TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI HUZURIDAGI YURIDIK FANLAR BO‘YICHA FALSAFA DOKTORI (PhD) ILMIY DARAJASINI BERUVCHI PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 RAQAMLI ILMIY KENGASH

O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI ICHKI ISHLAR VAZIRLIGI AKADEMIYASI

ABDULLAYEV FAYZULLA ABDIKODIR O‘G‘LI

TRANSPORT VOSITALARI HARAKATINI CHEKLASHNING MA’MURIY-HUQUQIY JIHATLARINI TAKOMILLASHTIRISH

12.00.02 – Konstitutsiyaviy huquq. Ma’muriy huquq. Moliya va bojxona huquqi

Yuridik fanlar bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi AVTOREFERATI

Toshkent – 2026

UO‘K: 342.92 (043.3) (575.1)

Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi avtoreferati mundarijasi

Оглавление автореферата диссертации доктора филасофии (PhD)

Content of the abstract of the dissertation of the doctor of philosophy (PhD)

Abdullayev Fayzulla Abdikodir o‘g‘li
Transport vositalari harakatini cheklashning ma’muriy-huquqiy jihatlarini takomillashtirish …….. 3

Абдуллаев Файзулла Абдикодир угли
Совершенствование административно-правовых аспектов ограничения движения транспортных средств 23

Abdullayev Fayzulla Abdikodir o‘g‘li
Improvement of administrative and legal aspects of restricting the movement of vehicles..... 45

E’lon qilingan ilmiy ishlar ro‘yxati
Список опубликованных работ
List of published works……..... 50

TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI HUZURIDAGI YURIDIK FANLAR BO‘YICHA FALSAFA DOKTORI (PhD) ILMIY DARAJASINI BERUVCHI PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 RAQAMLI ILMIY KENGASH

O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI ICHKI ISHLAR VAZIRLIGI AKADEMIYASI

ABDULLAYEV FAYZULLA ABDIKODIR O‘G‘LI

TRANSPORT VOSITALARI HARAKATINI CHEKLASHNING MA’MURIY-HUQUQIY JIHATLARINI TAKOMILLASHTIRISH

12.00.02 – Konstitutsiyaviy huquq. Ma’muriy huquq. Moliya va bojxona huquqi

Yuridik fanlar bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi AVTOREFERATI

Toshkent – 2026

Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi O‘zbekiston Respublikasi Oliy ta’lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasida B2026.3.PhD/Yu1021. raqam bilan ro‘yxatga olingan.

Dissertatsiya O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi Akademiyasida bajarilgan.

Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o‘zbek, rus, ingliz (rezyume)) Ilmiy kengash veb-sahifasida va “Ziyonet” Axborot ta’lim portalida (www.ziyonet.uz) joylashtirilgan.

Ilmiy rahbar:	**Ziyodullayev Muzafar Ziyodullayevich** yuridik fanlar doktori, professor
Rasmiy opponentlar:	**Asadov Shavkat Gaybullaevich** yuridik fanlar doktori, professor
	Xakimov G‘ulomjon Turg‘unpo‘latovich yuridik fanlar nomzodi,dotsent
Yetakchi tashkilot:	O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi Malaka oshirish instituti

Dissertatsiya himoyasi Toshkent davlat transport Universiteti huzuridagi ilmiy darajalar beruvchi PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 raqamli Ilmiy kengashning 2026-yil 28-noyabr kuni soat 09:30 dagi majlisida bo‘lib o‘tadi (Manzil: 77GJ+VRV, Tashkent, Toshkent sh., Mirobod tumani, Adilxo’jayeva-1. Tel./faks: (+99871) 299-00-01; e-mail: rektorat@tstu.uz).

Dissertatsiya bilan Toshkent davlat transport Universiteti Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (____-raqami bilan ro‘yxatga olingan). (Manzil: 77GJ+VRV, Tashkent, Toshkent sh., Adilxodjayeva ko‘chasi, 1. Tel.: (+99871) 299-00-01).

Dissertatsiya avtoreferati 2026-yil “___” _____ kuni tarqatildi.
(2026-yil “____”-“_____”dagi ___-raqamli reyestr bayonnomasi).

Dj.X. Yuldashev
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash raisi, yuridik fanlar doktori, professor

I.T. Turg‘unov
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash ilmiy kotibi, yuridik fanlar doktori, dotsent

M.M. Inagamova
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash qoshidagi Ilmiy seminar raisi, yuridik fanlar nomzodi, professor

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. Dunyoda ro‘y berayotgan shiddatli urbanizatsiya va avtomobillashuv jarayonlari sharoitida yo‘llarda transport vositalari oqimining keskin ortib borishi yo‘l harakati xavfsizligi, jamoat tartibi hamda ekologik barqarorlikka o‘zining jiddiy ta’sirini ko‘rsatadi. Jahon sog‘liqni saqlash tashkilotining ma’lumotlariga ko‘ra, har yili yo‘l-transport hodisalari oqibatida halok bo‘lib, 20 milliondan 50 milliongacha aholi turli darajada tan jarohatlari olishi qayd etilgan[1]. Shu bilan birga, INRIX kabi xalqaro tahliliy tashkilotlarning qayd etishicha, global miqyosdagi yirik shaharlarda aholi har oyda o‘rtacha 100 soatdan ortiq vaqtini tirbandliklarda yo‘qotmoqda[2]. Mazkur muammolar shaharlarni boshqarishni murakkablashtirib, davlat idoralaridan yangicha yondashuvlarni talab qilmoqda. Xususan, kundalik harakat oqimini maqbullashtirish, favqulodda vaziyatlar oqibatlarini zudlik bilan bartaraf etish, shuningdek, ommaviy tadbirlar vaqtida jamoat xavfsizligini ta’minlash maqsadida transport vositalari harakatini ma’muriy-huquqiy jihatdan cheklash mexanizmlarini zamon talablariga mos ravishda takomillashtirish dolzarb ilmiy-amaliy vazifaga aylanmoqda.

Jahonda yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlash va transport vositalari harakatini ma’muriy-huquqiy tartibga solish bo‘yicha erishilayotgan natijalar mintaqalar kesimida nihoyatda notekis ekani kuzatiladi. Xususan, 2025-yilda Yevropa mintaqasida o‘lim holatlari 36 foizga, G‘arbiy Tinch okeani mintaqasida 15 foizga, Janubi-Sharqiy Osiyo mintaqasida 2 foizga kamaygan bo‘lsa, Afrika mintaqasida 17 foizga oshgan, Amerika qit’asida esa ko‘rsatkichlar o‘zgarishsiz qolgan. Bu jarayonlar Markaziy Osiyo mintaqasida ham o‘z ifodasini topib, avtomobillashtirish darajasining shiddat bilan o‘sishi, xalqaro tranzit qatnovlarining ortishi hamda yo‘l infratuzilmasiga tushayotgan yuklamalar harakat xavfsizligini ta’minlashda o‘ziga xos muammolarni yuzaga keltirmoqda. Mazkur vaziyat muayyan mintaqalarning o‘ziga xos xususiyatlarini hisobga olgan holda, jamoat xavfsizligini ta’minlashda transport harakatini cheklashning ta’sirchan ma’muriy-huquqiy institutlarini xalqaro standartlar asosida tadqiq etishni hamda huquqni qo‘llash amaliyotini modernizatsiya qilish zaruratini taqozo etadi.

Mamlakatimizda ham avtotransport vositalari sonining keskin o‘sishi yo‘l infratuzilmasiga jiddiy yuklama tug‘dirib, harakat xavfsizligini kafolatlashda yangicha murakkabliklarni yuzaga keltirmoqda. Xususan, so‘nggi 3 yillikda qayd etilgan 27 282 ta yo‘l-transport hodisasining (shundan 6 700 kishi halok bo‘lgan, 22 445 kishi jarohatlangan) tahlili shuni ko‘rsatadiki, mazkur halokatlarning 54,2 foizi aynan obyektiv, ya’ni infratuzilmaviy omillar sababli kelib chiqqan[3]. Bu statistik dalil shundan dalolat beradiki, mavjud muammolarni faqatgina haydovchini jazolashga qaratilgan an’anaviy ma’muriy usullar bilan hal etib

[1] Road deaths fall by 21% globally but stronger action is needed to save lives // World Health Organization. — 2026. — 20 July.— Elektron manba: https://www.who.int/news/item/20-07-2026-road-deaths-fall-by-21--globally-but-stronger-action-is-needed-to-save-lives (murojaat vaqti: 03.08.2026)

[2] INRIX 2025 Global Traffic Scorecard // INRIX. — Elektron manba: https://inrix.com/scorecard / (murojaat vaqti: 03.08.2026).

[3] O‘zbekiston Respublikasi IIV YHXX ma’lumotlari asosida berilmoqda

bo‘lmaydi. Aksincha, bu holat transport harakatini cheklash jarayonini to‘liq raqamlashtirish (xususan, Milliy navigatsiya tizimini joriy etish), transport oqimini vaqt va hudud kesimida intellektual boshqarish, ekologik hamda texnik nazoratni kuchaytirish, shuningdek, infratuzilmaviy kamchiliklar uchun yuridik mas’uliyatni belgilash orqali sohaning ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini tubdan takomillashtirishni taqozo etadi.

Aynan shu nuqtai nazardan, O‘zbekiston Respublikasining Ma’muriy javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksi (1994), “Ichki ishlar organlari to‘g‘risida”gi (2016), “Yo‘l harakati to‘g‘risida”gi (2024), “Avtomobil yo‘llari to‘g‘risida”gi (2026) qonunlari, shuningdek, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Mamlakat taraqqiyotining 2030-yilgacha mo‘ljallangan ustuvor yo‘nalishlari doirasida islohotlarni izchil davom ettirish va yangi bosqichga olib chiqishning qo‘shimcha chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi (2026-yil) va “Jamoat xavfsizligini ta’minlash va jinoyatchilikka qarshi kurashish sohasida ichki ishlar organlari faoliyatini sifat jihatidan yangi bosqichga ko‘tarish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi (2021-yil) farmonlari hamda sohaga oid boshqa normativ-huquqiy hujjatlarda belgilangan strategik vazifalarni huquqiy jihatdan ta’minlashga ushbu dissertatsiya tadqiqoti muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining ustuvor yo‘nalishlariga mosligi. Mazkur tadqiqot ishi respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining I. “Axborotlashgan jamiyat va demokratik davlatni ijtimoiy, huquqiy, iqtisodiy, madaniy, ma’naviy-ma’rifiy rivojlantirishda innovatsion g‘oyalar tizimini shakllantirish va ularni amalga oshirish yo‘llari” ustuvor yo‘nalishi, “O‘zbekiston – 2030” strategiyasida belgilangan IV. Qonun ustuvorligini ta’minlash, xalq xizmatidagi davlat boshqaruvini tashkil etish yo‘nalishining 87-maqsadi (Huquqni muhofaza qiluvchi organlarning faoliyatini inson manfaatlari, qadr-qimmati va huquqlarini himoya qilishga yo‘naltirish) doirasida bajarilgan.

Muammoning o‘rganilganlik darajasi. Mamlakatimizda transport vositalari harakatini cheklashning ma’muriy-huquqiy jihatlariga oid umumiy yondashuvlar I. Ismailov, M.Z. Ziyodullayev, Dj.X. Yuldashev, A.A. Xudayberdiyev, A.K. Yangibayev, J.X. Parmonov, S.S. Sharipovlar tomonidan tadqiq etilgan.

Mamlakatimizda bevosita transport vositalari harakatini cheklashning ma’muriy-huquqiy jihatlari mavzusida dissertatsiya tadqiqoti amalga oshirilmagan bo‘lsa-da, mazkur mavzuga doir masalalarda, xususan N.U. Allayarov tomonidan “O‘zbekiston Respublikasida yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlashning ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini takomillashtirish” (2022-y., K.M. Rahimov tomonidan “Yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlash tizimining nazariy-huquqiy jihatlari” (2022), Sh.R. Rashidov tomonidan “Transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzishning jinoyat-huquqiy va kriminologik jihatlari” (2026) mavzusida falsafa doktori darajasini olish uchun dissertatsiyalar himoya qilingan.

Transport vositalari harakatini cheklashning ma’muriy-huquqiy jihatlarini takomillashtirishga doir faoliyatiga aloqador masalalar yuzasidan I.O. Vasyuxno,

S.M. Ziryanov, Y.N. Kalyujniy, V.I. Mayorov, M.A. Ageyev, V.V. Juravlev, A.Y. Sokolov kabi xorij olimlari ilmiy izlanishlar olib borgan[1].

Biroq, respublikamizda transport vositalari harakatini cheklashning ma'muriy-huquqiy jihatlariga oid masalalar yagona monografik darajada tadqiq etilmagan.

Dissertatsiya tadqiqotining dissertatsiya bajarilgan oliy ta'lim muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari rejalari bilan bog'liqligi. Dissertatsiya O'zbekiston Respublikasi IIV Akademiyasi ilmiy-tadqiqot ishlari rejasiga kiritilgan va "Davlat boshqaruvida qonuniylik va intizomni ta'minlashning nazariy-huquqiy asoslarini takomillashtirish" mavzusi (2022–2026) doirasida bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi avtotransport vositalari harakatini cheklashning ma'muriy-huquqiy jihatlarini chuqur tadqiq etish orqali mamlakatimizda xavfsiz va qulay transport muhitini yaratishga qaratilgan ilmiy xulosa, taklif hamda tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari quyidagilardan iborat:

Transport vositalari harakatini cheklash tushunchasi, maqsadi va prinsiplarini ilmiy jihatdan tadqiq etish asosida ushbu institutning mohiyatini ochib berish;

O'zbekistonda transport vositalari harakatini cheklashning huquqiy asoslarini tadqiq qilish orqali ularni zamon talablari darajasida rivojlantirish;

O'zbekistonda transport vositalari harakatini cheklashning tashkiliy-huquqiy mexanizmlarini takomillashtirishga doir ilmiy-nazariy taklif va tavsiflar ishlab chiqish;

avtotransport vositalari harakatini cheklash borasidagi huquqni qo'llash amaliyotining holati, samaradorligini tahlil qilish, hamda mavjud muammolarni bartaraf etish bo'yicha asoslantirilgan taklif va tavsiyalar ishlab chiqish;

rivojlangan xorijiy davlatlarda transport vositalari harakatini cheklashga doir ilg'or xorij tajribasini tahlil qilish, umumlashtirish va milliy tizimga tatbiq etish yuzasidan ilmiy asoslantirilgan taklif hamda tavsiyalarni shakllantirish;

O'zbekistonda transport vositalari harakatini cheklashning ma'muriy-huquqiy mexanizmlarini takomillashtirishning asosiy yo'nalishlari va istiqbollarini belgilash hamda amaliyotga tatbiq etish bo'yicha taklif va tavsiyalar tayyorlash.

Tadqiqotning obyektini avtotransport vositalari harakatini cheklashning ma'muriy-huquqiy jihatlari bilan bog'liq ijtimoiy-huquqiy munosabatlar tashkil etadi.

Tadqiqotning predmetini avtotransport vositalari harakatini cheklash choralarini qo'llash borasidagi muammolar, ushbu sohani tartibga soluvchi qonunchilik normalari va ularni qo'llash amaliyoti, ayrim xorijiy davlatlar tajribasi hamda sohaga doir ilmiy-nazariy qarashlar tashkil etadi.

Tadqiqotning usullari. Tadqiqot davomida analiz, sintez, deduksiya, induksiya, qiyosiy-huquqiy tahlil, anketa so'rovi, empirik material va statistik ma'lumotlar tahlili, kuzatish, tizimli yondashuv, mantiqiylik usullaridan keng foydalanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

[1] Bu va boshqa manbalar dissertatsiyaning foydalanilgan adabiyotlar ro'yxatida keltirilgan.

yo‘l-transport hodisalari sodir etilganda, yo‘llarda ta’mirlash ishlarini olib borilganda, shuningdek jamoat xavfsizligiga tahdid bo‘lganda, tabiiy va texnogen xususiyatli favqulodda vaziyatlar yuz berish xavfi tug‘ilganda, ommaviy tadbirlarni o‘tkazishni hamda yo‘llarda transport vositalari harakatini cheklash yoki taqiqlashni qonunchilik hujjatlarida huquqiy mustahkamlash zarurati asoslantirilgan;

yo‘l harakati qoidalarini buzganlik uchun tayinlangan jarima oltmish kun ichida to‘lanmagan taqdirda, transport vositasini jarima solish to‘g‘risidagi qarorning ijrosi yuzasidan ish yuritish tugaguniga qadar ushlab turilishi mumkinligi, shuningdek ushlangan zahoti jarima joyida to‘langan hollarda transport vositasiga nisbatan ushlab turish chorasi qo‘llanilmasligi lozimligi ilmiy jihatdan asoslangan;

maxsus avtomatlashtirilgan foto va video qayd etish texnika vositalari orqali qayd etilgan yo‘l harakati qoidabuzarliklarida bevosita huquqbuzarlikni sodir etgan haydovchining shaxsiga aniqlik kiritish amaliyotini joriy etish hamda ushbu tizim orqali qayd etilgan huquqbuzarliklarga nisbatan jarima ballarini qo‘llashning o‘ziga xos ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini qonunchilikda mustahkamlash zarurati isbotlangan;

yo‘l harakati qoidalari buzilganligi bo‘yicha ma’muriy huquqbuzarlik to‘g‘risidagi ish yuzasidan chiqarilgan qaror ustidan faqat sudga emas, balki idoraviy bo'ysunuv tartibida yuqori turuvchi organga (mansabdor shaxsga) ham shikoyat berish institutini kengaytirish hamda jarima ballari hisoblanishi yuzasidan murojaatlarni ko‘rib chiqish tartibi va uning huquqiy oqibatlarini belgilash orqali fuqarolarning huquqlarini himoya qilish kafolatlarini oshirish zarurati ilmiy jihatdan asoslab berilgan.

Tadqiqotning amaliy natijasi quyidagilardan iborat:

Transport vositalarining tig‘iz vaqtda harakatlanishiga doir vaqt va infratuzilmaviy cheklov qoidalarini hamda avtomobil yo‘llarini saqlash tartibini buzganlik uchun ma’muriy javobgarlikni belgilashga qaratilgan O‘zbekiston Respublikasining Ma’muriy javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksiga qo‘shimchalar (125^{12}, 125^{13} va 127^{1}-moddalari) kiritish bo‘yicha qonun loyihasi ishlab chiqildi.

Maxsus avtomatlashtirilgan foto va video qayd etish vositalarini umumiy qoidabuzarliklar soniga qarab emas, balki og‘ir oqibatli yo‘l-transport hodisalari ko‘rsatkichlariga muvofiq hududlar hamda yo‘l toifalari kesimida proporsional taqsimlash zarurati asoslantirildi.

shahar ko‘cha-yo‘llarida qayrilib olish joylarini (ajratuvchi tasmalardagi uzilishlarni) chorrahalar va piyodalar svetofori o‘rnatilgan joylardan kamida 50 metr oldin tashkil etish majburiyatini belgilash orqali SHNQ 2.07.06-24 shaharsozlik normalari va qoidalarini takomillashtirish bo‘yicha takliflar tayyorlangan;

Yo‘llarda tirbandliklarning oldini olish hamda harakatni tartibga solish maqsadida, maxsus tayyorgarlikdan o‘tgan va sertifikatga ega volontyor fuqarolarni moddiy rag‘batlantirish asosida jarayonga jalb etishning bosqichma-bosqich amaliy algoritmi ishlab chiqildi.

bir yil davomida 5 va undan ortiq qo‘pol qoidabuzarlik sodir etgan haydovchilar uchun keyingi yilgi majburiy sug‘urta tarifini avtomatik ravishda keskin oshiruvchi

“Ma’muriy-sug‘urta multiplikatori” tizimini amaliyotga tatbiq etish mexanizmi ishlab chiqilgan;

fuqarolar tomonidan o‘z yashash hududida shaxsiy mablag‘lari hisobidan o‘rnatilgan maxsus nazorat uskunalari orqali aniqlangan qoidabuzarliklardan undirilgan jarima summasining 75 foizini 5 yil davomida kafolatli ravishda mazkur fuqarolarga yo‘naltirishning amaliy mexanizmi yaratilgan.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi. Tadqiqot natijalari xalqaro va milliy qonunchilik normalari, huquqni qo‘llash amaliyotining ilg‘or hamda ijobiy tajribalari, sohaga doir uch yillik (2023–2025-yillar) empirik va statistik ma’lumotlar tahlili, 300 nafar amaliyot xodimlari va 263 nafar fuqarolar o‘rtasida o‘tkazilgan sotsiologik tadqiqotlar natijalarini umumlashtirish orqali isbotlangan bo‘lib, ishlab chiqilgan ilmiy xulosa, taklif va tavsiyalar aprobatsiyadan o‘tkazilgan va yetakchi xorijiy hamda milliy nashrlarda e’lon qilingan. Olingan natijalar esa, vakolatli organlar tomonidan tasdiqlangan va amaliyotga joriy etilgan.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining *ilmiy ahamiyati* undagi xulosa va tavsiyalardan transport vositalari harakatini ma’muriy tarzda cheklashning mohiyati va o‘ziga xos xususiyatlariga doir ilmiy-nazariy hamda metodologik qarashlarni yanada rivojlantirishda foydalanish mumkinligida namoyon bo‘ladi. Tadqiqot natijalarining *amaliy ahamiyati* shundaki, ulardan transport vositalari harakatini cheklash choralarini qo‘llanilishi va ijrosini tashkil etish bilan bog‘liq munosabatlarni tartibga soluvchi normativ-huquqiy hujjatlarni hamda huquqiy amaliyotni takomillashtirishda foydalanilgan.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. Transport vositalari harakatini cheklashning ma’muriy-huquqiy jihatlarini takomillashtirish bo‘yicha olingan ilmiy natijalar asosida:

yo‘l-transport hodisalari sodir etilganda, ta’mirlash ishlarini olib borilganda, jamoat xavfsizligiga tahdid bo‘lganda, tabiiy va texnogen xususiyatli favqulodda vaziyatlar yuz berish xavfi tug‘ilganda, shuningdek ommaviy tadbirlarni o‘tkazishni hamda yo‘llarda transport vositalari harakatini cheklash yoki taqiqlash haqidagi qoidani kiritish to‘g‘risidagi takliflardan O‘zbekiston Respublikasining 2024-yil 19-yanvardagi “Yo‘l harakati to‘g‘risida”gi O‘RQ-900-son Qonunining 23-moddasi birinchi va ikkinchi qismlarini ishlab chiqishda foydalanilgan (O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2025-yil 16-iyundagi №3/dn-122-son ma’lumotnomasi). Ushbu taklifning inobatga olinishi yo‘llarda transport vositalari harakatini xavfsiz va samarali tashkil etish, turli xil favqulodda vaziyatlarda fuqarolarning xavfsizligini ta’minlash samaradorligini oshirishga xizmat qilgan;

yo‘l harakati qoidalarini buzganlik uchun tayinlangan jarima oltmish kun ichida to‘lanmagan taqdirda, transport vositasining jarima solish to‘g‘risidagi qarorning ijrosi yuzasidan ish yuritish tugaguniga qadar ushlab turilishini, shuningdek ushlangan zahoti jarima joyida to‘langan hollarda transport vositasi ushlab turishni taqiqlashni huquqiy mustahkamlashga doir takliflardan O‘zbekiston Respublikasining 2025-yil 20-fevraldagi “Yo‘l harakati xavfsizligi tizimi takomillashtirilishi munosabati bilan O‘zbekiston Respublikasining Jinoyat, Jinoyat-protsessual kodekslariga hamda O‘zbekiston Respublikasining Ma’muriy

javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksiga qo‘shimcha va o‘zgartirishlar kiritish haqida”gi O‘RQ-1033-son Qonunining 3-moddasi 32-bandini ishlab chiqishda foydalanilgan (O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2025-yil 16-iyundagi №3/dn-122-son ma’lumotnomasi). Ushbu taklifning joriy etilishi huquqbuzarlik sodir etib, jarima to‘lashdan bo‘yin tovlayotgan shaxslarning qayta huquqbuzarlik sodir etishini oldini olish va javobgarlikning muqarrarligi ta’minlanishiga, ma’muriy huquqbuzarliklar to‘g‘risidagi ishlarni yuritishning soddalashtirilgan tartibda ko‘rib chiqilishini takomillashtirishga xizmat qilgan;

haydovchilar tomonidan sodir etilgan yo‘l harakati qoidabuzarligi uchun jarima ballari nafaqat ma’muriy bayonnomalar asosida chiqarilgan qarorda nazarda tutilgan asosiy jazo bilan birga hisoblanishi, balki kodeksning 309^1-moddasiga asosan “Maxsus avtomatlashtirilgan foto va video qayd etish texnika vositalari orqali yo‘l harakati qoidalari buzilganligi qayd etilgan hollarda jarima solish to‘g‘risidagi qaror” asosida hisoblanishi lozimligi haqidagi takliflaridan O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “Yo‘l harakati qoidabuzarliklarini jarima ballari asosida baholash tizimini joriy etish to‘g‘risida”gi 296-sonli qarorining 2-bob 5^1-bandini foydalanilgan (O‘zbekiston Respublikasi IIV JXD YHXXning 2026-yil 30-iyuldagi 24/12-12561-son dalolatnomasi). Mazkur taklifning amaliyotga joriy etilishi muntazam qoida buzuvchi xavfli haydovchilarni transport vositasini boshqarish huquqidan cheklashning raqamli mexanizmini yaratish orqali ehtimoliy yo‘l-transport hodisalarining oldini olishga va huquqbuzarliklar profilaktikasi samaradorligini oshirishga xizmat qilgan.

yo‘l harakati qoidalari buzilishi maxsus avtomatlashtirilgan foto va video qayd etish texnika vositalari orqali qayd etilgan hollarda huquqbuzarlikni sodir etgan haydovchining shaxsiga aniqlik kiritish amaliyotini joriy etish hamda ushbu tizim orqali qayd etilgan huquqbuzarliklarga nisbatan jarima ballarini qo‘llash mexanizmlarini belgilash haqidagi takliflaridan O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “Yo‘l harakati qoidabuzarliklarini jarima ballari asosida baholash tizimini joriy etish to‘g‘risida”gi 296-sonli qarorining 4-bandi va qaror bilan tasdiqlangan Nizomning 5^2-bandini shakllantirishda foydalanilgan (O‘zbekiston Respublikasi IIV JXD YHXXning 2026-yil 30-iyuldagi 24/12-12561-son dalolatnomasi). Mazkur taklifning amaliyotga joriy etilishi ma’muriy javobgarlikning muqarrarligi tamoyillarini ta’minlashga, jarima ballari hamda ma’muriy cheklash choralari transport vositasi mulkdoriga emas, balki aynan qoidabuzar haydovchiga nisbatan qo‘llanilishining adolatli huquqiy mexanizmini yaratishga xizmat qilgan.

yo‘l harakati qoidalari buzilganligi bo‘yicha ma’muriy huquqbuzarlik to‘g‘risidagi ish yuzasidan chiqarilgan qaror ustidan faqat sudga emas, balki yuqori turuvchi organga (mansabdor shaxsga) ham shikoyat berilishi mumkinligi hamda jarima ballari hisoblanishi yuzasidan murojaatlarni ko‘rib chiqish tartibi va huquqiy oqibatlarini belgilash haqidagi takliflaridan O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “Yo‘l harakati qoidabuzarliklarini jarima ballari asosida baholash tizimini joriy etish to‘g‘risida”gi 296-sonli qarori bilan tasdiqlangan Nizomning 3-bobini shakllantirishda foydalanilgan. (O‘zbekiston Respublikasi IIV JXD YHXXning 2026 yil 30 iyuldagi 24/12-12561-son dalolatnomasi). Mazkur taklifning

amaliyotga joriy etilishi fuqarolarning buzilgan huquqlarini ortiqcha byurokratik to‘siqlarsiz, tezkor (idoraviy) tartibda tiklash imkoniyatini yaratishga, shuningdek, ma’muriy majburlov choralarini qo‘llashda qonuniylik hamda adolat tamoyillari kafolatini keskin oshirishga xizmat qilgan.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Dissertatsiyaning asosiy mazmuni va ilmiy natijalari 1 ta xalqaro, 3 ta respublika miqyosidagi ilmiy-amaliy konferensiyada sinovdan o‘tkazilgan.

Tadqiqot natijalarining e’lon qilinganligi. Tadqiqot mavzusi bo‘yicha jami 13 ta, jumladan dissertatsiyaning asosiy natijalarini chop etishga tavsiya etilgan ilmiy jurnallarda 4 ta (shundan 1 tasi xorijda) maqola chop etilgan.

Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi. Dissertatsiya kirish, olti paragrafni o‘z ichiga olgan uchta bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati, shartli belgilar va atamalar ro‘yxati hamda ilovalardan iborat. Ishning hajmi 148 bet.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Dissertatsiyaning **kirish** qismida dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati, tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining asosiy ustuvor yo‘nalishlariga bog‘liqligi, muammoning o‘rganilganlik darajasi, tadqiqot mavzusining dissertatsiya bajarilayotgan oliy ta’lim muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari bilan bog‘liqligi, tadqiqotning maqsad va vazifalari, obyekti va predmeti, usullari, ilmiy yangiligi va amaliy natijasi, tadqiqot natijalarining ishonchliligi, ilmiy va amaliy ahamiyati, joriy qilinishi, aprobatsiyasi, e’lon qilinishi, dissertatsiyaning hajmi va tuzilishi yoritilgan.

Dissertatsiyaning birinchi bobi **“Transport vositalari harakatini cheklashning nazariy va huquqiy asoslari”**ga bag‘ishlangan bo‘lib, unda Transport vositalari harakatining cheklash tushunchasi, maqsadi, prinsiplari va huquqiy asoslari tadqiq qilingan.

Ushbu bobning birinchi paragrafi *“Transport vositalari harakatini cheklash tushunchasi, maqsadi va prinsiplari tahlili”*ga bag‘ishlangan. Unda ma’muriy cheklash choralari, transport vositalari harakatini cheklashning tushunchasi, turlari, mohiyati, maqsadi, xususiyatlari va prinsiplari o‘rganilgan.

Muallif V.N. Buryakov, Y.S. German, A.V. Lyaxov, I.V. Shevchenko, V.I. Stepanyuk, D.O. Nikolayevskiy, I.O. Vasyuxno, K. Nazarov, A.M. Silnikov, O.O.Lebedeva, I.M. Masharov, P.I. Kononov, V.D. Rodionova, V.V. Yonash, A.N. Kokorev, L.L. Popov., V.D. Ardashkin kabi huquqshunos olimlarning fikrlarini qiyosiy tahlil qilgan holda, *ma’muriy cheklash choralari tushunchasi*, asosiy belgisi, ularni qo‘llash obyektlari, qo‘llovchi subyektlar doirasi va nazariy muammolarga oydinlik kiritgan.

Tadqiqot ishida Transport vositalari harakatini cheklash tarzidagi ma’muriy choralarni qo‘llashning asosiy maqsadi – yo‘l harakatini to‘g‘ri tartibga solish, sodir etilayotgan huquqbuzarlikni darhol to‘xtatish hamda uning oqibatida kelib chiqishi ehtimol tutilgan zararli oqibatlarning oldini olish ekanligi ta’kidlangan.

Tadqiqotchi H. Maurer, S. Valdhof, T.K. Satskeyevich, K.S. Korshunova, A.I. Staxov, A.V. Zubach, A.Y. Sokolov, V.V. Gavrenkov, M.A. Ageyev,

V.V. Juravlev, A.I. Kaplunov va M.Z. Ziyodullayevlarning fikrlarini o‘rganib, *Transport vositalari harakatini cheklash tushunchasining mualliflik ta’rifini ishlab chiqqan.*

Dissertatsiyada transport vositalari harakatini cheklash choralarini qo‘llash obyektlarini ta’sniflashda A.N. Kokorev, L.L. Popov, D.S. Dubrovskiy, V.D. Ardashkin kabi olimlarning mazkur masaladagi fikrlari qiyosiy tahlil qilinib, *ularni ikkiga: 1) shaxsga yo‘naltirilgan obyektlar va 2) ashyoviy va vaziyatli (infratuzilmaviy) obyektlar sifatida tasniflangan.* Natijada, mazkur cheklash choralari aynan qanday vaziyatlarda va kimlarga nisbatan qo‘llanilishi haqida aniq fikrga kelingan.

Birinchi bobning *“O‘zbekistonda transport vositalari harakatini cheklashning huquqiy asoslari tadqiqi”* deb nomlangan ikkinchi paragrafida ma’muriy cheklash choralarining huquqiy asoslari o‘rganilib, ilmiy-nazariy xulosalar ishlab chiqilgan.

Tadqiqotchi mazkur paragrafni o‘rganishda I. Ismailov, M.Z. Ziyodullayev, F.N. Shukurov va S.S. Sharipovlarning fikrlarini o‘rgangan holda transport vositalari harakatini cheklash choralarini qo‘llashning huquqiy asoslarini tadqiq etishni uning yuridik kuchiga ko‘ra: 1) Konstitutsiya va xalqaro huquqiy hujjatlar 2) qonunlar; 3) Prezident farmon va qarorlari, Vazirlar Mahkamasining qarorlari; 4) Ichki ishlar vazirligining idoraviy normativ-huquqiy hujjatlari ketma-ketligida o‘rganish mazkur choralarni qo‘llashning huquqiy asoslarini batafsil va tizimli ravishda tahlil qilish uchun sharoit yaratadi, degan fikrga kelgan.

Tadqiqot ishida vakolatli davlat organlarining transport vositalari harakatini cheklash to‘g‘risidagi qarorni qabul qilish hamda sohaning normativ-huquqiy basazini mustahkamlashda qonuniy maqsadning mavjudligi, qo‘llanilayotgan choraning yaroqliligi va mosligi, zarurat va qat’iy mutanosiblik (proporsionallik) talabidan iborat to‘rtta prinsipial mezonga qat’iy rioya etishi lozim degan fikrga kelingan.

Dissertant tadqiqot predmetining huquqiy asoslarini o‘rganishda normativ huquqiy hujjatlarni sharhlash, sotsiologik so‘rovnoma o‘tkazish, qiyosiy-huquqiy va ilmiy tahlil qilish natijasida ularni qo‘llashda vujudga kelayotgan huquqiy kolliziya va bo‘shliqlarni bartaraf etish zaruratini asoslantirgan. Jumladan:

1) “Normativ-huquqiy hujjatlar to‘g‘risida”gi qonunning 46-moddasida yangi normativ-huquqiy hujjatlar qabul qilinganda ilgari qabul qilingan hujjatlar zid bo‘lgan normalarga o‘zgartirish va qo‘shimchalar kiritilishi yoki o‘z kuchini yo‘qotgan deb topilishi lozimligi belgilangan. O‘zbekiston Respublikasi Ma’muriy javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksga 2024-yilning 12-iyulidan buyon 71 marotaba o‘zgartirish kiritilganligi, shuningdek, Vazirlar Mahkamasining “Yo‘l harakati qoidabuzarliklarini jarima ballari asosida baholash tizimini joriy etish to‘g‘risida”gi 296-son qarori va boshqa normativ hujjatlar qabul qilinganiga qaramasdan, Ichki ishlar vazirining 2011-yil 5-iyuldagi “Yo‘l harakati qoidalarining buzilishiga doir ma’muriy ishlarni ko‘rib chiqish tartibi to‘g‘risidagi yo‘riqnomani tasdiqlash haqida”gi buyrug‘i hanuzgacha takomillashtirilmay, yuqori yuridik kuchga ega bo‘lgan hujjatlarga muvofiqlashtirilmagan.

2) 2018-yilda BMT Yevropa iqtisodiy komissiyasi Ichki transport qo‘mitasining “Yo‘l harakati xavfsizligi bo‘yicha global forumning 77-sessiyasi

hisoboti” (ECE/TRANS/WP.1/165, 2018-yil 3-oktabr)da sun’iy intellekt va avtonom transport vositalarini yo‘l harakatida joriy etish bo‘yicha xalqaro darajadagi ilk “yo‘l xaritasi” ishlab chiqilgan bo‘lsa-da, mazkur hujjat Respublikamiz transport sohasiga oid qonunchiligiga implementatsiya qilinmagan

3) yo‘llarni ta’mirlash davridagi harakatlanish tartibi va qonunchilikda belgilangan ekologik cheklovlar, kabi tadbirlar hamda transport harakatini vaqtinchalik cheklashga oid boshqa talablarga rioya etmaslik uchun Ma’muriy javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksda tegishli javobgarlik choralari nazarda tutilmagan.

Dissertatsiyaning ikkinchi bobi **“Transport vositalari harakatini cheklashning ma’muriy–huquqiy va tashkiliy asoslari”** tahliliga bag‘ishlangan. Mazkur bobda O‘zbekistonda transport vositalari harakatini cheklashning tashkiliy-huquqiy mexanizmlari, ichki ishlar organlarining transport vositalari harakatini cheklash borasidagi huquqni qo‘llash amaliyotining holati, samaradorligi, muammolari, ularning yuzaga kelish sabablari va yechimlari to‘g‘risida fikr yuritilgan.

Mazkur bobning birinchi paragrafi *“O‘zbekistonda transport vositalari harakatini cheklashning tashkiliy-huquqiy mexanizmlari”*ga bag‘ishlangan bo‘lib, unda transport vositalari harakatini cheklash subyektlari tizimi va tashkiliy asoslari tadqiq etilgan.

Dissertant Y.M. Rashevskiy, V.F. Sayetgarayev, V.R. Topildiyev A.I. Nikolayev kabi olimlarning fikrlarini tahlil qilib, transport vositalari harakatini cheklashning tashkiliy-huquqiy mexanizmi tushunchasiga mualliflik ta’rifini ishlab chiqqan.

Tadqiqotchi huquqshunos olimlar G.V. Atamanchuk, D.N. Baxrax, Y.A. Tixomirov, P. Dunleavy, H. Margetts, S. Bastov hamda J. Tinklerlarning tadqiqot ishlarini o‘rgangan holda sohaning tashkiliy-huquqiy mexanizmini uchta yirik konseptual yo‘nalish doirasida (vakolatli subyektlar tizimi, harakatni cheklashni tashkil etish tartibi (idoralararo hamkorlik) va raqamli boshqaruv mexanizmlari) tahlil qilish maqsadga muvofiq degan fikrga kelgan..

Jumladan, transport vositalari harakatini ma’muriy cheklash choralarini qo‘llash amaliyotida quyidagi kamchiliklar tadqiq etilgan:

birinchidan, garchi Vazirlar Mahkamasining tegishli qarorlari (jumladan, 2024-yildagi 166-son qarori bilan ekologik stikerlar tizimi va boshqa normativ hujjatlar bilan vazn-gabarit nazorati) joriy etilayotgan bo‘lsa-da, mazkur majburiy cheklovlarni buzganlik uchun javobgarlikni avtomatik qayd etish va jazoni muqarrar ijro etish mexanizmi hanuzgacha qonun darajasida mustahkamlanmagan.

ikkinchidan, respublikamizda harakatlanish yo‘nalishlarini rejalashtirish, yo‘llardagi cheklovlar, tirbandliklar va ta’mirlash ishlari haqida ma’lumot olish uchun milliy navigatsiya tizimi joriy etilmagan.

Sotsiologik so‘rov natijalarida ham respondentlarning ko‘pchiligi (79,9 foiz amaliyot xodimlari, 74,9 foiz fuqarolar) Respublikada tirbandliklarni kelib chiqishining asosiy sababi sifatida Yo‘l harakatini tartibga soluvchi milliy navigatsiya tizimi ishlab chiqilmagani va yo‘llarda harakat to‘g‘ri tashkil etilmaganini bildirgan;

uchinchidan, mahalliy hokimliklar yoki DYHXX tomonidan joriy etilgan operativ yo‘l yopilishlari yoki cheklovlar haqidagi ma’lumotlarning mavjud navigatsiya tizimlarida o‘z vaqtida aks ettirish tizimi yo‘lga qo‘yilmagan.

Dissertant yuqoridagi tahlillarga tayangan holda, transport vositalari harakatiga nisbatan o‘rnatilgan ekologik cheklovlarga amal qilmaganlik uchun ma’muriy javobgarlikni belgilash zaruratini isbotlab bergan. So‘rovnomada respondentlarning 84,8 foizi mazkur fikrga qo‘shilishgan.

Ushbu bobning ikkinchi paragrafi *“Ichki ishlar organlarining transport vositalari harakatini cheklash borasidagi huquqni qo‘llash amaliyotining holati, samaradorligi va muammolari”*ga bag‘ishlangan bo‘lib, unda transport vositalari harakatini cheklashning samaradorligi, bugungi holati va muammolari tadqiq etilgan.

Tadqiqotchi K.M. Rahimov, T.S. Azimov, J.H. Parmonov kabi olimlarning ilmiy izlanishlarini o‘rganib, ichki ishlar organlarining transport vositalari harakatini cheklash borasidagi huquqni qo‘llash amaliyotining holati, samaradorligi va muammolarini 1) Transport vositalari harakatiga doir muammolarning paydo bo‘lishiga oid makro-muhit; 2) Davlat nazorati mexanizmi va ma’muriy amaliyot; 3) Oqibatlar, tahlil va yechimlar blokini o‘z ichiga olgan uchta mantiqiy yo‘nalish asosida tadqiq qilish maqsadga muvofiq degan xulosaga kelgan. Jumladan,

birinchi yo‘nalish doirasida (makro-muhit) respublikadagi jami avtomobil yo‘llari va ularning toifalanishi, shuningdek, aholining avtomobillashuv darajasi o‘rganilib, yo‘l infratuzilmasiga tushayotgan yuklamaning ortish tendensiyasi tahlil qilingan.

ikkinchi yo‘nalishda yo‘llarda qoidabuzarliklarni aniqlovchi infratuzilmaning texnologik transformatsiyasi, yo‘l harakati qoidabuzarliklari dinamikasi hamda ularni aniqlash usullari ko‘rib chiqilib, transport vositalaridan to‘g‘ri foydalanish ustidan davlat nazoratini o‘rnatish mexanizmlari tadqiq etilgan.

uchinchi yo‘nalishda transport sohasida yuzaga kelayotgan salbiy oqibatlar, yo‘l-transport hodisalari statistikasining umumiy dinamikasi, turlari hamda ishtirokchilarining demografik va kriminologik portreti, shuningdek, ularning kelib chiqish sabablari yoritilib, YTHlarning yo‘l toifalari kesimidagi tahlili, maxsus moslamalar qamrovi va oqibatlarning mintaqaviy tahlili amalga oshirilgan. Mazkur tahlillar natijasida transport vositalari harakatini cheklash choralari joriy qilinishi lozim bo‘lgan hududlar, vaqt va oqibat kesimidagi quyidagi muammolar aniqlangan:

birinchidan, asosiy YTHlar soat 18:00-22:00 oralig‘ida, asosan 25-35 yoshli haydovchilik staji 3-10 yil bo‘lgan haydovchilar tomonidan sodir etilmoqda;

ikkinchidan, jinoyat ishi qo‘zg‘atilgan YTHlarning 45,8 foizi haydovchilarning aybi (subyektiv omillar) bilan sodir etilgan bo‘lsa, qolgan 54,2 foizi obyektiv sabablarga ko‘ra – piyodalarning xavfsiz harakatlanishi uchun sharoit yaratilmaganligi, yo‘l va ko‘chalarning yoritilmaganligi, qarama-qarshi yo‘nalishlarni ajratuvchi to‘siqlar o‘rnatilmagani hamda muqobil harakat uchun veloyo‘laklar tashkil etilmaganligi oqibatida kelib chiqqan;

uchinchidan, yo‘l toifalari kesimidagi tahlillarga ko‘ra, YTHlarning eng katta qismi muttasil ravishda davlat ahamiyatidagi yo‘llar hissasiga to‘g‘ri kelib, jami hodisalarning 34,75 foizini (10 017 ta) tashkil etmoqda. Bu ko'rsatkich ushbu

yo‘llarning o‘tkazuvchanlik yuklamasi va harakat tezligi yuqoriligi sababli eng xavfli toifa ekanligini tasdiqlaydi. Shuningdek, keyingi o‘rinlarni shahar va xo‘jalik yo‘llari – 25,84 foiz (7 467 ta), mahalliy yo‘llar 20,5 foiz (5 912 ta) hamda xalqaro ahamiyatdagi yo‘llar 18,89 foiz (5463 ta) egallab, asosiy xavf manbai aynan davlat ahamiyatidagi hamda shahar va xo‘jalik yo‘llarida saqlanib qolayotganligini ko‘rsatmoqda;

to‘rtinchidan, maxsus moslamalar respublikada eng ko‘p Toshkent viloyati (1 481 ta) va Toshkent shahriga (846 ta) to‘g‘ri kelsa-da, eng ko‘p YTHlar ham aynan ushbu hududlarda qayd etilmoqda, biroq YTHlar nisbatan kamroq sodir bo‘layotgan Namangan, Sirdaryo va Navoiy viloyatlarida og‘ir oqibatli hodisalar ulushi respublikada eng yuqori ko‘rsatgichga egaligi tadqiq qilingan.

Uchinchi va to‘rtinchi muammolar tahlili natijasida, yo‘llarda harakat va tezlikni cheklashga qaratilgan maxsus moslamalarni birinchi navbatda aynan Namangan, Sirdaryo va Navoiy viloyatlarining davlat ahamiyatidagi hamda shahar va xo‘jalik yo‘llarida o‘rnatish maqsadga muvofiq ekanligi isbotlandi.

Dissertatsiyaning uchinchi bobi **“O‘zbekistonda transport vositalari harakatini cheklashning ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini takomillashtirish istiqbollari”** deb nomlangan bo‘lib, unda transport vositalari harakatini cheklash sohasidagi ilg‘or xorij davlatlari tajribasining tahlili hamda ushbu sohani takomillashtirish yo‘nalishlari va istiqbollari tahlil qilingan.

Ushbu bobning birinchi paragrafi *“Rivojlangan xorijiy davlatlarda transport vositalari harakatini cheklashning ma’muriy-huquqiy mexanizmlari tahlili”*ga bag‘ishlangan bo‘lib, unda Fransiya, Buyuk Britaniya, Germaniya, Amerika Qo‘shma Shtatlari, Yaponiya va Singapur kabi davlatlarning ma’muriy qonunchiliklarida transport vositalari harakatini cheklash choralarini qo‘llashga oid qonunchilik normalaridagi huquqiy mexanizmlar o‘rganilgan va ularni milliy tizimga tatbiq etish bo‘yicha tavsiyalar berilgan. Jumladan, dissertant tomonidan quyidagi ilg‘or xorijiy tajribalarni milliy tizimga joriy etish zarurati ilmiy jihatdan isbotlangan:

Transport vositalarining shovqin darajasini xalqaro standartlar (72-85 dB) asosida qat’iy cheklash mexanizmini joriy qilish;

Transport vositalarining akustik (shovqin) texnik reglamentlariga rioya etmaslik uchun javobgarlikni belgilash (so‘rovnomada mazkur taklifni respondentlarning 67 foizi ma’qullagan);

Transport vositalarining tungi yoritish chiroqlarini to‘g‘ri sozlangani va ularni haydovchilarni ko‘zini qamashtirish darajasini aniqlash va bartaraf etishga qaratilgan Tungi shafaq” (shartli) nomli maqsadli reyd tadbirlarini tashkil etish (so‘rovnomada mazkur taklifni respondentlarning 73,4 foizi ma’qullagan);

DYHXX xodimlarini fara chirog‘ining ko‘zni oladigan darajada ko‘tarilishi standartini o‘lchash, avtomobil shovqin darajasini o‘lchash hamda avtomobildan ekostikeri qanday bo‘lishidan qat’iy nazar, chiqayotgan tutun va zaharli gazlarni joyida o‘lchash bo‘yicha maxsus portativ moslamalar bilan ta’minlash (so‘rovnomada mazkur taklifni respondentlarning 83,7 foizi ma’qullagan);

Mazkur bobning *“O‘zbekistonda transport vositalari harakatini cheklashning ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini takomillashtirish yo‘llari”* deb nomlangan

ikkinchi paragrafida avtotransport vositalari harakatini cheklashni takomillashtirish masalalari sohani huquqiy, tashkiliy-taktik, moddiy-texnik va kadrlar ta’minoti yo‘nalishlariga ajratilgan holda tadqiq etilgan. Binobarin, sotsiologik so‘rovnomada ishtirok etgan respondentlar faoliyatni takomillashtirish uni huquqiy ta’minlashga (26,2 foiz), tashkiliy-taktik ta’minlashga (24,9 foiz), moddiy-texnik ta’minlashga (24,9 foiz) va malakali kadrlar bilan ta’minlashga (26 foiz) bog‘liqligini qayd etishgan.

Tadqiqot natijalariga ko‘ra transport vositalari harakatini cheklash choralarini qo‘llash samaradorligini oshirish uchun quyidagilarni amalga oshirish maqsadga muvofiqdir:

Birinchidan, transport vositalari harakatini cheklash choralarini qo‘llashning huquqiy asoslarini takomillashtirish maqsadida quyidagilarni joriy qilish:

Sun’iy intellektga asoslangan boshqaruvchisiz (avtonom) va avtopilot rejimida ishlaydigan transport vositalarining harakatini va ularni muayyan holatlarda cheklashning ma’muriy-huquqiy asoslarini oldindan ishlab chiqish (mazkur taklifni so‘rovnomada qatnashgan respondentlarning 69,6 foizi maqullagan);

O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirining 2011-yil 5-iyuldagi 2240-son buyrug‘ini bekor qilish va uning o‘rniga yangi namunadagi “Yo‘l harakati qoidalarining buzilishiga doir ma’muriy ishlarni ko‘rib chiqish tartibi to‘g‘risida”gi Vazirlar Mahkamasi qarorini qabul qilish (mazkur taklifni so‘rovnomada qatnashgan respondentlarning 76,2 foizi maqullagan);

transport vositalari harakatiga doir ekologik va texnik cheklovlar buzilganligi uchun javobgarlik belgilanishi munosabati bilan O‘zbekiston Respublikasining Ma’muriy javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksiga o‘zgartirish va qo‘shimchalar kiritish to‘g‘risida”gi qonunni qabul qilish maqsadga muvofiqdir (qonun loyihasi ishlab chiqilgan. mazkur taklifni so‘rovnomada qatnashgan respondentlarning 84,8 foizi maqullagan);

Ikkinchidan, transport vositalari harakatini cheklashning tashkiliy-taktik asoslarini mustahkamlashga qaratilgan quyidagi chora-tadbirlarni amalga oshirish:

tirbandliklar, yopiq va kirish cheklangan yo‘llar, mavsumiy cheklovlar hamda vaqtincha belgilangan tezlik kabi ma’lumotlarni real vaqt rejimida aks ettiruvchi Milliy navigatsiya tizimini yaratish (mazkur taklifni so‘rovnomada qatnashgan amaliyot xodimlarining 79,6 foizi , fuqarolarning 74,9 foizi maqullagan);

maxsus foto va video qayd etish vositalarini qoidabuzarliklar soniga qarab emas, balki og‘ir oqibatli YTHlar soniga muvofiq hududlar hamda yo‘l toifalari kesimida taqsimlash (mazkur taklifni so‘rovnomada qatnashgan amaliyot xodimlarining 89,9 foizi, fuqarolarning 83,3 foizi maqullagan);

Uchinchidan, transport vositalari harakatini cheklash choralarini qo‘llashning moddiy-texnik asoslarini mustahkamlashga doir quyidagi chora-tadbirlarni amalga oshirish:

ma’muriy jarimalardan tushgan mablag‘ning 25 foizini maxsus foto va video qayd etish uskunalari tarmog‘ini kenrgaytirishga sarflash;

fuqarolarning yashash hududida shaxsiy mablag‘lari hisobidan o‘rnatilgan maxsus nazorat uskunalari orqali aniqlangan qoidabuzarliklardan undirilgan jarima summasining 75 foizini 5 yil davomida qaytarish tizimini joriy qilish (mazkur taklifni

so‘rovnomada qatnashgan amaliyot xodimlarining 89,9 foizi, fuqarolarning 89,4 foizi maqullagan);

fuqarolarni avtomobil yo‘llarini saqlash va infratuzilma qoidalari buzilishiga oid kamchiliklar yuzasidan “E-jarima” tizimi orqali xabardor qilganligi uchun, aybdorlardan undirilgan jarima summasining 50 foizi miqdorida rag‘batlantirish mexanizmini yo‘lga qo‘yish.

To‘rtinchidan, transport vositalari harakatini cheklashning kadrlarga oid asoslarini mustahkamlash bo‘yicha quyidagi chora-tadbirlarni amalga oshirish:

Tig‘iz vaqtlarda tirbandliklarni kamaytirish uchun 1 oylik maxsus tayyorgarlikdan o‘tgan va sertifikatga ega volontyor fuqarolarni (soatbay va bartaraf etilgan tirbandlikka soatbay pul to‘lash orqali) chorrahalarni tartibga solishga jalb etish mexanizmini joriy etish (mazkur taklifni so‘rovnomada qatnashgan respondentlarning 86,3 foizi maqullagan).

Dissertatsiyaning **xulosa** qismida asosiy ilmiy natijalar (xulosa, taklif va tavsiyalar) keltirilgan.

XULOSA

Olib borilgan tadqiqot natijalari ilmiy-nazariy xulosalar, qonunchilikni takomillashtirish bo‘yicha takliflar va vakolatli organlarning mansabdor shaxslari hamda fuqarolar o‘rtasidagi ma’muriy-huquqiy munosabatlarni tartibga solishga qaratilgan amaliy tavsiyalar shaklida bayon etildi:

I. Ilmiy-nazariy xulosalar:

1. Quyidagi tushunchalarning mualliflik ta’riflari ishlab chiqildi:

ma’muriy cheklash choralari – bu davlat boshqaruvi sohasida vakolatli organlarning mansabdor shaxslari tomonidan ma’muriy huquqbuzarliklarni to‘xtatish (cheklash) va ehtimoliy oqibatlarining oldini olish, shaxs va jamiyat manfaatlarini ushbu shaxsning o‘zidan va o‘zgadan himoya qilish, shuningdek aybdorlarni javobgarlikka tortishni ta’minlash maqsadida qo‘llanadigan majburiy ta’sir etish xususiyatiga ega bo‘lgan usullar majmui;

Transport vositalari harakatini cheklash choralari – bu vakolatli davlat organlari (ularning mansabdor shaxslari) tomonidan yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlash, inson hayoti va sog‘lig‘iga bo‘lgan real tahdidlarning oldini olish, boshlangan huquqbuzarlikni to‘xtatish yoki favqulodda vaziyatlar oqibatlarini bartaraf etish maqsadida, qonunchilikda belgilangan tartibda transport vositalarining yo‘llardagi erkin harakatlanishini muayyan hudud va tezlik doirasida vaqtincha yoki doimiy ravishda majburiy taqiqlash yoxud chegaralashda namoyon bo‘luvchi kompleks ma’muriy-huquqiy ta’sir chorasidir.

Transport vositalari harakatini cheklash tarzidagi ma’muriy choralarni qo‘llashning asosiy maqsadi – yo‘l harakatini to‘g‘ri tartibga solish, sodir etilayotgan huquqbuzarlikni (xavfli harakatni) darhol to‘xtatish hamda uning oqibatida kelib chiqishi ehtimol tutilgan zararli oqibatlarning (YTH, ekologik zarar va h.k.) oldini olishdan iboratdir.

Transport vositalari harakatini cheklashning tashkiliy-huquqiy mexanizmi — bu yo‘l harakati xavfsizligini, ekologik muvozanatni va infratuzilmani muhofaza

qilish maqsadida, vakolatli organlarning normativ-huquqiy hujjatlarda qat'iy belgilangan vakolatlari hamda fuqarolar huquqlarini cheklashning protsessual tartib-taomillarini (huquqiy asos) va ushbu normalarni hayotiy zaruratdan kelib chiqib amaliyotda operativ ijro etishga qaratilgan idoralararo hamkorlik, axborot almashinuvi, raqamli nazorat hamda tezkor boshqaruv jarayonlarini (tashkiliy asos) o‘zida mujassam etgan, o‘zaro uzviy bog‘liq va bir-birini to‘ldiruvchi yaxlit ma'muriy tizimdir.

2. Transport vositalari harakatini cheklash choralarini qo‘llash obyektlarini quyidagicha tasniflash mumkin:

1) Shaxsga yo‘naltirilgan obyektlar:

– huquqbuzarlikni sodir etgan shaxslar;

– huquqbuzarlik sodir etishda gumonlanuvchi shaxslar;

– huquqbuzarlik deb hisoblanishi tahmin qilingan holatni keltirib chiqarishi mumkin bo‘lgan shaxslar;

– ma'naviy va ruhiy holati buzilgan shaxslar;

– huquqbuzarlik sanalmasa-da, g‘ayrihuquqiy xatti-harakatlarni sodir etgan shaxslar.

2) Ashyoviy va vaziyatli (infratuzilmaviy) obyektlar:

– transport vositasining ya'ni, texnik nosozlik sababli transportni ekspluatatsiya qilishni taqiqlash yoki uni jarima maydonchasiga joylashtirishda bevosita mulk obyekti cheklanadi.

– noaniq doiradagi yo‘l harakati qatnashchilarining erkin harakatlanish huquqi. Bu obyekt ommaviy tadbirlar, yo‘l-qurilish ishlari, sanitariya-karantin cheklovlari yoki favqulodda vaziyatlar (zilzila, suv toshqini) sababli yo‘llar yopilganda vujudga keladi. Bunda cheklov aniq bir shaxsga emas, balki umumiy harakat oqimiga (vaziyatga) qaratiladi.

3. Vakolatli davlat organlarining transport vositalari harakatini cheklash to‘g‘risidagi qarorni qabul qilish hamda sohaning normativ-huquqiy basazini mustahkamlashda quyidagi to‘rtta prinsipial mezonga qat'iy rioya etishi lozim:

– qonuniy maqsadning mavjudligi;

– qo‘llanilayotgan choraning yaroqliligi va mosligi

– zarurat mezoni;

– qat'iy mutanosiblik (proporsionallik) talabi.

4. Transport vositalari harakatini cheklashning tashkiliy-huquqiy mexanizmlari quyidagi uchta qismdan tashkil topgan:

1) Transport vositalari harakatini cheklashga vakolatli subyektlar va ularning tizimi:

– umumiy vakolatli organlar

– maxsus vakolatli organlar

2) Transport vositalari harakatini cheklashni tashkil etish tartibi va vakolatli organlar o‘rtasidagi hamkorlik;

3) Transport vositalari harakatini cheklashning raqamli boshqaruv tizimi.

II. Qonunchilikni takomillashtirishga qaratilgan takliflar:

1. O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirining 2011-yil 5-iyuldagi "Yo‘l harakati qoidalarining buzilishiga doir ma'muriy ishlarni ko‘rib chiqish

tartibi to‘g‘risidagi yo‘riqnomani tasdiqlash haqida”gi (2011-yil 5-iyul) 2240(68)-son buyrug‘ini bekor qilish va yangi namunadagi “Yo‘l harakati qoidalarining buzilishiga doir ma’muriy ishlarni ko‘rib chiqish tartibi to‘g‘risida”gi Vazirlar Mahkamasi qarorini qabul qilish maqsadga muvofiq.

2. “Transport vositalari harakatiga doir ekologik va texnik cheklovlar buzilganligi uchun javobgarlik belgilanishi munosabati bilan O‘zbekiston Respublikasining Ma’muriy javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksiga o‘zgartirish va qo‘shimchalar kiritish to‘g‘risida”gi qonunni qabul qilish maqsadga muvofiqdir (qonun loyihasi dissertatsiyaga ilova qilingan).

3. Sun’iy intelektga asoslangan boshqaruvchisiz boshqarish transport vositalarining harakatini ma’muriy-huquqiy tartibga solish va mazkur transport vositalari harakatini cheklashning huquqiy asoslarini ishlab chiqish maqsadga muvofiq.

4. O‘zbekiston Respublikasining “Ma’muriy javobgarlik to‘g‘risida”gi kodeksiga quyidagi o‘zgartirish va qo‘shimchalarni kiritish maqsadga muvofiqdir:

1) Kodeksni quyidagi tahrirdagi 125^{12}, 125^{13} va 127^{1}-moddalar bilan to‘ldirish:

“125^{12}-modda. Transport vositalarining tig‘iz vaqtda harakatlanishiga doir vaqt va infratuzilmaviy cheklov qoidalarini buzishi

Shahar hududida yirik hajmli va og‘ir vaznli transport vositalarining mahalliy davlat hokimiyati organlari tomonidan belgilangan tig‘iz vaqtlardagi harakatlanish cheklovlarini, shuningdek, Milliy navigatsiya tizimiga integratsiya qilingan taqiqlovchi yo‘l belgilari yoki maxsus marshrutlar talablarini buzish,

— bazaviy hisoblash miqdorining o‘n baravari miqdorida jarima solishga sabab bo‘ladi.

125^{13}-modda. Avtomobil yo‘llarini saqlash va yo‘l harakatini tashkil etish qoidalarini buzish

Avtomobil yo‘llarini, yo‘l inshootlarini, temir yo‘l kesishmalarini va yo‘l bo‘yidagi obyektlarni saqlash qoidalarini buzish, shuningdek, yo‘l harakatini tartibga soluvchi texnik vositalarni (svetoforlar, yo‘l belgilari, chiziqlar, to‘siqlar va yoritish moslamalarini) o‘rnatish va saqlash bo‘yicha normativ talablarni bajarmaslik yoki yo‘l harakati xavfsizligiga tahdid soluvchi infratuzilmaviy kamchiliklarni o‘z vaqtida bartaraf etmaslik,

– mansabdor shaxslarga bazaviy hisoblash miqdorining o‘n besh baravaridan yigirma baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo‘ladi.

Ushbu moddaning birinchi qismida nazarda tutilgan huquqbuzarliklar avariya holatini vujudga keltirsa, transport vositalarining harakatlanishi uchun bevosita xavf tug‘dirsa yoxud yo‘l-transport hodisasi sodir bo‘lishiga, transport vositalariga, yo‘l inshootlariga va boshqa mol-mulkka shikast yetkazilishiga olib kelsa,

– mansabdor shaxslarga bazaviy hisoblash miqdorining yigirma baravaridan qirq baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo‘ladi.

Ushbu moddaning birinchi yoki ikkinchi qismlarida nazarda tutilgan huquqbuzarliklar ma’muriy jazo chorasi qo‘llanilganidan so‘ng bir yil davomida takror sodir etilgan bo‘lsa,

– mansabdor shaxslarga bazaviy hisoblash miqdorining qirq baravaridan oltmish baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo‘ladi.

127¹-modda. Transport vositalarining akustik (shovqin) bo‘yicha texnik reglamentlariga rioya etmaslik

Belgilangan akustik (shovqin) normalarga javob bermaydigan transport vositalarini ishlab chiqarish, yig‘ish yoki ularni foydalanishga chiqarish,

— mansabdor shaxslarga bazaviy hisoblash miqdorining o‘n besh baravaridan yigirma baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo‘ladi.

Akustik shovqin darajasi belgilangan normativlardan ortiq bo‘lgan transport vositalarini boshqarish,

— fuqarolarga bazaviy hisoblash miqdorining besh baravari miqdorida jarima solishga sabab bo‘ladi.

Transport vositalariga belgilangan meyorlardan ortiq shovqin chiqaruvchi tovush signallarini, shuningdek, qo‘shimcha tashqi shovqin kuchaytiruvchi qurilmalarni (sport rezonatorlari, maxsus nasadkalar yoki ovoz chiqaruvchi boshqa moslamalarni) o‘zboshimchalik bilan o‘rnatish yoxud shunday qurilmalari mavjud bo‘lgan transport vositasini boshqarish,

— huquqbuzarlik ashyosini musodara qilib, fuqarolarga bazaviy hisoblash miqdorining yetti baravari miqdorida jarima solishga sabab bo‘ladi.

Transport vositalarini belgilangan meyorlardan ortiq shovqin chiqaruvchi tovush signallari yoki tashqi shovqin kuchaytiruvchi qurilmalar bilan qasddan jihozlash, shuningdek, bunday nostandart qurilmalarni ishlab chiqarish yoxud realizatsiya qilish,

— huquqbuzarlik ashyosini musodara qilib, mansabdor shaxslarga bazaviy hisoblash miqdorining yigirma baravaridan o‘ttiz baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo‘ladi.

Ushbu moddaning ikkinchi qismida nazarda tutilgan huquqbuzarlik konstruktiv o‘zgartirishlarsiz, texnik nosozlik yoki eskirish oqibatida kelib chiqqanligi aniqlanganda, vakolatli organ xodimi tomonidan ma’muriy bayonnoma rasmiylashtirilmasdan, haydovchiga kamchilikni bartaraf etish uchun o‘n kunlik muddat beriladi. Ushbu muddat ichida nosozlik bartaraf etilib, vakolatli organga tasdiqlansa, shaxs ma’muriy javobgarlikdan ozod etiladi. Aks holda, shaxs umumiy asoslarda javobgarlikka tortiladi va transport vositasi ushlab turish joylariga joylashtiriladi. Ushbu qoida moddaning uchinchi va to‘rtinchi qismlariga nisbatan tatbiq etilmaydi.

2. O‘zbekiston Respublikasi qurilish va uy-joy kommunal xo‘jaligi vazirining 2024-yil 25-iyundagi SHNQ 2.07.06-24 “Shahar ko‘cha-yo‘llari. Loyihalash talablari” shaharsozlik normalari va qoidalarini tasdiqlash to‘g‘risidagi 01/2-23-son buyrug‘ining 5-bobini (Shahar ko‘cha-yo‘llarini rejalashtirish) quyidagi mazmundagi 109[1]-band bilan to‘ldirish maqsadga muvofiq.

109[1]. Yangi qurilayotgan hamda rekonstruksiya qilinayotgan ko‘chalarda transport vositalarining qayrilib olish joylari (ajratuvchi tasmalardagi uzilishlar) quyidagi masofalarni hisobga olgan holda tashkil etilishi shart:

chorrahalardan kamida 50 metr oldin;

piyodalar svetofori o‘rnatilgan joylardan kamida 50 metr oldin.

Qayrilib olish joylarini svetofordan keyin va bevosita svetofor orqasida tashkil etishga yo‘l qo‘yilmaydi.

III. Huquqni qo‘llash amaliyotini takomillashtirishga qaratilgan tavsiyalar:

1) tig‘iz vaqtlarda (ertalab 07:30–09:30 va kechqurun 17:30–19:30) yirik chorrahalardagi tirbandliklarni bartaraf etish hamda DYHXX xodimlarining jismoniy yuklamasini kamaytirish maqsadida, 1 oylik maxsus tayyorgarlikdan o‘tgan volontyorlarni pullik shartnoma asosida harakatni tartibga solishga jalb etishni ko‘zda tutuvchi “Yordamchi politsiya” (Auxiliary Police) institutini amaliyotga tatbiq etish tavsiya qilinadi;

2) yo‘llardagi tirbandliklar, yopiq yo‘llar va mavsumiy cheklovlarni real vaqt (online) rejimida aks ettiruvchi, shuningdek, tezkor xizmatlar uchun (Tez yordam, FVV, IIO) “Yashil yo‘lak” algoritmini avtomatik shakllantiruvchi va og‘ir yuk transportlarini aylanma yo‘llarga yo‘naltiruvchi intellektual “Milliy navigatsiya tizimi”ni ishga tushirish asoslab berilgan;

3) maxsus foto va video qayd etish uskunalari sonini mazkur turdagi huquqbuzarliklar natijasida chiqarilgan qarorlar natijasida undirilgan jarimalarning 25 foizini bevosita huquqbuzariklarni qayd etuvchi maxsus moslamalar tarmog‘ini kengaytirishga yo‘naltirish maqsadga muvofiq;

4) YHXX xodimlarini fara chirog‘ining ko‘zni oladigan darajada ko‘tarilishi standartini o‘lchash, avtomobil shovqin darajasini o‘lchash hamda avtomobildan ekostikeri qanday bo‘lishidan qat’iy nazar, chiqayotgan tutun va zaharli gazlarni joyida o‘lchash bo‘yicha maxsus portativ moslamalar bilan to‘liq ta’minlash lozim.

5) yangi qurilgan, rekonstruksiya yoki kapital ta’mir qilingan avtomobil yo‘llarini foydalanishga qabul qilish jarayonida, agar loyihadagi piyodalar yo‘lagi, yoritish tizimi va xavfsizlik orolchalari to‘liq va sifatli amalga oshirilmagan bo‘lsa, Ichki ishlar organlarining DYHXX organlariga mazkur yo‘l uchastkasini foydalanishga qabul qilishni va unda transport vositalari harakatlanishini mutlaq taqiqlash (cheklash) huquqini berish maqsadga muvofiq;

6) maxsus foto va video qayd etish vositalarini joylashtirish tartibini tubdan qayta ko‘rib chiqish: bunda nazorat moslamalarini qayd etilgan umumiy ma’muriy huquqbuzarliklar soniga qarab emas, balki og‘ir oqibatli YTHlar eng ko‘p sodir bo‘layotgan hududlardan kam sodir bo‘layotgan hududlar ketma-ketligiga (masalan, 1) Namangan, 2) Sirdaryo, 3) Navoiy va h.k.) muvofiq taqsimlash. Ushbu taqsimotni amalga oshirishda hududlardagi YTHlar soni nisbatini inobatga olgan holda, nazorat vositalarini yo‘l toifalari kesimida – davlat ahamiyatidagi yo‘llar (34,1%), shahar va xo‘jalik yo‘llari (26,4%), mahalliy yo‘llar (20,2%) hamda xalqaro ahamiyatdagi yo‘llarga (18,9%) proporsional tarzda joylashtirish tizimini joriy etish lozim;

7) fuqarolar tomonidan avtomobil yo‘llarini saqlash qoidalari buzilishiga oid huquqbuzarliklar yuzasidan “E-jarima” tizimi orqali xabardor qilganlik bo‘yicha tayinlangan jarimaning ellik foizi miqdorida rag‘batlantirish tizimini yo‘lga qo‘yish kerak;

8) bir kalendar yili davomida radar va kameralar yoki YPX xodimlari tomonidan 5 ta va undan ortiq marta tezlikni oshirish, qizil chiroqda o‘tish kabi

qo‘pol qoidabuzarligi qayd etilgan haydovchilar uchun keyingi yilgi majburiy sug‘urta tarifini avtomatik ravishda keskin ravishda 100 baravarga oshiruvchi “Ma’muriy-sug‘urta multiplikatori” tizimini to‘liq ishga tushirish, kelgusi yilda 5 tadan ortiq qo‘pol qoidabuzilishi sodir etilmagan taqdirda mazkur sug‘urta badalini qaytarish amaliyotini joriy qilish zarur.

9) Buyuk Britaniyaning “Light Test” amaliyoti tajribasidan kelib chiqib, transport vositalarining yoritish chiroqlari belgilangan standartlarga muvofiq sozlanmagan holatlarni joyida maxsus uskunalar yordamida tekshiruvdan o‘tkazish, ma’muriy ta’sir chorasini qo‘llash hamda kamchilikni bartaraf etish uchun aniq muddat berish mexanizmlarini o‘zida mujassam etgan “Tungi shafaq” (shartli) nomli maqsadli reyd tadbirlarini tashkil etishni yo‘lga qo‘yish maqsadga muvofiq.

НАУЧНЫЙ СОВЕТ PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТАШКЕНТСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ ТРАНСПОРТНОМ УНИВЕРСИТЕТЕ

АКАДЕМИЯ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

АБДУЛЛАЕВ ФАЙЗУЛЛА АБДИКОДИР УГЛИ

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫХ АСПЕКТОВ ОГРАНИЧЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

12.00.02 – Конституционное право. Административное право. Финансовое и таможенное право

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по юридическим наукам

Ташкент – 2026

Тема диссертации доктора философии (PhD) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Министерстве высшего образования, науки и инноваций Республики Узбекистан за номером B2026.3.PhD/Yu1021.

Диссертация выполнена в Академии Министерства внутренних дел Республики Узбекистан.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекском, русском, английском (резюме)) размещен на веб-сайте Научного совета и информационно-образовательном портале «Ziyonet» (www.ziyonet.uz).

Научный руководитель:	**Зиёдуллаев Музафар Зиёдуллаевич** доктор юридических наук, профессор
Официальные оппоненты:	**Асадов Шавкат Гайбуллаевич** доктор юридических наук, профессор
	Хакимов Гуломжон Тургунпулатович кандидат юридических наук, доцент
Ведущая организация:	Институт повышения квалификации Министерства внутренних дел Республики Узбекистан

Защита диссертации состоится 28 ноября 2026 года в 09:30 часов на заседании Диссертационного совета PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 по присуждению ученых степеней при Ташкентском государственном транспортном университете. (Адрес: 77GJ+VRV, Tashkent, г. Ташкент, ул. Адилходжаева, 1. Тел.: (+99871) 299-00-01).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентском государственном транспортном университете. (зарегистрирована за номером ____). (Адрес: 77GJ+VRV, Tashkent, г. Ташкент, ул. Адилходжаева, 1. Тел.: (+99871) 299-00-01; e-mail: rektorat@tstu.uz).

Автореферат диссертации разослан «___» _____ 2026 года.
(Протокол от «___» _____ 2026 года, реестровый №.).

Дж.Х. Юлдашев
Председатель Наученого совета по присуждению ученых степеней, доктор юридических наук, профессор

И.Т. Тургунов
Учёный секретарь Научного совета по присуждению учёных степеней, доктор юридических наук, доцент

М.М. Инагамова
Председатель Научного семинара при Научном совете по присуждению учёных степеней, кандидат юридических наук, профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации на соискание ученой степени доктора философии (PhD)

Актуальность и необходимость темы диссертации. В условиях происходящих в мире интенсивных процессов урбанизации и автомобилизации резкое увеличение транспортных потоков на дорогах оказывает серьёзное влияние на безопасность дорожного движения, общественный порядок, здоровье населения и экологическую устойчивость. По данным Всемирной организации здравоохранения, в результате дорожно-транспортных происшествий погибает значительное число людей, а ежегодно от 20 до 50 миллионов человек получают травмы различной степени тяжести[1]. В то же время, как отмечают международные аналитические организации, в частности INRIX, в крупнейших городах мира жители ежемесячно теряют в дорожных заторах в среднем более 100 часов[2]. Данные проблемы усложняют управление городскими агломерациями и требуют от государственных органов принципиально новых подходов. В частности, совершенствование административно-правовых механизмов ограничения движения транспортных средств в соответствии с современными реалиями в целях оптимизации ежедневного транспортного потока, оперативной ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, а также обеспечения общественной безопасности в период проведения массовых мероприятий становится актуальной научно-практической задачей.

В мировом масштабе результаты, достигаемые в области обеспечения безопасности дорожного движения и административно-правового регулирования транспортных потоков, распределяются по регионам крайне неравномерно. Так, если в Европейском регионе уровень смертности снизился на 36%, в Западно-Тихоокеанском регионе — на 15%, а в регионе Юго-Восточной Азии — на 2%, то в Африканском регионе данный показатель возрос на 17%, а на Американском континенте остался без изменений. Эти процессы находят своё отражение и в регионе Центральной Азии: стремительный рост уровня автомобилизации, увеличение объёмов международных транзитных перевозок и возрастающая нагрузка на дорожную инфраструктуру порождают специфические проблемы в сфере обеспечения безопасности движения. Данное обстоятельство обусловливает необходимость комплексного исследования действенных административно-правовых институтов ограничения движения транспорта на основе международных стандартов с учётом региональных особенностей, а также модернизации правоприменительной практики в сфере обеспечения общественной безопасности.

---

[1] Road deaths fall by 21% globally but stronger action is needed to save lives // World Health Organization. — 2026. — 20 July.— Elektron manba: https://www.who.int/news/item/20-07-2026-road-deaths-fall-by-21--globally-but-stronger-action-is-needed-to-save-lives (время обращения: 03.08.2026)

[2] INRIX 2025 Global Traffic Scorecard // INRIX. — Elektron manba: https://inrix.com/scorecard / (время обращения: 03.08.2026)

В нашей стране резкое увеличение количества автотранспортных средств также создаёт существенную нагрузку на дорожную инфраструктуру, формируя новые вызовы в области гарантирования безопасности движения. В частности, анализ 27 282 дорожно-транспортных происшествий, зарегистрированных за последние три года (в результате которых погибло 6 700 и получили ранения 22 445 человек), показывает, что 54,2% данных аварий произошли именно по объективным, то есть инфраструктурным причинам[1]. Данный статистический факт свидетельствует о том, что существующие проблемы невозможно решить исключительно традиционными административными методами, направленными на наказание водителя. Напротив, сложившаяся ситуация требует коренного совершенствования административно-правовых механизмов отрасли посредством полной цифровизации процесса ограничения движения транспорта (в частности, внедрения Национальной навигационной системы), интеллектуального управления транспортными потоками во временном и пространственном разрезах, усиления экологического и технического контроля, а также установления юридической ответственности за инфраструктурные недостатки.

Именно с этой точки зрения настоящее диссертационное исследование в определённой степени послужит правовому обеспечению реализации стратегических задач, закреплённых в Кодексе Республики Узбекистан об административной ответственности (1994 г.), законах «Об органах внутренних дел» (2016 г.), «О дорожном движении» (2024 г.), «Об автомобильных дорогах» (2026 г.), а также указах Президента Республики Узбекистан «О дополнительных мерах по последовательному продолжению и выводу на новый этап реформ в рамках приоритетных направлений развития страны до 2030 года» (2026 г.), «О мерах по выведению деятельности органов внутренних дел на качественно новый уровень в сфере обеспечения общественной безопасности и борьбы с преступностью» (2021 г.) и иных нормативно-правовых актах данной сферы.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Данное диссертационное исследование выполнено в рамках приоритетного направления развития науки и технологий республики I. «Формирование системы инновационных идей и пути их реализации в социально-правовом, экономическом и культурно-гуманитарном развитии информационного общества и демократического государства», а также в соответствии с целью 87 («Ориентация деятельности правоохранительных органов на защиту интересов, чести, достоинства и прав человека») IV направления «Обеспечение верховенства закона, организация государственного управления, ориентированного на служение народу» стратегии «Узбекистан – 2030».

[1] Предоставляется на основании данных СБДД ДОБ МВД Республики Узбекистан.

Степень изученности проблемы. Общие подходы к административно-правовым аспектам ограничения движения транспортных средств в нашей стране исследовались такими учёными, как И. Исмаилов, М.З. Зиёдуллаев, Дж.Х. Юлдашев, А.А. Худайбердиев, А.К. Янгибаев, Ж.Х. Пармонов, С.С. Шарипов.

Хотя непосредственно по теме административно-правовых аспектов ограничения движения транспортных средств диссертационных исследований в нашей республике не проводилось, по смежным вопросам были защищены диссертации на соискание учёной степени доктора философии (PhD), в частности: Н.У. Аллаяровым — на тему «Совершенствование административно-правовых механизмов обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Узбекистан» (2022 г.), К.М. Рахимовым — на тему «Теоретико-правовые аспекты системы обеспечения безопасности дорожного движения» (2022 г.), Ш.Р. Рашидовым — на тему «Уголовно-правовые и криминологические аспекты нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств» (2026 г.).

Вопросы, связанные с деятельностью по совершенствованию административно-правовых аспектов ограничения движения транспортных средств, исследовались также зарубежными учёными, среди которых И.О. Васюхно, С.М. Зырянов, Ю.Н. Калюжный, В.И. Майоров, М.А. Агеев, В.В. Журавлев, А.Ю. Соколов[1].

Однако в нашей республике административно-правовые аспекты ограничения движения транспортных средств ранее не исследовались на монографическом уровне в качестве единого комплексного научного труда.

Связь диссертационного исследования с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, где выполнена диссертация. Диссертация включена в план научно-исследовательских работ Академии МВД Республики Узбекистан и выполнена в рамках темы «Совершенствование теоретико-правовых основ обеспечения законности и дисциплины в государственном управлении» (2022–2026 гг.).

Цель исследования заключается в разработке научно обоснованных выводов, предложений и рекомендаций, направленных на создание безопасной и комфортной транспортной среды в нашей стране путем глубокого исследования административно-правовых аспектов ограничения движения автотранспортных средств.

Задачи исследования состоят в следующем:

раскрыть сущность института ограничения движения транспортных средств на основе научного исследования его понятия, целей и принципов;

развить правовые основы ограничения движения транспортных средств в Узбекистане в соответствии с современными требованиями посредством их комплексного исследования;

[1] Эти и другие источники приведены в списке использованной литературы диссертации.

выработать научно-теоретические предложения и рекомендации по совершенствованию организационно-правовых механизмов ограничения движения транспортных средств в Узбекистане;

проанализировать состояние и эффективность правоприменительной практики в сфере ограничения движения автотранспортных средств, а также разработать обоснованные предложения и рекомендации по устранению имеющихся проблем;

проанализировать и обобщить передовой зарубежный опыт развитых стран в области ограничения движения транспортных средств, сформировать научно обоснованные предложения и рекомендации по его имплементации в национальную систему;

определить основные направления и перспективы совершенствования административно-правовых механизмов ограничения движения транспортных средств в Узбекистане, а также подготовить предложения и рекомендации по их внедрению в практику

Объектом исследования являются общественно-правовые отношения, связанные с административно-правовыми аспектами ограничения движения автотранспортных средств.

Предметом исследования выступают проблемы применения мер ограничения движения автотранспортных средств, нормы законодательства, регулирующие данную сферу, и практика их применения, опыт отдельных зарубежных стран, а также научно-теоретические взгляды по исследуемой теме.

Методы исследования. В ходе исследования широко использовались такие методы, как анализ, синтез, дедукция, индукция, сравнительно-правовой анализ, анкетирование (социологический опрос), анализ эмпирических материалов и статистических данных, наблюдение, системный подход и методы формальной логики.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

обоснована необходимость законодательного закрепления оснований ограничения или запрещения движения транспортных средств на дорогах при совершении дорожно-транспортных происшествий, проведении ремонтных работ, возникновении угрозы общественной безопасности, риска чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также при проведении массовых мероприятий;

научно обосновано положение о возможности задержания транспортного средства до окончания производства по исполнению постановления о наложении штрафа в случае неуплаты штрафа за нарушение правил дорожного движения в течение шестидесяти дней, а также о недопустимости применения меры задержания транспортного средства при условии немедленной уплаты штрафа на месте задержания;

доказана необходимость внедрения практики установления личности водителя, непосредственно совершившего правонарушение, при фиксации нарушений правил дорожного движения специальными автоматизированными техническими средствами фото- и видеофиксации, а

также закрепления в законодательстве специфических административно-правовых механизмов применения штрафных баллов в отношении нарушений, зафиксированных данной системой;

научно обоснована необходимость расширения института обжалования постановления по делу об административном правонарушении за нарушение правил дорожного движения не только в суд, но и в вышестоящий орган (должностному лицу) в порядке ведомственной подчиненности, а также повышения гарантий защиты прав граждан путем установления порядка и правовых последствий рассмотрения обращений по вопросам начисления штрафных баллов.

Практические результаты исследования заключаются в следующем:

разработан проект закона о внесении дополнений в Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности (статьи 125^{12}, 125^{13} и 127^{1}), направленных на установление административной ответственности за нарушение временных и инфраструктурных ограничений движения транспортных средств в часы пик, а также правил содержания автомобильных дорог;

обоснована необходимость пропорционального распределения специальных автоматизированных средств фото- и видеофиксации по регионам и категориям дорог не по общему количеству правонарушений, а в соответствии с показателями дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями;

подготовлены предложения по совершенствованию градостроительных норм и правил ШНК 2.07.06-24 посредством установления требования об обязательной организации мест разворота транспортных средств (разрывов в разделительных полосах) на городских улицах и дорогах на расстоянии не менее 50 метров до перекрёстков и пешеходных светофоров;

разработан поэтапный практический алгоритм привлечения на основе материального стимулирования прошедших специальную подготовку и сертифицированных граждан-волонтёров к процессу регулирования движения в целях предотвращения заторов на дорогах;

разработан механизм внедрения в практику системы «Административно-страховой мультипликатор», предусматривающей автоматическое резкое повышение страхового тарифа по обязательному страхованию на следующий год для водителей, совершивших в течение одного года 5 и более грубых правонарушений;

создан практический механизм гарантированного перечисления в течение 5 лет 75 процентов суммы штрафов, взысканных за правонарушения, выявленные с помощью специальных средств контроля, установленных гражданами на территории своего проживания за счёт собственных средств, непосредственно данным гражданам.

Достоверность результатов исследования. Достоверность результатов исследования обоснована анализом норм международного и национального законодательства, передового и положительного опыта правоприменительной практики, эмпирических и статистических данных за

трехлетний период (2023–2025 гг.), обобщением результатов социологических опросов, проведенных среди 300 практических работников и 263 граждан; разработанные научные выводы, предложения и рекомендации прошли всестороннюю апробацию и опубликованы в ведущих зарубежных и республиканских научных изданиях. Полученные результаты подтверждены уполномоченными органами и внедрены в практику.

Научная и практическая значимость результатов исследования. *Научная значимость* результатов исследования заключается в возможности использования содержащихся в нем выводов и рекомендаций для дальнейшего развития научно-теоретических и методологических взглядов относительно сущности и специфических особенностей административного ограничения движения транспортных средств. *Практическая значимость* результатов исследования определяется тем, что они были использованы для совершенствования нормативно-правовых актов, регулирующих отношения, связанные с применением мер ограничения движения транспортных средств и организацией их исполнения, а также правоприменительной практики.

Внедрение результатов исследования. На основе научных результатов, полученных по совершенствованию административно-правовых аспектов ограничения движения транспортных средств:

предложения о включении нормы об ограничении или запрещении движения транспортных средств на дорогах при совершении дорожно-транспортных происшествий, проведении ремонтных работ, возникновении угрозы общественной безопасности, риска чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также при проведении массовых мероприятий были использованы при разработке частей первой и второй статьи 23 Закона Республики Узбекистан от 19 января 2024 года № ЗРУ-900 «О дорожном движении» (справка Института парламентских исследований при Законодательной палате Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 16 июня 2025 года № 3/dn-122). Учет данного предложения послужил повышению эффективности безопасной и рациональной организации движения транспортных средств на дорогах, обеспечения безопасности граждан при различных чрезвычайных ситуациях;

предложения по законодательному закреплению положения о возможности задержания транспортного средства до окончания производства по исполнению постановления о наложении штрафа в случае неуплаты штрафа, назначенного за нарушение правил дорожного движения, в течение шестидесяти дней, а также о запрете задержания транспортного средства при условии немедленной уплаты штрафа на месте задержания были использованы при разработке пункта 32 статьи 3 Закона Республики Узбекистан от 20 февраля 2025 года № ЗРУ-1033 «О внесении дополнений и изменений в Уголовный, Уголовно-процессуальный кодексы Республики Узбекистан и Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности в связи с совершенствованием системы безопасности дорожного движения» (справка Института парламентских исследований при Законодательной палате Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 16 июня

2025 года № 3/dn-122). Внедрение данного предложения способствовало предупреждению повторного совершения правонарушений лицами, уклоняющимися от уплаты штрафа, обеспечению принципа неотвратимости ответственности, а также совершенствованию упрощенного порядка рассмотрения дел об административных правонарушениях.

предложения о необходимости начисления штрафных баллов за совершенные водителями нарушения правил дорожного движения не только наряду с основным взысканием, предусмотренным постановлением, вынесенным на основании административного протокола, но и на основании постановления о наложении штрафа при фиксации нарушений правил дорожного движения специальными автоматизированными техническими средствами фото- и видеофиксации в соответствии со статьей 309^1 кодекса, были использованы при разработке пункта 5^1 главы 2 постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан № 296 «О внедрении системы оценки нарушений правил дорожного движения на основе штрафных баллов» (акт внедрения ДОБ СБДД МВД Республики Узбекистан от 30 июля 2026 года № 24/12-12561). Внедрение данного предложения в практику послужило предотвращению возможных дорожно-транспортных происшествий и повышению эффективности профилактики правонарушений путем создания цифрового механизма ограничения права управления транспортным средством в отношении водителей, систематически совершающих грубые правонарушения;

предложения о внедрении практики установления личности водителя, непосредственно совершившего правонарушение, в случаях фиксации нарушений правил дорожного движения специальными автоматизированными техническими средствами фото- и видеофиксации, а также об определении механизмов применения штрафных баллов в отношении нарушений, зафиксированных данной системой, были использованы при формировании пункта 4 постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан № 296 «О внедрении системы оценки нарушений правил дорожного движения на основе штрафных баллов» и пункта 5^2 утвержденного данным постановлением Положения (акт внедрения ДОБДД МВД Республики Узбекистан от 30 июля 2026 года № 24/12-12561). Внедрение данного предложения в практику способствовало обеспечению принципа неотвратимости административной ответственности, созданию справедливого правового механизма применения штрафных баллов и мер административного ограничения непосредственно к водителю-нарушителю, а не к собственнику транспортного средства;

предложения о закреплении возможности обжалования постановления по делу об административном правонарушении за нарушение правил дорожного движения не только в суд, но и в вышестоящий орган (должностному лицу), а также об определении порядка и правовых последствий рассмотрения обращений по вопросам начисления штрафных баллов были использованы при формировании главы 3 Положения, утвержденного постановлением Кабинета Министров Республики

Узбекистан № 296 «О внедрении системы оценки нарушений правил дорожного движения на основе штрафных баллов» (акт внедрения ДОБДД МВД Республики Узбекистан от 30 июля 2026 года № 24/12-12561). Внедрение данного предложения в практику послужило созданию возможности оперативного (ведомственного) восстановления нарушенных прав граждан без излишних бюрократических барьеров, а также существенному повышению гарантий принципов законности и справедливости при применении мер административного принуждения.

Апробация результатов исследования. Основное содержание и научные результаты диссертации прошли апробацию на 1 международной и 3 республиканских научно-практических конференциях.

Опубликованность результатов исследования. По теме исследования опубликовано всего 13 научных работ, в том числе 4 статьи (из них 1 в зарубежном издании) в научных журналах, рекомендованных для публикации основных научных результатов диссертации.

Структура и объём диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих шесть параграфов, заключения, списка использованной литературы, списка условных обозначений и терминов, а также приложений. Объём работы составляет 148 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении диссертации освещены актуальность и необходимость темы диссертации, соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, степень изученности проблемы, связь темы диссертации с научно-исследовательскими работами высшего образовательного учреждения, где выполнена работа, цель и задачи, объект и предмет, методы исследования, научная новизна и практические результаты, достоверность результатов исследования, их научная и практическая значимость, внедрение полученных результатов, апробация работы, опубликованность результатов, а также структура и объём диссертации.

Первая глава диссертации посвящена теме *«Теоретические и правовые основы ограничения движения транспортных средств»*, в ней исследованы понятие, цели, принципы и правовые основы ограничения движения транспортных средств.

Первый параграф данной главы озаглавлен *«Анализ понятия, целей и принципов ограничения движения транспортных средств»*. В нем изучены меры административного ограничения, понятие, виды, сущность, цели, особенности и принципы ограничения движения транспортных средств.

На основе сравнительного анализа взглядов таких ученых-юристов, как В.Н. Буряков, Ю.С. Герман, А.В. Ляхов, И.В. Шевченко, В.И. Степанюк, Д.О. Николаевский, И.О. Васюхно, К. Назаров, А.М. Сильников, О.О. Лебедева, И.М. Машаров, П.И. Кононов, Л.Л. Попов, В.Д. Родионова, В.В. Йонаш, А.Н. Кокорев, В.Д. Ардашкин, автор внес ясность в понятие *мер*

административного ограничения, их основной признак, объекты и круг субъектов их применения, а также в теоретические проблемы в данной сфере.

В исследовании подчеркнуто, что *основной целью применения административных мер в виде ограничения движения транспортных средств* является надлежащее регулирование дорожного движения, немедленное пресечение совершаемого правонарушения, а также предотвращение возможных вредных последствий, которые могут возникнуть в его результате.

Изучив научные позиции таких ученых, как Х. Маурер, К. Вальдхофф, Т.К. Сацкевич, К.С. Коршунова, А.И. Стахов, А.В. Зубач, А.Ю. Соколов, В.В. Гавренков, М.А. Агеев, В.В. Журавлев, А.И. Каплунов и М.З. Зиёдуллаев, соискатель разработал авторское определение понятия *«ограничение движения транспортных средств»*.

При классификации объектов применения мер ограничения движения транспортных средств в диссертации проведен сравнительный анализ мнений таких ученых, как А.Н. Кокорев, Л.Л. Попов, Д.С. Дубровский, В.Д. Ардашкин по данному вопросу, и данные объекты классифицированы на две группы: *1) объекты, ориентированные на личность; 2) предметные и ситуационные (инфраструктурные) объекты.* В результате сформулирован четкий вывод о том, в каких именно ситуациях и в отношении кого применяются указанные меры ограничения.

Во втором параграфе первой главы, озаглавленном «*Исследование правовых основ ограничения движения транспортных средств в Узбекистане»*, изучены правовые основы мер административного ограничения и разработаны научно-теоретические выводы.

При изучении данного параграфа соискатель, опираясь на научные взгляды И. Исмаилова, М.З. Зиёдуллаева, Ф.Н. Шукурова и С.С. Шарипова, пришел к выводу о том, что исследование правовых основ применения мер ограничения движения транспортных средств в последовательности по их юридической силе: 1) Конституция и международно-правовые акты; 2) законы; 3) указы и постановления Президента, постановления Кабинета Министров; 4) ведомственные нормативно-правовые акты Министерства внутренних дел — создает условия для детального и системного анализа правовых основ применения данных мер.

В исследовательской работе обоснован вывод о том, что при принятии уполномоченными государственными органами решения об ограничении движения транспортных средств и укреплении нормативно-правовой базы сферы необходимо строго соблюдать четыре принципиальных критерия: наличие законной цели, пригодность и соответствие применяемой меры, необходимость и требование строгой соразмерности (пропорциональности).

При изучении правовых основ предмета исследования диссертант в результате толкования нормативно-правовых актов, проведения социологического опроса, сравнительно-правового и научного анализа обосновал необходимость устранения правовых коллизий и пробелов, возникающих при их применении. В частности:

1. в статье 46 Закона «О нормативно-правовых актах» установлено, что в связи с принятием нового нормативно-правового акта подлежат внесению необходимые изменения и (или) дополнения в ранее принятые нормативно-правовые акты либо признанию их утратившими силу в случае противоречия их норм. Несмотря на то, что с 12 июля 2024 года в Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности изменения вносились 71 раз, а также были приняты постановление Кабинета Министров № 296 «О внедрении системы оценки нарушений правил дорожного движения на основе штрафных баллов» и другие нормативные акты, приказ министра внутренних дел от 5 июля 2011 года «Об утверждении Инструкции о порядке рассмотрения административных дел о нарушении правил дорожного движения» до сих пор не усовершенствован и не приведен в соответствие с актами более высокой юридической силы;

2. хотя в 2018 году в «Докладе Глобального форума по безопасности дорожного движения о работе его 77-й сессии» Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ECE/TRANS/WP.1/165 от 3 октября 2018 года) была разработана первая на международном уровне «дорожная карта» по внедрению искусственного интеллекта и автономных транспортных средств в дорожное движение, данный документ не имплементирован в транспортное законодательство нашей республики;

3. в Кодексе об административной ответственности не предусмотрены соответствующие меры ответственности за несоблюдение таких мер, как порядок движения в период ремонта дорог и установленные законодательством экологические ограничения, а также иных требований по временному ограничению движения транспорта.

Вторая глава диссертации посвящена анализу *«Административно-правовых и организационных основ ограничения движения транспортных средств»*. В данной главе рассмотрены организационно-правовые механизмы ограничения движения транспортных средств в Узбекистане, состояние, эффективность, проблемы правоприменительной практики органов внутренних дел по ограничению движения транспортных средств, причины их возникновения и пути решения.

Первый параграф данной главы посвящен теме *«Организационно-правовые механизмы ограничения движения транспортных средств в Узбекистане»*, в нем исследованы система субъектов и организационные основы ограничения движения транспортных средств.

Проанализировав мнения таких ученых, как Ю.М. Рашевский, В.Ф. Саетгараев, В.Р. Топилдиев, А.И. Николаев, диссертант разработал авторское определение понятия организационно-правового механизма ограничения движения транспортных средств.

Изучив научные труды ученых-правоведов Г.В. Атаманчука, Д.Н. Бахраха, Ю.А. Тихомирова, П. Данливи (P. Dunleavy), Х. Маргеттс (H. Margetts), С. Бастова (S. Bastow) и Дж. Тинклера (J. Tinkler), исследователь пришел к выводу о целесообразности анализа организационно-правового

механизма сферы в рамках трех крупных концептуальных направлений: системы уполномоченных субъектов, порядка организации ограничения движения (межведомственного взаимодействия) и механизмов цифрового управления.

В частности, в практике применения мер административного ограничения движения транспортных средств исследованы следующие недостатки:

во-первых, несмотря на то, что соответствующими постановлениями Кабинета Министров (в том числе система экологических стикеров — постановлением № 166 от 2024 года, весогабаритный контроль — иными нормативными актами) внедряются обязательные ограничения, механизм автоматической фиксации ответственности за их нарушение и неотвратимого исполнения наказания до сих пор не закреплен на законодательном уровне;

во-вторых, в нашей республике не внедрена национальная навигационная система для планирования маршрутов движения, получения информации об ограничениях на дорогах, заторах и ремонтных работах. Результаты социологического опроса также показали, что большинство респондентов (79,9% практических работников, 74,9% граждан) в качестве основной причины возникновения заторов в республике указали отсутствие разработанной национальной навигационной системы регулирования дорожного движения и ненадлежащую организацию движения на дорогах;

в-третьих, не налажена система своевременного отображения в существующих навигационных системах информации об оперативных перекрытиях дорог или ограничениях, вводимых хокимиятами на местах или ГСБДД.

Опираясь на вышеприведенный анализ, диссертант доказал необходимость установления административной ответственности за несоблюдение экологических ограничений, установленных в отношении движения транспортных средств. В ходе опроса 84,8% респондентов поддержали данное мнение.

Второй параграф данной главы посвящен теме *«Состояние, эффективность и проблемы правоприменительной практики органов внутренних дел по ограничению движения транспортных средств»*, в нем исследованы эффективность, современное состояние и проблемы ограничения движения транспортных средств.

Изучив научные изыскания таких ученых, как К.М. Рахимов, Т.С. Азимов, Ж.Х. Пармонов, исследователь пришел к выводу о целесообразности исследования состояния, эффективности и проблем правоприменительной практики органов внутренних дел по ограничению движения транспортных средств на основе трех логических направлений, включающих: 1) макросреду возникновения проблем, связанных с движением транспортных средств; 2) механизм государственного контроля и административную практику; 3) блок последствий, анализа и решений. В частности:

в рамках первого направления (макросреда) изучены общая протяженность автомобильных дорог в республике и их категорирование, а

также уровень автомобилизации населения, проанализирована тенденция роста нагрузки на дорожную инфраструктуру;

во втором направлении рассмотрены технологическая трансформация инфраструктуры выявления правонарушений на дорогах, динамика нарушений правил дорожного движения и методы их выявления, исследованы механизмы установления государственного контроля за надлежащей эксплуатацией транспортных средств;

в третьем направлении освещены негативные последствия, возникающие в транспортной сфере, общая динамика статистики дорожно-транспортных происшествий, их виды, демографический и криминологический портрет участников, а также причины их возникновения; проведен анализ ДТП в разрезе категорий дорог, охвата специальными устройствами и региональный анализ последствий. В результате данного анализа выявлены следующие проблемы в разрезе территорий, времени и последствий, где необходимо введение мер ограничения движения транспортных средств:

во-первых, основные ДТП совершаются в промежутке времени с 18:00 до 22:00, преимущественно водителями в возрасте 25–35 лет с водительским стажем от 3 до 10 лет;

во-вторых, если 45,8% ДТП, по которым возбуждены уголовные дела, произошли по вине водителей (субъективные факторы), то остальные 54,2% возникли по объективным причинам — вследствие отсутствия условий для безопасного передвижения пешеходов, неосвещенности дорог и улиц, отсутствия барьерных ограждений, разделяющих встречные направления, а также необорудования велосипедных дорожек для альтернативного движения;

в-третьих, согласно анализу в разрезе категорий дорог, наибольшая доля ДТП стабильно приходится на дороги государственного значения, составляя 34,75% (10 017) от общего числа происшествий. Данный показатель подтверждает, что ввиду высокой пропускной нагрузки и скоростного режима эти дороги являются наиболее опасной категорией. Далее следуют городские и хозяйственные дороги — 25,84% (7 467), местные дороги — 20,5% (5 912) и дороги международного значения — 18,89% (5 463), что свидетельствует о сохранении основного источника опасности именно на дорогах государственного значения, а также на городских и хозяйственных дорогах;

в-четвертых, исследовано, что хотя наибольшее количество специальных устройств в республике приходится на Ташкентскую область (1 481 ед.) и город Ташкент (846 ед.) и наибольшее число ДТП также фиксируется именно в этих регионах, в Наманганской, Сырдарьинской и Навоийской областях, где совершается относительно меньше ДТП, доля происшествий с тяжкими последствиями имеет самый высокий показатель в республике.

В результате анализа третьей и четвертой проблем доказана целесообразность первоочередной установки специальных устройств,

направленных на ограничение движения и скорости на дорогах, именно на дорогах государственного значения Наманганской, Сырдарьинской и Навоийской областей, а также на городских и хозяйственных дорогах..

Третья глава диссертации озаглавлена *«Перспективы совершенствования административно-правовых механизмов ограничения движения транспортных средств в Узбекистане»*, в ней проанализированы передовой опыт зарубежных стран в сфере ограничения движения транспортных средств, а также направления и перспективы совершенствования данной сферы.

Первый параграф данной главы посвящен *«Анализу административно-правовых механизмов ограничения движения транспортных средств в развитых зарубежных странах»*, в нем изучены правовые механизмы в нормах административного законодательства по применению мер ограничения движения транспортных средств таких государств, как Франция, Великобритания, Германия, Соединенные Штаты Америки, Япония и Сингапур, и даны рекомендации по их имплементации в национальную систему. В частности, диссертантом научно доказана необходимость внедрения в национальную систему следующего передового зарубежного опыта:

внедрение механизма строгого ограничения уровня шума транспортных средств на основе международных стандартов (72–85 дБ);

установление ответственности за несоблюдение технических регламентов по акустическому (шумовому) режиму транспортных средств (в ходе опроса данное предложение поддержали 67% респондентов);

организация целевых рейдовых мероприятий под условным названием «Ночной рассвет», направленных на выявление и устранение фактов неправильной регулировки ночных осветительных приборов транспортных средств и степени ослепления ими водителей (в ходе опроса данное предложение поддержали 73,4% респондентов);

обеспечение сотрудников ГСБДД специальными портативными приборами для измерения стандарта угла подъема света фар, приводящего к ослеплению, измерения уровня шума автомобиля, а также замера на месте выбрасываемого дыма и токсичных газов независимо от наличия и категории эко-стикера автомобиля (в ходе опроса данное предложение поддержали 83,7% респондентов).

Во втором параграфе данной главы, озаглавленном *«Пути совершенствования административно-правовых механизмов ограничения движения транспортных средств в Узбекистане»*, вопросы совершенствования ограничения движения автотранспортных средств исследованы в разрезе направлений правового, организационно-тактического, материально-технического и кадрового обеспечения сферы. Так, респонденты, принявшие участие в социологическом опросе, отметили, что совершенствование деятельности зависит от ее правового обеспечения (26,2%), организационно-тактического обеспечения (24,9%), материально-

технического обеспечения (24,9%) и обеспечения квалифицированными кадрами (26%).

По результатам исследования в целях повышения эффективности применения мер ограничения движения транспортных средств целесообразно осуществить следующее:

Во-первых, в целях совершенствования правовых основ применения мер ограничения движения транспортных средств внедрить следующее:

заблаговременно разработать административно-правовые основы движения беспилотных (автономных) транспортных средств на базе искусственного интеллекта и транспортных средств, работающих в режиме автопилота, а также ограничения их движения в определенных случаях (данное предложение одобрили 69,6% респондентов, принявших участие в опросе);

отменить приказ министра внутренних дел Республики Узбекистан от 5 июля 2011 года № 2240 и принять взамен него постановление Кабинета Министров нового образца «О порядке рассмотрения административных дел о нарушении правил дорожного движения» (данное предложение одобрили 76,2% респондентов, принявших участие в опросе);

принять Закон «О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности в связи с установлением ответственности за нарушение экологических и технических ограничений движения транспортных средств» (проект закона разработан; данное предложение одобрили 84,8% респондентов, принявших участие в опросе).

Во-вторых, реализовать следующие меры, направленные на укрепление организационно-тактических основ ограничения движения транспортных средств:

создать Национальную навигационную систему, отображающую в режиме реального времени информацию о заторах, закрытых дорогах и дорогах с ограниченным доступом, сезонных ограничениях и временно установленном скоростном режиме (данное предложение одобрили 79,6% практических работников и 74,9% граждан, принявших участие в опросе);

распределять специальные средства фото- и видеофиксации в разрезе регионов и категорий дорог не по общему количеству правонарушений, а в соответствии с количеством ДТП с тяжкими последствиями (данное предложение одобрили 89,9% практических работников и 83,3% граждан, принявших участие в опросе).

В-третьих, реализовать следующие меры по укреплению материально-технических основ применения мер ограничения движения транспортных средств:

направлять 25% средств, поступающих от административных штрафов, на расширение сети специальных устройств фото- и видеофиксации;

внедрить систему возврата в течение 5 лет 75% суммы штрафов, взысканных за правонарушения, выявленные посредством специальных устройств контроля, установленных гражданами за счет собственных средств

на территории их проживания (данное предложение одобрили 89,9% практических работников и 89,4% граждан, принявших участие в опросе);

наладить механизм поощрения граждан в размере 50% от суммы взысканного с виновных лиц штрафа за информирование через систему «E-jarima» о недостатках, связанных с нарушением правил содержания автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры.

В-четвертых, реализовать следующие меры по укреплению кадровых основ ограничения движения транспортных средств:

внедрить механизм привлечения к регулированию перекрестков для снижения заторов в часы пик граждан-волонтеров, прошедших 1-месячную специальную подготовку и имеющих сертификат, на основе почасовой оплаты и оплаты за устраненные заторы (данное предложение одобрили 86,3% респондентов, принявших участие в опросе).

В заключительной части диссертации приведены основные научные результаты (выводы, предложения и рекомендации).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты проведенного исследования изложены в форме научно-теоретических выводов, предложений по совершенствованию законодательства и практических рекомендаций, направленных на регулирование административно-правовых отношений между должностными лицами уполномоченных органов и гражданами:

I. Научно-теоретические выводы:

1. Разработаны авторские определения следующих понятий:

меры административного ограничения — это совокупность приемов и способов принудительного воздействия, применяемых в сфере государственного управления должностными лицами уполномоченных органов в целях пресечения (ограничения) административных правонарушений и предотвращения их вероятных последствий, защиты интересов личности и общества от деяний самого этого лица и других лиц, а также обеспечения привлечения виновных к ответственности;

меры ограничения движения транспортных средств — это комплексная мера административно-правового воздействия, выражающаяся во временном или постоянном принудительном запрещении либо ограничении в установленном законодательством порядке свободного передвижения транспортных средств на дорогах в пределах определенной территории и скоростного режима, применяемая уполномоченными государственными органами (их должностными лицами) в целях обеспечения безопасности дорожного движения, предотвращения реальных угроз жизни и здоровью человека, пресечения начавшегося правонарушения или ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций;

основная цель применения административных мер в виде ограничения движения транспортных средств заключается в надлежащем регулировании дорожного движения, немедленном пресечении совершаемого

правонарушения (опасного деяния), а также предотвращении вероятных вредных последствий (ДТП, экологического вреда и т.д.), которые могут возникнуть в его результате;

организационно-правовой механизм ограничения движения транспортных средств — это целостная, неразрывно связанная и взаимодополняющая административная система, воплощающая в себе строго определенные в нормативно-правовых актах полномочия компетентных органов и процессуальные процедуры ограничения прав граждан (правовая основа), а также процессы межведомственного взаимодействия, информационного обмена, цифрового контроля и оперативного управления, направленные на оперативное практическое исполнение данных норм исходя из жизненной необходимости (организационная основа), в целях охраны безопасности дорожного движения, экологического баланса и дорожной инфраструктуры.

2. Объекты применения мер ограничения движения транспортных средств можно классифицировать следующим образом:

1) Объекты, ориентированные на личность:

– лица, совершившие правонарушение;

– лица, подозреваемые в совершении правонарушения;

– лица, способные создать ситуацию, предположительно расцениваемую как правонарушение;

– лица с нарушенным морально-психологическим и психическим состоянием;

– лица, совершившие противоправные деяния, формально не признаваемые правонарушением.

2) Предметные и ситуационные (инфраструктурные) объекты:

– непосредственно объект собственности (транспортное средство) — ограничивается при запрещении эксплуатации транспортного средства по причине технической неисправности или помещении его на штрафную площадку (место стоянки);

– право на свободное передвижение неопределенного круга участников дорожного движения. Данный объект возникает при перекрытии дорог в связи с проведением массовых мероприятий, дорожно-строительных работ, введением санитарно-карантинных ограничений или чрезвычайными ситуациями (землетрясение, наводнение). При этом ограничение направлено не на конкретное лицо, а на общий транспортный поток (ситуацию).

3. При принятии уполномоченными государственными органами решения об ограничении движения транспортных средств и укреплении нормативно-правовой базы сферы необходимо строго соблюдать следующие четыре принципиальных критерия:

– наличие законной цели; – пригодность и соответствие применяемой меры;

– критерий необходимости; – требование строгой соразмерности (пропорциональности).

4. Организационно-правовые механизмы ограничения движения транспортных средств состоят из следующих трех элементов:

1) Субъекты, уполномоченные ограничивать движение транспортных средств, и их система: – органы общей компетенции; – органы специальной компетенции;

2) Порядок организации ограничения движения транспортных средств и взаимодействие между уполномоченными органами;

3) Система цифрового управления ограничением движения транспортных средств.

II. Предложения, направленные на совершенствование законодательства:

1. Целесообразно отменить приказ министра внутренних дел Республики Узбекистан от 5 июля 2011 года № 2240 (68) «Об утверждении Инструкции о порядке рассмотрения административных дел о нарушении правил дорожного движения» и принять постановление Кабинета Министров нового образца «О порядке рассмотрения административных дел о нарушении правил дорожного движения».

2. Целесообразно принять Закон «О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности в связи с установлением ответственности за нарушение экологических и технических ограничений движения транспортных средств» (проект закона прилагается к диссертации).

3. Целесообразно осуществить административно-правовое регулирование движения беспилотных транспортных средств, управляемых на базе искусственного интеллекта, и разработать правовые основы ограничения движения данных транспортных средств.

4. Целесообразно внести следующие изменения и дополнения в Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности:

1) Дополнить Кодекс статьями 125^{12}, 125^{13} и 127^{1} следующего содержания:

«Статья 125^{12}. Нарушение правил временных и инфраструктурных ограничений движения транспортных средств в часы пик

Нарушение установленных органами государственной власти на местах ограничений движения крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств в часы пик на территории городов, а также требований запрещающих дорожных знаков или специальных маршрутов, интегрированных в Национальную навигационную систему,

— влечет наложение штрафа в сумме десяти базовых расчетных величин.

Статья 125^{13}. Нарушение правил содержания автомобильных дорог и организации дорожного движения

Нарушение правил содержания автомобильных дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и придорожных объектов, а также невыполнение нормативных требований по установке и содержанию технических средств организации дорожного движения (светофоров,

дорожных знаков, дорожной разметки, ограждений и осветительных приборов) либо несвоевременное устранение инфраструктурных недостатков, создающих угрозу безопасности дорожного движения,

— влечет наложение штрафа на должностных лиц от пятнадцати до двадцати базовых расчетных величин.

Правонарушения, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие создание аварийной ситуации, непосредственной угрозы для движения транспортных средств либо совершение дорожно-транспортного происшествия, повреждение транспортных средств, дорожных сооружений или иного имущества,

— влекут наложение штрафа на должностных лиц от двадцати до сорока базовых расчетных величин.

Правонарушения, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после применения административного взыскания,

— влекут наложение штрафа на должностных лиц от сорока до шестидесяти базовых расчетных величин.

Статья 127¹. Несоблюдение технических регламентов по акустическому (шумовому) режиму транспортных средств

Производство, сборка или выпуск в эксплуатацию транспортных средств, не отвечающих установленным акустическим (шумовым) нормативам,

— влечет наложение штрафа на должностных лиц от пятнадцати до двадцати базовых расчетных величин.

Управление транспортными средствами, уровень акустического шума которых превышает установленные нормативы,

— влечет наложение штрафа на граждан в сумме пяти базовых расчетных величин.

Самовольная установка на транспортные средства звуковых сигналов, издающих шум сверх установленных норм, а также дополнительных внешних шумоусиливающих устройств (спортивных резонаторов, специальных насадок или иных звуковоспроизводящих приспособлений) либо управление транспортным средством, оборудованным такими устройствами,

— влечет наложение штрафа на граждан в сумме семи базовых расчетных величин с конфискацией предмета правонарушения.

Умышленное переоборудование (оснащение) транспортных средств звуковыми сигналами, издающими шум сверх установленных норм, или внешними шумоусиливающими устройствами, а также производство либо реализация таких нестандартных устройств,

— влечет наложение штрафа на должностных лиц от двадцати до тридцати базовых расчетных величин с конфискацией предмета правонарушения.

В случае если установлено, что правонарушение, предусмотренное частью второй настоящей статьи, возникло вследствие технической

неисправности или износа без внесения конструктивных изменений, сотрудником уполномоченного органа без оформления административного протокола водителю предоставляется десятидневный срок для устранения недостатка. Если в течение указанного срока неисправность будет устранена с подтверждением в уполномоченном органе, лицо освобождается от административной ответственности. В противном случае лицо привлекается к ответственности на общих основаниях, а транспортное средство помещается на места стоянки для задержанных транспортных средств. Настоящее правило не распространяется на части третью и четвертую данной статьи».

2. Целесообразно дополнить главу 5 («Планировка городских улиц и дорог») градостроительных норм и правил ШНК 2.07.06-24 «Городские улицы и дороги. Требования к проектированию», утвержденных приказом министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства Республики Узбекистан от 25 июня 2024 года № 01/2-23, пунктом 109¹ следующего содержания:

3. «109¹. На вновь строящихся и реконструируемых улицах места разворота транспортных средств (разрывы в разделительных полосах) должны организовываться с учетом следующих расстояний: не менее чем за 50 метров до перекрестков; не менее чем за 50 метров до мест установки пешеходных светофоров. Организация мест разворота после светофора и непосредственно за светофором не допускается».

III. Рекомендации, направленные на совершенствование правоприменительной практики:

1) в целях устранения заторов на крупных перекрестках в часы пик (утром с 07:30 до 09:30 и вечером с 17:30 до 19:30), а также снижения физической нагрузки на сотрудников ГСБДД рекомендуется внедрить в практику институт «Вспомогательной полиции» (Auxiliary Police), предусматривающий привлечение к регулированию дорожного движения на платной договорной основе волонтеров, прошедших 1-месячную специальную подготовку;

2) обоснован запуск интеллектуальной «Национальной навигационной системы», отображающей в режиме реального времени (online) заторы на дорогах, закрытые участки дорог и сезонные ограничения, а также автоматически формирующей алгоритм «Зеленого коридора» для оперативных служб (скорая помощь, МЧС, ОВД) и перенаправляющей большегрузный транспорт на объездные пути;

3) в целях расширения сети специальных устройств фото- и видеофиксации целесообразно направлять 25 процентов от суммы штрафов, взысканных по постановлениям, вынесенным по результатам фиксации правонарушений данного вида, непосредственно на расширение сети специальных фиксирующих устройств;

4) необходимо полностью обеспечить сотрудников СБДД специальными портативными приборами для измерения на месте стандарта угла наклона (подъема) света фар, приводящего к ослеплению, измерения

уровня шума автомобиля, а также замера выбрасываемого дыма и токсичных газов независимо от наличия и категории эко-стикера автомобиля;

5) в процессе приемки в эксплуатацию вновь построенных, реконструированных или капитально отремонтированных автомобильных дорог, в случае если предусмотренные проектом пешеходные дорожки (тротуары), система освещения и островки безопасности не выполнены в полном объеме и качественно, целесообразно предоставить органам ГСБДД ОВД право абсолютного запрета (ограничения) приемки данного участка дороги в эксплуатацию и движения по нему транспортных средств;

6) коренным образом пересмотреть порядок размещения специальных средств фото- и видеофиксации: при этом распределять устройства контроля не по общему количеству зафиксированных административных правонарушений, а в последовательности от регионов с наибольшим числом ДТП с тяжкими последствиями к регионам с наименьшим показателем (например: 1) Наманганская, 2) Сырдарьинская, 3) Навоийская области и т.д.). При осуществлении данного распределения с учетом соотношения количества ДТП в регионах необходимо внедрить систему пропорционального размещения средств контроля в разрезе категорий дорог — на дорогах государственного значения (34,1%), городских и хозяйственных дорогах (26,4%), местных дорогах (20,2%), а также дорогах международного значения (18,9%);

7) следует наладить систему поощрения граждан в размере пятидесяти процентов от суммы назначенного штрафа за информирование через систему «E-jarima» о правонарушениях, связанных с нарушением правил содержания автомобильных дорог;

8) необходимо полностью ввести в действие систему «Административно-страховой мультипликатор», автоматически повышающую в 100 раз страховой тариф по обязательному страхованию на следующий год для водителей, у которых в течение одного календарного года радарами, камерами или сотрудниками ДПС зафиксировано 5 и более грубых нарушений (таких как превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора), а также внедрить практику возврата данной страховой премии в случае несовершения более 5 грубых правонарушений в следующем году;

9) исходя из опыта практики «Light Test» Великобритании, целесообразно наладить организацию целевых рейдовых мероприятий под условным названием «Ночной рассвет», включающих механизмы проверки на месте с помощью специального оборудования фактов несоответствия регулировки осветительных приборов транспортных средств установленным стандартам, применения мер административного воздействия и предоставления конкретного срока для устранения недостатков.

SCIENTIFIC COUNCIL PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 FOR THE AWARDING OF ACADEMIC DEGREES AT THE AT TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY

ACADEMY OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN

ABDULLAYEV FAYZULLA ABDIKODIR O'G'LI

IMPROVEMENT OF THE ADMINISTRATIVE AND LEGAL ASPECTS OF RESTRICTING VEHICULAR TRAFFIC

12.00.02 – Constitutional Law. Administrative Law. Financial and Customs Law

DISSERTATION ABSTRACT
Of the Doctor of Philosophy (PhD) on legal science

Tashkent – 2026

The topic of the Doctor of Philosophy (PhD) dissertation was registered with the Higher Attestation Commission under the Ministry of Higher Education, Science and Innovation of the Republic of Uzbekistan under number B2026.3.PhD/Yu1021.

The dissertation was completed at the Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan.

The dissertation abstract in three languages (Uzbek, Russian, English (summary)) is posted on the website of the Scientific Council and on the information and educational portal «Ziyonet» (www.ziyonet.uz).

Supervisor:	**Ziyodullayev Muzaffar Ziyodullayevich** Doctor of Science in Law, Professor.
Official opponents:	**Shavkat G. Asadov** Doctor of Science in Law (DSc), Professor
	G'ulomjon T. Xakimov Candidate of Legal Sciences (PhD in Law), Associate Professor
Leading organization:	Institute for Advanced Training of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan

The defense of the dissertation will take place on 28 november 2026 at 09:30 am. at a meeting of the Dissertation Council PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 for awarding academic degrees at Tashkent State Transport University. (Address: 1 Adilkhodjaev Street, Tashkent, 77GJ+VRV, Tashkent. Tel.: (+99871) 299-00-01).

The dissertation is available for review at the Information Resource Center of the awarding academic degrees at Tashkent State Transport University. (registered under number __). (Address: 1 Adilkhodjaev Street, Tashkent, 77GJ+VRV, Tashkent. Tel.: (+99871) 299-00-01; e-mail: rektorat@tstu.uz)

The dissertation abstract was distributed on «« _____ 2026.

(Protocol dated «« _____ 2026, registry No.).

Dj.X. Yuldashev
Chairman of the Scientific Council for the Awarding of Academic Degrees, Doctor of sciences in Law, Professor

I.T. Turgunov
Scientific Secretary of the Scientific Council for Awarding Academic Degrees, Doctor of Sciences in Law (DSc.), Associate Professor

M. M. Inagamova
Chairman of the Scientific Seminar at the Scientific Council for the Awarding of Academic Degrees, Candidate of Legal Sciences, Professor

INTRODUCTION (abstract of doctoral (PhD) dissertation)

The purpose of the research is to develop scientific conclusions, proposals, and recommendations aimed at creating a safe and comfortable transport environment in our country through an in-depth study of the administrative and legal aspects of restricting the movement of motor vehicles.

The object of the research consists of the social and legal relations associated with the administrative and legal aspects of restricting the movement of motor vehicles.

The scientific novelty of the research is as follows:

The necessity of legally consolidating in legislative acts the restriction or prohibition of the movement of motor vehicles on roads during traffic accidents, road repair works, threats to public safety, the risk of natural and man-made emergencies, as well as during mass events, has been substantiated.

The possibility of detaining a motor vehicle until the completion of proceedings on the execution of a fine decision, in the event that a fine imposed for violating traffic rules is not paid within sixty days, as well as the inadmissibility of applying a detention measure to the motor vehicle if the fine is paid on the spot immediately upon detention, has been scientifically substantiated.

The necessity of introducing the practice of identifying the driver who directly committed the offense when traffic violations are recorded by special automated photo and video recording technical means, as well as consolidating in legislation the specific administrative and legal mechanisms for applying penalty points to offenses recorded by this system, has been proven.

The necessity of increasing the guarantees for protecting citizens' rights by expanding the institution of appealing a decision issued on an administrative offense case regarding a traffic violation not only to a court but also to a higher-ranking body (official) in the order of departmental subordination, as well as by determining the procedure and legal consequences of considering appeals regarding the calculation of penalty points, has been scientifically substantiated.

Implementation of the research results. Based on the scientific results obtained on improving the administrative and legal aspects of restricting the movement of motor vehicles:

Proposals on introducing a rule on restricting or prohibiting the movement of motor vehicles on roads during traffic accidents, repair works, threats to public safety, the risk of natural and man-made emergencies, as well as during mass events, were utilized in the development of parts one and two of Article 23 of the Law of the Republic of Uzbekistan No. ZRU-900 "On Road Traffic" dated January 19, 2024 (Certificate No. 3/dn-122 of the Institute of Parliamentary Research under the Legislative Chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan dated June 16, 2025). The incorporation of this proposal has served to enhance the safe and efficient organization of motor vehicle traffic on roads and to increase the effectiveness of ensuring citizens' safety in various emergency situations.

Proposals regarding the legal consolidation of detaining a motor vehicle until the completion of proceedings on the execution of the fine decision if the fine

imposed for traffic violations is not paid within sixty days, as well as prohibiting the detention of the motor vehicle when the fine is paid on the spot immediately upon detention, were utilized in the development of paragraph 32 of Article 3 of the Law of the Republic of Uzbekistan No. ZRU-1033 dated February 20, 2025 "On introducing additions and amendments to the Criminal and Criminal Procedural Codes of the Republic of Uzbekistan, as well as the Code of the Republic of Uzbekistan on Administrative Responsibility in connection with the improvement of the road traffic safety system" (Certificate No. 3/dn-122 of the Institute of Parliamentary Research under the Legislative Chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan dated June 16, 2025). The implementation of this proposal has served to prevent repeat offenses by individuals evading fine payments, ensure the inevitability of responsibility, and improve the simplified procedure for considering cases of administrative offenses.

Proposals stating that penalty points for traffic violations committed by drivers should be calculated not only along with the main penalty stipulated in the decision issued on the basis of administrative protocols, but also on the basis of a "decision on imposing a fine in cases where traffic violations are recorded by special automated photo and video recording technical means" in accordance with Article 309¹ of the Code, were utilized in the development of paragraph 5¹ of Chapter 2 of the Resolution of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan No. 296 "On the introduction of a system for evaluating traffic violations based on penalty points" (Implementation Act of the Department of Public Security – Road Traffic Safety Service of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan No. 24/12-12561 dated July 30, 2026). The implementation of this proposal in practice has served to prevent potential traffic accidents and increase the effectiveness of offense prevention by creating a digital mechanism for restricting the right to drive a motor vehicle for dangerous drivers who systematically violate the rules.

Proposals on introducing the practice of identifying the driver who committed the offense when traffic violations are recorded by special automated photo and video recording technical means, and on determining the mechanisms for applying penalty points to offenses recorded by this system, were utilized in forming paragraph 4 of the Resolution of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan No. 296 "On the introduction of a system for evaluating traffic violations based on penalty points" and paragraph 5² of the Regulation approved by the resolution (Implementation Act of the Department of Public Security – Road Traffic Safety Service of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan No. 24/12-12561 dated July 30, 2026). The practical implementation of this proposal has served to ensure the principles of the inevitability of administrative responsibility and to create a fair legal mechanism for applying penalty points and administrative restriction measures specifically to the offending driver, rather than to the vehicle owner.

Proposals on establishing that a decision issued on a case of an administrative offense regarding a traffic violation can be appealed not only to a court but also to a higher-ranking body (official), and on determining the procedure and legal

consequences of considering appeals regarding the calculation of penalty points, were utilized in forming Chapter 3 of the Regulation approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan No. 296 "On the introduction of a system for evaluating traffic violations based on penalty points" (Implementation Act of the Department of Public Security – Road Traffic Safety Service of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan No. 24/12-12561 dated July 30, 2026). The implementation of this proposal in practice has served to create an opportunity for citizens to promptly (departmentally) restore their violated rights without excessive bureaucratic barriers, as well as to significantly increase the guarantees of the principles of legality and fairness when applying measures of administrative coercion.

Structure and scope of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters comprising six sections, a conclusion, a list of references, a list of abbreviations and terms, and appendices. The total volume of the work is 148 pages.

E’LON QILINGAN ISHLAR RO‘YXATI
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I bo‘lim (I часть; I part)

1. Abdullayev F. A. Transport vositalari harakatini ma’muriy cheklashning ijtimoiy yo‘naltirilgan modellari: infratuzilmaviy kamchiliklar va javobgarlik masalalari // Tamaddun nuri: ilmiy, ijtimoiy-falsafiy, madaniy-ma’rifiy, adabiy-badiiy jurnal. – Toshkent, 2026. – № 7. – B. 28–33. – URL: https://jurnal.tamaddunnuri.uz/index.php/tnj/article/view/3710

2. Абдуллаев Ф. А. Конституционные и международно-правовые основы ограничения движения транспортных средств: современные проблемы и решения // Общество и инновации. – 2026. – Т. 7, № 4. – С. 416–422. – URL: https://inscience.uz/index.php/socinov/article/view/10611

3. Abdullayev F. A. Organizational and legal challenges of implementing environmental restrictions on vehicular traffic and prospects for their improvement // International Bulletin of Applied Science and Technology. – 2026. – Vol. 6, No. 3. – P. 282–289. – URL: https://researchcitations.com/index.php/ibast/article/view/7682

4. Abdullayev F. A. Shaharlarda transport oqimlarini boshqarishda raqamli texnologiyalar va milliy navigatsiya tizimini joriy etishning tashkiliy-huquqiy asoslari // Zamonaviy dunyoda ijtimoiy fanlar: nazariy va amaliy izlanishlar : Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi. – 2026. – T. 5, № 20. – B. 130–137. – URL: https://www.in-academy.uz/index.php/ZDIF/article/view/57632

5. Abdullayev F. A. Transport vositalarining akustik (shovqin) ta’sirini cheklashning tashkiliy-huquqiy mexanizmlari // Ma’muriy huquqbuzarliklar uchun ma’muriy javobgarlikni ta’minlashning bugungi holati va istiqbollari : IIV akademiyasi respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari. – 2026. – T. 1, № 1. – B. 231-236 – URL: https://scop.uz/index.php/scopuz/article/view/238

6. Abdullayev F. A. Shahar transport oqimini boshqarishda “Yordamchi politsiya” (volonterlik) institutini joriy etishning tashkiliy-huquqiy mexanizmlari // Academic Research in Modern Science : International scientific-online conference. – 2026. – T. 5, № 30. – B. 192–196. – URL: https://econferences.ru/index.php/arims/article/view/43306

7. Abdullayev F. A. Surunkali qoidabuzarliklarga qarshi kurashda jarima ballari orqali transport harakatini cheklashning o‘ziga xos xususiyatlari // Academic Research in Modern Science : International scientific-online conference. – 2026. – T. 5, № 29. – P.144-154 – URL: https://econferences.ru/index.php/arims/article/view/43095

8. Abdullayev F. A. Transport vositalari harakatini cheklash tushunchasiga oid ayrim mulohazalar // Tamaddun nuri: ilmiy, ijtimoiy-falsafiy, madaniy-ma’rifiy, adabiy-badiiy jurnal. – Toshkent, 2026. – № 7 (82.2-qism). – B. 12–14. – URL: https://jurnal.tamaddunnuri.uz/index.php/tnj/article/view/3705

9. Abdullayev F. A. Improving the Organization of Traffic When the Movement of Vehicles on the Roads is Restricted by the Internal Affairs Bodies // Journal of Propulsion Technology (Tuijin Jishu). – 2025. – Vol. 46, No. 04. – P. 1753–1757. – URL: https://www.propulsiontechjournal.com/index.php/journal/article/view/10259

10. Abdullayev, F. A. Administrative-legal characteristics of the average speed control system in improving the mechanism of vehicle speed limitation // International Bulletin of Applied Science and Technology. – 2026. – Vol. 6, iss. 2. – P. 267-273. – URL: https://researchcitations.com/index.php/ibast/article/view/7708

11. Abdullayev F. A. Transport vositasini boshqarishdan chetlatish va ushlab turish tarzidagi ma’muriy cheklash chorasini qo‘llashda fuqaro-xodim munosabatlarining huquqiy asoslarini takomillashtirish // « Yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlash: milliy va xorijiy tajriba » / 2024 yil 31 maydagi xalqaro ilmiy-amaliy konferentsiya materiallari to‘plami. – Toshkent: O‘zbekiston Respublikasi Jamoat xavfsizligi universiteti, 2024. – B. 411-417.

12. Abdullayev F. A. Tartibga solinadigan yo‘l uchastkalarida transport vositalari harakatini cheklashning ma’muriy-huquqiy mexanizmlari (qayrilib olish joylari misolida) // Academic Research in Modern Science. – 2026. – T. 5, № 29. – B. 155–159. – URL: https://econferences.ru/index.php/arims/article/view/43096

13. Abdullayev F. A. Ichki ishlar organlari tomonidan transport vositalariga ekostikerlar joriy qilishning o‘ziga xos xususiyatlari va huquqiy-amaliy yondashuvlar // Scientific Conference Open Proceedings (SCOP). – 2026. – T. 3, № 2. – B. 207–211. – URL: https://scop.uz/index.php/scopuz/article/view/193

Avtoreferat «Toshkent davlat transport Universiteti» tahririyatida
tahrirdan o‘tkazildi.

№ 10-3279

Bosishga ruxsat etildi: 14.11.2026.
Bichimi: 60x84 1/16 «Times New Roman»
garniturada raqamli bosma usulda bosildi.
Shartli bosma tabog‘i 3,25. Adadi 100. Buyurtma: № 259
Tel: (77) 300 99 09
Guvohnoma reestr № 10-3279
“IMPRESS MEDIA” MChJ bosmaxonasida chop etildi.
Manzil: Toshkent sh., Yakkasaroy tumani, Qushbegi ko‘chasi, 6-uy.