



ЙЎЛ ҲАРАКАТИ ХАВФСИЗЛИГИНИ ТАЪМИНЛАШДА ЮРИДИК ЖАВОБГАРЛИКНИ ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ ҚИЛИШНИНГ КОНЦЕПТУАЛ АСОСЛАРИ ВА ДЕЛИКТАР ПРОФИЛАКТИКА САМАРАДОРЛИГИНИ ОШИРИШ СТРАТЕГИЯЛАРИ

**Кувондиқов Зафар
Комилжонович**

**Ички ишлар вазирлиги Тошкент
минтақавий ўқув Маркази “Ҳуқуқий
фанлар” цикли бошлиғи, капитан**

Аннотация

Ушбу мақолада транспорт воситаларини бошқариш ва йўл ҳаракати хавфсизлиги соҳасидаги ҳуқуқбузарликлар учун маъмурий ва жиноий жавобгарликни табақалаштиришнинг (дифференциация) фундаментал ҳуқуқий муаммолари тадқиқ этилган. Муаллиф амалдаги миллий қонунчиликнинг ҳуқуқбузарлик оқибатларига йўналтирилган «реактив» моделини танқидий таҳлил қилиб, унинг ўрнига хавф-хатарларни олдиндан баҳолашга асосланган «превентив» ёндашув зарурлигини асослаб беради. Тадқиқот доирасида ривожланган хорижий давлатлар (Германия, Буюк Британия, Франция, Хитой) ва МДҲ мамлакатлари тажрибаси қиёсий-ҳуқуқий (comparative law) жиҳатдан ўрганилган. Хусусан, деривант хулқ-атворнинг такрорийлиги, мастлик даражаси (ВАС индикаторлари), тезлик режимининг критик чегаралари ва субъектив қасд элементларини ҳисобга олувчи жавобгарлик моделлари таҳлил қилинган. Мақола якунида маъмурий преюдиция институтини модернизация қилиш, жазо бал тизимини (demerit points system) оптималлаштириш, санкцияларни математик прогрессия асосида калибрлаш ҳамда виктимологик профилактика инструментларини жорий этишга қаратилган тизимли таклиф ва мулоҳазалар илгари сурилган.

Калит so‘zlar:

Йўл ҳаракати хавфсизлиги, юридик жавобгарлик дифференциацияси, маъмурий ва жиноий деликвентлик, превентив санкциялар, маъмурий преюдиция, жазо бал тизими, ВАС (алкоголь концентрацияси), санкциялар калибровкаси, виктимологик детерминация, ҳуқуқий таъсир чоралари.

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И СТРАТЕГИИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОФИЛАКТИКИ ДЕЛИКТОВ

Аннотация: В данной статье исследуются фундаментальные правовые проблемы дифференциации административной и уголовной ответственности за правонарушения в сфере управления транспортными средствами и обеспечения безопасности дорожного движения. Автор подвергает критическому анализу действующую «реактивную» модель национального законодательства, ориентированную на последствия правонарушения, и обосновывает

необходимость перехода к «превентивной» парадигме, основанной на превентивной оценке рисков. В рамках исследования проведен сравнительно-правовой анализ опыта развитых стран (Германия, Великобритания, Франция, Китай) и государств СНГ. В частности, проанализированы модели ответственности, учитывающие рецидив девиантного поведения, уровень алкогольного опьянения (индикаторы ВАС), критические пороги скоростного режима и элементы субъективного умысла. В завершение статьи выдвинуты системные предложения по модернизации института административной преюдиции, оптимизации системы штрафных баллов (demerit points system), калибровке санкций на основе математической прогрессии и внедрению инструментов виктимологической профилактики.

Ключевые слова: Безопасность дорожного движения, дифференциация юридической ответственности, административная и уголовная деликвентность, превентивные санкции, административная преюдиция, система штрафных баллов, ВАС (концентрация алкоголя), калибровка санкций, виктимологическая детерминация, меры правового воздействия.

CONCEPTUAL FRAMEWORK FOR THE DIFFERENTIATION OF LEGAL LIABILITY IN ENSURING ROAD SAFETY AND STRATEGIES FOR ENHANCING THE EFFECTIVENESS OF DELICTUAL PREVENTION

Abstract: This article explores the fundamental legal issues regarding the differentiation of administrative and criminal liability for offenses in the field of vehicle operation and road safety. The author critically analyzes the current "reactive" model of national legislation, which is primarily focused on the consequences of an offense, and substantiates the necessity of a "preventative" approach based on proactive risk assessment. The study includes a comparative legal analysis of the experiences of developed nations (Germany, Great Britain, France, China) and CIS countries. Specifically, it examines liability models that account for the recidivism of deviant behavior, levels of intoxication (BAC indicators), critical speed thresholds, and elements of subjective intent. The article concludes with systemic proposals aimed at modernizing the institution of administrative prejudication, optimizing the demerit points system, calibrating sanctions based on mathematical progression, and implementing victimological prevention tools.

Keywords: Road safety, differentiation of legal liability, administrative and criminal delinquency, preventive sanctions, administrative prejudication, demerit points system, BAC (Blood Alcohol Concentration), calibration of sanctions, victimological determination, legal enforcement measures.

Янги Ўзбекистонда бугунги кунда давлат раҳбари Ш.М. Мирзиёев бошчилигида амалга оширилаётган кенг кўламли ислохотларнинг марказида “Инсон қадри учун” тамойили ётади. Инсон қадри, энг аввало, унинг яшаш ҳуқуқини таъминлаш, хавфсиз ҳаёт кечириши учун барча зарур инфратузилмавий ва ҳуқуқий кафолатларни яратиш орқали намоён бўлади. Сўнгги йилларда Ўзбекистонда йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш,

йўл-транспорт ҳодисаларининг олдини олиш ва транспорт тизимини рақамлаштириш борасида туб ўзгаришлар амалга оширилмоқда. Хусусан, Ўзбекистон Республикаси Президентининг “2022-2026 йиллар давомида амалга оширилиши мўлжалланган “Хавфсиз ва равон йўл” умуммиллий дастурини тасдиқлаш тўғрисида”ги ПҚ-316-сон қарори билан тасдиқланган “Хавфсиз ва равон йўл” умуммиллий дастури (2022–2026 йилларга мўлжалланган) бу борадаги давлат сиёсатининг стратегик устувор йўналишларини қатъий белгилаб берди¹. Ушбу умуммиллий дастур доирасида йўл инфратузилмасини комплекс такомиллаштириш, ҳаракатни бошқариш тизимини ва жамоат транспортини тўлиқ рақамлаштириш, болалар учун йўл ҳаракати қоидалари бўйича амалий машғулотларни йўлга қўйиш, шунингдек, ҳайдовчиларни тайёрлаш ва қайта тайёрлаш тизими ҳамда автотранспорт воситаларининг техник ҳолати устидан назоратни кучайтириш каби муҳим вазифалар белгиланган.

Бундан ташқари, йўл ҳаракати хавфсизлигини молиявий жиҳатдан қўллаб-қувватлаш мақсадида “*Хавфсиз йўл ва хавфсиз пиёда*” республика жамғармаси ташкил этилган бўлиб, унинг маблағлари йўл белгиларини ўрнатиш, светофорлар ва интеллектуал транспорт тизимларини (ITS) жорий этиш, пиёдалар йўлакларини хавфсизлантириш ва оператив бўлинмаларнинг моддий-техник базасини мустаҳкамлашга йўналтирилмоқда². Бироқ, амалга оширилаётган ушбу салмоқли ислоҳотларга қарамасдан, соҳада ўз ечимини кутаётган тизимли муаммолар ҳамон сақланиб қолмоқда. БМТ Европа иқтисодий комиссияси (UNECE), ЮНИСЕФ ва Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги ҳамкорлигида 2024 йил май ойида эълон қилинган “*Ўзбекистонда йўл ҳаракати хавфсизлиги фаолиятининг шарҳи*” (*Road Safety Performance Review - RSPR*) ҳисоботида қайд этилишича, мамлакатда йўл-транспорт ҳодисалари ва ўлим кўрсаткичлари Европа Иттифоқининг ўртача кўрсаткичларидан 45 %га юқори бўлиб қолмоқда. Ушбу фожиали йўқотишларнинг ижтимоий-иқтисодий қиймати, турли манбаларга кўра, Ўзбекистон ялпи ички маҳсулотининг 2,6 %дан 3,8 %гача бўлган улкан миқдорни ташкил этмоқда. Шунингдек, мамлакатдаги жадал моторлаштириш (*автомобиллашув*) жараёни ва ўсиб бораётган иқтисодий фаоллик шароитида энг заиф йўл ҳаракати иштирокчиларини ҳимоя қилиш тизимини такомиллаштириш объектив эҳтиёждир³.

Юртбошимиз томонидан илгари сурилаётган “*қонун устуворлиги ва жазонинг муқаррарлиги*” тамойиллари бевосита йўл ҳаракати қоидаларини бузганлик учун жавобгарликни илмий асосда табақалаштиришни тақозо этади.

¹ Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2022 йил 12 июлдаги “2022-2026 йиллар давомида амалга оширилиши мўлжалланган “Хавфсиз ва равон йўл” умуммиллий дастурини тасдиқлаш тўғрисида”ги ПҚ-316-сон қарори // Қонунчилик маълумотлари миллий базаси (Lex.uz). // <https://lex.uz/docs/6106551>

² Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2022 йил 30 июлдаги “Ички ишлар вазирлиги Жамоат хавфсизлиги департаменти Йўл ҳаракати хавфсизлиги хизматининг “*Хавфсиз йўл ва хавфсиз пиёда*” республика жамғармаси фаолиятини ташкил этиш тўғрисида”ги 415-сон қарори // Қонунчилик маълумотлари миллий базаси, 01.08.2022 й., 09/22/415/0688-сон.

³ UN Road Safety Performance Review: Road infrastructure in Uzbekistan needs to prioritize the safe movement of people // <https://www.unicef.org>

Маъмурий ва жиноий жавобгарлик ўртасидаги нозик чегараларни аниқ белгилаш, потенциал жиҳатдан ўта оғир оқибатларга олиб келиши мумкин бўлган ва мунтазам равишда содир этиладиган қоидабузарликлар (*масалан, маст ҳолда автотранспорт бошқариши, тезликни даҳшатли даражада ошириши, агрессив бошқариши*) учун жазони оғирлаштириш талаб этилади. Шу билан бирга, ижтимоий хавфлилик даражаси нисбатан паст бўлган ёки эҳтиётсизлик орқали содир этилган биринчи марталик қоидабузарликларга нисбатан муқобил, тарбиявий ва виктимологик-профилактик чораларни қўллаш механизмларини жорий этиш бугунги кун миллий юриспруденциясининг энг долзарб илмий ва амалий вазифаларидан бири саналади. Жазонинг мақсади инсонни жамиятдан ажратиш ёки молиявий жаримага тортиш эмас, балки унинг онгида ҳуқуқий маданиятни шакллантириш ва келгусидаги мудҳиш фожиаларнинг олдини олишдир.

Жавобгарликни табақалаштириш ва жазонинг профилактик функциясини кучайтириш масаласи узоқ йиллардан буён турли минтақалар, хусусан, МДҲ, Европа, Осиё ва Лотин Америкаси давлатлари ҳуқуқшунос олимларининг диққат марказида бўлиб келмоқда. Ушбу олимлар томонидан илгари сурилган назарий қарашлар, концепциялар ва эмпирик тадқиқотлар миллий қонунчилигимизни такомиллаштириш учун муҳим методологик асос бўлиб хизмат қилади. Қуйида турли ҳуқуқий мактаблар вакиллариининг қарашлари тизимли равишда таҳлил қилинади.

Европа ҳуқуқий мактаби олимлари *маъмурий ва жиноий* жавобгарлик ўртасидаги чегараларнинг хиралашуви (*blurring lines*) феномени устида кенг қамровли тадқиқотлар олиб борганлар. Ҳуқуқшуносларнинг таъкидлашича, маъмурий жазо ҳуқуқи (*administrative punitive law*) ва жиноят ҳуқуқи (*criminal law*) ўртасидаги ўзаро боғлиқлик давлат бошқарувининг мураккаблашиши билан тобора кучайиб бормоқда⁴. Маъмурий санкцияларни назарда тутувчи нормалар ўз тузилишига кўра жиноий нормалар билан деярли бир хил кўринишга эга бўлиб, ҳар иккиси ҳам муайян тақиқланган қилмиш учун жазолаш мақсадини кўзлайди. Бундай конвергенция, айниқса, йўл ҳаракати қоидаларини бузиш, солиқларни тўлашдан бўйин товлаш ва жамоат саломатлигига таҳдид солувчи қилмишларда яққол намоён бўлади.

Германия ҳуқуқ тизимини ўрганган олимларнинг қарашлари бу борада алоҳида аҳамиятга эга. Немис юриспруденциясида *маъмурий ҳуқуқбузарликлар (Ordnungswidrigkeiten)* ва *жиноятлар (Straftaten)* ўртасидаги фарқ чуқур концептуал асосга эга. Тадқиқотчиларнинг эътироф этишича, маъмурий ҳуқуқбузарликлар учун қўлланиладиган молиявий жарималар (*Geldbussen*) жиноий жазолардан фарқли ўлароқ, шахсни озодликдан маҳрум қилишни назарда тутмайди ва энг муҳими, ўзида ахлоқий қоралаш (*moral stigma*) ёки этик рад этишни мужассам этмайди⁵. Бироқ, олимлар шуни ҳам қайд этадиларки, маъмурий санкцияларнинг этик юки паст бўлса-да, уларнинг иқтисодий ва

⁴ Blurring boundaries between administrative and criminal law The influence of the EU - Faculdade de Direito - Universidade de Coimbra // <https://www.fd.uc.pt>

⁵ Weigend T. The Sociological and Legal Concept of Administrative Offenses in Germany // Revue Internationale de Droit Pénal. – 2002. – Vol. 73. – P. 225-240.

профилактик таъсири ўта юқори бўлиши шарт. Иқтисодий ҳамкорлик ва тараққиёт ташкилоти (ОЕСД) ҳам *Германияга* маъмурий санкцияларнинг тийиб турувчи (*deterrent*) таъсирини янада кучайтиришни тавсия қилган⁶. Бундан ташқари, *Германия* полицияси амалиётида аралаш вазиятларда (*Gemengelage*) қарор қабул қилишда қонунийлик принципи билан бир қаторда мақсадга мувофиқлик принципи (*Opportunitätsprinzip*) кенг қўлланилиши олимлар томонидан ижобий баҳоланган⁷. *Австрия* ҳуқуқшунослигида эса йўл ҳаракати қоидабузарликлари бевосита “*маъмурий-жиноий ҳуқуқбузарликлар*” (*Verwaltungsstraftaten*) сифатида таснифланиши ушбу икки соҳанинг нечоғлик чамбарчас боғлиқлигини кўрсатади⁸.

Европа Иттифоқи доирасида олиб борилган тадқиқотлар Европа Иттифоқи Суди (*CJEU*) юриспруденциясидаги “*мослаштирилган тартибга солиш ёндашуви*” (*calibrated regulatory approach*) концепциясига асосланади⁹. Олимлар таъкидлашча, Европа Иттифоқи Суди маъмурий ҳуқуқбузарликларни кўпинча жиноий табиатга эга деб ҳисоблайди, чунки улар жазоловчи характерга эга. Бироқ суд маъмурий санкцияларни жиноий санкциялар билан тўлиқ айнанлаштиришга тайёр эмас, бу эса миллий қонунчиликда жазоларни қилмишнинг реал хавфлилик даражасига қараб нозик калибрлашни (*табақалаштиришни*) талаб этади. *Буюк Британия* олимлари эса автоматлаштирилган транспорт воситалари пайдо бўлиши шароитида жавобгарлик субъектларини аниқлаш муаммоси устида бош қотирмоқдалар. Уларнинг назарияларига кўра, инсон омили камайиб боргани сари қатъий жавобгарлик (*strict liability*) механизмлари орқали маъмурий ва жиноий юк суғурталовчилар ёки корпоратив субъектларга ўтиши лозимлиги илгари сурилмоқда¹⁰. Шунингдек, COVID-19 пандемияси даврида *Франция*¹¹, *Германия*¹², *Италия*¹³ каби Европа давлатлари ва *Россия*¹⁴ олимлари томонидан олиб борилган изланишлар шуни кўрсатдики, инқирозли вазиятларда санитария қоидаларини бузганлик ёки ёлғон маълумот тарқатганлик учун маъмурий ва жиноий жавобгарликни тезкорлик билан дифференциация қилиш давлат бошқарувининг муҳим инструментига айланган. Ушбу фавқулодда ҳолатлардаги дифференциация назариялари йўл ҳаракати хавфсизлиги каби кундалик, аммо

⁶ Liability of Banks for Aiding Tax Evasion: A Comparative Analysis of German and UK Law | European Journal of Risk Regulation - Cambridge University Press & Assessment // <https://www.cambridge.org>

⁷ Doing discretion – authority, ambiguity and control in German traffic stops // <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10439463.2025.2519283>

⁸ The Principles of Administrative Punishment under the ECHR – DoPuS // <https://dopus.uni-speyer.de/files/5881/ivykiai.pdf>

⁹ *Eglè Bilevičiūtė*. Administrative and Criminal Liability: Toward Sustainability // <file:///C:/Users/User/Downloads/250722144.pdf>

¹⁰ *By Bo Long, Ziyu Zhao, Qianyi Cai* “Comparing Tort Liability Frameworks in Autonomous Vehicle Accident Governance” // <https://www.mdpi.com/2032-6653/17/1/32>

¹¹ *Bonis É.* Le droit pénal à l'épreuve de l'épidémie de covid-19 // *Recueil Dalloz*. – Paris, 2020. – N° 14. – P. 784-789.

¹² *Kubiciel M.* Strafrechtliche und bußgeldrechtliche Reaktionen auf die Corona-Pandemie // *Neue Juristische Wochenschrift (NJW)*. – Frankfurt, 2020. – Vol. 73. – S. 1188-1193.

¹³ *Viganò F.* Emergenza Covid-19 e sistema sanzionatorio: dalla violazione dell'art. 650 c.p. agli illeciti amministrativi // *Diritto Penale Contemporaneo*. – Milano, 2020. – P. 1-12.

¹⁴ *Капинос О.С.* Уголовно-правовое противодействие пандемии: дифференциация ответственности за нарушение санитарно-эпидемиологических правил // *Уголовное право*. – Москва, 2020. – № 3. – С. 44-52.

юқори хавфлилик даражасига эга бўлган соҳаларда ҳам муваффақиятли қўлланилиши мумкинлиги олимлар томонидан тасдиқланган.

Мустақил Давлатлар Ҳамдўстлиги ва *Марказий Осиё* минтақаси олимлари йўл ҳаракати хавфсизлиги бўйича ҳуқуқбузарликларни собиқ совет ҳуқуқ тизимидан мерос бўлиб қолган база ва унинг замонавий трансформацияси нуқтаи назаридан таҳлил қиладилар¹⁵. Жумладан, *А. Карипова* ва унинг ҳаммуаллифлари (2024) томонидан *Қозғистон, Беларус* ва *Арманистон* маъмурий қонунчилиги бўйича олиб борилган чуқур қиёсий таҳлиллар шуни кўрсатадики, маст ҳолда транспорт воситасини бошқаришга нисбатан жавобгарликни табақалаштиришда ушбу давлатларда турлича илғор ёндашувлар мавжуд. Шунингдек, олимлар Беларус Республикасининг 2021 йилда қабул қилинган Маъмурий ҳуқуқбузарликлар тўғрисидаги кодексини юқори баҳолайдилар. Сабаби, ушбу кодексда ҳайдовчининг ҳолатига таъсир қилувчи интоксикация моддаларининг турлари энг тўлиқ ва аниқ таърифланган бўлиб, қайси моддалар транспорт бошқаришни мутлақо тақиқлаши аниқлаштирилган.¹⁶ Шунингдек, тадқиқотчилар *Арманистон* қонунчилигидаги тажрибани алоҳида эътироф этадилар. Хусусан, *Арманистонда* мастлик учун жазо ҳайдовчининг қонидаги этил спиртининг миқдорий таркибига қараб геометрик прогрессияда табақалаштирилган (*калибрланган*). Қозғистоннинг Маъмурий ҳуқуқбузарликлар тўғрисидаги кодекси эса йўл ҳаракати иштирокчиларининг соғлиғи ёки мол-мулкига зарар етказиш билан боғлиқ оғирлаштирувчи ҳолатларни малакалаш механизмининг мукамаллиги билан ажралиб туради, гарчи олимлар уни янада Европа андозаларига мослаштириш зарурлигини таъкидласалар-да¹⁷.

Россия Федерацияси ҳуқуқшунослари ўртасида “*маъмурий преюдиция*” институтининг ҳуқуқий табиати ва самарадорлиги бўйича кенг қамровли баҳс-мунозаралар давом этмоқда. Россия Жиноят кодексига киритилган *264.1-модда (маъмурий жазога тортилган ёки судланганлик ҳолати мавжуд бўлган шахс томонидан маст ҳолда транспорт воситасини бошқариш)* маъмурий ва жиноий жавобгарлик конвергенциясининг ёрқин намунаси¹⁸. Баъзи олимлар ушбу “*иккиламчи*” жазолаш механизмини рецидив жиноятларга қарши курашишда ягона тўғри йўл деб ҳисобласа, бошқалар бу ҳолатда шахсининг битта қилмиши учун икки марта (маъмурий ва кейинчалик жиноий) жазоланиш хавфи борлигини, бу эса классик жиноят ҳуқуқи тамойилларига зид эканлигини таъкидлайдилар.

¹⁵ Assel Karipova, Samal Serikbekova, Galymzhan Aralbekov, Zhazira Tulegaliyeva, Ainur Sarsenova “Comparative Analysis of Administrative Liability for Driving While Intoxicated in the Commonwealth of Independent States” // <https://hrcak.srce.hr/file/472175>

¹⁶ Ўша манбаа: <https://hrcak.srce.hr/file/472175>

¹⁷ Жетписбаев Б.А., Акимжанов Т.К. Административная ответственность за правонарушения на транспорте: проблемы модернизации в свете европейского опыта // Вестник Карагандинского университета. Серия «Право». – Караганда, 2022. – № 2 (106). – С. 45-51.

¹⁸ Ivan N. Serebrennikov “Relevant Problems of Implementation of the Administrative Liability for Administrative Offenses in the Road Traffic Sphere” // https://www.researchgate.net/publication/400767919_Relevant_Problems_of_Implementation_of_the_Administrative_Liability_for_Administrative_Offenses_in_the_Road_Traffic_Sphere

Жазонинг профилактик таъсири ҳақида гап кетганда, Шарқий Европа ва Болтиқбўйи олимларининг эмпирик тадқиқотлари ниҳоятда муҳимдир. Хусусан, Литвада¹⁹ 2021 йилда ўтказилган виктимологик ва криминологик тадқиқотлар шуни тасдиқладики, фақатгина жазоларни қатъийлаштириш (*жарималарни ошириш, гувоҳномадан узоқ муддатга маҳрум қилиш, автомобилни мусодара қилиш ва жиноий жавобгарликка тортиш*) ўз-ўзидан йўл-транспорт ҳодисалари сонини камайтирмайди. Олимларнинг хулосасига кўра, профилактик тийиб турувчи таъсир (Deterrence theory) фақатгина учта компонент бир вақтда ишлагандагина кучга киради: жазонинг қатъийлиги (severity), жазонинг тезкорлиги (swiftness) ва энг муҳими — жазонинг муқаррарлиги, яъни ҳуқуқбузарнинг албатта қўлга тушишига бўлган ишончи (*apprehension certainty*)²⁰. Бу эса рақамли назорат тизимларисиз қуруқ қонун нормалари ишламаслигини илмий жиҳатдан асослайди.

Осиё ҳуқуқ мактаби вакиллари йўл ҳаракати қоидаларини бузганлик учун жавобгарлик тизимида ҳаддан ташқари жиноийлаштиришнинг (*over-criminalization*) салбий оқибатларини илмий асослаб берганлар. Хусусан, индонезиялик ҳуқуқшуносларнинг 2009 йилдаги 22-сонли “Йўл ҳаракати ва транспорт тўғрисида”ги қонуни (*UULLAJ*) устида олиб борган тадқиқотлари фикримизга ёрқин далилдир²¹. Ушбу қонунда фақатгина 18 та модда маъмурий санкцияларни кўзда тутган ҳолда, 273-моддадан 313-моддагача бўлган кўплаб қисмлар жиноий санкцияларни белгилайди²². Тадқиқотчиларнинг хулоса қилишича, маъмурий ҳуқуқ соҳасидаги билвосита йўқотишларга нисбатан бундай ортиқча жиноий жазоларни қўллаш ҳуқуқни муҳофаза қилувчи органларга ҳаддан ташқари кенг ихтиёрий ваколатлар (*discretion*) бериб юборади. Натижада, қонун устуворлиги ўрнини коррупцион хавфлар эгаллайди, ҳуқуқни қўллаш амалиёти самарасиз ва адолатсиз бўлиб қолади ҳамда рецидив (*такрорий қоидабузарлик*) ҳолатларининг олди олинмайди²³. Энг ёмони, жамиятда бундай қаттиқ қонунларга нисбатан нигилизм шаклланиб, кўпчилик инсонлар йўл ҳаракати қоидабузарликларини жазолашга арзимайдиган “адолатли ҳолат” (fairness) ёки табиий жараён сифатида қабул қила бошлайдилар.

Хитойлик Aney, Madhav²⁴ ва бошқа олимлар эса аксинча, тизимли ва комплекс қатъийлаштиришнинг ижобий томонларини исботлаганлар. Хитойнинг 2003 йилда қабул қилинган ва 2011 йилда ўзгартиришлар киритилган

¹⁹ Richard Rowe “Differences in the perceived justice of penalties for road traffic offences between Lithuanian offenders and non-offenders”

²⁰ Urmonienė J., Justickaja O. Penalties for the road traffic offenses – the goal is to punish or to educate? / J. Urmonienė, O. Justickaja // Societal Studies. – 2023. – Vol. 15(1). – P. 45-58.

²¹ Yudianto E., Marlina M., Arif A. Peran Kepolisian Republik Indonesia dalam Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan // Jurnal Mercatoria. – Universitas Medan Area, 2010. – Vol. 3(1). – P. 20-33.

²² Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Индонезия Республикасининг 2009 йил 22 июндаги 22-сонли «Йўл ҳаракати ва транспорт тўғрисида»ги қонуни) // Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. Jakarta, 2009.

²³ Criticism Of The Strategy Of Criminal Law Formulation In The Law ..., // <https://www.-atlantis-press.com/proceedings/icss-18/25903769>

²⁴ Aney M.S., Ho C. Deadlier road accidents? Traffic safety regulations and heterogeneous motorists' behavior // Regional Science and Urban Economics. – Elsevier, 2019. – Vol. 77. – P. 156-158.

Йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисидаги қонуни таҳлили шуни кўрсатадики, жарима баллари тизимини жорий этиш, маст ҳолда бошқаришни тўғридан-тўғри жиноят деб топиш ва пиёдалар билан боғлиқ ЙТХларда ҳайдовчининг автоматик жавобгарлигини ўрнатиш каби комплекс чоралар ўлим ва жароҳатланиш даражасини кескин (статистик аҳамиятли даражада) камайтиришга хизмат қилган²⁵.

Лотин Америкаси минтақаси олимлари эса масалага кўпроқ ижтимоий-сиёсий ва инфратузилмавий нуқтаи назардан ёндашадилар. Жумладан, *S.Martinez, R.Sanchez, P. Yañez-Pagans*²⁶ эса ўзларининг “*Road safety: challenges and opportunities in Latin America and the Caribbean*” минтақадаги ўлим кўрсаткичи юқори даромадли давлатлардан икки баробар кўплиги ва йўқотишларнинг асосий қисми пиёдалар, мотоциклчилар ва велосипедчиларга тўғри келиши статистик исботлаб берганлар. Шунингдек, *M.Hijar & R.Pérez-Núñez*²⁷ эса ўз мақолаларида *Лотин Америкаси давлатларида йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соф жазолаш орқали эмас, балки ижтимоий-сиёсий ирода ва инфратузилмани заиф қатламларга мослаштириш орқали ҳал этилиши кераклиги ёритганлар*. Шунингдек, улар Лотин Америкаси ва Кариб ҳавзаси давлатларида ўлим кўрсаткичи юқори даромадли мамлакатларга қараганда икки баравар юқори бўлиб, йўқотишларнинг 25 % заиф йўл ҳаракати иштирокчилари (пиёдалар, велосипедчилар ва мотоциклчилар) ташкил этади²⁸.

Илмий изланишлар шуни кўрсатадики, ривожланаётган давлатларда, масалан, Бразилияда қонунчилик гарчи қоғозда мукамал кўринса-да, инфратузилмага инвестицияларнинг етишмаслиги, шаҳарсозликдаги хатолар ва институционал салоҳиятнинг пастлиги сабабли қонунлар ўзининг профилактик кучини йўқотади²⁹. Яна бир ноёб назарий қараш шундаки, давлат бошқаруви ва назорати суст бўлган баъзи Лотин Америкаси ҳудудларида “*криминал бошқарув*” (*criminal governance*) гуруҳларининг пайдо бўлиши маъмурий ва жиноий қонунчиликнинг нормал ишлашига жиддий тўсқинлик қилади. Бундай ҳудудларда тартибни таъминлаш вазифасини кўпинча ушбу норасмий гуруҳлар ўз зиммасига олади, бу эса расмий жавобгарлик тизимларининг легитимлигини йўққа чиқаради³⁰.

Жавобгарликни табақалаштириш ва дифференциал санкцияларни қўллашнинг назарий қоидалари амалиётда, яъни давлатларнинг норматив-ҳуқуқий базаларида қандай акс этганлигини таҳлил қилиш ўта муҳимдир. Шу ўринда, қуйида хорижий давлатларнинг илғор қонунчилиги ва янги

²⁵ Evidence From the Decade of Action for Road Safety: A Systematic Review of the Effectiveness of Interventions in Low and Middle-Income Countries – Journals // <https://www.ssph-journal.org>

²⁶ *Martinez S., Sanchez R., Yañez-Pagans P.* Road safety: challenges and opportunities in Latin America and the Caribbean // *Latin American Economic Review*. – Springer, 2019. – Vol. 28(1). – P. 3-5.

²⁷ *Hijar M., Pérez-Núñez R.* Road safety legislation in the Americas // *Revista Panamericana de Salud Pública*. – Washington, 2012. – Vol. 32(1). – P. 70-76.

²⁸ Road safety: Challenges and opportunities in Latin America and the Caribbean - IADB Publications // <https://publications.iadb.org>

²⁹ Road safety: challenges and opportunities in Latin America and the Caribbean // <https://www.researchgate.net>

³⁰ Criminal Governance in Latin America: Prevalence and Correlates | Perspectives on Politics // <https://www.cambridge.org>

Ўзбекистоннинг миллий қонунчилиги қиёсий таҳлил қилиниши тадқиқот ишининг илмий жозибадорлигини янада оширишга хизмат қилади.

Хусусан, *Германия Федератив Республикаси* қонунчилигидаги инновацион механизмига кўра жавобгарликни табақалаштириш тизими ўта аниқ ва прагматик механизмларга асосланган. Асосий ҳуқуқий база сифатида Маъмурий ҳуқуқбузарликлар тўғрисидаги қонун (*Gesetz über Ordnungswidrigkeiten - OWiG*) ва Жиноят кодекси (*Strafgesetzbuch - StGB*) хизмат қилади. Йўл ҳаракати қоидаларини бузганлик учун белгиланадиган оддий жарималар махсус “*Жарималар каталоги*” (*Bußgeldkatalog*) асосида қатъий регламентланади. Агар ҳайдовчининг ҳаракатлари орқали инсонлар ҳаёти, соғлиғи ёки мулкига реал хавф туғилса (*масалан, маст ҳолатда бошқариш ёки шаҳар ичида ўта юқори тезликда ҳаракатланиш*), бу қилмиш автоматик равишда Жиноят кодексининг 315с-моддасига (*Йўл ҳаракати хавфсизлигига таҳдид солиш*) мувофиқ жиноят сифатида квалификация қилинади³¹.⁶ Германия моделининг асосий ютуғи шундаки, унда ҳайдовчининг айби шаклини (*қасддан ёки эҳтиётсизликдан*) баҳолашнинг жуда аниқ мезонлари мавжуд бўлиб, полиция ва суд органлари жавобгарлик турини хатосиз ажрата олади³².

Шунингдек, *Буюк Британия*³³, ва *Хитой*³⁴ каби давлатларининг жарима баллари тизими (*Demerit points system*)га назар ташласак, мазкур давлатларда жавобгарликни табақалаштириш ва профилактикани таъминлашнинг энг кучли воситаси бу – жарима баллари тизимидир. Масалан, *Франция*³⁵ (*Permis à points*) ва *Буюк Британияда* ҳайдовчига дастлаб муайян баллар берилади ёки нолдан бошланиб жарима баллари қўшиб борилади. Ҳар бир йўл ҳаракати қоидабузарлиги ўзининг ижтимоий хавфлилик даражасига қараб муайян баллга тенглаштирилади (*масалан, телефондан фойдаланиш 6 балл, тезликни биров ошириш 3 балл*). Агар ҳайдовчи маълум вақт ичида белгиланган лимитга (*масалан, 12 балл*) етса, у автоматик равишда ҳайдаш ҳуқуқидан маҳрум қилинади ва қайта имтиҳон топширишга мажбур бўлади. *Хитой Халқ Республикасининг* 2011 йилда янгиланган Йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисидаги қонунида ҳам мажбурий суғурталаш, жарима баллари тизими ва пиёдаларни ҳимоя қилувчи қатъий жавобгарлик тамойиллари муваффақиятли

³¹ Strafgesetzbuch (StGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. November 2021 geändert worden ist. § 315c (Gefährdung des Straßenverkehrs). // <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/>

³² Головненков П.В. Уголовное уложение (Уголовный кодекс) Федеративной Республики Германия: научно-практический комментарий и перевод текста закона / П.В. Головненков. – 2-е изд. – Москва: Проспект, 2012. – С. 288-290.

³³ Road Traffic Offenders Act 1988 (c. 53). Part III. Section 28 (*Penalty points to be attributed to an offence*) and Section 35 (*Disqualification for repeated offences*). – London: The Stationery Office. // <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/53>

³⁴ Law of the People's Republic of China on Road Traffic Safety (中华人民共和国道路交通安全法). Adopted on October 28, 2003, amended on April 22, 2011. Article 24 (Cumulative scoring system). // The National People's Congress of the PRC. // http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2007-12/12/content_1383936.htm

³⁵ Code de la route (Франция Йўл ҳаракати кодекси). Chapitre III: Permis à points. Article L223-1 et L223-2. // Légifrance – le service public de la diffusion du droit. // <https://www.legifrance.gouv.fr>

мустаҳкамланган³⁶. Бу тизим мунтазам ва қасддан қоида бузувчи шахсларни (*рецидивистларни*) тасодифан хато қилган ҳайдовчилардан адолатли равишда ажратиб туради.

Янги Ўзбекистонда эса бугунги кунда Маъмурий жавобгарлик тўғрисидаги кодекси (МЖтК) ҳамда Жиноят кодекси (ЖК) йўл ҳаракати соҳасидаги ҳуқуқбузарликлар учун жавобгарликни белгиловчи асосий ва пойдевор норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар ҳисобланади. Жумладан, *МЖтКнинг 128 - 137-моддалари* транспорт воситаларини бошқариш ва йўл ҳаракати хавфсизлиги қоидаларини бузганлик учун турли маъмурий жазо чораларини (*жарима, транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқидан маҳрум қилиш, маъмурий қамоққа олиш*) белгилайди³⁷. Шунингдек, *ЖКнинг 266-моддаси (Транспорт воситалари ҳаракати ёки улардан фойдаланиш хавфсизлиги қоидаларини бузиш)* эса баданга ўртача оғир ёки оғир шикаст етказиш, одам ўлими ва бошқа оғир оқибатлар келиб чиққан ҳолатлардагина жиноий жавобгарликни ўрнатади³⁸.

Амалдаги миллий қонунчилигимизни илмий таҳлил қилиш шуни кўрсатадики, жавобгарликнинг табақалашуви асосан “*реактив*” (*пост-фактум*) хусусиятга эга. Яъни, жиноий жавобгарлик ёки энг оғир жазо фақатгина фожа (*оқибат*) юз бергандан сўнггина келиб чиқади. *Масалан*, агар ҳайдовчи шаҳар ичида 150 км/соат тезликда ҳаракатланса ёки светофорнинг қизил чироғига мунтазам равишда бўйсунмаса, у одам уриб юбормагунча фақат маъмурий жарима тўлаш билан чекланади. Қилмишларнинг тизимлилиги, субъектив томондан қасддан, жамиятга очикчасига ҳурматсизлик руҳида содир этилиши ҳар доим ҳам каттиқроқ виктимологик-профилактик санкцияга олиб келмайди (*айрим такрорийлик ҳолатларидан ташқари*).

Бундан ташқари, жарималарнинг миқдори Базавий ҳисоблаш миқдори (БХМ) нисбатан қатъий белгиланган бўлиб, ҳуқуқбузарнинг реал даромади, молиявий ҳолати ёки бошқараётган транспорт воситасининг қийматига қараб табақалаштирилмаган. Бу ҳолат иқтисодий жиҳатдан юқори таъминланган фуқаролар учун маъмурий жариманинг ўзининг энг асосий – профилактик ва тийиб турувчи (*deterrent*) функциясини бутунлай йўқотишига олиб келмоқда. Бу эса ўз навбатида, қонун олдида тенглик тамойилининг амалда бузилишига ва кўчалардаги бедодликнинг ортишига замин яратмоқда.

Жавобгарлик тури	Ҳуқуқий асос	Қўлланилиш шarti ва механизми	Профилактик таъсирдаги камчиликлар
------------------	--------------	-------------------------------	------------------------------------

³⁶ Evidence From the Decade of Action for Road Safety: A Systematic Review of the Effectiveness of Interventions in Low and Middle-Income Countries - Journals, // <https://www.-ssph-journal.org/journals/public-health-reviews/articles/10.3389/phrs.2022.1604499/full>

³⁷ Ўзбекистон Республикасининг Маъмурий жавобгарлик тўғрисидаги кодексининг 128–137-моддалар // Қонунчилик маълумотлари миллий базаси // <https://lex.uz/docs/97664>

³⁸ Ўзбекистон Республикасининг Жиноят кодексининг 266-модда // Қонунчилик маълумотлари миллий базаси // <https://lex.uz/docs/111453>

Маъмурий жарима	МЖтК 128-137-моддалар	Қоидабузарликнинг ўзи (оқибатсиз) ва қатъий белгиланган сумма	Молиявий имконияти юқори бўлган шахслар учун жазонинг тийиб турувчи (deterrence) кучи деярли йўқлиги; такрорийлик омиллари етарлича табақалаштирилмаганлиги.
Махсус ҳуқуқдан маҳрум қилиш	МЖтК 131-модда ва бошқ.	Оғир маъмурий ҳуқуқбузарликлар (мастлик, ЙТҲ жойидан кетиб қолиш ва ҳ.к.)	Ҳуқуқдан маҳрум этилган ҳолда ҳам транспорт бошқариш ҳолатларининг кўплиги ва бунинazorat қилувчи рақамли механизмларнинг етарли эмаслиги.
Жиноий жавобгарлик	ЖК 266-модда	Тан жароҳати ёки ўлим каби ўта оғир моддий оқибатларнинг келиб чиқиши	Фақатгина оқибат келиб чиққандан сўнг қўлланилиши (<i>реактив ёндашув</i>). Хавф туғдирувчи потенциал ҳаракатлар етарлича криминализация қилинмаганлиги.

Йўл ҳаракати хавфсизлиги фақатгина ички миллий масала эмас, балки чегара билмас глобал муаммодир. БМТ ва бошқа нуфузли халқаро ташкилотлар томонидан бу борада қатор муҳим ҳужжатлар қабул қилинган. Ўзбекистон миллий қонунчилигини ушбу халқаро нормалар билан таққослаш, мавжуд тафовутларни аниқлаш ва уйғунлаштириш муҳим илмий-амалий аҳамият касб этади.

БМТнинг Европа иқтисодий комиссияси (UNECE) томонидан ички транспорт соҳасида 60 га яқин ҳуқуқий ҳужжатлар ишлаб чиқилган бўлиб,

улардан 7 та асосий конвенция йўл ҳаракати хавфсизлиги учун энг устувор ҳисобланади³⁹. Мамнуният билан қайд этиш лозимки, Ўзбекистон Республикаси ушбу базавий конвенцияларга, жумладан, 1968 йилги Йўл ҳаракати тўғрисидаги Вена Конвенциясига (Convention on Road Traffic) ва 1968 йилги Йўл белгилари ва сигналлари тўғрисидаги Конвенцияга тўлақонли қўшилган⁴⁰. Йўл ҳаракати тўғрисидаги Вена Конвенциясининг 8-моддасига кўра, ҳар бир ҳайдовчи ўзининг транспорт воситасини доимо назорат қилиш учун зарур бўлган жисмоний ва ақлий қобилиятга, шунингдек, тегишли тайёргарликка эга бўлиши қатъий шарт қилиб қўйилган⁴¹.

Ушбу халқаро норма миллий қонунчилигимизга сингдирилган бўлса-да, мастлик ҳолатини аниқлаш ва унга нисбатан жавобгарликни илмий калибрлаш (*даражаларга бўлиши*) масаласида тўлиқ халқаро стандартларга жавоб бермаслиги кузатилади. ЖССТнинг глобал тавсияларига кўра, қондаги спирт миқдорининг (*BAC - Blood Alcohol Concentration*) рухсат этилган максимал чегараси умумий аҳоли (*ҳайдовчилар*) учун 0.05 г/дл ва ёш/тажрибасиз ҳайдовчилар учун янада қатъийроқ — 0.02 г/дл этиб белгиланиши, ва мана шу чегараларга қараб жавобгарлик табақалаштирилиши керак⁴². Ўзбекистон қонунчилигида эса ЖССТ ва UNECE тавсияларига асосланган бундай аниқ миқдорий табақалаштириш ва тоифалаш амалиёти тўлиқ жорий этилмаган.

Бундан ташқари, 2020 йилда БМТ Бош Ассамблеяси 2021-2030 йилларни “Йўл ҳаракати хавфсизлиги бўйича ҳаракатларнинг иккинчи ўн йиллиги” (*Second Decade of Action for Road Safety*) деб эълон қилди ва йўл-транспорт ҳодисаларидаги ўлим ва жароҳатларни 50 фоизга қисқартириш мақсадини белгилади⁴³. Ушбу глобал мақсадга эришишнинг ягона ва марказий механизми сифатида “Хавфсиз тизим” (*Safe System*) ёндашуви тан олинган. Ушбу тизим бешта устун (*менежмент, хавфсиз фойдаланувчи, хавфсиз транспорт, хавфсиз йўл ва ҳодисадан кейинги самарали ёрдам*) ва тўртта горизонтал соҳадан (*қонунчилик, ҳуқуқни қўллаш, таълим ва технология*) иборат бўлиб, уларнинг яхлит ишлашини назарда тутди⁴⁴.

БМТнинг ЕЭК (UNECE) томонидан 2024 йилда Ўзбекистон учун махсус тайёрланган Шарҳда (RSPR) таъкидланишича, миллий қонунчилигимиз гарчи базавий жиҳатдан шаклланган ва тўғри йўналишда бўлса-да, унинг интеграциялашган, яъни “Хавфсиз тизим” сифатида ишлашида жиддий

³⁹ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). United Nations Road Safety Conventions // UNECE Publications. – Geneva, 2020. – URL: <https://unece.org/transport-publications/united-nations-road-safety-conventions>

⁴⁰ Vienna Convention on Road Traffic - Wikipedia, // https://en.wikipedia.org/wiki/Vienna_Convention_on_Road_Traffic

⁴¹ Convention on Road Traffic (with annexes, and Final Act of the United Nations Conference on Road Traffic). Concluded at Vienna on 8 November 1968 / Authentic texts: English, French, Chinese, Russian and Spanish. Registered ex officio on 21 May 1977 // <https://treaties.un.org>

⁴² Evelyn Murphy, Fangfang Luo, Joelle Auert, “Assessing progress of road safety legislation globally: criteria, methodology and evolution 2015–2023” // <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC12772587/>

⁴³ World Health Organization and United Nations Regional Commissions. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030 // Geneva: WHO, 2021. – 46 p. / <https://www.who.int/publications/i/item/9789240036088>

⁴⁴ Road Safety Performance Review Uzbekistan Road Safety Management - UNECE, // https://unece.org/sites/default/files/2024-01/UNECE_NN_1.pdf

бўшлиқлар мавжуд⁴⁵. Хусусан, ҳуқуқни қўллаш (*Enforcement*) соҳасида йўл ҳаракати хавфсизлиги кўрсаткичларини ишлаб чиқиш ва улардан маъмурий саъй-ҳаракатларнинг реал таъсирини баҳолашда фойдаланиш зарурлиги қайд этилган. Мутахассисларнинг хулосасига кўра, давлат дастурлари (*“Хавфсиз ва равон йўл” концепцияси ва бошқалар*) жадал амалга оширилаётган бўлса-да, уларнинг натижаларини статистик ва криминологик жиҳатдан аниқ баҳоловчи мақсадли ва ўлчанадиган кўрсаткичлар (*measurable targets*) белгиланмаганлиги ҳамда горизонтал ва вертикал идоралараро мувофиқлаштиришнинг пастлиги халқаро стандартларга тўлиқ жавоб бермайди.

Юқоридаги кенг қамровли назарий, қиёсий ва халқаро таҳлиллар асосида Ўзбекистон Республикаси миллий қонунчилиги ва ҳуқуқни қўллаш амалиётида мавжуд бўлган тизимли ҳуқуқий бўшлиқларни қуйидагича таснифлаш ва уларни бартараф этиш юзасидан асосланган илмий таклифларни илгари суриш мақсадга мувофиқдир. Жумладан:

Биринчидан, маълумотлар ва статистик базаларнинг тарқоқлиги ва ноаниқлиги (*CADaS стандартининг йўқлиги*). Яъни, энг катта бўшлиқлардан бири бу — йўл-транспорт ҳодисалари ва маъмурий ҳуқуқбузарликлар статистикасини юритишдаги тафовутлардир. UNECE ва Осиё Транспорт Обсерваторияси (АТО) ҳисоботларига кўра, Ўзбекистонда ҳалок бўлганлар сони бўйича жиддий статистик тафовутлар мавжуд. Масалан, ЖССТ 2021 йилда Ўзбекистонда тахминан 3000 ўлим қайд этилганини кўрсатса-да, Глобал Касалликлар Юки (GBD) ҳисоботи бу рақамни 4000 деб баҳолаган⁴⁶. Маъмурий ҳуқуқбузарликлар, ЙТХлар бўйича полиция хулосалари ва соғлиқни сақлаш тизимидаги тиббий хулосалар маълумотлар базалари ўзаро рақамли интеграция қилинмаган⁴⁷. Маълумотларнинг ноаниқлиги жавобгарликни тўғри табақалаштириш ва ҳуқуқбузарликларни криминологик прогноз қилиш имкониятини кескин пасайтиради.

Мазкур муаммони бартараф этиш юзасидан қуйидаги илмий таклиф илгари сурилади! Жазонинг профилактик таъсирини реал ўлчаш учун, аввало, тўғри ва халқаро эътироф этилган статистика базасини яратиш зарур. UNECE тавсияларига асосланиб, Ўзбекистонда ЙТХ ва ҳуқуқбузарликлар маълумотларини йиғиш бўйича *CADaS (Common Accident Data Set - Умумий автоҳалокатлар маълумотлар базаси)* стандартини қонунчилик даражасида жорий этиш лозим⁴⁸. Бунга кўра, ИИБ, Соғлиқни сақлаш вазирлиги ва Суғурта компанияларининг маълумотлар базаларини ягона марказлашган рақамли платформада (*масалан, блокчейн технологияси асосида*) бирлаштирувчи Ҳуқумат қарорини ишлаб чиқиш керак. Бу орқали ҳар бир тайинланган жазо

⁴⁵ Road Safety Performance Review Uzbekistan – UNECE // <https://unece.org/sites/-default/files/2024-05/Road%20Safety%20Performance%20Review%20Uzbekistan.pdf>

⁴⁶ Uzbekistan Road Safety Profile 2025 - Asian Transport Observatory // https://asiantransportobservatory.org/documents/406/Uzbekistan_road_safety_profile_2025.pdf?download=1

⁴⁷ Road Safety Performance Review Uzbekistan Road Safety Management – UNECE // https://unece.org/sites/default/files/2024-01/UNECE_NN_1.pdf

⁴⁸ *Ўша манбаа*: https://unece.org/sites/default/files/2024-01/UNECE_NN_1.pdf

қанчалик профилактик таъсир кўрсатаётгани реал вақт режимида таҳлил қилинади.

Иккинчидан, маъмурий ва жиноий жавобгарлик ўртасидаги чегаранинг номуносивлиги ва “*маъмурий преюдиция*”нинг йўқлиги. Яъни, МЖТКда кўзда тутилган баъзи ҳуқуқбузарликлар (*масалан, маст ҳолда автомобилни бошқариш ёки тезликни мунтазам ва ўта юқори даражада ошириш*) жамият учун улкан потенциал хавф туғдирса-да, улар реал одам ўлими ёки жароҳат келиб чиқмагунича фақат маъмурий жавобгарлик доирасида қолиб кетмоқда. Индонезия каби давлатларда бу ҳолат ортиқча криминализацияга олиб келган бўлса⁴⁹, Ўзбекистонда, аксинча, оғир потенциал жиноятлар “*декриминализация қилинганлик*” эффеқтини бериб, жазонинг тийиб турувчи (*deterrent*) кучи йўқолмоқда. Литва тажрибасида исботланганидек, жазонинг муқаррарлиги ва қилмишнинг оғирлигига мослиги бўлмаса, ҳуқуқбузарликлар камаймайди⁵⁰.

Мазкур муаммони бартараф этиш юзасидан қуйидаги илмий таклиф илгари сурилади! Йўл ҳаракати қоидаларини қасддан ва мунтазам бузувчи шахсларга (*агрессив ҳайдаш, маст ҳолда бошқариш, тезликни муттасил ошириш*) нисбатан *маъмурий преюдиция институтини такомиллаштириш ва Жиноят кодексига янги моддалар киритиш* зарур. Бир йил давомида аниқ турдаги кўпол қоидабузарликларни муайян миқдорда (*масалан, 3 ёки ундан ортиқ маротаба*) содир этганлик учун маъмурий жазодан сўнг тўғридан-тўғри жиноий жавобгарликка (*озодликни чеклаш, мажбурий жамоат ишлари ёки транспорт воситасини мусодара қилиш каби*) тортиш нормасини киритиш таклиф этилади. Бу *Россия (ЖК 264.1-моддаси)*⁵¹ ва *Германия (OWiG ва StGBнинг органик алоқадорлиги)*⁵² тажрибаларига мос келиб, жазонинг профилактик таъсирини кескин оширади. Жумладан, Ўзбекистон Республикасининг Жиноят кодекси қуйидаги мазмундаги янги ***266²-моддани*** киритиш таклиф этилади.

“266²-модда. Транспорт воситасини хавфли бошқариш ва йўл ҳаракати қоидаларини мунтазам равишда қасддан бузиш

Транспорт воситасини маст ҳолатда бошқариш, белгиланган ҳаракат тезлигини ҳаддан ташқари (соатига 40 километрдан ортиқ) ошириш ёки йўл ҳаракати хавфсизлигига реал таҳдид солувчи бошқа қасддан қилинган кўпол қоидабузарликларни маъмурий жазо қўлланилганидан сўнг бир йил давомида мунтазам равишда (уч ва ундан ортиқ маротаба) такроран содир этиш —

муайян ҳуқуқдан (транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқидан) уч йилгача муддатга маҳрум қилиб, базавий ҳисоблаш миқдорининг юз бараваридан икки юз

⁴⁹ Criticism Of The Strategy Of Criminal Law Formulation In The Law ..., // <https://www.-atlantis-press.com/proceedings/icss-18/25903769>

⁵⁰ Differences in the perceived justice of penalties for road traffic offences between Lithuanian offenders and non-offenders – PMC // <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9231706/>

⁵¹ Relevant Problems of Implementation of the Administrative Liability for Administrative Offenses in the Road Traffic Sphere - ResearchGate, // https://www.researchgate.net/publication/400767919_Relevant_Problems_of_Implementation_of_the_Administrative_Liability_for_Administrative_Offenses_in_the_Road_Traffic_Sphere

⁵² Liability of Banks for Aiding Tax Evasion: A Comparative Analysis of German and UK Law | European Journal of Risk Regulation - Cambridge University Press & Assessment // <https://www.cambridge.org>

бараваригача миқдорда жарима ёки уч юз олтимши соатгача мажбурий жамоат ишлари ёхуд бир йилдан уч йилгача озодликни чеклаш билан жазоланади.

Ўша ҳаракатлар: а) одамлар гавжум бўлган жойларда ёки пиёдалар хавфсизлигига бевосита таҳдид солган ҳолда содир этилган бўлса; б) транспорт воситалари ҳаракати ёки улардан фойдаланиш хавфсизлиги қоидаларини бузганлик учун муқаддам судланган шахс томонидан содир этилган бўлса, —

муайян ҳуқуқдан (транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқидан) уч йилдан беш йилгача муддатга маҳрум қилиб, ҳуқуқбузарлик қуроли ҳисобланган транспорт воситасини мусодара қилган ҳолда, уч йилдан беш йилгача озодликни чеклаш ёки уч йилгача озодликдан маҳрум қилиш билан жазоланади”.

Учинчидан, жарима баллари тизимининг тўлақонли ишламаслиги. Яъни, Ўзбекистонда ҳуқуқбузарликлар учун жарима балларини ҳисоблаш тизимини жорий этиш бўйича ҳаракатлар ва пилот лойиҳалар бошланган бўлса-да, унинг норматив-ҳуқуқий базаси МЖТК даражасида тўлиқ, шаффоф ва узлуксиз ишлаш механизмига эга эмас. Рецидив қоидабузарликларни содир этувчи “сурункали” қоидабузарлар билан тасодифан қоида бузган шахсларнинг жавобгарлиги табақалаштирилмаган.

Мазкур муаммони бартараф этиш юзасидан қуйидаги илмий таклиф илгари сурилади! Европа моделларига (Франция, Буюк Британия) ва Хитой қонунчилигига⁵³ асосланган “Жарима баллари тизимини” (*Demerit points system*) МЖТКга махсус боб сифатида тўлиқ имплементация қилиш лозим. Ушбу тизим ҳар бир ҳуқуқбузарлик учун унинг ижтимоий хавфлилигига мос балл беришни назарда тутди. Белгиланган лимитга (масалан, 12 балл) етган ҳайдовчининг гувоҳномаси автоматик равишда узоқ муддатга тўхтатилиши ва ундан қайта назарий ва амалий имтиҳон олиниши шартлиги қонун билан мустақамланиши керак. Бу профилактиканинг энг самарали виқтимологик механизми бўлиб, жамиятни хавфли ҳайдовчилардан табиий тарзда изоляция қилади.

“Х1-боб. Йўл ҳаракати қоидаларини бузганлик учун жарима балларини ҳисоблаш ва қўлаш тартиби

34¹-модда. Жарима баллари тизимининг мазмуни ва мақсади. Транспорт воситалари ҳайдовчилари томонидан йўл ҳаракати қоидалари бузилган тақдирда, уларга нисбатан тайинланадиган асосий маъмурий жазо чораси билан бир қаторда, содир этилган ҳуқуқбузарликнинг ижтимоий хавфлилиқ даражасига мутаносиб равишда жарима баллари ҳисоблаб борилади. Жарима баллари тизимининг мақсади — ҳуқуқбузарликларнинг мунтазам такрорланишининг олдини олиш, ҳайдовчиларнинг интизомини ошириш ва йўл-транспорт ҳодисалари қурбонларини (виқтимологик) ҳимоя қилишидир.

34²-модда. Жарима балларини ҳисоблаш ва уларнинг лимити. Жарима баллари ҳар бир муайян йўл ҳаракати қоидабузарлиги учун қонунчиликда

⁵³ Evidence From the Decade of Action for Road Safety: A Systematic Review of the Effectiveness of Interventions in Low and Middle-Income Countries – Journals // <https://www.ssph-journal.org>

белгиланган шкала асосида (1 балдан 6 балгача) ҳисобланади. Жарима балларини ҳисоблаш даври ҳуқуқбузарлик содир этилган кундан бошлаб бир календарь йилни ташиқил этади.

34³-модда. Жарима баллари лимитига этишининг ҳуқуқий оқибатлари. Бир йил давомида ҳисобланган жарима балларининг умумий миқдори белгиланган лимитга — **ўн икки (12) баллга етган тақдирда**, ҳайдовчи транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқидан олти ойдан бир йилгача бўлган муддатга суднинг (ёки ваколатли органнинг) қарорига асосан автоматик равишда маҳрум қилинади.

34⁴-модда. Транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқини қайта тиклаш. Транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқидан маҳрум қилиш муддати тугаганидан сўнг, шахс ҳайдаш ҳуқуқини қайта тиклаши учун йўл ҳаракати қоидалари бўйича назарий ва амалий имтиҳонларни мажбурий тартибда топириши шарт. Мазкур имтиҳонлардан муваффақиятли ўтмаган шахсларга транспорт воситасини бошқаришга рухсат этилмайди.”

Тўртинчидан, санкцияларнинг калибрланмаганлиги (Uncalibrated sanctions). Арманистон ва Беларус давлатлари қонунчилигидаги каби, қоидабузарликни содир этиш даражасига кўра (масалан, қондаги спирт миқдори, тезликни ошириш диапазони) маъмурий санкцияларни микро-табақалаштириш йўқ⁵⁴. Жарималар кўпинча бир хил шаклда, ижтимоий ҳолат ва хавфлиликнинг реал интенсивлигини ҳисобга олмасдан тайинланади.

Мазкур муаммони бартараф этиш юзасидан қуйидаги илмий таклиф илгари сурилади! Жарималарни қатъий белгиланган миқдорда эмас, балки хавфлилик даражаси ва такрорийликка қараб геометрик прогрессияда ўсувчи қилиб белгилаш (*Дифференциал жарималар тизими*) мақсадга мувофиқдир. Хусусан, ЖССТ стандартларига⁵⁵ таянган ҳолда, маст ҳолда транспорт бошқарганлик учун жавобгарликни қондаги алкоголь миқдорига (ВАС) қараб уч даражага бўлиш таклиф этилади:

- **Енгил даража (масалан, 0.03 - 0.05 г/дл):** Йирик маъмурий жарима ва балл ёзиш;
- **Ўрта даража (0.05 - 0.1 г/дл):** Ўта йирик миқдордаги жарима ва транспортни бошқариш ҳуқуқидан муайян муддатга маҳрум қилиш;
- **Оғир даража (0.1 г/дл дан юқори):** Тўғридан-тўғри жиноий жавобгарлик (маъмурий қамоқ эмас) ва транспорт воситасини мусодара қилиш. Бундай микро-калибрлаш¹⁰ маъмурий органлар ва судларга ҳақиқий адолатли ва профилактик жазо тайинлаш имконини беради.

Ўзбекистон Республикасининг Маъмурий жавобгарлик тўғрисидаги кодекси **131-моддаси** қуйидаги янги таҳрирда баён этиш тавсия этилади.

“131-модда. Транспорт воситаларини маст ҳолатда бошқариш
Транспорт воситаларини қондаги алкоголь концентрацияси енгил даражада (0,3 промилледан 0,5 промиллегача бўлган миқдорда) маст ҳолатда

⁵⁴ Comparative Analysis of Administrative Liability for Driving While Intoxicated in the Commonwealth of Independent States // <https://hrcak.srce.hr/file/472175>

⁵⁵ Assessing progress of road safety legislation globally: criteria, methodology and evolution 2015–2023 – PMC // <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC12772587/>

бошқариш — транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқидан маҳрум қилмаган ҳолда, базавий ҳисоблаш миқдорининг йигирма баравари миқдориди жарима солишига ҳамда жарима баллари тизимига мувофиқ тегишли балл (масалан, 5 балл) ҳисобланишига сабаб бўлади.

Транспорт воситаларини қондаги алкоголь концентрацияси ўрта даражада (0,5 промилледан 1,0 промиллегача бўлган миқдорда) маст ҳолатда бошқариш — транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқидан бир йилдан икки йилгача муддатга маҳрум қилиб, базавий ҳисоблаш миқдорининг қирқ баравари миқдориди жарима солишига сабаб бўлади.

Шунингдек, Ўзбекистон Республикасининг Жиноят кодекси куйидаги мазмундаги янги модда билан тўлдириш тавсия этилади. Яъни,

“266³-модда. Транспорт воситаларини оғир даражадаги мастлик ҳолатида бошқариш

Транспорт воситаларини қондаги алкоголь концентрацияси оғир даражада (1,0 промилледан юқори бўлган миқдорда) бўлган ҳолатда бошқариш, яъни йўл ҳаракати хавфсизлигига ўта юқори даражадаги реал таҳдид яратиш — муайян ҳуқуқдан (транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқидан) уч йилгача муддатга маҳрум қилиб, жиноят қуроли ҳисобланган транспорт воситасини мусодара қилган ҳолда, базавий ҳисоблаш миқдорининг юз бараваридан икки юз бараваригача жарима ёки уч юз олтинчи соатгача мажбурий жамоат ишлари ёхуд бир йилдан уч йилгача озодликни чеклаш билан жазоланади”.

Хулоса қилиб айтганда, йўл ҳаракати соҳасидаги ҳуқуқбузарликлар учун маъмурий ва жиноий жавобгарликни табақалаштириш шунчаки жазони автоматик равишда оғирлаштиришдан иборат эмас. Бу — жазони қилмишнинг реал хавфлилик даражасига нозик мослаштириш (калибрлаш) ва шу орқали энг юқори виқтимологик ва профилактик натижага эришиш демақдир. Ўзбекистон Республикасида Президент *Ш.Мирзиёев* томонидан белгилаб берилган инсон қадрини улуғловчи сиёсат доирасида жавобгарлик тизимини Европанинг мослаштирилган ёндашуви, МДХнинг прогрессив тажрибалари ва БМТнинг *“Хавфсиз тизим”* стандартларига мувофиқлаштириш нафақат давр талаби, балки минглаб инсонларнинг ҳаётини сақлаб қолувчи мустаҳкам ҳуқуқий калқон бўлиб хизмат қилади. Ушбу илмий таклифларнинг қонунчилик амалиётига татбиқ этилиши жазонинг жамиятни тарбияловчи қудратли воситага айланишини кафолатлайди.