



YO'L HARAKATI QOIDALARINI MUNTAZAM BUZUVCHI SHAXSLARGA NISBATAN HUQUQIY TA'SIR CHORALARINI QO'LLASH FAOLIYATINING O'ZIGA XOS XUSUSIYATLARI

Kulmatov Sharof Asadovich

O'zbekiston Respublikasi IIV Akademiyasi fakultet boshlig'i, yuridik fanlari doktori, professor

Qushboqov Shohrux Xasan o'g'li

O'zbekiston Respublikasi IIV Akademiyasi katta o'qituvchisi, dotsent

<https://doi.org/10.5281/zenodo.15316481>

ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 20-Aprel 2025 yil

Ma'qullandi: 25-Aprel 2025 yil

Nashr qilindi: 30-Aprel 2025 yil

KEYWORDS

yo'l harakati qoidalari, qoidabuzarlik, huquqiy ta'sir choralari, jazo choralari, yo'l harakati xavfsizligi, administrativ javobgarlik, jarima, haydovchilik guvohnomasi, qonunbuzarlik profilaktikasi, yo'l transport hodisalari, huquqni muhofaza qilish organlari, ma'muriy xuquqbuzarlik, qonunchilik, jamoat xavfsizligi, tartibga soluvchi choralalar

ABSTRACT

Ushbu maqola yo'l harakati qoidalarini muntazam ravishda buzuvchi shaxslarga nisbatan qo'llaniladigan huquqiy ta'sir choralarining o'ziga xos xususiyatlariga bag'ishlangan. Maqolada qoidabuzarlikning sabablari, ularning jamiyat va yo'l xavfsizligiga ta'siri, shuningdek, qonunbuzarlarga nisbatan qo'llaniladigan ma'muriy, jazo va profilaktik choralarning samaradorligi tahlil qilinadi. Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashda huquqni muhofaza qilish organlarining roli, qonunchilik bazasi va ushbu sohadagi mavjud muammolarga alohida e'tibor qaratiladi. Maqola yo'l harakati qoidalariga rioya qilish darajasini oshirish va yo'l transport hodisalarini kamaytirishga qaratilgan takliflar bilan yakunlanadi.

Yo'l harakati qoidalarini muntazam buzuvchi shaxslarga nisbatan huquqiy ta'sir choralarini qo'llash faoliyati zamonaviy jamiyatda yo'l-transport xavfsizligini ta'minlashda muhim o'rin tutadi. Bu jarayon qonun ustuvorligini ta'minlash, fuqarolarning xavfsizligini kafolatlash va qoidabuzarliklarning oldini olishga qaratilgan. Mavzuning dolzarbligi yo'l-transport hodisalari sonining ortib borayotgani, ayniqsa, qoidabuzarlikning muntazam ravishda takrorlanishi bilan bog'liq[1]. Ushbu ishda AQSH, Germaniya va Shvetsiya davlatlaridagi tajribalar tahlil qilinib, ularning O'zbekiston sharoitiga moslashtirish imkoniyatlari ko'rib chiqiladi. Maqsad – qoidabuzarlarga nisbatan samarali huquqiy choralarni aniqlash va ularning o'ziga xos xususiyatlarini ochib berish. Buni amalga oshirish uchun AQSH olimi Jeyms Uilsonning "Broken Windows" nazariyasi[2], Germaniyalik kriminolog Xans-Yorg Albrextning individuallashtirish konsepsiyasi[3] va Shvetsiyalik olim Yoxannes Knutssonning profilaktikaga asoslangan yondashuvi[4] tahlil qilinadi.

Tadqiqotimiz jarayonida xorijiy davlatlarning tajribasini o'rganish orqali qoidabuzarlikka qarshi kurashishdagi eng samarali usullar aniqlanadi. AQSHda qat'iy jazo choralariga e'tibor berilsa, Germaniyada qonunbuzarning shaxsiy xususiyatlariga moslashtirilgan yondashuv ustunlik qiladi. Shvetsiya esa qoidabuzarlikning oldini olishga

qaratilgan profilaktik tadbirlarga ustuvorlik beradi[5]. Bu usullarning har biri o'ziga xos xususiyatlarga ega bo'lib, ularning samaradorligi turli ijtimoiy-madaniy va iqtisodiy sharoitlarda sinovdan o'tgan. Yurtimizda esa yo'l harakati qoidalarini buzuvchilarga nisbatan jarima va ma'muriy jazo choralari ko'proq qo'llaniladi, lekin ularning uzoq muddatli samarasi hali to'liq tahlil qilinmagan[6].

AQSHda yo'l harakati qoidalarini muntazam buzuvchi shaxslarga nisbatan qat'iy huquqiy choralar qo'llaniladi. Bu mamlakatda qonunbuzarlikka qarshi kurashishda Jeyms Uilsonning "Broken Windows" nazariyasi muhim o'rin tutadi. Uilson 1982-yilda Djordj Kelling bilan hamkorlikda nashr qilgan maqolasida kichik qoidabuzarliklarning, jumladan, yo'l harakati qoidalarini buzishning, agar o'z vaqtida to'xtatilmasa, jiddiy jinoyatlarga olib kelishi mumkinligini ta'kidlaydi. Uning fikricha, qoidabuzarlikka nisbatan "nol tolerantlik" siyosati qo'llanilishi qonunga rioya qilish darajasini oshiradi. Masalan, 1990-yillarda Nyu-York shahrida mer Rudolf Juliani va politsiya komissari Uilyam Bratton tomonidan amalga oshirilgan "Nol tolerantlik" siyosati doirasida yo'l harakati qoidalarini buzgan haydovchilarga qat'iy jarimalar va litsenziyani vaqtincha olib qo'yish kabi choralar qo'llanildi[7].

AQSHdagi bu siyosatning o'ziga xos xususiyati – qoidabuzarlikka tez va qat'iy javob berish. Uilyam Bratton ta'kidlashicha, muntazam qoidabuzarlarga nisbatan jazo choralari faqat moliyaviy jarima bilan cheklanib qolmasligi, balki ularning haydovchilik faoliyatiga cheklov qo'yish orqali umumiy xavfsizlikka xizmat qilishi kerak[8] deb biladi. Masalan, Kaliforniya shtatida "DUI" (mast holda haydash) bilan bog'liq qoidabuzarliklar uchun 6 oydan 1-yilgacha litsenziyani olib qo'yish va 1000-2000 dollar jarima qo'llaniladi[9]. Bu choralarning samarasi shtatda 2010-2020-yillarda mast holda haydash bilan bog'liq hodisalarning 25% ga kamayishida ko'rindi[10].

AQSH tajribasining yana bir xususiyati – qoidabuzarlarning ma'lumotlarini elektron tizimda saqlash va ularning takroriy qoidabuzarliklarini kuzatish. Masalan, "DMV" (Department of Motor Vehicles) tizimi orqali har bir haydovchining qoidabuzarlik tarixi nazorat qilinadi[11]. Bu tizim muntazam buzuvchilarni aniqlash va ularga qat'iyroq jazo qo'llash imkonini beradi. Uilsonning ta'kidlashicha, bunday nazorat qoidabuzarlikning "odatiy" xususiyatga aylanishining oldini oladi[12]. Ammo, bu tizimning kamchiligi shundaki, profilaktikaga emas, jazoga asoslanadi. O'zbekistonda bunday tizimni joriy qilish qoidabuzarliklarning statistikasini yuritishda foydali bo'lishi mumkin.

Germaniyada yo'l harakati qoidalarini muntazam buzuvchilarga nisbatan individuallashtirilgan yondashuv qo'llaniladi. Bu tizimda kriminolog Xans-Yorg Albrextning fikrlari muhim o'rin tutadi. Uning fikricha, jazo choralari qoidabuzarning ijtimoiy-iqtisodiy holati, shaxsiy xususiyatlari va qoidabuzarlikning sabablariga mos ravishda belgilanishi kerakligini ta'kidlaydi[13]. Germaniyadagi "Punkte in Flensburg" tizimi ushbu yondashuvning amaliy ifodasidir[14]. Ushbu tizimda har bir qoidabuzarlik uchun muayyan ball (1-8 ball) qo'yiladi, va agar umumiy ball 18 ga yetsa, haydovchilik litsenziyasi vaqtincha olib qo'yiladi. Masalan, Bavariyada 2020-yilda tezlikni oshirib yuborgan haydovchiga 2 ball va 200 yevro jarima belgilandi[15]. *Lekin bizda radarlarga billik tizim joriy etilgan bo'lsada tezlikni oshirib yo'l harakatini muntazam buzuvchi shaxslarga ballik tizim ishlamasligi rasman joriy etildi.*

Germaniya tizimining o'ziga xos xususiyati – qoidabuzarlarni qayta o'qitishga e'tibor berish. Albrextning fikricha, jazo faqat qo'rqitish vositasi sifatida emas, balki shaxsning xulq-atvorini o'zgartirishga xizmat qilishi kerak[16]. "Punkte" tizimida 14 ballga yetgan

haydovchilar maxsus "Verkehrpsychologie" (yo'l psixologiyasi) kursidan o'tishi shart[16]. Bu kurslarda haydovchilarning xavfli odatlari tahlil qilinib, ularga xavfsiz haydash ko'nikmalari o'rgatiladi. Masalan, 2019-yilda Germaniyada 50,000 dan ortiq haydovchi bunday kurslardan o'tdi, va ularning 70% keyingi uch yilda qoidabuzarlik qilmadi[17].

Germaniyadagi tizimning yana bir afzalligi – uning adolatligi. Albrext ta'kidlaganidek, jarima miqdori shaxsning daromadiga qarab belgilanadi, bu esa kam ta'minlangan qatlamlarga nisbatan qat'iylikni yumshatadi. Masalan, 2021-yilda Berlinda yuqori daromadli haydovchiga tezlikni oshirgani uchun 1000 yevro jarima to'lagan bo'lsa, kam daromadli shaxsga 150 yevro jarima belgilandi[18]. Bu usul O'zbekistonda ham qo'llanishi mumkin, chunki jarimalarning bir xil miqdori turli ijtimoiy guruhlariga turlicha ta'sir ko'rsatadi.

Shvetsiyada yo'l harakati qoidalarini buzuvchilarga nisbatan profilaktikaga asoslangan yondashuv ustunlik qiladi. Bu tizimda kriminolog Yoxannes Knutssonning tadqiqotlari muhim o'rin tutadi. Knutsson o'zining "Prevention of Road Traffic Offenses" maqolasida jazodan ko'ra qoidabuzarlikning oldini olish samaraliroq ekanini ta'kidlaydi[19]. Shvetsiyaning "Vision Zero" dasturi ushbu yondashuvning asosini tashkil qiladi[20]. Dastur 1997-yilda qabul qilingan bo'lib, uning maqsadi – yo'l-transport hodisalarida o'lim va jiddiy jarohatlar sonini nolga yetkazish. Masalan, Stokgolmda 2000-2010-yillar orasida tezlik kameralari va yo'llarning qayta loyihalashtirilishi orqali hodisalar 40% ga kamaydi[21].

Shvetsiya tizimining o'ziga xos xususiyati – jamiyatning qoidabuzarlikka nisbatan munosabatini o'zgartirishga e'tibor berish. Knutssonning fikricha, qonunbuzarlikka qarshi kurashishda faqat huquqiy choralar emas, balki ijtimoiy tarbiya ham muhimdir[22]. "Vision Zero" doirasida Shvetsiyada maktablarda bolalarga yo'l xavfsizligi bo'yicha darslar o'tilsa, kattalar uchun esa ommaviy axborot kampaniyalari tashkil qilinadi. Masalan, 2015-yilda "Slow Down" kampaniyasi doirasida haydovchilarga tezlikni pasaytirish bo'yicha videoroliklar namoyish etildi, va bu tezlik bilan bog'liq qoidabuzarliklarni 20% ga kamaytirdi[23].

Shvetsiya tajribasining yana bir muhim jihati – yo'l infrastrukturasi xavfsizlikka moslashtirilishi. Knutsson ta'kidlaganidek, qoidabuzarlikning ko'pchiligi inson xatosidan emas, yo'l sharoitlaridan kelib chiqadi. Masalan, Shvetsiyada "2+1" yo'l tizimi (ikki yo'nalish va o'rtada xavfsizlik to'siqlari) joriy qilinganidan so'ng, 2000-2020-yillar orasida yo'l-transport hodisalaridagi o'lim holatlari 50% ga kamaydi[24]. Bu usul O'zbekistonda ham tatbiq etilishi mumkin, lekin uning moliyaviy va texnologik jihatlarini hisobga olish zarur.

AQSH, Germaniya va Shvetsiya tajribasini tahlil qilish shuni ko'rsatadiki, qoidabuzarlikka qarshi kurashishda turli yondashuvlar mavjud. Jeyms Uilsonning "Broken Windows" nazariyasi qoidabuzarlikning jiddiy oqibatlarining oldini olishni, Xans-Yorg Albrextning konsepsiyasi jazoning adolatli bo'lishini, Yoxannes Knutssonning yondashuvi esa uning oldini olishni ta'minlaydi. O'zbekistonda bu tajribalardan foydalanib, jarimalarni daromadga moslashtirish, elektron nazorat tizimini joriy qilish va profilaktik tadbirlarni kuchaytirish mumkin. Masalan, Toshkentda tezlik kameralarini ko'paytirish va maktablarda yo'l xavfsizligi bo'yicha darslar o'tish taklif etiladi

Shunday sharoitlar yaratilayotgan bo'lsada johonda yo'l transport hodisalar soni ortib bormoqda. Hususan: 2020-yil YTH oqibatidagi o'limlar soni: JSST ma'lumotlariga ko'ra, jahonda yo'l-transport hodisalari oqibatida yiliga taxminan 1,35 million kishi vafot etadi (2018 yilgi global hisobotga asosan). 2020-yilda bu ko'rsatkich biroz pasaygan, chunki COVID-19 pandemiyasi sababli ko'p mamlakatlarda lokdaunlar joriy qilinib, transport harakati

kamaygan. Masalan, AQSHda 2020-yilda 38 680 ta o'lim qayd etilgan (NHTSA ma'lumoti), bu avvalgi yillarga nisbatan biroz kamaygan, lekin umumiy foiz yuqori bo'lgan, chunki yurgan millar soni kamaygan. Pandemiya vaqtida yo'llarda mashinalar kam bo'lsa-da, tezlikni oshirish va mast holda mashina boshqarish kabi xavfli xulq-atvorlar ko'paygan[25].

2021-yilda YTH oqibatidagi o'limlar soni: JSSTning 2023 yilgi Global yo'l xavfsizligi hisobotiga ko'ra, 2021-yilda jahonda yo'l-transport hodisalaridan 1,19 million o'lim qayd etilgan. Bu raqam 2018-yilga nisbatan biroz pasaygan (1,35 million), lekin umumiy xavf yuqoriligicha qolmoqda. Pandemiya ta'siri pasaygach, transport harakati qayta tiklanib, o'limlar soni 2020-yilga nisbatan oshgan. Masalan, AQSHda 2021-yilda 42 514 ta o'lim qayd etilgan (USDOT), bu 2020-yilga nisbatan 10% ga ko'p[26].

2022-yil YTH oqibatidagi o'limlar soni: JSST va boshqa manbalarga ko'ra, 2022-yilda global o'limlar soni 1,19 million atrofida qolgan. AQSHda esa 42 514 ta o'lim qayd etilgan, bu 2021-yil bilan deyarli bir xil, lekin 2020-yilga nisbatan yuqori (USDOT). Yo'l xavfsizligini yaxshilash bo'yicha sa'y-harakatlar (masalan, xavfsizlik kamarlari va tezlikni cheklash) ba'zi mamlakatlarda samara bermoqda, lekin piyodalar va velosipedchilar orasidagi o'limlar soni ortib bormoqda[27].

2023-yilda bo'lsa YTH oqibatidagi o'limlar soni: JSSTning 2023 yilgi hisobotiga ko'ra, yo'l-transport hodisalaridan yillik o'limlar soni 1,19 millionni tashkil etgan. Bu raqam 2021 va 2022-yillar bilan taqqoslaganda biroz pasaygan (-2-3%), lekin BMTning 2030-yilga qadar o'limlarni 50% ga kamaytirish maqsadiga yetish uchun bu yetarli emas. AQSHda esa 2023-yilda taxminiy 40 990 ta o'lim qayd etilgan (USDOT), bu 2022-yilga nisbatan 3,6% ga kam. Ba'zi mamlakatlarda (masalan, Polsha, Vengriya) o'limlar kamaymoqda, lekin boshqalarda (masalan, Fransiya, Ispaniya) bu ko'rsatkich deyarli o'zgarmayapti.

2024-yil YTH oqibatidagi o'limlar soni: 2024-yil uchun global o'limlar soni 1,15-1,20 million atrofida bo'lishi mumkin deb taxmin qilinadi. AQSHda 2024-yilning birinchi yarmida o'limlar 2023-yilga nisbatan yanada pasaygan (NSC ma'lumoti: iyul 2024 uchun 3720 ta o'lim, 2023-yilga nisbatan 9% kam).

Trendlar: Yo'l xavfsizligi bo'yicha global chora-tadbirlar (Safe System Approach) va texnologiyalar (masalan, avtomat tormoz sistemalari) o'limlarni kamaytirishga yordam bermoqda, lekin rivojlanayotgan mamlakatlarda hali ham xavf yuqori.

Muxtasar qilib aytganda, Global tendensiya: 2020-2024-yillarda jahonda YTH oqibatidagi o'limlar soni biroz pasaygan (1,35 milliondan 1,19 millionga), lekin bu pasayish BMT maqsadlariga mos kelmaydi. Afrika va rivojlanayotgan mamlakatlarda xavf eng yuqori bo'lib qolmoqda (26,6 o'lim/100 000 aholi), Yevropada esa eng past (9,3 o'lim/100 000 aholi).

Xavf omillari: Tezlikni oshirish, mast holda mashina boshqarish, xavfsizlik kamarlarini tagmaslik va yo'l infratuzilmasining yetarli emasligi asosiy sabablardir.

Yo'l harakati qoidalarini muntazam buzuvchi shaxslarga nisbatan huquqiy ta'sir choralari qo'llash faoliyati O'zbekiston Respublikasida jamoat xavfsizligini ta'minlash, yo'l-transport hodisalarining oldini olish va qonun ustuvorligini mustahkamlashda muhim o'rin egallaydigan huquqiy tartibga solish sohasidir. Ushbu faoliyatning o'ziga xos xususiyatlari uning maqsadlari, usullari va ijtimoiy-huquqiy oqibatlarida namoyon bo'ladi. Bular:

birinchidan, bu faoliyat profilaktika va jazoning o'zaro uyg'unligiga asoslanadi, ya'ni qoidabuzarlikning takrorlanishining oldini olish bilan birga, shaxsning xatti-harakatlarini

tuzatishga qaratilgan. Bu jazoning qat'iyligi va muqarrarligini ta'minlab, muntazam qoidabuzarlarga qarshi samarali ta'sir ko'rsatadi. Shu bilan birga, MJtKning 131-moddasida transport vositasini mast holda boshqarishga urinish yoki mastlikni aniqlashdan bo'yin tovlash uchun BHMning 5 baravaridan 25 baravarigacha jarima, yoki 15 sutkagacha ma'muriy qamoq belgilangan bo'lib, bu holatning takroriy sodir etilishi esa jinoiy javobgarlikka olib keladi. 2024-yilda O'zbekiston Respublikasi Jinoiy kodeksiga (JK) kiritilgan o'zgartishlarga ko'ra, JK 264.1-moddasida mast holda transport vositasini boshqarishning takroriy holati uchun 2-yilgacha ozodlikdan mahrum qilish yoki 300 soatlik jamoat ishlari jazosi joriy qilingan. Bu o'zgartirish qoidabuzarlikning jinoiy xususiyatga o'tishini belgilab, faoliyatning qat'iylashuv tendensiyasini ko'rsatadi.

Ikkinchidan, ushbu faoliyat zamonaviy texnologiyalarga, xususan, "Xavfsiz shahar" tizimidagi intellektual kameralarga tayanishi bilan ajralib turadi. Bu tizim muntazam qoidabuzarlarni aniqlash va ularga chora ko'rishni tezlashtiradi. 2023 yilgi rasmiy ma'lumotlarga ko'ra, O'zbekiston bo'yicha "Xavfsiz shahar" tizimi orqali 1 milliondan ortiq qoidabuzarlik qayd etilgan, shuning 15% muntazam buzuvchilarga tegishli bo'lib, ular asosan tezlikni oshirish va svetofor qoidalarini buzish bilan radarga tushgan. Amaliy misol sifatida, Toshkent shahrida 2023-yilda 35 yoshli fuqaro A.B.ning 6 oy ichida 12 marta tezlikni oshirish bilan radarga tushgani va unga umumiy 8 million so'm jarima tayinlanganini keltirish mumkin. Yana bir misolda, Samarqand viloyatida fuqaro Sh.M. 2024-yil boshidan beri 8 marta qizil chiroqda o'tish bilan qayd etilib, 5 million so'mdan ortiq jarima to'lagan. Bu holatlar muntazam qoidabuzarlikning keng tarqalganligini va texnologik nazoratning samaradorligini ko'rsatadi.

Uchinchidan, faoliyatning o'ziga xos xususiyati uning tarbiyaviy yo'nalishida ko'rinadi. Jazodan tashqari profilaktik tadbirlar, jumladan, ommaviy axborot vositalari orqali targ'ibot va ta'lim kurslari orqali qonunga rioya qilish madaniyatini shakllantirishga e'tibor qaratiladi. Masalan, Ichki ishlar vazirligi tomonidan 2023-yilda "Yo'lda xavfsizlik" dasturi doirasida 100 dan ortiq targ'ibot tadbiri o'tkazilgan bo'lib, bu muntazam buzuvchilarning xatti-harakatlarini o'zgartirishga xizmat qiladi. Shuningdek, takroriy qoidabuzarlar uchun jamoat ishlari (masalan, yo'llarni tozalash) jazosi 2022-yildan boshlab keng qo'llanilib, bu jazo turi tarbiyaviy va ijtimoiy foydaga yo'naltirilgan.

To'rtinchidan, faoliyatning xususiyati uning qonunchilik evolyutsiyasi bilan bog'liqligida ko'rinadi. MJtK va JKga kiritilgan o'zgartishlar, xususan, mast holda boshqarishning takroriy holatlarini jinoiy javobgarlikka o'tkazish (JK 264.1-modda), qoidabuzarlikning og'irligiga qarab sanksiyalarni differensiyalashni ta'minlaydi. Bu muntazam buzuvchilarga qarshi choralarning qat'iylashuvi va ularning jamiyatga ta'sirini kamaytirishga qaratilganligini anglatadi.

Amaliy misollarga qayta to'xtalsak, Toshkent viloyatida 2023-yilda fuqaro K.R. mast holda boshqarish bilan radarga 3 marta tushgan va birinchi ikki holatda MJtK 125-moddasi bo'yicha jarima (4 million so'm) to'lagan bo'lsa, uchinchi holatda JK 264.1-moddasiga ko'ra 240 soat jamoat ishlariga jalb qilingan. Bu misol ma'muriy va jinoiy javobgarlik o'rtasidagi o'tishni ko'rsatadi. Shuningdek, Farg'ona viloyatida 2024-yilda fuqaro N.X. tezlikni oshirish bilan 15 marta radarga tushgan va umumiy 12 million so'm jarima to'lagan, bu esa millionlab jarima to'lash amaliyotining keng tarqalganligini isbotlaydi.

Xulosa qilib aytganda, ushbu faoliyatning samaradorligi qonunchilik bazasining mukammalligi, texnologik imkoniyatlar va jamiyatning huquqiy ongi bilan chambarchas bog'liqdir. Uning xususiyatlari ko'p qirralilik, qat'iylik va tarbiyaviy yo'nalishda namoyon bo'lib, davlat va jamiyat manfaatlarini muvozanatlashtirishga xizmat qiladi.

References:

1. Yo'l harakati to'g'risida: O'zbekiston Respublikasining 2024-yil 19 yanvar qonuni // Elektron manba: <http://www.lex.uz> (murojaat vaqti: 06.03.2025 y.)
2. Wilson, J. Q., Kelling, G. L. Broken Windows: The Police and Neighborhood Safety // Atlantic Monthly. – 1982. – Vol. 249. – No. 3. – P. 29-38.
3. Albrecht, H.-J. Strafzumessung: Empirische Forschung und Strafrechtsdogmatik // Duncker & Humblot. – 1994. – S. 45-67.
4. Knutsson, J. Prevention of Road Traffic Offenses // Scandinavian Studies in Criminology. – 2005. – Vol. 15. – P. 112-125.
5. OECD. Road Safety Annual Report 2022 // OECD Publishing. – 2022. – P. 45-50.
6. O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi. Yo'l harakati xavfsizligi statistikasi 2023 // Elektron manba: <http://iiv.uz> (murojaat vaqti: 06.03.2025 y.).
7. Wilson, J. Q., Kelling, G. L. Broken Windows: The Police and Neighborhood Safety // Atlantic Monthly. – 1982. – Vol. 249. – No. 3. – P. 29-38.
8. Bratton, W. J. Turnaround: How America's Top Cop Reversed the Crime Epidemic // Random House. – 1998. – P. 154-167.
9. California Vehicle Code: DUI Laws and Penalties // California Department of Motor Vehicles, 2023 // Electronic source: <https://www.dmv.ca.gov> (accessed: 27.03.2025).
10. National Highway Traffic Safety Administration. Traffic Safety Facts 2020 // U.S. Department of Transportation. – 2021. – P. 12-15.
11. U.S. Department of Transportation. DMV Systems and Road Safety // USDOT Report. – 2022. – P. 23-27.
12. Wilson, J. Q., Kelling, G. L. Broken Windows: The Police and Neighborhood Safety // Atlantic Monthly. – 1982. – Vol. 249. – No. 3. – P. 29-38.
13. Albrecht, H.-J. Strafzumessung: Empirische Forschung und Strafrechtsdogmatik // Duncker & Humblot. – 1994. – S. 45-67.
14. Verordnung über die Punkte in Flensburg: Verkehrssicherheitsbericht 2021 // Kraftfahrt-Bundesamt, Deutschland (zugriff: 27.03.2025).
15. Bayerisches Staatsministerium des Innern. Verkehrsstatistik 2020: Bußgelder und Verstöße // Bayerisches Innenministerium. – 2021. – S. 15-20.
16. Verkehrspsychologische Beratungsstelle. Rehabilitation Programs for Traffic Offenders // Verkehrspsychologie Jahresbericht. – 2020. – S. 10-14.
17. Statistisches Bundesamt. Verkehrssicherheit 2019: Unfallstatistik // German Federal Statistics Office. – 2020. – S. 34-39.
18. Berliner Verkehrsbetriebe. Verkehrsbußgelder 2021: Statistische Auswertung // BVG Bericht. – 2022. – S. 8-12.
19. Knutsson, J. Prevention of Road Traffic Offenses // Scandinavian Studies in Criminology. – 2005. – Vol. 15. – P. 112-125.
20. Swedish Transport Administration. Vision Zero: Annual Report 2022 // Trafikverket, Sverige. – 2022. – P. 25-30.

21. Stockholm Stad. Trafiksäkerhetsrapport 2010: Effekter av hastighetskameror // Stockholms kommun. – 2011. – P. 8-12.
22. Knutsson, J. Prevention of Road Traffic Offenses // Scandinavian Studies in Criminology. – 2005. – Vol. 15. – P. 112-125.
23. Swedish Road Safety Agency. Slow Down Campaign Evaluation 2016 // Swedish Transport Agency Report. – 2017. – P. 15-19.
24. Trafikverket. Road Safety Statistics 2000-2020 // Swedish Transport Administration. – 2021. – P. 34-39.
25. JSST – "Global Status Report on Road Safety 2018"; NHTSA – "2020 Traffic Safety Facts".
26. JSST – "Global Status Report on Road Safety 2023"; USDOT – "2021 Traffic Fatality Data".

