

TRANSPORT VOSITALARINI MAST HOLDA BOSHQARGANLIK UCHUN JINOIY JAVOBGARLIKNI BELGILASHNING IJTIMOIY ZARURATI



Rustambayev Mirzayusup Hakimovich

*O'zbekistonda xizmat ko'rsatgan
yurist, yuridik fanlar doktori,
professor*

*Заслуженный юрист
Республики Узбекистан,
доктор юридических наук,
профессор*

*Honored lawyer of the Republic
of Uzbekistan, doctor of Law,
professor*

Annotatsiya. Ushbu maqolada transport vositalarini mast holda boshqarishning ijtimoiy xavfliligi, uning huquqiy-ijtimoiy oqibatlarini va jinoiy javobgarlikni kuchaytirish zarurati tahlil qilingan. Avtotransport vositalaridan foydalanish xavfsizligini ta'minlash bo'yicha milliy va xorijiy tajribalar o'rganilgan. Shuningdek, O'zbekiston Respublikasi qonunchiligida transport vositasini mast holda boshqarganlik uchun jinoiy javobgarlikni joriy qilish masalasi ko'rib chiqilgan.

Kalit so'zlar: yo'l harakati xavfsizligi, transport vositasi, mastlik, giyohvandlik, jinoiy javobgarlik, yo'l-transport hodisalari, huquqiy choralar, ma'muriy va jinoiy sanksiyalar.

СОЦИАЛЬНАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ УСТАНОВЛЕНИЯ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

Аннотация. В данной статье анализируется общественная опасность управления транспортными средствами в состоянии опьянения, его правовые и социальные последствия, а также необходимость ужесточения уголовной ответственности. Исследованы национальный и зарубежный опыт обеспечения безопасности при использовании автотранспортных средств. Также рассмотрен вопрос о внедрении уголовной ответственности за вождение в состоянии опьянения в законодательство Республики Узбекистан.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, транспортное средство, опьянение, наркотики, уголовная ответственность, дорожно-транспортные происшествия, правовые меры, административные и уголовные санкции.

THE SOCIAL NECESSITY OF ESTABLISHING CRIMINAL LIABILITY FOR DRIVING VEHICLES UNDER THE INFLUENCE OF ALCOHOL OR DRUGS

Abstract. This article analyzes the social danger of driving vehicles under the influence of alcohol or drugs, its legal and social consequences, and the necessity of strengthening criminal liability. National and international experiences in ensuring the safety of vehicle use are examined. Additionally, the issue of introducing criminal liability for driving under the influence into the legislation of the Republic of Uzbekistan is considered.

Keywords: road traffic safety, vehicle, intoxication, drug use, criminal liability, road traffic accidents, legal measures, administrative and criminal sanctions.

Kirish / Introduction

Mamlakatda ijtimoiy-iqtisodiy, demografik muammolarni hal etish, shaxsiy xavfsizlik hamda aholining turmush darajasini oshirish, shuningdek mintaqaviy rivojlanishning ajralmas qismi bo'lgan yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash bugungi kunda dolzarb hisoblanadi.

Dunyo mamlakatlari yo'llarida o'lim darajasining ortib ketayotganligi zamonaviy ilm-fanda bu muammoni yaqindan o'rganish kerakligini taqozo etmoqda. Jahon sog'liqni saqlash tashkilotining bergan ma'lumotiga ko'ra, dunyo bo'ylab har yili o'rtacha milliondan ortiq odam yo'l-transport hodisalari oqibatida vafot etadi. 2019-yilda yo'l-transport hodisasi tufayli vafot etganlar soni dunyo bo'yicha o'rtacha 100 ming aholiga 17 nafar odam to'g'ri kelgan. O'zbekiston bu borada 180 ta davlat orasida 117-o'rinni egallab, har 100 ming aholiga nisbatan o'lim soni 11,7 nafarga to'g'ri kelgan. MDH davlatlarida orasida Tojikiston 87-o'rinni (15,7), Turkmaniston 103-o'rinni (13,5), Qozog'iston, Qirg'iziston 107–108-o'rinlarni (12,7), Rossiya 114-o'rinni (12) egallab turibdi [1].

Mutaxassislarning qayd etishicha, bunga infratuzilmaning rivojlanmaganligi, yo'llarning talabga javob bermasligi va yo'l-transport hodisalarida jabrlanganlarga sifatli tibbiy yordam ko'rsatilmagani sabab bo'lmoqda [2].

Mavzuga oid adabiyotlar tahlili / Literature Review

Respublikamizda ro'yxatga olingan avtotransport vositalari soni yildan-yilga ortib bormoqda. Bu holat mamlakatimizda aholi sonining o'sishi, iqtisodiy taraqqiyot va fuqarolarning moddiy farovonligi yuksalishi bilan bevosita bog'liq. Shu bilan birga, avtotransport vositalari sonining ortishi bir qator muammolarni keltirib chiqarayotganini ham ta'kidlash zarur. Yo'l-transport hodisalari soni va oqibatlari xavfini kamaytirish ham shu kabi hal etilishi lozim bo'lgan ustuvor vazifalardan biridir. 2023-yilda ushbu yo'nalishda ehtiyotsizlik orqali 10 856 ta jinoyat sodir etilgan bo'lib, ulardan 9 843 tasi (90,7%) harakat xavfsizligi yoki transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish bilan bog'liq bo'lgan. Taqqoslash uchun: ehtiyotsizlik orqasida odam o'ldirish – 35 ta holat (0,3%); ehtiyotsizlik orqasida badanga o'rtacha og'ir yoki og'ir shikast yetkazish – 185 ta holat (1,7%); kasb yuzasidan o'z vazifalarini lozim darajada bajarmaslik – 107 ta holat (1%); ekinzorlarni, o'rmonlarni, daraxtlarni yoki boshqa o'simliklarni shikastlantirish yoxud nobud qilish – 35 ta holat (0,3%).

O'zbekiston Respublikasi Jinoyat kodeksining 266-moddasi ehtiyotsizlik orqali sodir etilgan jinoyatlar toifasiga kirsa-da, belgilangan qoidalarini qasddan buzish holatlarini ham o'z ichiga oladi. Ehtiyotsizlik orqali jinoiy javobgarlikni nazarda tutuvchi jinoyat tarkiblarining 67 tasi muayyan qoidalarining buzilishi bilan bog'liq. Ularning 19 tasi o'rtacha og'ir yoki og'ir tan jarohati yetkazishni, 26 tasi o'limga sabab bo'lishni, 9 tasi bir nechta shaxsning o'limiga sabab bo'lishni, 30 tasi esa boshqa og'ir oqibatlarni keltirib chiqarishni o'z ichiga oladi.

Biroq, Jinoyat kodeksi moddalarida belgilangan qoidalarini qasddan buzish oqibatida odam o'limi holatlari uchun belgilangan jazolar turlicha ekanligini ko'ramiz. Masalan, xavfsizlik talablariga javob bermaydigan tovarlarni o'tkazish maqsadini ko'zlab ishlab chiqarish, saqlash, tashish yoxud o'tkazish, ishlar bajarish yoki xizmatlar ko'rsatish odam o'lishiga sabab bo'lsa (Jinoyat kodeksining 186-moddasi 3-qismi), besh yildan yetti yilgacha ozodlikdan mahrum qilish jazosi bilan jazolanadi. Sifatsiz yoki qalbakilashtirilgan dori vositalarini yoxud tibbiy buyumlarni o'tkazish maqsadida ishlab chiqarish, tayyorlash, olish, saqlash, tashish yoki o'tkazish, shuningdek dori vositalarini yoki tibbiy buyumlarni dorixonalardan va ularning filiallaridan tashqarida realizatsiya qilish (Jinoyat kodeksining 186³-moddasi 3-qismi) sakkiz yildan o'n yilgacha ozodlikdan mahrum qilish jazosi bilan jazolanadi. Ekologiya xavfsizligiga oid normalar va talablarni buzish odam o'limiga sabab bo'lsa (Jinoyat kodeksining 193-moddasi 1-qismi) uch yilgacha

ozodlikdan mahrum qilish jazosi bilan jazolanadi. Transportni ta'mirlash yoki uni foydalanishga chiqarish qoidalarini buzish odam o'limiga sabab bo'lsa (Jinoyat kodeksining 262-moddasi 2-qismi), besh yilgacha ozodlikdan mahrum qilish jazosi bilan jazolanadi.

Tadqiqot metodologiyasi / Methods

Birinchi navbatda, dialektik metod asosida transport vositalarini mast holda boshqarish oqibatida yuzaga kelayotgan ijtimoiy xavfli holatlar va ularni kamaytirishga qaratilgan chora-tadbirlar tahlil qilindi. Qiyosiy-huquqiy metod orqali O'zbekiston Respublikasi qonunchiligi va xorijiy davlatlar jinoyat qonunchiligida mast holda transport vositasini boshqarganlik uchun belgilangan javobgarlik choralari o'zaro solishtirildi. Shuningdek, kriminologik tahlil usulidan foydalanib, yo'l-transport hodisalari bilan bog'liq jinoyatlar dinamikasi, ularning xususiyatlari va jazo choralarining samaradorligi o'rganildi.

Tadqiqotda empirik ma'lumotlar tahlili orqali so'nggi yillarda mast holda transport vositasini boshqarish bilan bog'liq jinoyat ishlari bo'yicha sud amaliyoti o'rganildi va uning ijtimoiy oqibatlari tahlil qilindi. Statistika metod yordamida yo'l-transport hodisalarining umumiy ko'rsatkichlari tahlil qilinib, mavjud dinamika va tendensiyalar aniqlandi.

Shuningdek, kontent-tahlil orqali xalqaro tajriba, ommaviy axborot vositalaridagi ma'lumotlar, normativ-huquqiy hujjatlar va ilmiy adabiyotlar o'rganildi. Ushbu yondashuvlar natijasida transport vositalarini mast holda boshqarganlik uchun jinoiy javobgarlikni kuchaytirish bo'yicha qonunchilikka takliflar ishlab chiqildi.

Tahlil va natijalar / Results

2024-yilning birinchi yarim yilligida respublika bo'yicha 9 839 ta yo'l-transport hodisasi (YTH) qayd etilgan bo'lib, natijada 9 209 nafar shaxs jarohatlangan va 2 282 nafar shaxs hayotdan ko'z yumgan. 2023-yilda bolalar ishtirokida 1 794 ta YTH sodir etilib, 1 568 nafar bola turli darajada tan jarohati olgan, 263 nafar bola esa halok bo'lgan. Ushbu ko'rsatkichlar jamiyatda yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan chora-tadbirlarni kuchaytirish zarurligini yana bir bor tasdiqlaydi.

Bugungi kunda, avtotransport vositasini mast holda boshqarish yo'l harakati qoidalarini buzishning eng ko'p uchraydigan turlaridan biri bo'lib qolmoqda. Respublika jinoyat sudlari ma'lumotlariga ko'ra, 2021-yilda transport vositalarini mast holda boshqarganlik uchun 25 680 ta ma'muriy ish (Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksning 131-moddasi) qo'zg'atilgan. Shuningdek, 11 449 nafar haydovchi va yo'l harakati ishtirokchisi mastlik holatini aniqlash uchun tekshiruvdan o'tishdan bosh tortgan (Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksning 136-moddasi).

Yo'l harakati qoidalarini alkogol ta'siri ostida buzish masalasiga kelsak, eng ko'p qonunbuzarlik holatlari Samarqand (4 860 holat) va Xorazm (2 628 holat) viloyatlarida kuzatilgan. Bunday ko'rsatkichlar yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash bo'yicha qo'shimcha huquqiy va profilaktik tadbirlarni kuchaytirish zarurligini ko'rsatadi [3].

Qonun chiqaruvchi mast holda transport vositasini boshqargan haydovchilar javobgarligini kuchaytirish bo'yicha muayyan choralarni ko'rib kelmoqda. Biroq, yillar davomida jinoyat qonunchiligida transport vositalarini mast holda boshqargan shaxslarga nisbatan qat'iy munosabat shakllanmayapti. Zero, qonunchilikka ko'ra, faqatgina transport vositasidan foydalanish uchun mas'ul shaxsning mast holatdagi yoki giyohvandlik vositalari, ularning analoglari, psixotrop moddalar yoki shaxsning aql-idrokiga ta'sir ko'rsatuvchi boshqa moddalar ta'siri ostida bo'lgan shaxsni temiryo'l, dengiz, daryo, havo, avtomobil transporti yoki boshqa transport vositasini boshqarishiga yo'l qo'yganlik uchun jinoiy javobgarlik mavjud (JK 261-m.). Tahlil qiladigan bo'lsak, ushbu modda bo'yicha javobgar shaxs aynan mast holdagi haydovchi emas, balki tashkilot,

korxona, muassasa rahbarining buyrug'i bilan transport vositasini boshqarishga ruxsat berish majburiyati yuklatilgan shaxs, shuningdek, shaxsiy transport egasi hisoblanadi [4].

Xorijiy davlatlarning qonunchiligi tahlillari shuni ko'rsatmoqdaki, mast haydovchilarni jazolash borasida ikki xil yondashuv mavjud, ya'ni: ba'zi mamlakatlarda transport vositasini alkogolli, giyohvandlik yoki boshqa mastlik holatida boshqarish faktining o'zi jinoyat hisoblanadi, boshqalarida esa shaxsning harakatida jinoyat tarkibi mavjud bo'lishi uchun takroriylik yoki ma'muriy preyarditsiya bo'lishi talab etiladi.

Ilmiy adabiyotlarda mast holda transport vositasini boshqargan shaxslarning jinoiy javobgarligi masalasida tanqidiy fikrlar bildirilgan. Xususan, A.I.Korobeevning fikricha, mast holda transport vositasini boshqarganlik kabi salbiy hodisaga qarshi kurash ma'muriy-huquqiy choralar shaklida olib borilishi, og'ir oqibatlariga olib kelgan mast holda transport vositalarini boshqarganlik uchungina jinoiy javobgarlik belgilanishi kerak [5]. Mast holatda transport vositasini boshqarganlik faktining o'zi jinoyat deb hisoblamaslik g'oyasi boshqa mualliflar tomonidan ham qo'llab-quvvatlanganligini ko'rish mumkin [6].

Boshqa mualliflar mutlaqo qarama-qarshi nuqtayi nazarni ilgari surib, fuqarolarning mast holda transport vositasini boshqarganlik fakti uchun yoxud bir yil davomida qayta shu tarzda huquqbuzarlikni sodir etganlik uchun jinoiy javobgarlik qo'llash zarur deb hisoblashadi [7], zero yil davomida huquqbuzar ikki marta mast holda transport vositasini boshqarganligi yo'l harakati qoidalarini buzishning ijtimoiy xavflilik darajasi sezilarli oshishiga sabab bo'ladi.

Qaysi yondashuv O'zbekiston qonunchiligi uchun maqbulroq ekanligi haqida xulosa chiqarishdan oldin, avvalo, xorijiy tajribaga batafsil to'xtalib o'tmoqchimiz. Bu borada ham romano-german, ham anglo-sakson huquq oilalari tajribasiga e'tibor qaratishni lozim topdik.

Eng birinchilardan bo'lib, transport vositasini mast holda boshqarishni jinoyat sifatida belgilagan davlat Angliya hisoblanadi. Britaniyada 1872-yildayoq qabul qilingan "Litsenziyalash to'g'risida"gi qonunning 12-moddasida "mast holda ot, qoramol, vagon, bug' bilan ishlaydigan mashinani istalgan magistralda yoki boshqa jamoat joyida haydab yurgan shaxs aybdor deb topilishi, hibsga olinishi va jarima yoki bir oy muddatga ozodlikdan mahrum qilish jazosi tayinlanishi" mustahkamlangan [8].

Rossiya Federatsiyasi [9] Jinoyat kodeksining 264¹-moddasi ma'muriy jazoga tortilgan yoki sudlangan shaxs tomonidan mast holda transport vositasini boshqarganlik uchun javobgarlik belgilaydi. Shunga o'xshash mazmundagi norma Belarus Respublikasi Jinoyat kodeksi 317¹-moddasida, jumladan:

– mastlik holatida yoki giyohvandlik vositalari, psixotrop moddalar, ularning analoglari, zaharli yoki boshqa mast qiluvchi moddalarni iste'mol qilish natijasida kelib chiqqan mastlik holatida transport vositasini boshqarganlik;

– mast holatdagi shaxsni transport vositasini boshqarishiga yo'l qo'yganlik (boshqarishga topshirganlik);

– transport vositalari haydovchilarining va yo'l harakati boshqa ishtirokchilarining mastligi yoki mast emasligini aniqlash uchun tekshiruvdan o'tishdan bo'yin tovlaganlik uchun javobgarlik belgilangan.

Yuqorida sanab o'tilgan uchta holatda ham jinoyat ma'muriy preyarditsiyaga ega, ya'ni qilmish xuddi shu huquqbuzarliklar uchun ma'muriy jazo qo'llanilganidan keyin bir yil ichida sodir etilishi talab etiladi.

Qozog'iston Respublikasi Jinoyat kodeksining [10] 346-moddasi ham transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum bo'lgan hamda alkogol, giyohvandlik vositasi ta'sirida va (yoki)

giyohvandlik holatida bo'lgan shaxs tomonidan transport vositasini boshqarganlik, shuningdek transport vositasini boshqarishni bunday shaxsga topshirganlik yoki unga transport vositasini boshqarishga ruxsat berganlik uchun javobgarlik belgilaydi.

Qolaversa, Germaniya, Ispaniya, Bolgariya, Latviya kabi davlatlar jinoyat qonunchiligida ham alkogol, giyohvandlik vositalari yoki boshqacha tarzda mastlik holatida transport vositasini boshqarganlik fakti uchun javobgarlikni nazarda tutuvchi normalar mavjudligiga e'tibor qaratish lozim.

O'zbekiston Respublikasining amaldagi Jinoyat kodeksi 266-moddasi moddiy tarkibli jinoyat sifatida o'rtacha og'ir va og'ir tan jarohati kabi oqibatlarni nazarda tutadi. Sodir etilayotgan paytda hayot uchun xavfli bo'lmagan va ushbu Kodeksning 104-moddasida nazarda tutilgan oqibatlariga olib kelmagan, lekin sog'liqning uzoq vaqt, ya'ni kamida yigirma bir kun, ammo to'rt oydan ko'p bo'lmagan davrda yomonlashuviga yoki umumiy mehnat qobiliyatining o'n foizidan o'ttiz uch foizigacha yo'qolishiga sabab bo'lgan qasddan badanga o'rtacha og'ir shikast yetkazish sifatida baholansa, og'ir tan jarohati so'zlash, eshitish qobiliyatini yo'qotish yoxud biror a'zoning ishdan chiqishi yoki uning faoliyati tamoman yo'qolishiga, ruhiy holatining buzilishiga yoki sog'lig'ining boshqacha tarzda buzilishiga, umumiy mehnat qobiliyatining o'ttiz uch foizidan kam bo'lmagan qismining doimiy yo'qolishiga sabab bo'lganda baholanadi.

Jinoyat kodeksining 266-moddasida ko'zda tutilgan jinoyat tarkibi moddiy tarkibli jinoyatlar toifasiga mansub bo'lib, uning obyektiv tomoni jismoniy shaxsning sog'lig'iga yetkazilgan zarar orqali namoyon bo'ladi. Mazkur moddada o'rtacha og'ir va og'ir tan jarohatlar bir kontekstda keltirilgani nazariy jihatdan bahsli hisoblanadi.

Jinoyat huquqi nazariyasida jismoniy jarohatlar og'irlik darajasiga ko'ra tasniflanadi va ularni qo'shib ko'rsatish huquqiy aniqlik tamoyiliga zid bo'lishi mumkin. O'rtacha og'ir va og'ir tan jarohatlari turli xil ijtimoiy xavflilik darajasiga ega bo'lib, ularning har biri subyektiv va obyektiv alomatlar, jinoiy oqibatlari hamda jazo choralari muvozanatli qo'llanilishi nuqtayi nazaridan alohida tahlil qilinishi lozim.

Aniqroq qilib aytganda, o'rtacha og'ir tan jarohati sog'liqning yigirma bir kundan to'rt oygacha yo'qotilishi yoki mehnat qobiliyatining o'n foizdan o'ttiz uch foizgacha kamayishi bilan bog'liq bo'lsa, og'ir tan jarohati inson hayoti uchun xavfli bo'lgan yoki uzoq muddatli, doimiy salbiy oqibatlariga olib keladigan jarohatlar sifatida baholanadi. Shunday ekan, bu ikki turdagi jinoyatlarni bitta normada ko'rsatish huquqiy ta'rifning murakkablashishiga hamda normaning aniqlik va yaqqollik mezonlariga zid kelish ehtimoliga olib kelishi mumkin.

Shuning uchun, ilmiy va huquqiy yondashuv nuqtayi nazaridan, o'rtacha og'ir va og'ir tan jarohatlarning jinoiy-huquqiy belgilarini alohida normalarda aks ettirish maqsadga muvofiq bo'ladi.

Chet el jinoyat qonunchiligida transport vositasini boshqaruvchi shaxs tomonidan transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish oqibatida tan jarohati yetkazish uchun javobgarlik masalasi turli davlatlarda turlicha tartibga solingan. Masalan, Belarus, Qozog'iston va Ukraina jinoyat qonunchiligida tan jarohatlari ikki asosiy toifaga bo'linadi: birinchisi, o'rtacha og'ir tan jarohati bo'lib, Jinoyat kodeksi tegishli moddasining 1-qismida nazarda tutilgan, ikkinchisi esa og'ir tan jarohat bo'lib, u tegishli moddaning 2-qismida belgilangan. Rossiyada esa transport vositasini boshqaruvchi shaxs tomonidan transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish oqibatida faqatgina og'ir tan jarohati uchun javobgarlik belgilangan bo'lib, u Jinoyat kodeksining 1-qismida bayon etilgan.

O'rtacha og'ir tan jarohat uchun jazo choralari mamlakatlarga ko'ra farq qiladi. Ukraina va Qozog'iston qonunchiligida bunday jinoyat uchun ozodlikdan mahrum qilish chorasi nazarda

tutilmagan, ya'ni bunday jinoyat uchun ozodlikdan mahrum qilish jazosi tayinlanmaydi. Belarusda esa bunday jinoyat uchun 2 yilgacha ozodlikdan mahrum qilish mumkin.

Og'ir tan jarohat yetkazgan shaxslar uchun javobgarlik choralari ham turli davlatlarda turlicha belgilangan. Rossiya qonunchiligida bunday jinoyat uchun 2 yilgacha ozodlikdan mahrum qilish jazosi nazarda tutilgan. Belarusda bu muddat 5 yilgacha etib belgilangan.

Transport vositasini boshqaruvchi shaxs tomonidan transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish oqibatida shaxsning o'limiga sabab bo'lgan holatlarda turli davlatlar turlicha jazo choralari nazarda tutadi. Rossiyada bunday holat uchun javobgarlik 5 yilgacha ozodlikdan mahrum qilishni o'z ichiga oladi, agar odam vafot etgan bo'lsa, u holda bu muddat 7 yilgacha etib belgilangan. Belarusda ham 5 yilgacha ozodlikdan mahrum qilish jazosi belgilangan, agar odamlar vafot etgan bo'lsa, jazo 3 yildan 7 yilgacha bo'lishi mumkin. Qozog'istonda esa bunday jinoyat uchun 5 yilgacha ozodlikdan mahrum qilish, agar odam vafot etgan bo'lsa, 5 yildan 10 yilgacha ozodlikdan mahrum qilish jazosi tayinlanishi mumkin. Ukraina qonunchiligida esa shaxsning o'limiga sabab bo'lgan tan jarohati uchun 3 yildan 8 yilgacha ozodlikdan mahrum qilish jazosi ko'zda tutilgan, agar odam vafot etgan bo'lsa, 5 yildan 10 yilgacha ozodlikdan mahrum qilish jazosi belgilangan.

Ushbu tahlillardan ma'lum bo'ladiki, har bir davlatda tan jarohati yetkazish bilan bog'liq jinoyatlarga nisbatan turlicha yondashuvlar mavjud bo'lib, ayrim davlatlar, xususan, Ukraina va Qozog'iston, o'rtacha og'ir tan jarohat yetkazgan shaxslarga nisbatan ozodlikdan mahrum qilish jazosini tayinlamaydi. Shu bilan birga, Rossiya va Belarusda mast holatda sodir etilgan jinoyatlar og'irlashtiruvchi holat sifatida baholanadi va qo'shimcha jazo choralari ko'zda tutilgan.

Xulosa va takliflar / Conclusions

Yuqoridagi tahlillarga tayanib hamda respublikamizda yo'l-transport hodisalari sonining ortib borayotganligini inobatga olgan holda mast holatda transport vositasini boshqarish faktini jinoyat sifatida tan olish va bu amaliyotni mamlakatimiz qonunchiligiga joriy qilishni lozim deb hisoblaymiz. Shundan kelib chiqib, amaldagi Jinoyat kodeksining 266-moddasini quyidagi tahrirda bayon etish maqsadga muvofiq:

266-modda. Transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish

Transport vositasini boshqaruvchi shaxs tomonidan transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish badanga o'rtacha og'ir tan jarohati yetkazilishiga sabab bo'lsa, –

bazaviy hisoblash miqdorining ellik baravarigacha miqdorda jarima yoki uch yuz oltmish soatgacha majburiy jamoat ishlari yoxud uch yilgacha axloq tuzatish ishlari bilan jazolanadi.

O'sha qilmish badanga og'ir tan jarohati yetkazilishiga sabab bo'lsa, –

bir yildan uch yilgacha muayyan huquqdan mahrum qilib, bazaviy hisoblash miqdorining ellik baravaridan yuz baravarigacha miqdorda jarima yoki uch yuz oltmish soatdan to'rt yuz sakson soatgacha yoxud bir yildan uch yilgacha ozodlikni cheklash yoki bir yildan uch yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

O'sha qilmish odam o'lishiga sabab bo'lsa, –

bir yildan uch yilgacha muayyan huquqdan mahrum qilib, uch yildan yetti yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

O'sha qilmish:

- a) odamlar o'limiga;
- b) halokatga;

v) boshqa og‘ir oqibatlarga sabab bo‘lsa, –

uch yilga muayyan huquqdan mahrum qilib, yetti yildan o‘n yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

266¹-modda. Bila turib yoxud bezorilik oqibatida transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish

Transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini bezorilik oqibatida buzish, shuningdek, transport vositasini boshqarish vaqtida haydovchilarning telefondan foydalanishi,

transport vositalari haydovchilarining belgilangan harakat tezligini soatiga 20 kilometrdan ortiq oshirishi,

svetoforning taqiqlovchi signaliga yoki yo‘l harakatini tartibga soluvchining taqiqlovchi ishorasiga bo‘ysunmasdan o‘tishi,

transport vositalari haydovchilarining xalaqit berishi yoki avariya holatini yuzaga keltirishi,

yo‘lning qarama-qarshi harakatlanish uchun mo‘ljallangan tomoniga yoki bo‘lagiga chiqishi,

transport vositalarini mastlik holatida yoki giyohvandlik vositalari, ularning analoglari, psixotrop yoxud kishining aql-idrokiga ta’sir qiluvchi boshqa moddalar ta’siri ostida boshqarishi yoki transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum qilingan shaxs tomonidan boshqarishi o‘rtacha og‘irlikdagi tan jarohatiga sabab bo‘lsa, –

bir yildan uch yilgacha muayyan huquqdan mahrum qilib, bir yildan uch yilgacha ozodlikni cheklash yoxud bir yildan uch yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

O‘sha qilmish badanga og‘ir tan jarohati yetkazilishiga sabab bo‘lsa, –

bir yildan uch yilgacha muayyan huquqdan mahrum qilib, uch yildan besh yilgacha ozodlikni cheklash yoki uch yildan besh yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

O‘sha qilmish odam o‘lishiga sabab bo‘lsa, –

uch yilga muayyan huquqdan mahrum qilib, yetti yildan o‘n yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

O‘sha qilmish:

a) odamlar o‘limiga;

b) halokatga;

v) boshqa og‘ir oqibatlarga sabab bo‘lsa, –

uch yilga muayyan huquqdan mahrum qilib, o‘n yildan o‘n ikki yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.



Foydalanilgan manbalar / References

1. <https://nonews.co/directory/lists/countries/mortality-road-traffic>
2. Рейтинг стран по уровню смертности в ДТП
3. https://daryo.uz/k/2022/02/17/ozbekistonda-2021-yilda-yuz-bergan-yol-transport-hodisalari-oqibatida-necha-kishi-halok-bolgani-malum-qilindi/?utm_source=@daryo_kirill
4. O'zbekiston Respublikasi Oliy sudi Plenumining 2015-yil 26-iyundagi "Transport harakati va undan foydalanish xavfsizligiga qarshi jinoyatlar bilan bog'liq ishlar yuzasidan sud amaliyotining ayrim masalalari to'g'risida"gi 10-sonli qarori, 21-band.
5. Коробеев А.И. Транспортные преступления. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – 406 с.
6. Маслов И.И. Состояние опьянения как признак, дифференцирующий уголовную ответственность // Юридическая наука. – 2011. – № 3. – С. 57-62.
7. Пестов Р.А., Смирнова Э.С. К вопросу об усилении юридической ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения // Права и свободы человека: проблемы реализации, обеспечения и защиты: материалы II Международное научно-практическое конференции. – Пенза-Прага: Сосиосфера, 2012. – С. 110–113.
8. Валдаев Э.В. Жеволжусижа законодательства об ответственности за транспортные преступления по праву Англии // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской Академии МВД России. – 2014. – № 4 (28). С.224-227.
9. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 28.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 08.01.2025) // "Уголовный кодекс Российской Федерации" (УК РФ) от 13.06.1996 N 63-ФЗ (последняя редакция) \ КонсультантПлюс
10. Уголовный кодекс Республики Казахстан // УК РК - Уголовный кодекс Республики Казахстан 2025
11. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 года № 275-З // УК РБ - Уголовный кодекс Республики Беларусь 2025

