



## TRANSPORT VOSITALARI HARAKATI YOKI ULARDAN FOYDALANISH XAVFSIZLIGI QOIDALARINI BUZISH JINOYATLARINING OLDINI OLIISH TIZIMINI TAKOMILLASHTIRISHNING O'RNI VA AHAMIYATI

Rashidov Shavkatbek Ravshanbek o'g'li

Mustaqil izlanuvchi

<https://doi.org/10.5281/zenodo.20775751>

### ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 16-iyun 2026 yil

Ma'qullandi: 18-iyun 2026 yil

Nashr qilindi: 20-iyun 2026 yil

### KEYWORDS

*jinoyatchilikning oldini olish, profilaktika qilish, ogohlantirish, to'xtatish, barham berish, SSSR, DAN, YHXX, "Open budget", yo'l transport hodisasi, piyoda.*

### ABSTRACT

*ushbu maqolada transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish jinoyatlarining oldini olish, ushbu faoliyatni tartibga soluvchi normativ-huquqiy hujjatlarning rivojlanish tarixi, transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish jinoyatlarining oldini olishni takomillashtirishning o'rni va ahamiyati yoritilgan hamda yo'l-transport hodisalarini oldini olisha doir qator takliflar ilgari surilgan.*

Jinoyat uchun jazo bergandan ko'ra, uning oldini olgan ma'qulligi umume'tirof etilgan va har qanday ijobiy qonunchilikning bosh vazifasidir. Hozirgi vaqtda huquqbuzarliklar va boshqa g'ayriijtimoiy, salbiy hodisalarga nisbatan qo'llanilgan "jinoyatchilikning oldini olish", "profilaktika qilish", "ogohlantirish", "to'xtatish", "barham berish" kabi atamalar nafaqat maxsus adabiyotlarda, balki har xil normativ hujjatlarda, shuningdek vaqtli matbuotda ham ko'p uchraydi[1].

Kriminologiyaga oid adabiyotlarda jinoyatchilikning oldini olish tushunchasi haqida ko'p fikr yuritiladi, lekin mazkur tushunchaning umum e'tirof etilgan ta'rifi mavjud emas[1].

Jinoyatlar profilaktikasiga oid yirik tadqiqot muallifi G.A.Avanesov kitobining birinchi nashri "Kriminologiya va ijtimoiy profilaktika" deb nomlangan[2].

Jinoyatlarning oldini olish muammosiga bag'ishlangan dastlabki ilmiy tadqiqotlardan I.A.Gelfand va P.P. Mixaylenkoning "Jinoyatlarning oldini olish – jinoyatchilikka barham berish uchun kurash negizi" monografiyasidir. Unda mualliflar jinoyatlarning oldini olish sohasida qo'llaniladigan atamalar to'g'risida so'z yuritib, "oldini olish", "barham berish", "profilaktika qilish", "to'xtatish" atamalarining mazmunida farq qidirish o'rinli emasligini, bu atamalarning mazmuni birligini – shu ma'noda ular muayyan shaxslar tomonidan jamiyatga zarar etkazuvchi qilmishlar sodir etilishining oldini olish va keyinchalik bunday holatlarga mutlaqo barham berish chora-tadbirlarini ko'rish zarurligi haqidagi fikrni ifodalovchi sinonimlar[3] ekanligini ta'kidlaydilar.

Mazkur muammoga oid XX asrning 70-yillarida e'lon qilgan boshqa tadqiqotlarda, aksincha, ko'rsatib o'tilgan atamalar ma'nosida farq mavjudligi qayd etilgan. Xususan, A.G.Lekar

va A.F.Zelinskiy “jinoyatlarning oldini olish” va “jinoyatlar profilaktikasi” atamalarini bir-biridan farqlaydilar. Ular “jinoyatlarning oldini olish” deganda muayyan jinoyat sodir etilishiga qarshilik ko’rsatishni, “jinoyatlar profilaktikasi” deganda esa – jinoyat sodir etilishiga imkoniyat yaratgan shart-sharoit va sabablarni bartaraf etishni tushunadilar. Ularning fikricha, “profilaktika”ga jinoyatchilik sabablari va shart-sharoitlarini aniqlash va bartaraf etish jarayonini, “jinoyatlarning oldini olish”ga esa – rejalashtirilayotgan va tayyorlanayotgan jinoyatlarga yo’l qo’ymaslikni kiritish lozim[1].

T.A.Avanesov ko’rsatib o’tilgan atamalar bir-birini istisno etmasligini, ular o’rtasida farqdan ko’ra o’xshashlik ko’proq ekanligini, mohiyat e’tibori bilan ular turdosh tushunchalar hisoblanishini ta’kidlab, jinoyatlar profilaktikasiga ikki xil ma’noda ta’rif beradi. Keng ma’noda jinoyatlar profilaktikasi – muayyan jinoyatlarga yo’l qo’ymaslik, jamiyatning muayyan a’zolarini huquqbuzarliklar sodir etishdan tiyib turish demakdir. Boshqacha aytganda, bu huquq, shu jumladan jinoyat huquqi (jinoyat qonunchiligi) normalari buzilishiga yo’l qo’ymaslikdan iborat faoliyatdir. Shu ma’noda jinoyatlar profilaktikasi mazmuniga huquqni muhofaza qilish faoliyati ham kiradi. Tor ma’noda esa, jinoyatlar profilaktikasi deganda, birinchidan, jinoyatlarning sabablarini, ularni sodir etishga imkoniyat yaratuvchi holatlar va shart-sharoitni aniqlash bo’yicha faoliyatni; ikkinchidan, jinoyat sodir etishi mumkin bo’lgan shaxslarni aniqlash va ular bilan zarur ogohlantirish tadbirlari o’tkazish bo’yicha faoliyatni tushunish lozim. Bu ikki tushuncha jamlangan holda “huquqbuzarliklar profilaktikasi” umumiy tushunchasini vujudga keltiradi[1].

Kriminolog olimlarning tadqiqotlariga ko’ra, ehtiyotsizlikdan sodir etiladigan jinoyatlarning 75 foizini avtomobil transporti harakat xavfsizligi va transportdan foydalanish qoidalarini buzish bilan bog’liq bo’lgan jinoyatlar tashkil etadi[4].

Kriminologiyada jinoyatchilikning oldini olish (jinoyatchilikni profilaktika qilish)ning[5] ikkita: **umumijtimoiy** va **maxsus-kriminologik turi** ajratiladi[6]. Bunda birinchi va ikkinchi turga mansub chora-tadbirlar jinoyatchilikni profilaktika qilishning bir nechta bosqichda amalga oshirilishi mumkin[7].

Birinchi bosqichda jamiyat hayotining yirik ijtimoiy, iqtisodiy va boshqa muammolarini hal qilish, tarbiyaviy va mafkuraviy ishlarni kuchaytirish, ijtimoiy munosabatlarni takomillashtirish va boshqa shunga o’xshash chora-tadbirlarni amalga oshirish nazarda tutiladi. Ikkinchi bosqich esa nizoli vaziyatlar yuzaga kelgan va salbiy hodisalar sodir bo’lishi kutilayotgan muayyan ijtimoiy tabaqalar (mikromuhit)ga profilaktik ta’sir ko’rsatish chora-tadbirlarini qamrab oladi. Uchinchi bosqich (daraja) shaxs sifatida shakllanishining noqulay sharoitlariga tushib qolgan yoki jinoyat sodir etishga moyil bo’lgan shaxslarning qadriyatlarini va qarashlari tizimini ijobiy tomonga o’zgartirishga yo’naltirilgan individual tarbiya-profilaktika ishlarini amalga oshirish, ularning g’ayriijtimoiy qarashlari va moyilliklarini engish, qonun va umum e’tirof etilgan ijtimoiy xulq-atvor normalariga nisbatan hurmatni shakllantirishni nazarda tutadi.

Bu umumiy qoidalardan yuqorida aytilgan bosqichlarga muvofiq umumiy va maxsus oldini olish choralari transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish bilan bog’liq jinoyatlar profilaktikasiga nisbatan ham to’la qo’llash mumkin, degan xulosaga kelish imkonini beradi.

Bilamizki transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish ehtiyotsizlik orqasida sodir etiladigan jinoyatlar sirasiga kiradi. Ya’ni shaxs o’ziga

ishongan holda transport vositasini boshqarib, amalda tasdiqlangan yo'l-harakati qoidalariga rioya qilmaganligi natijasida yo'l-transport hodisasi sodir etadi yoki sodir etilishiga sababchi bo'ladi.

So'nggi yillarda xaydovchilarning transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzishi natijasida yo'l-transport hodisalari soni ortib borayotganligi, bu jinoyatlarning oldini olishda ichki ishlar organlari etakchi o'rinni egallaganligi va jinoiy javobgarlikka tortiluvchi qilmishning mavjudligini e'tiborga olgan holda oldini olish choralari batafsil to'xtalish maqsadga muvofiqdir.

Transport harakati va undan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish jinoyatini oldini olish faqatgina bugunning dolzarb muammosi emas. Mamlakatimizda ushbu jinoyatlarni oldini olish bo'yicha samarali ishlar ancha yillar oldin boshlanganligini ko'rishimiz mumkin. Bizga ma'lumki,

1934-yil 5-noyabrda sobiq SSSR Xalq komissariati kengashining qaroriga muvofiq, avariya, transportdan noto'g'ri foydalanish va g'araz munosabatda bo'lish hollariga qarshi keskin kurashish maqsadida Shosseli, tuproq yo'l va avtomobil transporti Butunittifoq markaziy boshqarmasi qoshida Davlat avtomobil nazorati tashkil etildi. 1936-yil martida "Yo'ltrans" markaziy boshqarmasi Shosseli yo'llar bosh boshqarmasiga aylantirildi, Davlat 11 avtomobil nazorati esa SSSR IDMB tarkibiga kirdi. 1936-yil 3-iyulda SSSRda "Davlat avtomobil nazorati haqida"gi birinchi Nizom tasdiqlandi. Bu kun rasmiy ravishda DAN tashkil etilgan kun, deb hisoblanadi. 1966-yil boshlarida Toshkent ko'chalarida avtopatrul paydo bo'ldi. Bu ovoz kuchaytirgich bilan jihozlangan avtomobil bo'lib, eng serqatnov ko'chalarda qoidabuzarliklarni, ayniqsa, piyodalarni ogohlikka chorlardi.

1973-yil 8-avgustida SSSR Vazirlar Kengashining "Yo'lovchilarni tashishda yo'ltransport hodisalarining oldini olishning qo'shimcha chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarori qabul qilindi. Unda engil avtomobillarni YTH og'ir oqibatlarining kamayishiga sezilarli darajada ta'sir ko'rsatuvchi - 12 xavfsizlikning passiv alomatlaridan biri bo'lgan xavfsizlik kamarlari bilan majburiy jihozlash zaruriy deb topildi. SSSR IIV YHX Butun ittifoqda olib borgan izlanishlar xavfsizlik kamarlarining qo'llanishi engil avtomobil haydovchilari va yo'lovchilar o'rtasida jarohatlanganlar sonining 2,4 baravar, halok bo'lganlar sonini 3,7 baravar kamayishiga sabab bo'lishini ko'rsatdi. Shu bois 1975-yil 1-apreldan Qoidalarga haydovchi va yo'lovchilarning xavfsizlik kamarlaridan majburiy foydalanishlari tartibi kiritildi. 1977-yil sentyabrda Respublika "Piyoda" tadbiri o'tkazildi. Chunki tahlillar YTHning 43 foizdan ko'prog'ini piyodalarni bosib ketish hodisalari tashkil etayotganini ko'rsatgandi[8].

Ma'lumki, transport harakati va undan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish natijasida ro'y bergan jinoyatlar jinoyat qonunchiligida ko'zda tutilgan aybli qilmishning sodir etilishi bilan uzviy bog'liqdir. Yo'l-transport hodisasi tufayli kelib chiqadigan oqibat esa jinoyat yoki nojo'ya xatti-harakatning chegarasini bildiradi, ya'ni oqibatning darajasi (jinoyat qonunchiligida belgilangan qilmishmi yoki boshqa huquqiy normalar asosida belgilanganmi)ga ko'ra, qilmish jinoyat yoki ma'muriy huquqbuzarlik sifatida baholanadi. Shuning uchun ham yo'l harakati qoidalari buzilishining oldini olish ayni paytda yo'l-transport vositalari bilan bog'liq jinoyatlarning ham oldini olish hisoblanadi.

Jinoyat statistikasi bo'yicha yo'l harakatlari qoidasining buzilishidagi faqat o'lim bilan bog'liq holatlar jinoyat-qidiruv yo'nalishi bo'yicha hisobga olinadi, qolgan barcha hodisalar esa tegishli xizmat sohasiga taalluqligi asosida hisobga olinadi. Statistika ma'lumotlarining

tahlilidan ma'lum bo'ldiki, har 10 ming transport vositasiga nisbatan olinganda yo'l-transport bilan bog'liq jinoyatlarning kamayayotganligini ko'rsatmoqda. Bu esa transport vositalarining ko'payishi yo'l-transport hodisalari bilan bog'liq holda kechmasligining ifodasidir[1].

"Yo'l-transport hodisasi" tushunchasi nafaqat jinoyat bilan bog'liq hodisa sifatida, balki ichki tartibni buzish, ma'muriy yoki boshqa javobgarliklar bilan uzviy bog'liqdir, shu bilan birga, hodisa yo'l harakati qatnashchilarining aybi bilan bog'liq bo'lmagan hollarda ham yuzaga kelishi mumkin. O'zbekiston Respublikasi IIV tizimida yo'ltransport hodisalari bilan bog'liq holatlarni ro'yxatga olishning yagona tartibi mavjud bo'lib, uning asosiy maqsadi avariya holatlarini, baxtsiz hodisalarni yuzaga keltiruvchi sabab va sharoitlarni tahlil etish hamda tegishli ravishda ushbu sabab va sharoitlarni bartaraf etishdan iboratdir.

Yo'l harakati qoidalarini buzish bilan bog'liq bo'lgan holda haydovchilar yo'l qo'yadigan qoidabuzarliklarga:

- ✓ belgilangan tezlikni oshirish;
- ✓ mast holda transport vositalarini boshqarish;
- ✓ qarama-qarshi harakat chizig'idan o'tib ketish va quvib etish tartibini buzish;
- ✓ chorraha va boshqa o'tish joylaridan o'tish tartibini buzish;
- ✓ nosoz transport vositasi bilan yo'lga chiqish;
- ✓ masofa saqlash tartibini buzish;
- ✓ tartibga solib turish signallariga bo'ysunmaslik, yo'l harakati belgilari talablarini bajarmaslik;
- ✓ odamlarni tashish qoidalarini buzish; piyodalar o'tadigan joylardagi tartibga amal qilmaslik kabilarni kiritish mumkin.

Agar ilgari haydovchilarning mastlik tufayli yo'l-transport hodisalarining sodir etishi bu sohadagi jinoyatlarning uchdan bir qismini tashkil etgan bo'lsa, 2020-yildan boshlab davlatimizning ko'pchilik hududlarida bu ko'rsatkich beshdan birni tashkil etgan[9]. Buning o'ziga xos ijobiy tomoni sifatida Ichki ishlar vazirligi tizimidagi yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash xizmatining samarali faoliyati va aholi o'rtasida ichkilikbozlikka qarshi kurashish bo'yicha zarur talablarning targ'ib qilinishi, deb e'tirof etish mumkin.

Shunday bo'lsa-da, transport vositalarini mast holda boshqarish holatlari keyingi uch yil mobaynida deyarli bir xil miqdorda qolmoqda va o'ta muhim, dolzarb muammo bo'lib hisoblanadi. Piyodalar sodir etadigan harakat qismining belgilanmagan joyidan yo'lni kesib o'tish; kutilmaganda transport vositalari orasi, turli inshootlar, daraxtlar panasidan yo'lga chiqib qolish va eng xavfli, mast holda yo'lning harakat qismiga chiqib qolishlar yo'l-transport hodisalarini keltirib chiqaruvchi omillardir[9].

Tadqiqotlarimizdan ma'lum bo'ldiki, umumiy miqdordagi yo'l-transport vositalari bilan bog'liq jinoyatlar asosan qishloq joylarda ro'y bermoqda va qariyb 55,7 % ni tashkil etadi[9]. Shuningdek, bu kabi hodisalar og'ir oqibatlarini keltirib chiqarishi bilan ham ajralib turadi, uning shahar joydagi hodisalardan ikki barobar ko'pligini ko'rish mumkin[9].

Transport vositalarini boshqaruvchi kriminogen guruh sifatida ko'proq engil avtomobillar, jumladan odam tashish bilan shug'ullanuvchi haydovchilarini ko'rsatish mumkin. Ushbu guruhga mansub haydovchilar aybi bilan tadqiqot olib borilgan bir yil davomida o'n

mingga yaqin turli baxtsiz hodisalar aniqlangan hamda ushbu miqdorning har uchtdan biri mastlik holatida yuzaga kelgan[9].

Jinoyat-qidiruv yo'nalishida tahlil etilganda, o'lim bilan bog'liq hollarni yuzaga keltirgan qoidabuzarliklar umumiy miqdorning 3 % ni tashkil etgan, shu bilan birga, boshqa xizmat sohasidagi tahlilga ko'ra, barcha jinoyatlarning uchdan birini tashkil etgan.

Nazorat etiladigan hududlardagi yo'l transporti bilan bog'liq jinoyatlar umumiy jinoyatlarning 6 % ni tashkil etgan bo'lsa, shahar joylardagi ko'rsatkich 50 % ni tashkil etgan. Ko'rinib turibdiki, yo'l harakati qoidalarini buzish bilan bog'liq jinoyatlar o'ziga xos sabablar asosida va sharoitda sodir etiladi. Shu o'rinda ta'kidlash joizki, yo'l harakati qoidalarining buzilishi bilan bog'liq jinoyatlarni o'rganishda asosan jinoyatchining shaxsini o'rganish katta ahamiyatga egadir.

Kriminologiya nuqtai nazaridan yo'l-transport jinoyatlarini sodir etganlarning shaxsini farqlash, o'ziga xos ravishda transport vositasini boshqarayotganlarni professional haydovchi yoki professional bo'lmaganligi bilan o'zaro bog'langan holda amalga oshirishni taqozo etadi.

Tadqiqotlardan yaxshi ma'lumki, professional bo'lmagan haydovchilar intellektual shaxslar bo'lib, ma'lumoti jihatidan professional haydovchilardan yuqori turadi, shu bilan birga, professional haydovchilar kasbiy jihatdan transport vositalarini mohirlik bilan boshqarishlarini ko'rish mumkin. Shuning uchun ham ehtiyotsizlik tufayli jinoyat sodir etuvchilar bilan profilaktika ishlarini olib borishda bunga alohida e'tibor berish talab etiladi.

Yo'l harakati xavfsizligini va transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzganlik uchun javobgarlikka tortilgan shaxslar o'rtasida ko'pchilikni transport vositalarini boshqarish uchun rasmiy huquqi bo'lgan shaxslar tashkil etgani holda, ularning yo'l harakati qoidalarini jinoiy tarzda buzganligini ko'rish mumkin.

Shu bilan birga, transport vositalaridan xususiy va shaxsiy maqsadlarda foydalanish doirasining kengayishi ham yo'llarda avariya holatlarining ko'payishiga olib kelmoqda. Jumladan, professional bo'lmagan haydovchilarning transport vositalarini boshqarishi natijasida kelib chiqadigan baxtsiz hodisalar umumiy miqdorning qariyb 60 % ni tashkil etmoqda.

Transportdan foydalanish bilan bog'liq jinoyatlarni sodir etuvchilar tarkibining tahlilidan ma'lum bo'ldiki, yo'l harakati qoidalarini buzuvchilarning 1,5 % ni ayollar tashkil etgan[9]. Demak, ayollarning bu kabi jinoyatlarda hissasi kamroqni tashkil etgan. Buning asosiy sababi, haydovchilik kasbini asosan erkaklar egallaganidir. Shu bilan birga, ayollarning transport vositalarini boshqarishida ehtiyotsizlikka e'tibor qaratiladi hamda yo'l harakati qoidalarining bajarilishida intizomga amal qilinadi va qoida buzilmasligiga rioya qilinadi.

Yo'l-transport jinoyatlarini sodir etuvchilar tarkibi yosh jihatdan tahlil etilganda, 18-24 yoshlilar to'rttdan bir qismni tashkil etgan, 25-30 yoshdagilar ham taxminan shu miqdorda bo'lgan. 30 va undan yuqori yoshdagilar esa yo'l-transport jinoyatlarini sodir etgan shaxslarning qariyb yarmini tashkil etgan. Yo'l-transport jinoyatlarini sodir etganlarning aksariyat ko'pchiligi ijtimoiy foydali mehnat bilan shug'ullanadilar, hech qayerda ishlamaydiganlar miqdori esa 3,5 % ni tashkil etgan[9].

Ushbu jinoyatning retsidivi past, ya'ni 5 % ni tashkil etadi. Buning umumiy jinoyatchilikdagi retsidivdan juda pastligi diqqatga sazovordir. Shunday bo'lsa-da, ayrim

haydovchilarning yo'l harakati qoidalarini buzishiga kelgusida yo'l qo'ymaslikka intilishining kamligini ham ko'rish mumkin.

Yuqoridagilardan kelib chiqib kelgusida transport harakati va undan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish jinoyatini oldini olish bo'yicha quyidagilar taklif etiladi:

- *amaldagi qonunchilikka haydovchilik huquqidan mahrum bo'lgan, biroq yana yo'l-transport hodisasini sodir etgan shaxslarning mas'uliyatini va javobgarligini kuchaytirishga qaratilgan o'zgartirishlar kiritish;*

- *bolalar ishtirokida sodir bo'layotgan YTHlarning oldini olish maqsadida umumta'lim maktablarida "Yo'l harakati xavfsizligi" (Hayotiy faoliyat xavfsizligi) fanini majburiy joriy etish;*

- *bolalar ishtirokida sodir bo'layotgan YTHlarning oldini olish maqsadida umumta'lim maktablariga 50 metr etmasdan yo'llarda sun'iy notekisliklar hamda svetafor o'rnatish; (O'rganishlarimiz davomida respublikadagi jami 10750 ta maktablarning 25 foizi yoki 2668 tasi yo'l qatnov qismining oldida joylashganligini aniqladik)*

- *mahalliy hokimliklar tomonidan istirohat bog'lari hududlarida yo'l harakati qoidalarini o'rgatish bo'yicha barcha sharoitlar yaratilgan maydonchalarni barpo etish, bunda bolalarga yo'l harakati xavfsizligi asoslarini amaliy va ko'rgazmali tarzda o'rgatishni yo'lga qo'yish;*

- *umumta'lim maktablarida yo'l harakati qoidalarini o'rgatishga hududlardagi mudofaaga ko'maklashuvchi "Vatanparvar" tashkiloti, "Avtomotohavaskorlar" ko'ngilli jamiyati, "Transkasb" korxonalar uyushmasi avtomaktab o'qituvchilarini jalb etish orqali o'qitishni va pedagogika universitetlarida yo'l harakati qoidalarini o'rgatish bo'yicha pedagog kadrlarni tayyorlashni yo'lga qo'yish;*

- *xalqaro avtomobil yo'llari yoqasida joylashgan 214 ta va davlat ahamiyatidagi avtomobil yo'llari yoqasida joylashgan 1064 ta maktab oldida qoidabuzarliklarni aniqlovchi foto-video qurilmalarni o'rnatish;*

- *piyodalar ishtirokidagi YTHlarning oldini olish maqsadida yangi qurilayotgan va loyihalashtirilayotgan avtomobil yo'llarida harakat qatnov qismida kesib o'tuvchi piyodalar o'tish joylari tashkil etishga yo'l qo'ymaslik, mazkur obyektlarni yo'l o'tkazgich, erosti yoki erusti piyodalar o'tish joyi shaklida tashkil etish;*

- *harakat tig'iz bo'lgan bozorlar, savdo yarmarkalari, istirohat bog'lari atrofida hamda piyodalar o'tish joylarida qoidabuzarliklarni aniqlovchi foto-video qurilmalarini o'rnatish va amaldagi qonun hujjatlariga o'zgartirish kiritish;*

- *"Open Budget" dasturi asosida avtomobil yo'llari va ko'chalarni rekonstruksiya qilish hamda ta'mirlash loyihalarini Davlat yo'l harakati xavfsizligi xizmati bilan majburiy tartibda kelishish, kelishilmagan loyihalar asosida amalga oshirilayotgan ta'mirlash ishlarini qonun talablari asosida to'xtatish;*

- *mavjud amaliyot hamda xorijiy tajribani qiyosiy tahlil qilgan holda mamlakatimizda haydovchilik madaniyatini shakllantirish, haydovchi va piyodalarda o'zining va atrofdagilarning xavfsizligi uchun mas'uliyat hissini kuchaytirishga qaratilgan yagona konsepsiyani ishlab chiqish va amaliyotga joriy etish.*

Taklif etilayotgan chora-tadbirlar yo'l xarakati xavfsizligini ta'minlash faoliyatiga joriy etilsa, respublikamiz avtomobil yo'llarida sodir etilayotgan ko'plab yo'l-transport hodisalarini oldini olishga va kamaytirishga xizmat qilgan bo'lar edi

**Foydalanilgan adabiyotlar:**

1. Абдурасулова Қ.Р. “Криминология” дарслик Масъул муҳаррир: ю.ф.д., проф. М.Х. Рустамбоев. –Т.: ТДЮИ нашриёти, 2008. Б: 92
2. Аванесов Г.А. Криминология и социальная профилактика. – М., 2008г.
3. Гельфанд И.А., Михайленко П.П. Предупреждение преступлений – основа борьбы за искоренение преступности. – М., Юридическая литература, 2004
4. А.В.Солянов. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений. Автореферат. 2011 й.С.13.
5. Антонян Ю.М. О понятии профилактики преступлений. Вопросы борьбы с преступностью. Виш. 26. - М, 1977. С. 25-29; Теоретические основы предупреждения преступности. - М., 1977. 41.с.; Зирянов В.Н. Групповая преступность женщин и ее предупреждение органами внутренних дел. 1988. 70. с. Зарипов З.С., Исмаилов И. Криминология. – Т. 1966. –Б. 14-226; Усмоналиев М., Каракетов Ю. Криминология. –Т.: Янги аср авлоди. 2001. –Б. 247-248
6. Зирянов В.Н. Групповая преступность женщин и ее предупреждение органами внутренних дел. - Горький. 1988. 27.с.; Жалинский А.Э. Специальное предупреждение преступности в СССР (вопросы теории). – Львов. 1976. 25.с.
7. Кудрявцев В.Н. Социально-психологические аспекты антиобщественного поведения / Вопросы философии. 1974. №1. С. 108-109
8. Ж.Ж.Айтмуратов. Ички ишлар органлари учун “йўл-патруль фаолияти” мутахассислиги бўйича сержантлар таркиби ходимларини махсус касбий тайёрлаш курси бўйича ўқув услубий мажмуа. Тошкент 2023. Б-10-13.
9. Elektron manba <https://yhxx.uz/uz/statistics/category/jtlar-statistikasi>- (murojaat qilingan vaqt 20.05.2026-y)

INNOVATIVE  
ACADEMY