



ЙЎЛ ҲАРАКАТИ ХАВФСИЗЛИГИ ХИЗМАТИ ФАОЛИЯТИНИ ТАШКИЛ ЭТИШДА ХОРИЖИЙ МАМЛАКАТЛАР ТАЖРИБАСИ ТАҲЛИЛИ

М.А.Шерлиев

Ўзбекистон Республикаси ИИВ ЙҲХББ
бошлиғининг биринчи ўринбосари
<https://doi.org/10.5281/zenodo.20423219>

ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 24-may 2026 yil
Ma'qullandi: 26-may 2026 yil
Nashr qilindi: 28-may 2026 yil

KEYWORDS

йўл ҳаракати хавфсизлиги
хизмати, хорижий тажриба,
ЙҲХ, ташкилий тузилма,
профилактика, халқаро
стандартлар,
интеллектуал транспорт
тизимлари, ислохотлар,
Ўзбекистон, хавфсизликни
бошқариш.

ABSTRACT

Ушбу мақолада йўл ҳаракати хавфсизлиги хизмати фаолиятини ташкил этишда хорижий мамлакатларнинг илғор тажрибаси таҳлил қилинади. Мақолада АҚШ, Германия, Япония, Франция, Буюк Британия ва Сингапур каби мамлакатлардаги йўл ҳаракати хавфсизлиги хизматларининг тузилиши, бошқарув моделлари, профилактика тизимлари, рақамли технологияларни қўллаш амалиёти ва самарадорлик кўрсаткичлари ўрганилади. Хорижий тажрибанинг ижобий жиҳатлари, Ўзбекистон шароитига мослаштириш имкониятлари ҳамда миллий йўл ҳаракати хавфсизлиги хизматини такомиллаштириш бўйича илмий-амалий тавсиялар ишлаб чиқилган.

Қиёсий таҳлил замонавий хорижий тажриба мамлакатимиз амалиётида муваффақиятли қўлланилаётганини таъкидлаш имконини беради. Халқаро тажрибани таҳлил қилиш натижасида йўл ҳаракати хавфсизлиги даражасини ошириш бўйича миллий дастурларни ишлаб чиқишнинг қуйидаги алгоритмининг ажратиш кўрсатиш мумкин: бахтсиз ҳодисаларнинг сабабларини таҳлил қилиш; энг самарали ижтимоий-иқтисодий чора-тадбирлар дастурига киритиш; дастурнинг бажарилишини доимий мониторинг қилиш ва баҳолаш, агар керак бўлса, тузатиш.

Ижтимоий-иқтисодий тараққиёти ва моторизацияси юқори бўлган хорижий давлатларга унинг барча иштирокчилари учун хавфсиз йўл ҳаракати учун муваффақиятли “кураш”ни амалга оширишга нима имкон беради? Ишончли маълумотлар ва илмий ёндашув оқилона таҳлил қилиш ва самарали ҳаракат қилиш учун муҳим аҳамиятга эга. Қонунчилик чора-тадбирлари билан бир қаторда бошқа фанларнинг билим ва ютуқларидан ҳам кенг фойдаланила бошланди.

Лекин асосийси, дастурий-мақсадли ёндашув билан белгиланган чора-тадбирлар мажмуи: уларнинг функционал мақсадига жавоб берадиган замонавий йўлларни қуриш; ҳайдаш жараёнини сезиларли даражада осонлаштирадиган "ақлли" автомобилларни яратиш; ҳайдовчиларни яхшироқ тайёрлаш ва ўқитиш, ҳуқуқларни олишнинг икки

босқичли тизими; йўл ҳаракати қоидаларига риоя қилинишини янада чуқурроқ назорат қилиш; рағбатлантирувчи иқтисодий ва ижтимоий-психологик профилактика технологияларидан фойдаланиш; ижобий жамоатчилик фикрини шакллантириш ва йўл ҳаракати қатнашчиларини унинг қоидаларига риоя қилишга жалб этиш бўйича доимий иш олиб бориш.

Таҳлиллар аҳоли жон бошига тўғри келадиган даромад даражаси паст ва ўрта бўлган мамлакатлар энг катта юкни кўтаришини кўрсатмоқда. Мутахассисларнинг фикрича, агар яқин келажакда йўллардаги вазиятни яхшилаш бўйича қатъий чоралар кўрилмаса, 2030-йилга бориб бу мамлакатларда йўл-транспорт ҳодисалари оқибатида ҳалок бўлганлар сони 80 фоизга ошади.

Америка Қўшма Штатларида мақсадли интеграциялашган дастурларни амалга оширишга асосланган йўл ҳаракати хавфсизлигини бошқаришнинг умумий ғояси ўзига хос асосга эга ва ҳозирги вақтда кўп жиҳатдан юқори даражадаги моторизацияга эга бўлган мамлакатларда ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш бўйича ишларни ташкил этиш амалиётини белгилайди. Дунёнинг технологик жиҳатдан энг ривожланган мамлакатларида бахтсиз ҳодисаларнинг энг юқори чўққиси 60-70-йилларнинг бошларида кузатилган. Бироқ, 1970 йилларнинг ўрталаридан бошлаб уларнинг кўпчилигида кўрилган чора-тадбирлар натижасида барча мутлақ бахтсиз ҳодисалар кўрсаткичларининг сезиларли даражада пасайиши кузатилди.

Бунинг асосий сабаби йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соҳасида давлат бошқаруви тизимларини яратиш, ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш бўйича давлат мақсадли дастурларини ишлаб чиқиш ва амалга ошириш бўлди. Энг ёрқин мисоллар 1966-1977 йилларда Қўшма Штатларда йўл ҳаракати хавфсизлигини яхшилаш бўйича биринчи давлат дастурларини амалга ошириш тажрибаси билан боғлиқ. Қўшма Штатларда миллий дастурни ишлаб чиқиш учун туртки 1960 йилларнинг бошларида бахтсиз ҳодисаларнинг сезиларли даражада ошиши эди. 1960 – 1966 йиллар давомида кўрилган чора-тадбирларга қарамай, йўл-транспорт ҳодисаларида ҳалок бўлганлар сони 40 фоизга ошиб, 51 минг кишига етди. Бундан ташқари, ҳар 10 000 та транспорт воситасига тўғри келадиган йўл-транспорт ҳодисаларида ўлимнинг нисбий сони 8 фоизга ошди (илгари бу кўрсаткич барқарор пасайиш тенденциясига эга эди ва дунёнинг бошқа мамлакатларига нисбатан энг паст кўрсаткич эди).

Автотранспорт воситалари паркиннинг ўсишига мутаносиб равишда йўл-транспорт ҳодисаларида вафот этганлар сонининг кўпайиши (1980 йилларга келиб улар рекорд даражадаги 100 минг кишига етиши мумкин) бўйича ноқулай прогноз қилиш учун барча сабаблар мавжуд эди. Буларнинг барчаси жамият ва давлат ташкилотларининг вазият жиддийлигини англашига хизмат қилди. АҚШ Конгрессининг махсус тузилган комиссияси иши натижасида йўл ҳаракати хавфсизлигини бошқариш соҳасидаги миллий дастурни ишлаб чиқиш бўйича тавсиялар қабул қилинди, унда давлат вазифаси сифатида ўсишнинг олдини олишни ва келажакда , йўл-транспорт ҳодисаларида ҳалок бўлганлар ва жароҳатлар сонини камайтириш, махсус жамғармалар яратиш ва йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш бўйича федерал ва маҳаллий дастурларни амалга ошириш учун зарур ресурсларни ажратиш назарда тутилди. Ушбу тавсияларга мувофиқ, 1966 йилда Қўшма Штатларда “Йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисида”ги қонун қабул қилинди. Унда ҳаракат хавфсизлигини

бошқариш тизимини ислоҳ қилиш ва бу соҳада миллий дастурни амалга ошириш кўзда тутилган, йўл ҳаракати хавфсизлигини бошқариш органлари тузилмаси қурилди. штат даражасида ва ҳар бир штатда, бу эрда дастур губернатор ва тайинланган координатор томонидан амалга оширилади.

Миллий Автомобил йўллари ҳаракати хавфсизлиги бошқармаси томонидан йўл ҳаракати хавфсизлиги давлат дастурлари кластери яратилди ва амалга ошириладиган тадбирлар сифатини ошириш учун 18 та стандарт ишлаб чиқилди ва жорий этилди, улар минтақавий дастурларнинг тузилмаси ва уларга қўйиладиган минимал талабларни белгилаб берди.

1978 йилда Қўшма Штатларда “Йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисида”ги янги қонуннинг қабул қилиниши йўл ҳаракати хавфсизлигини бошқариш тизимини янада сифатли ривожлантиришга қаратилган эди. Чекланган ресурслар билан бахтсиз ҳодисалар сони ва оқибатларининг оғирлигини максимал даражада камайтиришни таъминлаш бўйича энг самарали чора-тадбирларни топишга эътибор қаратилди. Масалан, хавфсизлик камарларидан мажбурий фойдаланиш долзарб бўлиб қолди, чунки бу чора харажатлар ва натижалар ўртасидаги нисбат бўйича энг самарали ҳисобланади ва йўл-транспорт ҳодисаларида ўлим сонини 15-20% га камайтириши мумкин.

Японияда йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш бўйича мақсадли умуммиллий дастурнинг амалга оширилиши янада ажойиб натижаларга олиб келди, бу эса йўл ҳаракати хавфсизлиги мутахассислари орасида шов-шувга сабаб бўлди. Шунинг ҳисобга олиш керакки, бундай натижалар қисман Япониянинг ушбу соҳада сезиларли даражада орқада қолиши ва шунинг учун бахтсиз ҳодисаларни камайтириш учун анча катта захирага эга бўлган. Япония дастурини тайёрлашнинг асосий босқичлари ва тамойиллари АҚШ дастурини тайёрлаш босқичлари ва тамойилларига тўғри келди. 1970 йилда Японияда “Йўл ҳаракати хавфсизлиги чора-тадбирлари тўғрисида”ги асосий қонун қабул қилинган бўлиб, унда бундай чора-тадбирлар йўл-транспорт ҳодисаларининг олдини олишга, улар содир бўлганда этказилган зарарни минималлаштиришга ва жабрланганларга товон тўлашга қаратилган фаолиятнинг алоҳида тури сифатида белгиланган.

1979 йилда Япония давлат бюджетининг 1970 йилга нисбатан 5 баробар ўсиши билан йўл ҳаракати хавфсизлиги учун ажратилган маблағлар миқдори 12,5 баробар ошди. Барча даражадаги фаолиятни режалаштириш, мониторинг қилиш ва баҳолаш функцияларини амалга ошириш учун органлар тузилмаси яратилди, йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш бўйича ишлар мунтазам равишда режали равишда амалга оширила бошланди.

Японияда ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш бўйича олиб бориладиган ишлар натижалари нуқтаи назаридан эътиборга молик жиҳати шундаки, ушбу муаммони ҳал қилишда аҳолининг кенг доираларини жалб қилиш мумкин эди (ҳамма жойда йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисидаги ташкил этилган ва фаолият кўрсатган).

Натижада, йўл ҳаракати хавфсизлиги бўйича жамоатчилик онгини ошириш ва йўл ҳаракати қатнашчиларининг хатти-ҳаракатларини ўзгартиришга эришиш мумкин бўлди.

Японияда ўн йил давомида йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш бўйича амалга оширилган аниқ чора-тадбирларни таҳлил қилар эканмиз, “энг муҳим ва энг

самарали”ни ажратиб бўлмайди. Улардан асосийлари авария сабабларини ҳар томонлама пухталиқ билан таҳлил қилиш, фан-техника тараққиёти ютуқларини тўғри қўллаш, миллий анъаналарни ҳисобга олган ҳолда ижобий хорижий тажрибани мослаштириш, ҳар бир соҳа бўйича энг самарали шаклларни танлаш эди.

Мисол учун, Япониянинг жорий йўл ҳаракати хавфсизлиги дастури умумий транспорт хавфсизлиги дастурининг бир қисмидир. Буюк Британияда “Ҳамма учун хавфсиз йўллар” мустақил ҳаракат режаси сифатида ишлаб чиқилган, бироқ 2004 йилдан бошлаб у “Транспорт келажаги 2030” миллий транспорт стратегиясига киритилган. Корея Республикасида бахтсиз ҳодисаларни камайтириш умумий дастуридан ташқари замонавий юқори технологияли навигация воситаларидан фойдаланган ҳолда “интеллектуал транспорт тизими”ни яратиш дастури мавжуд.

Европа ва Скандинавия мамлакатларида ва Россия Федерациясида ҳаракат хавфсизлиги ва уни бошқаришни яхшилаш бўйича тадбирларни режалаштиришнинг дастур-мақсадли усулларига ўтиш ҳам 1970-1980 йилларда бошланган ва муваффақиятли ривожланди.

Скандинавия мамлакатлари, Европа давлатлари, АҚШ ва Японияда катта тажрибага эга, йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш ва ушбу тизимни доимий равишда такомиллаштириш бўйича мустақкам анъаналарга эга бўлган ва замонавий шароитда йўл-транспорт ҳодисаларининг паст даражаси хавфни янада пасайтиришнинг барқарор тенденциясидан далолат беради. йўл ҳаракати қатнашчиларининг саломатлиги ва ҳаёти учун. Замонавий Россия йўл ҳаракати хавфсизлиги соҳасидаги самарадорликнинг барча кўрсаткичлари бўйича бир хил юқори даражадаги моторизацияга эга бўлган бошқа мамлакатлардан сезиларли даражада паст. Сўнгги ўн йилликда давлатимиз ушбу муаммони ҳал қилиш йўлларини фаол равишда қидирмоқда, бу эса йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш бўйича тадбирларга комплекс дастур-мақсадли ёндашув асосида иккита федерал дастурни изчил амалга оширишга қаратилган.

Йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш бўйича миллий дастурлар одатда энг юқори даражада тасдиқланган. ҳукумат ва бошқарув органлари: Дания, Италия, Швеция, Финляндия, Болгария, Корея Республикаси, Японияда - ҳукуматнинг тегишли қарорлари билан. Айрим мамлакатларда (Австрия, Австралия, Бразилия, Буюк Британия) дастурларни тасдиқлаш ҳуқуқи етакчи вазирликларнинг вазирларига, Буюк Британияда эса парламент томонидан тасдиқланганидан кейин берилади. Умуман олганда, ушбу федерал мақсадли дастурларни амалга ошириш натижалари шуни кўрсатадики, Россия Федерацияси йўлларда ўлимни камайтириш бўйича этакчига айланди, бу кўрсаткич бўйича кўплаб мамлакатлардан (АҚШ, Австралия) сезиларли даражада ошиб кетди, аммо мутлақ қийматлар Ривожланган мамлакатлардаги бундай кўрсаткичлар қийматлари билан солиштирганда бахтсиз ҳодисаларнинг асосий кўрсаткичлари қабул қилиб бўлмайдиган даражада юқориликка қолмоқда.

Жаҳон соғлиқни сақлаш ташкилотининг Европа Иттифоқига доир ҳисоботида бу ҳолатнинг сабаблари кўрсатилган: Европа Иттифоқига янги аъзо давлатлар ҳайдовчилари тезликни меъёридан ошиб кетиш, хавфсизлик камарлари ва болалар учун махсус хавфсизлик воситаларига (болалар ўриндиқлари) эътибор бермасликка мойил. Йўлларда ўлим кўрсаткичининг юқори бўлишига яна бир сабаб – бахтсиз ҳодисалар

сонининг кўпайиши шароитида мавжуд қутқарув хизматларининг тезкор ишига тайёр эмаслиги, тиббиёт пунктларининг йўлларнинг аварияли участкаларидан узоқда жойлашганлигидир.

Автомобиллаштириш жадал ривожланаётган Шарқий Европанинг аксарият мамлакатларида йўл инфратузилмаси ва хавфсизлик хизматларининг ривожланиши кучайган босимга дош бера олмайди. Буюк Британия ва АҚШда моторизация 30-40 йилдан бери давом этмоқда ва йўл инфратузилмаси ва автохалокат қурбонларига тиббий ёрдам кўрсатиш тизими билан бирга ривожланмоқда, бу постсовет ҳудудида бундай эмас. шу жумладан Россия.

Дунё давлатларининг эволюцион ривожланиш йўлини кузатар эканмиз, шуни таъкидлаш мумкинки, урбанизация ривожланиши билан ҳокимият органларига йўл ҳаракатида таъсир ўтказиш зарурати пайдо бўлди. Пиёдаларнинг аҳволини маълум даражада юмшатиш, уларни отли машиналар таъсиридан ҳимоя қилишга уринишлар бўлди.

Римда кундузи арава ва араваларни киритиш тақиқланган эди. Аравалардан фойдаланиш юқори табақаларнинг мутлақ имтиёзи эди. Ўрта асрларда вагонлар деярли йўқ эди ва йўлда ўзини тутиш қоидалари, биринчи навбатда, саёҳатчининг ижтимоий даражаси билан белгиланади. Хусусан, рицар деҳқонни оёқ ости қилиши мумкин эди, аммо ҳамма эпископ ёки суверен сенёрнинг ўтишига йўл беришга мажбур эди. Савдо, ишлаб чиқариш, пул муомаласининг жадал ривожланиши бошқа турдаги шаҳарларнинг тез ўсишига сабаб бўлди. Аҳоли тез суръатлар билан кўпайди, ҳудудлар ўртасида янги алоқалар пайдо бўлди.

Йўлларда юк ва йўловчи ташиш интенсивлиги ошди. Шу билан бирга, йўл ҳаракати ва унинг хавфсизлиги билан боғлиқ муаммолар ҳам мавжуд эди. Ҳар бир мамлакатда уларни ўз йўлида ҳал қилишга ҳаракат қилишди. Аммо умумий тенденциялар ўша пайтда ҳам кўриб чиқилди. Ҳамма жойда йўл ҳаракати қоидалари билан бир қаторда уларни бузганлик учун жавобгарлик ҳам жорий этилди.

Германияда асрнинг бошларида, автомобиллар фақат маълум кунларда ва фақат полиция рухсат берган маршрут бўйлаб ҳаракатланиши мумкин бўлган қонун мавжуд эди. 1910 йилда дунёда 20 миллион автомобил бор эди.

Механик транспорт воситаларининг асосий турларидан бирига айланган автомобил йўл инфратузилмасининг ривожланишига кучли таъсир кўрсатди. Бу нафақат Европа ва АҚШнинг барча мамлакатларида йўл қурилишининг кенг тарқалишига олиб келди, балки йўл қопламасининг турини ҳам ўзгартирди. Янги турдаги автомагистраллар айниқса 1930-йиллардан бошлаб жадал қурила бошланди.

Германия ва АҚШда йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш зарурати 19-асрнинг ўрталаридаёқ яққол намоён бўлди. 1860-йилларда алақачон. Лондонда ёруғлик, газ сигналларини қўлда бошқарадиган кўча транспорт назоратчилари пайдо бўлди. Дастлаб икки қисмли замонавий светофорларнинг биринчи ўрнатилиши 1926 йилда Англияда бўлиб ўтган.

Бирлашган Миллатлар Ташкилотининг йўл ҳаракати бўйича конференцияси Вена шаҳрида бўлиб ўтди. Унда иккита фундаментал ҳужжат – “Йўл ҳаракати тўғрисида”ги ва “Йўл белгилари ва сигналлари тўғрисида”ги конвенция қабул қилинди. Қабул қилинган

хужжатлар халқаро йўл ҳаракатини тартибга солиш ва йўл ҳаракати қоидалари, асосий қоидалар ва сигнал белгиларининг ягоналигини ўрнатиш учун асос бўлди.

Европа мамлакатлари иқтисодиётининг ривожланишига хос бўлган объектив омиллар таъсири остида Финляндияда йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш тизими шакллантирилди ва такомиллаштирилди. Ўрганилаётган ҳудудда хавфсизликни таъминлаш тажрибаси эришилган муваффақият туфайли эътиборга лойиқдир. 1970 йилдан бошлаб. Бугунги кунга келиб, Финляндияда йўл-транспорт ҳодисаларида ҳалок бўлганлар сонининг пасайиш тенденцияси кузатилди - бахтсиз ҳодисаларнинг асосий кўрсаткичи (1970 йилда - 850 минг транспорт воситасига 1100 киши, 2007 йилда - 2100 мингдан ортиқ транспорт воситасига 415 киши).

Эришилган натижалар ва автоҳалокатлар даражасини янада камайтиришнинг асосий шarti йўлларни сақлаш бўйича йўл ташкилотлари ва йўл ҳаракати қоидаларини бузганлик учун йўл ҳаракати қатнашчиларининг жавобгарлигини кучайтиришдан иборат. Бундан ташқари, йўл-транспорт ҳодисалари кўрсаткичлари динамикасидаги ижобий силжишлар йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлашнинг барча йўналишларидаги фаолият самарадорлигининг ошиши, бу борада турли давлат ва нодавлат ташкилотлари ўртасидаги ўзаро ҳамкорликнинг тўғри йўлга қўйилгани натижаси бўлди.

Фикримизча, йўл ҳаракати қоидаларини бузганларга нисбатан жазо чораларини кучайтириш соҳасида йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш борасида кўрилаётган чора-тадбирлар эътиборга лойиқдир. Адабиётлар ва махсус манбалар таҳлили шуни кўрсатадики, йўл ҳаракати қоидалари қатъийроқ бўлган ва уларни бузганлик учун жазо қаттиқроқ бўлган жойда бахтсиз ҳодисалар ва жароҳатлар камроқ бўлади. Мисол учун, Буюк Британияда полициячи нотўғри қўйилган машинани очиб, ҳатто ўша пайтда эгаси пайдо бўлган тақдирда ҳам уни жарима майдончасига олиб бориш ҳуқуқига эга.

Агар бу бажарилмаса, эвакуатор чақирилади. Эгаси 300 фунт стерлинг миқдорида жаримага тортилади. Белоруссия ва Болтиқбўйи мамлакатлари мисолида аниқ кўрсатиб турибдики, жарималарнинг юқори ставкаларини жорий этиш ва уларни қатъий қўллаш қонунбузарликлар сонини 30-50% га камайтириши мумкин. Энг юқори жарима ставкаларига эга бўлган Европа мамлакатларида йўл-транспорт ҳодисаларида қурбонлар сони энг кам. Бундай давлатлар (100 минг аҳолига 6 киши йўлларда ҳалок бўлади) Буюк Британия, Нидерландия ва Швециядир.

Баъзи Европа мамлакатлари ва Америкада қизил чироқда ўтганлик учун жарима ўртача иш ҳақининг 25-30% га этади. Орқа ўриндиқда ўтирган йўловчилар учун очилмаган хавфсизлик камарлари Европа Иттифоқи мамлакатларида ўртача 20 - 30 евро (850 - 1300 рубл) туради.

Францияда тезлик чегарасини бузганга 135 евро миқдорида жарима солинади. Бироқ, агар ҳуқуқбузар уни кейинги этти кун ичида тўласа, у 90 еврогача камаяди. Аммо уни унутган ёки тўлашни истамаганлар учун ҳажми экспонент равишда ўсиб боради.

АҚШнинг турли штатларида (хавфсизлик камарларидан фойдаланиш мажбурий бўлган жойларда) хавфсизлик камарини тақмаслик учун жарима миқдори 20 дан 70 долларгача. Очилмаган болалар учун жарима - 50 дан 500 долларгача. Ҳар хил штатларда тезлик чегарасидан 10 км/соатга ошиб кетиш - 100 доллардан, 20 км/соатдан ортиқ - тахминан 200 - 250 доллар.

Белгияда тезликни ошириш учун 250 евролик чипта белгиланди. Худди шу нарса мобил телефондан фойдаланиш нархи, нотўғри тўхташ жойи. Тезлик чегарасидан 20 км га ошиб кетиш - 500 евро. Светофорнинг қизил чироғида ўтиш ёки маст ҳолатда автомобил бошқариш - 2 йилдан 5 йилгача озодликдан маҳрум қилиш. Кам миқдордаги жарималар мавжуд бўлса, салбий статистика қонунбузарларга қарши курашда юқори жарималар зарур деган хулосани тасдиқлайди.

Италия йўл ҳаракати хавфсизлиги бўйича Европадаги энг ёмон давлатлардан бири бўлиб, ўн йил ичида 8000 киши ҳалок бўлди ва 250 минг киши жароҳат олди. Автотураргоҳ - 32 евро. Тезлик чегарасидан 10 км / соат га ошиб кетиш - 30 евро, 40 км / соатгача - аллақачон 100 - 500 евро. Латвияда чорраҳага ҳайдаш учун жарима 10 латни ташкил қилади. 50 - 200 лат - агрессив ва безори ҳайдаш учун. 50 - 250 лат ва 1 - 3 ой давомида ҳуқуқлардан маҳрум қилиш - 2 йилдан кам тажрибага эга бўлган ҳайдовчилар учун қондаги алкогольнинг 0,2 - 0,5 ппм оралиғида концентрацияси учун.

Автомобилни ҳайдаш учун (у билан эмас, балки принципиал жиҳатдан) ҳуқуқларига эга бўлмаган маст ҳайдовчи жарима тўлаши керак ва бузилганидан кейин олти ойдан икки йилгача ўз ҳуқуқларидан воз кеча олмайди.

Машинада мобил телефонда қўлларсиз гаплашиш учун 10 лат. Очилмаган хавфсизлик камарлари учун 10 лат, радар детектори билан ҳайдаш учун 40 лат миқдорида жарима солинади ва иккинчиси мусодара қилинади. Шундай қилиб, иқтисодий тузилмалари ва конституциявий тартибга солиниши турлича бўлган хорижий мамлакатларда йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш масалаларини ўрганиб, биз йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш давлат вазифаси, деган хулосага келдик.

Ҳуқуқни муҳофаза қилувчи тузилмаларнинг таъсир даражаси ҳар хил бўлиб, аҳолининг анъаналари, урф-одатлари ва менталитети билан белгиланади. Шу билан бирга, юқори технологияли маҳсулотлар билан боғлиқ дастурлардан фойдаланишга жиддий эътибор қаратилаётганини таъкидлаш керак. Саноати ривожланган мамлакатлар тажрибаси, йўл ҳаракати қатнашчиларининг хатти-ҳаракатларини ўзгартиришга қаратилган чора-тадбирларнинг самарадорлиги кўп жиҳатдан расмийлар уларни амалга оширишни қанчалик қатъий талаб қилишига боғлиқ.

Хорижий мамлакатлар миллий қонунчилигида йўл ҳаракати хавфсизлигини самарали таъминлашга қаратилган турли нормалар белгиланганлигининг гувоҳи бўлишимиз мумкин. Хусусан:

“Россия Федерациясидаги автомобиль йўллари ва йўл фаолияти тўғрисида”ги Қонуннинг 46-моддасида “автомобиль йўллари ва йўл ҳаракатига оид қонунчиликни бузган шахслар фуқаровий-ҳуқуқий, маъмурий, жиноий ва бошқа турдаги жавобгарликка тортилиши ҳамда давлат ҳокимияти ва маҳаллий ўзини ўзи бошқариш органлари ҳамда мансабдор шахсларнинг автомобиль йўлларида фойдаланиш ва йўл фаолияти соҳасидаги ҳаракати (ҳаракатсизлиги) юзасидан фуқаролар ва юридик шахслар судга даъво билан чиқишлари” белгиланган;

Россия Федерацияси Маъмурий ҳуқуқбузарлик тўғрисидаги кодексининг 19.3-моддаси биринчи ва олтинчи қисмларида полиция ходимларининг қонуний талабларига бўйсунмаслик – икки мингдан тўрт минг рублгача миқдорда маъмурий жарима солишга ёки ўн беш суткагача бўлган муддатга маъмурий қамоққа ёки қирқ

соатдан бир юз йигирма соатгача мажбурий меҳнатга сабаб бўлиши, агар мазкур маъмурий ҳуқуқбузарлик такроран содир этилса фуқароларга – ўн мингдан йигирма минг рублгача миқдорда маъмурий жарима солишга ёки ўттиз суткагача бўлган муддатга маъмурий қамоққа ёки юз соатдан икки юз соатгача мажбурий меҳнатга; мансабдор шахслар учун – йигирма мингдан қирқ минг рублгача; юридик шахслар учун – етмиш мингдан икки юз минг рублгача жаримага сабаб бўлиши белгиланган.

Қозоғистон Республикаси Маъмурий ҳуқуқбузарликлар тўғрисидаги кодексининг 613-моддасига кўра, ички ишлар органлари ва шу каби бошқа ҳуқуқни муҳофаза қилувчи органлар ходимларининг талабларига бўйсунмаслик – ўттиз ойлик ҳисоб-китоб кўрсаткичи миқдорида жарима солишга, агар ушбу маъмурий ҳуқуқбузарлик такроран содир этилса олти ой муддатга транспорт воситаларини бошқариш ҳуқуқидан маҳрум этишга ҳамда агар мазкур маъмурий ҳуқуқбузарлик алкоголь ичимликлар, наркотик ва токсикоман моддалар таъсирида содир этилса ўн беш суткага маъмурий қамоққа олишга ва саккиз йил муддатга транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқидан маҳрум этишга сабаб бўлади.

Германия миллий қонунчилигига киритилган ўзгартишга мувофиқ, полиция ходимида ҳужум қилган фуқаролар беш йилгача қамоқ жазосига ҳукм қилиниши мумкин. Бунга 2016 йилда Германияда фуқаролар томонидан полиция ходимларига нисбатан 72 минг маротаба ҳужум уюштирилганлиги ҳолатлари қайд этилгани асосий сабаб бўлди. Жумладан, кучайтирилган жазо чоралари бўйича ўзгартиш Германия Федератив Республикаси Жиноят кодексининг 125-моддасига киритилди ва унга кўра, “жамоат тартиби”ни бузган фуқарога ҳам мазкур модда асосида ҳукм чиқариладиган бўлди.

Франция Республикаси Ҳукумати томонидан ҳам 2021 йилдан бошлаб полиция ходимларига ҳужум қилган ҳуқуқбузарларга нисбатан миллий қонунчиликда жазо чораларини кучайтириш бўйича ўрганишлар олиб борилмоқда. Бунда, Ҳукумат раҳбарининг баёнотига кўра, полиция ходимларига ҳужум қилган ҳуқуқбузарларга нисбатан қамоқ жазоси муддатини ўттиз йилгача узайтириш назарда тутилмоқда.

Швеция Йўл ҳаракати қоидаларига мувофиқ умумий фойдаланишдаги йўлларда велосипедлар ва пиёдалар учун алоҳида йўлакча бўлиши керак. Умумий фойдаланиш йўлларида автомобиллар велосипедлар йўлакчасида тўхтаб туриш ва юриш ҳуқуқига эга эмаслиги белгиланган. Қолаверса, “тезликни пасайтириш воситаси” назарда тутилган бўлиб, бундан асосий мақсад хавфсизлик ҳолатини кучайтириш учун транспорт воситаларининг тезлигини пасайтиришдан иборатдир. Бунда “тезликни пасайтириш воситаси”нинг 3 хил тури мавжуд бўлиб, у “тепага бўртиб чиққан”, “тезлик ёстиқчаси” ва “тезлик жадвали” шаклида бўлиши мумкин.