xavflilik darajasiga mutanosib ravishda javobgarlik belgilash imkonini beradi. Ilmiy adabiyotlarda va qonunchilik amaliyotida mazkur huquqbuzarliklarni bir necha mezonlarga ko‘ra turlarga ajratish mumkin.

Yo‘l harakati xavfsizligiga oid qilmishlar avvalambor yuridik tabiatiga ko‘ra ikkiga bo‘linadi:

Ma’muriy huquqbuzarliklar tabiatiga ko‘ra. Bu turdagi qilmishlar yo‘l harakati qoidalarining texnik va tashkiliy talablarini buzish bilan bog‘liq bo‘lib, ular og‘ir oqibatlarni *(o‘lim yoki tan jarohati)* keltirib chiqarmagan holatlarni qamrab oladi. *Masalan,* tezlikni oshirish, svetoforga amal qilmaslik, transportni hujjatsiz boshqarish.

Guvohnoma № 636478 Litsenziya C-5669732 ISSN 3093-8546

Transport jinoyatlari tabiatiga ko‘ra. Jinoyat kodeksining 266-moddasiga asosan, yo‘l harakati yoki transport vositalaridan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish natijasida odam o‘limiga yoki badanga og‘ir shikast yetkazilishiga sabab bo‘lgan harakatlar jinoyat sifatida tasniflanadi.

Shuningdek, huquqbuzarliklarning tasnifi ularning sodir etilish mexanizmiga ko‘ra ham quyidagi guruhlarga ajratiladi. Bularga:

harakat xavfsizligiga qarshi huquqbuzarliklar. Bunda mast holatda boshqarish, qarama-qarshi yo‘nalishga chiqish, quvib o‘tish qoidalarini buzish. Bular ijtimoiy xavflilik darajasi eng yuqori bo‘lgan qilmishlardir;

transport vositasining texnik holati bilan bog‘liq huquqbuzarliklar. Bunda tormoz tizimi nosoz bo‘lgan, oynalari me’yordan ortiq qoraytirilgan yoki tegishli texnik ko‘rikdan o‘tmagan transportdan foydalanish;

yo‘l infratuzilmasidan foydalanish qoidalarining buzilishi. Bunda yo‘l belgilariga shikast yetkazish, yo‘l qatnov qismida o‘zboshimchalik bilan to‘siqlar o‘rnatish, yo‘l ishlarini xavfsizlik choralarisiz olib borish.

piyodalar va boshqa ishtirokchilar tomonidan sodir etiladigan huquqbuzarliklar. Bunda yo‘lni belgilanmagan joydan kesib o‘tish, velosipedchilarning mast holda harakatlanishi.

Jadval. Yo‘l harakati huquqbuzarliklarining xavflilik darajasi bo‘yicha tasnifi.

Yo‘l harakati xavfsizligiga oid huquqbuzarliklarning ijtimoiy-huquqiy xavfliligi nafaqat ularning yuridik kvalifikatsiyasi, balki jamiyatga yetkazadigan kompleks zarari bilan o‘lchanadi. Bunda xavflilik darajasi bir qancha mezonlar asosida aniqlanadi. Bularga:

yuridik kvalifikatsiyadan ijtimoiy xavflilikka o‘tish mezoni – mazkur mezonga ko‘ra odatda huquqbuzarlikka faqat *“Kodeksning falon moddasi buzildi”* deb baho beriladi. Biroq, jumlaning mazmuni shundaki, yo‘l harakatidagi har qanday mayda qoidabuzarlik *(masalan, telefondan foydalanish)* zamirida inson hayotiga tahdid yotadi. Bu yerda xavflilik darajasi qog‘ozdagi jazo bilan emas, balki yuzaga kelishi mumkin bo‘lgan fojianing ko‘lami bilan o‘lchanadi.

kompleks zarar mezoni (Socio-economic cost) – mazkur mezonga ko‘ra, yo‘l harakati huquqbuzarligi jamiyatga faqat ma’naviy emas, balki jiddiy moddiy zarar ham yetkazadi. Shuningdek, mazkur mezonda:

to‘g‘ridan-to‘g‘ri zarar yetkazish, ya’ni, inson o‘limi, tan jarohati, transport va infratuzilmaning shikastlanishi;

egri (bilvosita) zarar yetkazish, ya’ni davlatning sog‘liqni saqlashga sarflaydigan xarajatlari, ish kuchining yo‘qotilishi (nogironlik tufayli), yetim qolgan bolalarga ijtimoiy nafaqalar to‘lanishi.

ijtimoiy mas’uliyatsizlik va huquqiy nigilizm mezoni – mazkur mezonga ko‘ra, huquqbuzarlikning xavfliligi shundaki, u jamiyatda “tartibsizlik muhiti”ni yaratadi. Agar bir kishi tezlikni oshirsa va jazosiz qolsa, bu boshqa ishtirokchilarda ham qonunga bepisandlik *(nigilizm)* hissini uyg‘otadi. Bu esa jamiyatning umumiy xavfsizlik

madaniyatini yemiradi.

xavflilik darajasini aniqlovchi asosiy mezonlar. Shuningdek, mazkur mezonda:

qilmishning ommaviyligi, ya’ni, qoidabuzarlik qanchalik ko‘p takrorlansa, uning jamiyat uchun xavfi shunchalik ortadi;

obyektiv sharoitning mavjudligi ya’ni, aholi gavjum joylarda yoki ta’lim muassasalari oldida sodir etilgan huquqbuzarlikning xavfi boshqa joylarga nisbatan yuqoriroq baholanadi.

subyektiv munosabat ya’ni, qoidabuzarlikning qasddan yoki ehtiyotsizlikdan sodir etilgani uning ijtimoiy-huquqiy “vaznini” belgilaydi.

Mazkur mezonlar yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlashni shunchaki *“jarima solish tizimi”* emas, balki *“inson qadrini va jamiyat barqarorligini himoya qilish tizimi”* sifatida talqin qilishga xizmat qiladi desak hech mubolag‘a bo‘lmaydi. Xususan, yo‘l-transport hodisalari natijasida har yili O‘zbekistonda 2200 dan ortiq insonning halok bo‘lishi va 9000 ga yaqin shaxsning jarohatlanishi ushbu huquqbuzarliklarning ijtimoiy xavfliligini *“falokat”* darajasiga olib chiqadi. Ayniqsa, bolalar va yoshlar o‘rtasidagi o‘lim ko‘rsatkichining yuqoriligi millatning kelajakdagi genetik va mehnat salohiyatiga to‘g‘ridan-to‘g‘ri tahdiddir. Sog‘liqni saqlash tashkilotining ma’lumotlariga ko‘ra, yo‘l jarohatlari 15–29 yoshdagi shaxslar orasida eng asosiy o‘lim sababidir.

Har bir YTH davlat budjeti uchun katta iqtisodiy yo‘qotishdir. Bunga tibbiy xizmat xarajatlari, sug‘urta to‘lovlari, transport va yo‘l infratuzilmasining shikastlanishi hamda ishchi kuchining vaqtinchalik yoki doimiy yo‘qotilishi kiradi. O‘zbekistonda YTHlar keltiradigan zarar YaIMning 0,4 foiziga teng ekanligi, bu mablag‘larning ijtimoiy sohalarga yo‘naltirilishi mumkinligini anglatadi.

Ekologik nuqtai nazardan esa, yo‘l harakati qoidalarini buzish *(nosoz dvigatel, me’yordan ortiq yuk)* atmosferaning ifloslanishiga sabab bo‘lmoqda. Avtotransport vositalari shahar havosini ifloslantiruvchi omillarning 60–65 foizini tashkil etishi ushbu sohadagi huquqbuzarliklarning ekologik xavflilik darajasi ham yuqori ekanligidan dalolat beradi. Darhaqiqat, bugungi kunda muntazam va qasddan sodir etiladigan huquqbuzarliklar jamiyatda *“qonunga itoatsizlik”* madaniyatini shakllantiradi. *“Balli tizim”* va *“muqarrar jazo”* mexanizmlarining yo‘qligi haydovchilarda javobgarlik hissini susaytiradi. Psixologik jihatdan esa, yo‘llardagi tartibsizlik fuqarolarda doimiy xavotir va qo‘rquv hissini uyg‘otadi, bu esa davlat organlariga bo‘lgan ishonchning pasayishiga olib keladi.

Rivojlangan davlatlarda yo‘l harakati xavfsizligi sohasida huquqbuzarliklarning oldini olish va ularning ijtimoiy xavfini kamaytirish bo‘yicha samarali modellar shakllangan. Mazkur tajribani o‘rganish yangi O‘zbekiston milliy qonunchiligini takomillashtirishda muhim ahamiyatga ega. Xususan, Shvesiyaning 1997 yilda qabul qilingan *“Vision Zero”* konsepsiyasi dunyodagi eng muvaffaqiyatli modellardan biri hisoblanadi. Mazkur konsepsiyaning mohiyati shundaki, bunda inson hayoti va sog‘lig‘i

har qanday iqtisodiy yoki transport samaradorligidan ustun turadi. Shuningdek, xavfsizlik uchun nafaqat haydovchi, balki yo‘l tizimini yaratuvchilar *(muhandislar, loyihachilar)* ham javobgardir. Agar yo‘l noto‘g‘ri loyihalangan bo‘lsa va bu YTHga sabab bo‘lsa, mas’uliyat davlat idoralari zimmasida bo‘ladi. Bundan tashqari, Shvesiya dunyoda yo‘llarda o‘lim darajasi eng past *(har 100 ming kishiga 2-3 ta o‘lim)* davlatlardan biridir.

Norvegiya tajribasi shuni ko‘rsatadiki, yo‘l-transport hodisalarini kamaytirishning eng samarali yo‘li — «Xavfsiz tizim» (Safe System) yondashuvini izchil tatbiq etishdir. Ushbu yondashuv doirasida texnologiyalar va qat’iy jazo choralarining o‘zaro uyg‘unligi ta’minlangan.

Jumladan, Norvegiyada aholi punktlarida harakatlanish tezligining past ko‘rsatkichlarda belgilanishi va transport vositasini mast holatda boshqarishga nisbatan qo‘llaniladigan qat’iy cheklovlar *(alkogol miqdorining ruxsat etilgan chegarasi $0,02‰)* profilaktik tadbirlarning ta’sirchanligini oshiradi. Qiyosiy tahlil uchun qayd etish lozimki, O‘zbekiston qonunchiligida ushbu ko‘rsatkich nol darajada belgilangan bo‘lsa-da, Norvegiyada jazoning muqarrarligi va ijtimoiy nazoratning yuqoriligi huquqiy madaniyatning shakllanishiga xizmat qiladi. Bundan tashqari, Norvegiya tajribasida infratuzilmaviy yechimlar alohida ahamiyatga ega. Xususan, “2+1” yo‘l tizimi *(qarama-qarshi yo‘nalishlarni jismoniy to‘siqlar bilan ajratish)* yo‘l muhandisligining noyob namunasi bo‘lib, u eng og‘ir oqibatli — peshvona (yuzlashish) to‘qnashuvlarini 90 foizgacha kamaytirish imkonini bergan. Mazkur muhandislik yechimi *“xatoga yo‘l qo‘ymaydigan yo‘l”* (forgiving roads) konsepsiyasining amaliy ifodasi bo‘lib, haydovchining ehtimoliy xatosini texnik vositalar yordamida minimallashtirishga qaratilgan.

Yaponiyaning yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlash borasidagi tajribasi shuni ko‘rsatadiki, bu mamlakatda xavfsizlik shunchaki qoidalar to‘plami emas, balki yuksak ijtimoiy *“xavfsizlik madaniyati”* darajasiga ko‘tarilgan. Ushbu tizimning samaradorligini ikkita asosiy institutsional mexanizm misolida ko‘rish mumkin:

Birinchidan, “Koban” *(Koban)* tizimining mahalliy darajadagi roli. Yaponiyada mahalliy politsiya punktlari *(Koban)* jamoatchilik bilan bevosita aloqa o‘rnatishning noyob modelini shakllantirgan. Politsiya xodimlari faqat jazolovchi organ sifatida emas, balki ijtimoiy ko‘makchi sifatida faoliyat yuritadi. Xususan, ularning bolalar va keksalarni yo‘lning xavfli qismlaridan o‘tkazishdagi ishtiroki, shuningdek, ta’lim muassasalarida muntazam ravishda olib boriladigan profilaktik targ‘ibot ishlari jamiyatda huquqiy ongning yuksalishiga xizmat qiladi. Bu esa, o‘z navbatida, politsiya va fuqaro o‘rtasidagi o‘zaro ishonchni mustahkamlab, yo‘llarda tartibsizliklarning oldini olishda yuqori preventiv samara beradi.

Ikkinchidan, “Garaj sertifikati” (Shako shomeisho) tizimining joriy etilganligi. Mazkur huquqiy mexanizmga ko‘ra, avtomobil sotib olish istagida bo‘lgan shaxsdan avvalo shaxsiy to‘xtash joyi *(avtoturargoh yoki garaj)* mavjudligi haqida rasmiy hujjat talab qilinadi.

Ushbu tartib shahar infratuzilmasidagi tirbandliklarni kamaytirish va yo‘l bo‘ylarida avtomobillarning tartibsiz qoldirilishini bartaraf etishning eng samarali vositasi bo‘lib xizmat qilmoqda. Bunday yondashuv transport vositalari egalarining ijtimoiy mas’uliyatini oshirish bilan birga, yo‘l harakatining boshqa ishtirokchilari uchun erkin va xavfsiz harakatlanish muhitini yaratadi.

Shuningdek, rivojlangan ayrim davlatlarda yo‘l harakati qoidabuzarliklariga nisbatan qo‘llaniladigan ta’sir choralari nafaqat ma’muriy jarimalar, balki haydovchining xulq-atvorini korreksiya qilishga qaratilgan *“Demerit points system” (huquqbuzarlikni hisobga olishning balli tizimi)* orqali ifodalanmoqda. Mazkur tizimning ilmiy-huquqiy mohiyati shundaki, haydovchi tomonidan sodir etilgan har bir qoidabuzarlik uchun muayyan miqdorda salbiy ballar hisoblab boriladi.

Ballar yig‘indisi belgilangan kritik chegaradan oshgan taqdirda, shaxsning transport vositasini boshqarish huquqi avtomatik ravishda vaqtinchalik to‘xtatiladi yoki bekor qilinadi. Bunday yondashuv jazoning *muqarrarligi va shaxsiy javobgarlik* prinsiplarini mustahkamlab, *“pul to‘lab, jazodan qutilish”* kabi ijtimoiy illatga chek qo‘yadi.

Bundan tashqari, rivojlangan davlatlar tajribasida yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlashda *iqtisodiy determinatsiya* (moliyaviy ta’sir) mexanizmidan samarali foydalaniladi. Bunda sug‘urta kompaniyalari va davlat nazorat organlari o‘rtasidagi integratsiyalashgan ma’lumotlar bazasi muhim rol o‘ynaydi. “Xavfli haydovchi” *(high-risk driver)* maqomiga ega bo‘lgan shaxslar uchun majburiy sug‘urta polisi *(premium)* narxlarining keskin oshirilishi, qoidabuzarlik sodir etishni iqtisodiy jihatdan zararli holatga keltiradi. Natijada, haydovchi nafaqat davlat oldidagi ma’muriy javobgarlikdan, balki uzoq muddatli moliyaviy yo‘qotishlardan ham hayiqib, qonunga itoatkorlik madaniyatini shakllantirishga majbur bo‘ladi.

Shuningdek, ushbu davlatlarda aynan *“Demerit points system” (jarima ballari tizimi)* amal qilishiga alohida e’tibor qaratish lozim. Mazkur qoidaga ko‘ra haydovchi belgilangan talabni buzganida nafaqat jarima to‘laydi, balki uning hisobiga salbiy ballar yoziladi. Ballar chegarasidan oshganda, haydovchilik huquqidan mahrum qilinadi. Bundan tashqari, sug‘urta kompaniyalari *“xavfli haydovchilar”* uchun sug‘urta polisi narxini keskin oshirib yuboradi, bu esa iqtisodiy jihatdan qoidabuzarlikni zararli qilib qo‘yadi.

Yuqorida keltirilgan ilmiy tahlil natijalari shuni ko‘rsatadiki, bugungi kunda mamlakatimizda yo‘l harakati xavfsizligiga oid huquqbuzarliklarning tushunchasi, turlari va ularning ijtimoiy-huquqiy xavflilik darajasini anglash hamda baholash masalalari huquqshunos olimlar tomonidan muayyan darajada nazariy jihatdan ishlab chiqilgan. Jumladan, *“yo‘l harakati xavfsizligiga oid huquqbuzarlik”*ning muallifona ta’riflari ilgari surilgan, huquqbuzarliklarni yuridik tabiati va sodir etilish mexanizmiga ko‘ra tasniflashga qaratilgan yondashuvlar shakllangan, shuningdek,

Guvohnoma № 636478 Litsenziya C-5669732 ISSN 3093-8546

ijtimoiy-huquqiy xavflilikni baholashning ommaviylik, obyektiv sharoit, subyektiv munosabat, kompleks zarar kabi mezonlari taklif etilgan. Biroq, mazkur ilmiy ishlanmalarning muhim qismi amaldagi qonunchilikda yetarli darajada normativ mustahkamlanmagani sababli, ushbu sohada tushunchaviy aniqlik, tasnifiy birxillik va xavflilik darajasiga asoslangan huquqiy-profilaktik mexanizmlarni qo‘llash nuqtai nazaridan ayrim tizimli muammolar saqlanib qolmoqda.

Xususan, tadqiqot davomida sohaga oid normativ-huquqiy bazani xatlovdan o‘tkazish natijasida, amaldagi qonunchilikda *definitsion va tasnifiy (klassifikatsion) huquqiy bo‘shliqlar* mavjudligi aniqlanmoqda. Jumladan, yangi tahrirdagi O‘zbekiston Respublikasining *“Yo‘l harakati to‘g‘risida”*gi O‘RQ-900-son Qonuni sohani tartibga solishda muhim qadam bo‘lsa-da, uning 2-moddasida keltirilgan asosiy tushunchalar tizimida muayyan bo‘shliqlar ko‘zga tashlanadi.

Birinchidan, mazkur Qonunda va boshqa sohaviy normativ hujjatlarda profilaktika va javobgarlikning differensiatsiyasi uchun zarur bo‘lgan quyidagi kategoriyalarning normativ ta’rifi berilmagan. Bularga:

“yo‘l harakati xavfsizligiga oid huquqbuzarlik”;
“yuqori xavfli qoidabuzarlik”;
“takroran sodir etiladigan xavfli qoidabuzarlik”;
“huquqbuzarlikning xavflilik darajasi mezonlari”.

Ikkinchidan, Qonunning 23-moddasida javobgarlik masalasi umumiy *(blanket)* xarakterda belgilangan bo‘lib, u huquqbuzarliklarni ularning ijtimoiy xavflilik darajasi va profilaktik xususiyatidan kelib chiqib tizimlashtirish imkonini bermaydi.

Ushbu definitsion noaniqlik va tasnifiy bo‘shliq amaliyotda qator *ilmiy-huquqiy muammolarni* keltirib chiqarmoqda. Bularga:

Nazariya va amaliyot o‘rtasidagi uzilish: Ilmiy izlanishlarda taklif etilayotgan huquqbuzarliklar tasnifi (masalan, xavflilik darajasi bo‘yicha) huquqni qo‘llash amaliyotida o‘z ifodasini topmayapti.

Profilaktik yondashuvning universallashuvi: Profilaktika organlari faoliyatida “hamma qoidabuzarlikka bir xil yondashuv” tamoyili ustunlik qilib, yuqori xavfli va tizimli qoidabuzarliklarga nisbatan manzilli ta’sir choralarini qo‘llash imkoniyati cheklanmoqda.

Reaksiyani normalashtirish muammosi: Sodir etilgan qilmishning real xavflilik darajasiga mutanosib bo‘lgan profilaktik reaksiyani *(masalan, individual ogohlantirish yoki ma’muriy nazorat)* qonuniy mustahkamlash va standartlashtirish qiyinlashmoqda.

Mazkur muammoli holatlarni oldini olish maqsadida O‘zbekiston Respublikasining *“Yo‘l harakati to‘g‘risida”*gi O‘RQ-900-son Qonunida huquqbuzarlik tushunchasi faqat jazo muqarrarligi nuqtai nazaridan qaraladi. Bizning taklifimiz esa uni *kriminologik xavf* sifatida talqin qilishni nazarda tutadi Mazkur holatlarni inobatga olib quyidagi tushunchalarni o‘zgartish va qo‘shimchalar sifatida kiritish tavsiya etiladi.

*Birinchidan, "Yo'l harakati to'g'risida"*gi O'RQ-900-son Qonunning ***"Asosiy tushunchalar"*** deb nomlangan ***2-moddasiga***:

"yo'l harakati xavfsizligiga oid huquqbuzarlik *— yo'l harakati to'g'risidagi qonunchilik va majburiy texnik talablarni buzishga qaratilgan, shaxs hayoti, sog'lig'i, mol-mulki va jamoat xavfsizligiga zarar yetkazish real xavfini yuzaga keltiruvchi aybli (qasddan yoki ehtiyotsizlik orqasida sodir etilgan) ijtimoiy xavfli qilmish;*

yuqori xavfli yo'l harakati qoidabuzarligi *— sodir etilish mexanizmi, sharoiti yoki takroriyligiga ko'ra inson o'limi yoki og'ir tan jarohati bilan bog'liq yo'l-transport hodisasini keltirib chiqarish ehtimoli yuqori bo'lgan huquqbuzarlik turi;*

yo'l harakati xavf omili (risk-faktor) *— yo'l harakati tizimidagi ("haydovchi-avtomobil-yo'l-muhit") muayyan nuqson, holat yoki sharoit bo'lib, u huquqbuzarlik sodir etilishi yoki YTH kelib chiqishi ehtimolini bevosita yoki bilvosita amalga oshiruvchi manba hisoblanadi".*

Ushbu taklif kelajakda YTHlar soni va ayniqsa, og'ir oqibatli hodisalarning kamayishiga, xavf darajasiga mutanosib bo'lgan jazo tizimining shakllanishiga, yo'llardagi *"xavf omillari"*ni *(chuqurlar, belgisiz yo'llar)* bartaraf etish majburiyatining kuchayishi, haydovchilarda faqat *"jarimadan qo'rqish"* emas, balki *"xavf omilini anglash"* tuyg'usining shakllanishiga xizmat qiladi.

*Ikkinchidan, "Yo'l harakati to'g'risida"*gi O'RQ-900-son Qonunga yangi *"Yo'l harakati xavfsizligiga oid huquqbuzarliklarni klassifikatsiyalash va ularning xavflilik darajasini differensiatsiya qilish"* deb nomlangan *4^1-modda* loyihasini kiritish:

"4^1-modda. Yo'l harakati xavfsizligiga oid huquqbuzarliklarni klassifikatsiyalash va ularning xavflilik darajasini differensiatsiya qilish

Yo'l harakati xavfsizligi sohasidagi huquqbuzarliklar tizimli profilaktika choralarini qo'llash va javobgarlikning mutanosibligini ta'minlash maqsadida quyidagi mezonlar asosida tasniflanadi:

Huquqiy tabiatiga ko'ra: *ma'muriy huquqbuzarliklar va jinoiy qilmishlar;*

Obyektiga ko'ra: *transport vositasini boshqarish va harakatlanish xavfsizligiga qarshi; transport vositalarining texnik holati va ekspluatatsiyasiga oid; yo'l infratuzilmasi va yo'l xo'jaligi qoidalariga oid; yo'l harakatining boshqa ishtirokchilari (piyodalar, velosipedchilar va h.k.) tomonidan sodir etiladigan;*

Ijtimoiy xavflilik darajasiga ko'ra: *past, o'rta va yuqori xavflilik darajasidagi huquqbuzarliklar;*

Davomiyligi va takroriyligiga ko'ra: *bir martalik, takroriy hamda muntazam (tizimli) ravishda sodir etiladigan;*

Qayd etish usuliga ko'ra: *vakolatli shaxs tomonidan bevosita aniqlangan hamda maxsus avtomatlashtirilgan foto va video qayd etish texnika vositalari orqali qayd etilgan.*

Ushbu taklif kelajakda yuqori xavfli qoidabuzarliklar uchun murosasiz jazo tizimini shakllanishiga, piyoda va velosipedchilar xavfsizligini alohida obyekt sifatida himoya qilishga, "Surunkali" qoidabuzarlarni aniqlash va ular bilan profilaktik ishlashiga, isbotlash bazasining mustahkamlanishi va nizoli holatlarning kamayishiga xizmat qiladi.

Guvohnoma № 636478 Litsenziya C-5669732 ISSN 3093-8546

Shuni ta’kidlash joizki, O‘zbekiston Respublikasining “Yo‘l harakati to‘g‘risida”gi O‘RQ-900-son Qonunining 2 va 4^1-moddalariga taklif etilayotgan qo‘shimcha va o‘zgartirishlar sohadagi huquqiy tartibga solish mexanizmlarini sifat jihatidan yangi bosqichga olib chiqishga xizmat qiladi. Mazkur yangilanishlar zamirida yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlash tizimini “reaktiv” *(sodir bo‘lgan hodisaga nisbatan javob berish)* yondashuvdan “proaktiv” *(xavf-xatarlarni oldindan prognoz qilish va boshqarish)* modeliga o‘tkazish konsepsiyasi yotadi.

Birinchi navbatda, qonunchilikka “yo‘l harakati xavf omili *(risk-faktor)*” tushunchasining kiritilishi muhim nazariy ahamiyatga ega. Bunda yo‘l harakati xavfsizligi faqatgina subyektning *(haydovchining)* xulq-atvoriga bog‘liq hodisa emas, balki *“Haydovchi — Avtomobil — Yo‘l — Muhit”* tizimining yaxlit funksiyasi sifatida talqin etiladi. Bu esa o‘z navbatida, yo‘l-transport hodisalari (YTH) kelib chiqishida nafaqat inson omilini, balki infratuzilmaviy va texnik nuqsonlarni ham huquqiy javobgarlik obyekti sifatida ko‘rib chiqish imkonini beradi.

Ikkinchidan, huquqbuzarliklarni ijtimoiy xavflilik darajasi *(past, o‘rta, yuqori)* hamda takroriyligi bo‘yicha klassifikatsiyalash (4^1-modda) yuridik javobgarlikning differensiatsiya va mutanosiblik tamoyillarini to‘liq ro‘yobga chiqaradi. Bunday tizimlashtirish natijasida:

jazoning individuallashuvi: Huquqbuzarlikning mexanizmi va sharoitidan kelib chiqib, jazo choralarini aniq maqsadga yo‘naltirish (masalan, yuqori xavfli qoidabuzarliklar uchun qat’iy ma’muriy cheklovlar qo‘llash);

tizimli profilaktika: Qoidabuzarliklarni qayd etish usuli va obyektiga ko‘ra tasniflash orqali “risk-guruh”ga kiruvchi haydovchilar va xavfli yo‘l uchastkalari bo‘yicha manzilli chora-tadbirlarni ishlab chiqish;

huquqni qo‘llash amaliyotining shaffofligi: Vakolatli shaxslar tomonidan qaror qabul qilishda subyektiv yondashuvlarni kamaytirish va korrupsiyaviy omillarni cheklash imkoniyatlari kengayadi.

Xulosa qilib aytganda, ushbu normativ o‘zgartirishlar yo‘l harakati xavfsizligi sohasidagi huquqbuzarliklarning yuridik tabiatini aniqlashtirish bilan bir qatorda, sohada inson hayoti va sog‘lig‘i ustuvorligini ta’minlovchi yangi huquqiy paradigmani shakllantiradi. Bu esa mamlakatda yo‘l-transport jarohatlanishi va o‘lim holatlarini kamaytirishga qaratilgan davlat strategiyasining huquqiy poydevorini mustahkamlaydi.

Foydanilgan adabiyotlar:

Умарова *Н.* “Traffic Deaths Prompt Major Road Reforms Across Uzbekistan” // https://uz.kursiv.media.

Global status report on road safety 2023. – Geneva: World Health Organization, 2023. – P. 7-10. //

Traffic Deaths Prompt Major Road Reforms Across Uzbekistan //

Ўзбекистон Республикаси Экология, атроф-муҳитни муҳофаза қилиш ва иқлим ўзгариши вазирлигининг 2023–2024 йиллардаги атмосфера ҳавоси муҳофазасига бағишланган таҳлилий маълумотлари.

Guvohnoma № 636478 Litsenziya C-5669732 ISSN 3093-8546

2022 йил 11 февраль куни бўлиб ўтган *“Йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш чора-тадбирлари”* юзасидан ўтказилган видеоселектор йиғилишида баён этилган. Унда Президент йўллардаги тартибсизликларнинг асл сабаби жазонинг муқаррар эмаслиги ва тизимдаги бўшлиқлар эканини қаттиқ танқид қилган эди

Al-Rukaibi, F., Al-Mutairi, N. Knowledge, perceived effectiveness and qualification of traffic rules, police supervision, sanctions and justice // Cogent Engineering. – 2017. – Vol. 4. – No. 1. – Art. 1393855. – URL: https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23311886.-2017.1393855

Smart City Sweden. “Vision Zero: the road safety project where no one shall be killed or seriously injured.” Retrieved from: https://smartcitysweden.com