



**YO‘L-TRANSPORT HODISALARINI SODIR ETGANLIK UCHUN
JAVOBGARLIKNING KRIMINOLOGIK VA JINOYAT-HUQUQIY
XUSUSIYATLARI**

Niyazmetov Ikram Masharipovich

Mustaqil izlanuvchi, O‘zbekiston Respublikasi Kriminologiya tadqiqot instituti
O‘zbekiston Respublikasi

Annotatsiya

Mazkur maqolada yo‘l-transport hodisalari natijasida yuzaga keladigan jinoiy javobgarlikning kriminologik va jinoyat-huquqiy xususiyatlari kompleks ravishda tadqiq etiladi. Tadqiqotda transport jinoyatchiligining zamonaviy holati, uning determinantalari, aybning ehtiyotsizlik shakllari, qilmish va oqibat o‘rtasidagi sababiy bog‘lanish hamda jazoning muqarrarlighi prinsipining preventiv ahamiyati tahlil qilinadi. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasining ma’lumotlariga ko‘ra, 2024-yilda mamlakatda jami 9 364 ta yo‘l-transport hodisasi qayd etilgan bo‘lsa, 2025-yilda ushbu ko‘rsatkich 9 226 tani tashkil etgan. Demak, yillik ko‘rsatkich 1,5 foizga kamaygan bo‘lsa-da, transport xavfsizligi muammosi yuqori darajada saqlanib qolmoqda. Maqolada O‘zbekiston Respublikasi Jinoyat kodeksining 266-moddasi, transport xavfsizligiga oid qonunchilik hamda sud amaliyotining kriminologik mazmuni ochib beriladi. Tadqiqot natijasida jinoiy javobgarlikning preventiv samaradorligi faqat jazo og‘irligi bilan emas, balki uning muqarrarlighi, tezkorligi, differensialligi va individual profilaktika bilan uyg‘unligi orqali ta’minlanishi asoslanadi.





Kalit soʻzlar: yoʻl-transport hodisasi, transport jinoyati, jinoyat-huquqiy javobgarlik, ayb, ehtiyotsizlik, sababiy bogʻlanish, jazoning muqarrarliligi, kriminologik profilaktika, yoʻl harakati xavfsizligi, transport jinoyatchiligi.

KIRISH

Yoʻl-transport hodisalari zamonaviy jamiyatda inson hayoti, sogʻligʻi va mulki xavfsizligiga tahdid soluvchi eng murakkab ijtimoiy muammolardan biridir. Avtomobil transportining iqtisodiy va ijtimoiy hayotdagi oʻrni kengayib borishi bilan transport oqimining intensivligi ham ortmoqda. Oʻzbekiston Milliy statistika qoʻmitasining maʼlumotlari avtomobil transporti hajmining oʻsib borayotganini koʻrsatadi: mamlakatda avtomobil transportida tashilgan yoʻlovchilar soni 2023-yildagi 6 292,7 mln dan 2024-yilda 6 642,3 mln, 2025-yilda esa 7 586,0 mln kishiga yetgan.

Transportdan foydalanish hajmining ortishi xavfsizlik masalasini ham yanada dolzarb qiladi. Rasmiy statistik maʼlumotlarga koʻra, Oʻzbekistonda 2024-yilda 9 364 ta, 2025-yilda esa 9 226 ta yoʻl-transport hodisasi qayd etilgan. Ushbu ikki koʻrsatkichni birgalikda koʻrib chiqish muhim. Bir tomondan, 2024–2025-yillarda YTHlar sonida pasayish kuzatilgan; ikkinchi tomondan esa transport xizmatlari va tashish hajmining oʻsishi sharoitida transport xavfsizligi muammosi saqlanib qolmoqda. Bu esa jinoyatchilik profilaktikasini faqat YTHlarning absolyut soni bilan emas, balki **transport faolligi birligiga nisbatan xavf darajasi** orqali baholash zarurligini koʻrsatadi. Jinoyat-huquqiy nuqtayi nazardan mazkur masalaning markazida Oʻzbekiston Respublikasi Jinoyat kodeksining 266-moddasida nazarda tutilgan transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish





jinoyati turadi. Mazkur norma qoidabuzarlik oqibatida badanga o'rtacha og'ir yoki og'ir shikast yetkazilishi, odam o'lishi yoki boshqa og'ir oqibatlar yuzaga kelishini jinoyat-huquqiy javobgarlikning asosiy mezonlari sifatida belgilaydi. Shu sababli transport jinoyatini faqat "yo'l qoidasi buzildi" degan oddiy formula bilan tushuntirish mumkin emas. Jinoyat tarkibini aniqlashda **qoidaning buzilishi, oqibat, ayb va ular o'rtasidagi sababiy bog'lanish** birgalikda isbotlanishi kerak.

Metodologiya

Tadqiqot kompleks kriminologik va jinoyat-huquqiy metodologiyaga asoslandi. Tadqiqotning empirik bazasini O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasining yo'l-transport hodisalari bo'yicha statistik ma'lumotlari, transport faoliyati ko'rsatkichlari, amaldagi jinoyat qonunchiligi, sud-huquqiy amaliyot va transport xavfsizligiga oid ilmiy tadqiqotlar tashkil etdi. Tadqiqotda quyidagi metodlardan foydalanildi:

Statistik-dinamik tahlil-YTHlarning 2024–2025-yillardagi dinamikasini aniqlash uchun;

Qiyosiy tahlil-YTHlar soni va transport faoliyati ko'rsatkichlari o'rtasidagi nisbatni baholash uchun;

Jinoyat-huquqiy tahlil-JK 266-moddasining obyektiv va subyektiv belgilarini o'rganish uchun;





Kriminologik determinantlar tahlili -YTHlarning yuzaga kelishiga sabab bo'luvchi inson, transport, yo'l va tashkiliy omillarni aniqlash uchun;

Sababiy tahlil-haydovchining qilmishi bilan yuzaga kelgan oqibat o'rtasidagi sababiy bog'lanishni baholash uchun;

Preventiv tahlil-jazoning muqarrarlighi va profilaktik mexanizmlarning samaradorligini aniqlash uchun qo'llanildi.

Natijalar

1. YTHlar dinamikasining statistik tahlili

O'zbekiston Milliy statistika qo'mitasining SIAT ma'lumotlar bazasida 2024-yil yakunida **9 364 ta**, 2025-yil yakunida esa **9 226 ta** yo'l-transport hodisasi qayd etilgan.

Bu taxminan **1,47 foizlik kamayishni** anglatadi.

Biroq faqat ushbu pasayishdan "transport xavfsizligi sezilarli yaxshilandi" degan xulosaga kelish metodologik jihatdan noto'g'ri bo'ladi. Chunki shu davrda transport xizmatlari hajmi ham o'sib borgan: O'zbekistonda transport xizmatlari hajmi 2023-yildagi 118 275,5 mlrd so'mdan 2024-yilda 151 825,0 mlrd so'mga, 2025-yilda esa 188 270,8 mlrd so'mga yetgan.

Demak, YTHlarni baholashda **absolyut ko'rsatkich** bilan bir qatorda transport tizimining umumiy faolligi ham hisobga olinishi kerak.





2. Hududiy tafovutlar

2025-yil yakunida YTHlar soni hududlar bo'yicha sezilarli farq qilgan. Masalan, Andijon viloyatida 630 ta, Qashqadaryo viloyatida 538 ta, Samarqand viloyatida 830 ta va Toshkent viloyatida 1 066 ta YTH qayd etilgan.

Bu ko'rsatkichlar hududiy profilaktikaning bir xil model asosida tashkil etilishi samarasiz bo'lishi mumkinligini ko'rsatadi.

Chunki YTH xavfi:

- aholi soni;
- transport vositalari soni;
- transport oqimi;
- avtomobil yo'llarining uzunligi;
- shaharlar urbanizatsiyasi;
- yo'l infratuzilmasi;
- piyodalar harakati;
- transport xizmatlari hajmi

kabi ko'rsatkichlarga bog'liq.

Shuning uchun kriminologik baholashda **“100 ming aholiga YTH”**, **“10 ming transport vositasiga YTH”** yoki transport faoliyatining boshqa birliklariga nisbatan hisoblangan ko'rsatkichlardan foydalanish ancha ilmiy asoslangan yondashuv bo'ladi.





3. JINOYAT-HUQUQIY JAVOBGARLIKNING O'ZIGA XOS XUSUSIYATLARI

O'zbekiston Respublikasi Jinoyat kodeksining 266-moddasi transport vositasini boshqaruvchi shaxs tomonidan transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzishni, agar bu qilmish qonunda ko'rsatilgan og'ir oqibatlarga sabab bo'lsa, jinoyat sifatida belgilaydi.

Bu yerda jinoyat-huquqiy baholashning markaziy masalasi — **oqibatning mavjudligi**.

Oddiy yo'l harakati qoidabuzarligi avtomatik tarzda JK 266-moddasidagi jinoyatni tashkil qilmaydi. Qoidabuzarlik tegishli jinoiy oqibatga olib kelgan va qilmish bilan oqibat o'rtasida sababiy bog'lanish mavjud bo'lgan taqdirdagina jinoyat-huquqiy javobgarlik masalasi yuzaga keladi. Bu yondashuv rasmiy huquqiy tushuntirishlarda ham alohida qayd etilgan. Shunday qilib, JK 266-moddasining konstruksiyasini quyidagi formula bilan ifodalash mumkin:

Qoidabuzarlik + oqibat + sababiy bog'lanish + ayb = jinoyat-huquqiy javobgarlik.

MUHOKAMA

Olingan natijalar yo'l-transport hodisalarini sodir etganlik uchun javobgarlik masalasida jinoiy-huquqiy choralar bilan bir qatorda kriminalogik profilaktikaning ham muhim ahamiyatga ega ekanligini ko'rsatadi. Yo'l-transport jinoyatlarida aybning ehtiyotsizlik shakli ustun bo'lishi sababli jazoni belgilashda nafaqat sodir etilgan oqibatning og'irligi, balki haydovchining xavfsizlik qoidalariga munosabati va ehtiyotsizlik darajasi ham hisobga olinishi lozim. Jinoyat kodeksining 266-moddasida nazarda tutilgan javobgarlik transport vositasini boshqarish jarayonida xavfsizlik yoki





undan foydalanish qoidalarining buzilishi bilan kelib chiqqan oqibat o'rtasida sababiy bog'liqlik mavjud bo'lgandagina qo'llanilishi jinoyat-huquqiy baholashning asosiy shartlaridan biridir. Shu nuqtayi nazardan, jazoni muqarrarlighi prinsipi haydovchilarni jazolashning o'zi bilan cheklanmasdan, yo'l harakati qoidalariga rioya qilishning real va amaliy kafolatiga aylanishi kerak. Jazoning haddan tashqari og'irlashtirilishi har doim ham profilaktik samarani oshirmaydi, chunki transport jinoyatlarining katta qismi qasddan emas, balki ehtiyotsizlik, mas'uliyatsizlik va xavfli xatti-harakatlar natijasida sodir etiladi. Shuning uchun profilaktikaning asosiy yo'nalishi jazo og'irligini oshirishdan ko'ra, huquqbuzarlikni erta aniqlash, takroriy qoidabuzarliklarning oldini olish va xavfli haydovchilarni nazorat qilish mexanizmlarini kuchaytirishga qaratilishi maqsadga muvofiqdir. Raqamli videokuzatuv, avtomatik qayd etish tizimlari va haydovchining individual huquqbuzarlik tarixini tahlil qilish texnologiyalari jazoni muqarrarlighi prinsipini amalda ta'minlash imkoniyatlarini kengaytiradi. Ayniqsa, ilgari transport sohasida ma'muriy yoki jinoiy javobgarlikka tortilgan shaxslarning keyingi xatti-harakatlarini monitoring qilish kriminalogik profilaktikaning alohida yo'nalishi sifatida shakllantirilishi zarur. Bunda jazolash, nazorat, qayta ijtimoiylashtirish va huquqiy tarbiya choralarining o'zaro uyg'unligi transport jinoyatchiligini kamaytirishga xizmat qilishi mumkin. Umuman olganda, yo'l-transport hodisalari uchun javobgarlikning samaradorligi jazoning qanchalik og'irligidan ko'ra, uning o'z vaqtida, muqarrar, individual va sodir etilgan qilmishning xavflilik darajasiga mutanosib qo'llanishi bilan belgilanadi.





XULOSA

Tadqiqot natijalari yo‘l-transport hodisalari bilan bog‘liq jinoyatlarni faqat jinoyat-huquqiy javobgarlik nuqtayi nazaridan o‘rganish yetarli emasligini ko‘rsatdi. Transport jinoyatchiligi inson omili, yo‘l infratuzilmasi, transport intensivligi, texnik sharoit va huquqiy nazoratning o‘zaro ta’siri natijasida shakllanadigan murakkab kriminologik hodisadir. O‘zbekistonning rasmiy statistik ma’lumotlariga ko‘ra, 2024-yilda 9 364 ta, 2025-yilda 9 226 ta YTH qayd etilgan. YTHlar sonining 1,47 foizga kamayishi ijobiy dinamika bo‘lsa-da, transport xizmatlari va yo‘lovchi tashish hajmining bir vaqtning o‘zida o‘sib borayotganini hisobga olganda, xavfsizlikni faqat hodisalar soni orqali baholash metodologik jihatdan yetarli emas. Jinoyat-huquqiy jihatdan esa JK 266-moddasida javobgarlikning asosiy sharti qoidabuzarlikning qonunda nazarda tutilgan oqibatga olib kelishi hisoblanadi. Bunda ayb, sababiy bog‘lanish va haydovchining hodisani oldini olish imkoniyati alohida baholanishi lozim.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. O‘zbekiston Respublikasi. (1994). *O‘zbekiston Respublikasining Jinoyat kodeksi*. Toshkent.
2. O‘zbekiston Respublikasi. (1995). *O‘zbekiston Respublikasining Ma’muriy javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksi*. Toshkent.
3. O‘zbekiston Respublikasi. (2022). *Yo‘l harakati qoidalar*. Vazirlar Mahkamasining 172-son qarori.
4. O‘zbekiston Respublikasi Oliy sudi Plenumi. (2015). *Transport harakati va undan foydalanish xavfsizligiga qarshi jinoyatlar bilan bog‘liq ishlar yuzasidan sud amaliyotining ayrim masalalari to‘g‘risidagi 10-son qaror*.





5. O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi. (2026). *Total traffic accidents (quarterly): SIAT statistical database.*
6. O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi. (2026). *Avtomobil transportida tashilgan yo'lovchilar soni: SIAT statistical database.*
7. O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi. (2026). *Transport xizmatlari hajmi: SIAT statistical database.*
8. World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023.* World Health Organization.
9. Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E., & Mathers, C. (Eds.). (2004). *World report on road traffic injury prevention.* World Health Organization.

