



СУРУНКАЛИ ҚОИДАБУЗАРЛИКЛАРГА ҚАРШИ КУРАШДА ЖАРИМА БАЛЛАРИ ОРҚАЛИ ТРАНСПОРТ ҲАРАКАТИНИ ЧЕКЛАШНИНГ ЎЗИГА ХОС ХУСУСИЯТЛАРИ

Абдуллаев Файзулла Абдикодир ўғли

Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси

мустақил изланувчиси, капитан

Тел: +998 99 826-99-16

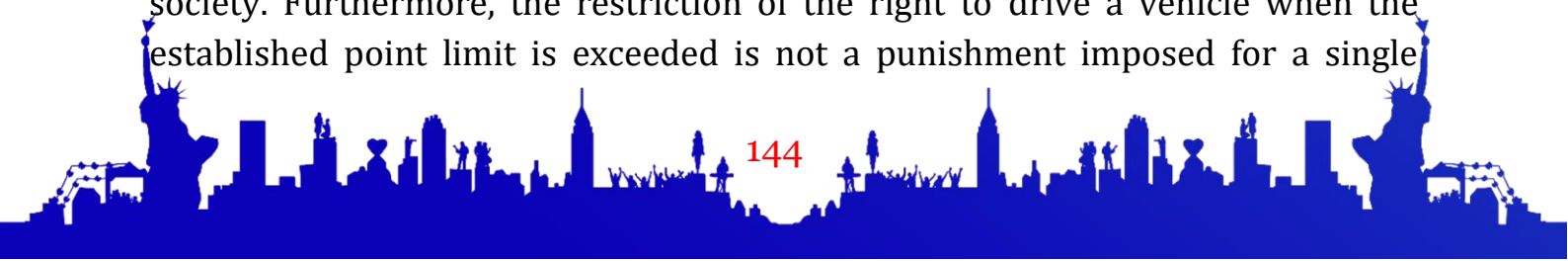
g-mail: fayzullaabdullayev12@gmail.com

<https://doi.org/10.5281/zenodo.22702836>

Аннотация. Ушбу мақолада йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлашда инсон омили таъсирини камайтириш ҳамда қоидаларни сурункали ва қасддан бузувчи ҳайдовчиларга қарши курашишда жарима баллари тизимини қўллашнинг назарий ва амалий жиҳатлари тадқиқ этилган. Тадқиқотнинг асосий эътибори жарима баллари институтининг “бир қилмиш учун бир жазо” (*non bis in idem*) конституциявий тамойилига тўла мос келишини илмий асослашга қаратилган. Жарима бали мустақил маъмурий жазо эмас, балки ҳайдовчининг йўл ҳаракати қоидаларига муносабатини ва жамият учун туғдираётган хавф даражасини ифодаловчи маъмурий-баҳолаш ҳамда мониторинг воситаси эканлиги, шунингдек, белгиланган балл меъёридан ошганда транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқининг чекланиши алоҳида битта қилмиш учун тайинланадиган жазо эмас, балки мунтазам ва сурункали хавф манбаига қарши қўлланиладиган маъмурий-чеклов чораси ҳисобланиши асосланган.

Калит сўзлар: йўл ҳаракати хавфсизлиги, сурункали қоидабузарликлар, жарима баллари, маъмурий жавобгарлик, бир қилмиш учун бир жазо, *non bis in idem*, бошқариш ҳуқуқини чеклаш, маъмурий-превентив чоралар, хавф индикатори, хорижий тажриба.

Abstract. This article explores the theoretical and practical aspects of applying the penalty points system to reduce the impact of the human factor in ensuring road traffic safety and to combat drivers who chronically and intentionally violate traffic rules. The main focus of the research is aimed at scientifically substantiating that the institution of penalty points fully complies with the constitutional principle of “one punishment for one offense” (*non bis in idem*). It is substantiated that a penalty point is not an independent administrative punishment, but an administrative assessment and monitoring tool that reflects the driver's attitude towards traffic rules and the level of danger they pose to society. Furthermore, the restriction of the right to drive a vehicle when the established point limit is exceeded is not a punishment imposed for a single





specific offense, but rather an administrative-preventive measure applied against a regular and chronic source of danger.

Keywords: road traffic safety, chronic violations, penalty points, administrative liability, one punishment for one offense, *non bis in idem*, restriction of driving privileges, administrative-preventive measures, risk indicator, foreign experience.

Аннотация. В данной статье исследуются теоретические и практические аспекты применения системы штрафных баллов для снижения влияния человеческого фактора в обеспечении безопасности дорожного движения, а также в борьбе с водителями, хронически и умышленно нарушающими правила. Основное внимание в исследовании уделено научному обоснованию полного соответствия института штрафных баллов конституционному принципу «одно наказание за одно правонарушение» (*non bis in idem*). Обосновано, что штрафной балл является не самостоятельным административным наказанием, а инструментом административной оценки и мониторинга, отражающим отношение водителя к правилам дорожного движения и уровень опасности, которую он представляет для общества. Кроме того, ограничение права управления транспортным средством при превышении установленного лимита баллов является не наказанием, назначаемым за отдельное конкретное правонарушение, а мерой административного пресечения, применяемой против регулярного и хронического источника опасности.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, хронические правонарушения, штрафные баллы, административная ответственность, одно наказание за одно правонарушение, *non bis in idem*, ограничение права управления, меры административного пресечения, индикатор риска, зарубежный опыт.

Мамлакатимизда йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш, йўл-транспорт ҳодисаларининг (ЙТХ) олдини олиш ҳамда фуқароларнинг ҳаёти ва соғлиғини муҳофаза қилиш давлат сиёсатининг энг устувор ва стратегик йўналишларидан бири ҳисобланади. Сўнгги йилларда йўл инфратузилмасини модернизация қилиш, ҳаракатни ташкил этишнинг техник воситаларини янгилаш ҳамда автоматлаштирилган фото-видео қайд этиш тизимларини кенг жорий этиш бўйича кенг кўламли ишлар амалга оширилаётган бўлса-да, йўлларда инсон омили билан боғлиқ бўлган субъектив сабаблар оқибатидаги бахтсиз ҳодисалар салмоғи ҳамон юқори





бўлиб қолмоқда. Расмий статистик таҳлиллар кўрсатишича, умумий йўл-транспорт ҳодисаларининг қарийб 45,8 фоизи айнан ҳайдовчиларнинг қоидаларга қасддан ёки сурункали беписандлиги оқибатида юз бермоқда. Жумладан, транспорт воситаларининг тезлигини белгиланган меъёрдан ошириш оқибатидаги ЙТҲлар улуши 2024 йилда 14,2 фоизни ташкил этган бўлса, 2025 йил якунларига кўра 13,6 фоиздан ортиқ ҳолатни ташкил қилди. Бу кўрсаткич тезлик режимига риоя қилмаслик йўллардаги энг ҳалокатли хавф омили бўлиб қолаётганидан далолат беради.

Ижобий динамика кузатилаётган йўналишлар ҳам мавжуд: маст ҳолда транспорт бошқариш оқибатида содир этилган авариялар сони ўтган даврга нисбатан 19,3 фоизга қисқарган. Мазкур натижа бевосита Ўзбекистон Республикаси Маъмурий жавобгарлик тўғрисидаги кодексининг (МЖтК) 291- ва 292-моддалари асосида транспорт воситаларини ушлаб туриш ҳамда уларнинг ҳаракатини кескин ва мурасасиз чеклаш чоралари қўлланилаётганининг амалий самарасидир. Яъни, хавфнинг олдини олишда фақат молиявий жарима эмас, балки ҳайдовчини транспорт бошқарувидан жисмоний ва ҳуқуқий жиҳатдан четлатиш энг таъсирчан восита эканлиги исботланди.

Бироқ миллий ва хорижий амалиёт шуни кўрсатмоқдаки, сурункали қоидабузарликларнинг олдини олишда фақатгина анъанавий мулкый жазоларга (қатъий миқдордаги маъмурий жарималарга) таяниш ўзини оқламайпти¹. Моддий таъминоти юқори бўлган айрим тоифа ҳайдовчилар учун жарима тўлаш жиддий иқтисодий оғирлик туғдирмайди. Натижада, жарималар улар томонидан йўлда чекланмаган эркин ҳаракатланиш ва хавфли қоидабузарликлар содир этиш учун ўзига хос масъулиятсизлик билан қабул қилин, 100 мартталаб қоидабузарлик содир этишига олиб келмоқда².

Бу ҳолат маъмурий жазонинг бош мақсади бўлмиш огоҳлантириш функциясини йўққа чиқаради. Шу сабабли, дунёнинг ривожланган давлатларида бўлгани каби, сурункали қоидабузарларга нисбатан жарима баллари тизими асосида транспорт бошқариш ҳуқуқини вақтинча ёки

¹ Глуздал Г. Н., Лихоманова Я. Ю., Булгакова Л. С. Перспективы и пути развития альтернативных методов исчисления административных штрафов // ВВ: Административное право и практика администрирования. – 2022. – № 4. – С. 55–66. ; Колпачкова У. В., Мельник С. Л. Эффективность системы штрафов как инструмента регулирования дорожного движения для водителей // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2025. – № 11. – С. 45–49.

² Бир йилда 18 нафар ҳайдовчи 100 тагача қоидабузарлик содир этган // Kun.uz. — 2022. — 8 август. (мурожаат вақти: 31.08.2026) — Электрон манба: <https://kun.uz/news/2022/08/08/bir-yilda-18-nafar-haydovchi-100-tagacha-qoidabuzarlik-sodir-etgan>





муддатли чеклаш механизмини жорий этиш объектив ҳаётӣ заруратга айланди.

Бироқ, кўпчилик олимлар томонидан “ҳуқуқбузарлик содир этган шахсга асосий жазо сифатида маъмурий жарима тайинланиб, шу билан бир вақтда жарима бали ҳам ҳисобланиши Конституция ва қонунчиликда қатъий мустаҳкамланган “бир қилмиш учун бир жазо” (*non bis in idem*) фундаментал принципига зид келмайдими? Бошқача айтганда, бир қилмиш учун икки карра жазолаш хавфи юзага келмайдими?”, – деган эътирозлар вужудга келмоқда.

Ушбу масалани маъмурий-ҳуқуқий назария ҳамда хорижий тажриба нуқтаи назаридан таҳлил қилсак, жарима баллари тизими бир қилмиш учун бир жазо принципига зид келмаслиги қуйидагиларда ўз аксини топади:

1. Жарима бали мустақил маъмурий жазо тури эмас, балки превентив-баҳолаш механизмидир.

Юридик адабиётларда жарима балларининг ҳуқуқий табиати хусусида турлича илмий қарашлар илгари сурилган. Хусусан, айрим тадқиқотчилар балл тизимини маъмурий жазонинг мустақил янги тури ёхуд қўшимча жазо сифатида малакалашни таклиф этадилар. Масалан, Молдова Республикаси “Ҳуқуқбузарликлар тўғрисида”ги кодексининг 32- ва 37-моддаларида жарима баллари бевосита асосий жазога қўшимча равишда қўлланиладиган “қўшимча маъмурий жазо” сифатида мустаҳкамланган³. Шунингдек, Украина Маъмурий жавобгарлик тўғрисидаги кодексининг 24- ва 27-1-моддаларида ҳам жарима баллари маъмурий ундирувлар (жазолар) тизимига алоҳида тур сифатида киритилган эди⁴. Бироқ мазкур ёндашув назарий жиҳатдан жиддий баҳс-мунозараларга сабаб бўлиб, “бир қилмиш учун бир жазо” (*non bis in idem*) принципига зидлик хавфини келтириб чиқаради.

Бизнинг назарий позициямизга ҳамда маъмурий ҳуқуқнинг устувор концепцияларига кўра, жарима балларини классик жазо тариқасида эмас, балки махсус *превентив-баҳолаш ва ҳисобга олиш механизми* сифатида талқин қилиш мақсадга мувофиқдир. Ушбу ёндашув бир қатор хорижий давлатлар қонунчилигида ҳам ўз аксини топган. Жумладан, Озарбайжон

³ Цындря В. Н. Бальная система административных наказаний (взысканий): анализ зарубежного опыта // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2019. – Т. 5 (71). – № 3. – С. 320–328.

⁴ Юнусов В. В. Система штрафных баллов как правовой инструмент обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. – 2016. – № 4. – С. 260–265.





Республикаси Маъмурий хатолар тўғрисидаги кодексининг 27.4-моддасида жарима баллари маъмурий жазо эмас, балки ҳайдовчи томонидан содир этилган қоидабузарликларнинг хусусияти ва хавфлилик даражасини ифодаловчи ҳамда келгусида транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқини чеклаш учун асос бўлувчи *баҳолаш мезони* тарзида мустаҳкамланган⁵. В.И. Майоров, С.А. Романькова ҳамда Н.В. Румянцевларнинг тадқиқотларида ҳам жарима балл тизими жазони индивидуаллаштириш, хавфли ҳайдовчиларни аниқлаш ва уларнинг хулқ-атворини узлуксиз мониторинг қилиб боришга хизмат қилувчи рақамлашган ҳисобга олиш воситаси ҳисобланади⁶.

Маъмурий жазо — бу муайян қилмиш учун давлат томонидан шахсга нисбатан бир марталик салбий ҳуқуқий, моддий ёки маънавий чеклов юқловчи якуний санкциядир. Жарима бали эса шахснинг активларига ёки ҳуқуқий мақомига дарҳол салбий чеклов юкламайди. У ҳайдовчига берилган махсус ҳуқуқдан (юқори хавф манбаини бошқариш ҳуқуқидан) жамият хавфсизлиги талабларига қанчалик риоя этилаётганини кузатувчи интеграл хавф индикатори ҳисобланади. Ҳуқуқбузарлик содир этилганда белгиланган маъмурий жарима тўланиши — қилмиш учун тегишли жазо чораси бўлса, балл ёзилиши ҳайдовчилик хулқ-атвори тарихининг рақамли тизимда акс этишидир. Шундай экан, муайян қоидабузарлик учун жарима қўлланилиб, ҳайдовчилик тарихига балл қайд этилиши “non bis in idem” қоидасини асло бузмайди.

2. Балл тизимининг асосий мақсади — жазолаш эмас, балки огоҳлантирувчи (превентив) таъсир кўрсатишдир

Н.В. Румянцев ва В.В. Серебряков таъкидлаганларидек, балл тизимининг мазмун-моҳияти фискал манфаат ёки қасос олишга йўналтирилган жазолаш чораларидан тубдан фарқ қилиб, биринчи навбатда кучли тарбиявий, психологик ва хусусий превентив салоҳиятга эгадир⁷. Анъанавий жарима институти ҳайдовчи онгида шунчаки молиявий

⁵ Цындря В. Н. Балльная система административных наказаний (взысканий): анализ зарубежного опыта // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2019. – Т. 5 (71). – № 3. – С. 320–328.

⁶ Майоров В. И., Горовенко С. В. Административная ответственность за систематическое нарушение правил дорожного движения: зарубежный опыт // Социально-политические науки. – 2018. – № 5. – С. 273–275. ; Романькова С. А. Балльная система учета правонарушений как средство реализации индивидуализации наказаний в области дорожного движения // Научный портал МВД России. – 2016. – № 4. – С. 104–108.

⁷ Румянцев Н. В., Серебряков В. В. Правовое регулирование балльной системы по усилению контроля за соблюдением требований правил дорожного движения // Криминологический журнал. – 2024. – № 2. – С. 172–176.





“харажат” сифатида қабул қилинса, балл тизими унинг касбий фаолияти ёхуд кундалик ҳаёти учун муҳим аҳамиятга эга бўлган ҳайдовчилик ҳуқуқидан маҳрум бўлиш хавфини юзага келтириб, хатти-ҳаракатларини олдиндан назорат қилишга ундайди.

Босқичма-босқич огоҳлантириш тартиби. Халқаро тажрибада мазкур тизим ҳайдовчининг ҳуқуқий онгига таъсир ўтказишнинг қуйидаги босқичма-босқич механизмини назарда тутди:

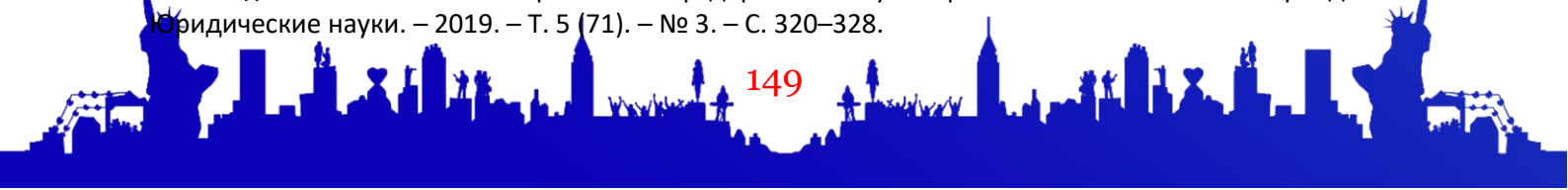
Дастлабки ахборот-огоҳлантириш босқичи: ҳайдовчи муайян оралиқ балларни тўплаганида, ваколатли давлат органи томонидан унга расмий огоҳлантириш хабарномаси юборилади. Масалан, АҚШнинг Миссури штатида ҳайдовчи 12 ой ичида 4 балл тўпласа, Транспорт департаменти томонидан бошқариш ҳуқуқи чекланиши мумкинлиги тўғрисида расмий ёзма огоҳлантириш юборилади. Германиянинг Фленсбург тизимида ҳайдовчи 4–5 балл тўплаганда расмий огоҳлантириш берилади, 6–7 баллга етганда эса унга ихтиёрий равишда хавфсиз ҳайдаш семинарларида иштирок этиш тавсия қилинади⁸. Бундай босқичма-босқич ёндашув ҳайдовчига ўз хулқ-атворини қайта баҳолаш ва қатъий чеклов чоралари келиб чиқишининг олдини олиш имконини беради.

Рақамли шаффофлик ва очиқлик: ҳайдовчи ўзига ҳисобланган баллар балансини реал вақт режимида кузатиб бориш имкониятига эга бўлади. Хусусан, Молдовадаги “e-Trafic” мобиль иловаси, Грузиядаги “SAGENCY” ахборот тизими ҳамда АҚШ штатларининг расмий порталлари орқали фуқаролар ўзларига қайд этилган жарима балларини онлайн кузатиб, руҳий жиҳатдан қоидаларга қатъий риоя этиш режимида ўтадилар⁹.

Қонунга итоаткорликни рағбатлантириш тизими: илғор хорижий амалиёт нафақат салбий оқибатларни ҳисоблаб бориш, балки интизомли ҳайдовчиларни рағбатлантириш механизмларини ҳам қамраб олади. Масалан, Португалияда ҳайдовчига дастлаб 12 баллик лимит берилиб, агар у муайян давр мобайнида қоидабузарлик содир этмаса, баллари сони 15 тагача оширилади. Италияда 2 йил давомида қоида бузмаган ҳайдовчининг дастлабки 20 баллик захирасига ҳар икки йилда 2 баллдан бонус қўшилиб, максимал 30 баллгача етказилади. АҚШ ва қатор Европа мамлакатларида

⁸ Головки В. В. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.14 / Головки Владимир Владимирович. – Москва, 2008. – 42 с.

⁹ Цындра В. Н. Бальная система административных наказаний (взысканий): анализ зарубежного опыта // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2019. – Т. 5 (71). – № 3. – С. 320–328.





эса ҳайдовчи бир йил давомида қоида бузмаса — тўпланган балларнинг учдан бир қисми, икки йилда — ярми, уч йил мобайнида эса — тўлиқ бекор қилинади. Бундай рағбатлантирувчи ҳуқуқий механизмлар балл тизими жазолаш эмас, балки аввало профилактика ва тарбиялаш воситаси эканлигини яққол тасдиқлайди.

3) Балл лимити тўлиши оқибатида бошқариш ҳуқуқининг чекланиши алоҳида битта қилмиш учун жазо эмас, балки сурункали хавфга нисбатан қўлланиладиган маъмурий-ҳуқуқий чорадир

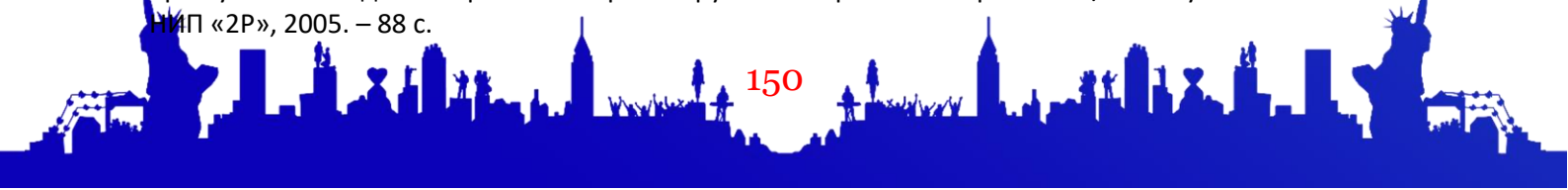
Бир қилмиш учун бир жазо таъиниши бир шахснинг бир вақтнинг ўзида битта аниқ ҳуқуқбузарлик таркиби учун такроран жавобгарликка тортилишини таъкидлайди. Балл тизимига нисбатан шаклланган асосиз қарашлардан бири шундаки, агар ҳайдовчи охириги қоидабузарликни содир этганда бир вақтнинг ўзида ҳам жарима тўлайди, ҳам транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқидан маҳрум бўлади, демак у икки марта жазоланди, деган нотўғри хулоса илгари сурилади.

Аслида эса, маъмурий ҳуқуқ фани ва қонунчилик мантиғига мувофиқ, балл лимити тўлиши натижасида бошқариш ҳуқуқининг тўхтатилиши ёки бекор қилиниши сўнгги содир этилган кичик қилмиш учун тайинланган жазо эмас. Мазкур ҳолат миқдор ўзгаришларининг сифат ўзгаришларига ўтиши қонуниятининг амалий ифодасидир. О.В. Майборода, И.В. Брагина ҳамда В.В. Лукьяновлар ўз тадқиқотларида қайд этганларидек, йўл ҳаракати қоидаларини сурункали ва мунтазам равишда бузиб келаётган шахснинг хулқ-атворида эҳтиётсизлик чегараси йўқолиб, жамият учун тўғридан-тўғри ва реал хавф манбаи шаклланади¹⁰. Қоидабузарликлар такрорлангани сари йўл-транспорт ҳодисасини содир этиш ҳамда инсонлар ҳаётига таҳдид солиш эҳтимоли бир неча баробарга ортиб боради.

Чеклов чорасининг ҳуқуқий хусусиятлари: Шу сабабли, муайян муддат давомида (масалан, бир йилда) белгиланган 12 баллик чегарани тўплаган ҳайдовчининг транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқини тўхтатиш:

а) Маъмурий жазо эмас, балки фуқароларнинг ҳаёти, соғлиғи ва жамоат хавфсизлигини муқаррар хавфдан зудлик билан муҳофаза қилишга қаратилган *маъмурий-чеклов чораси* ҳисобланади;

¹⁰ Майборода О. В., Брагина И. В. Что мешает повышению безопасности дорожного движения в России? // Современная наука. – 2021. – № 4. – С. 35–41. ; Лукьянов В. В. Дорожно-транспортные преступления и административные правонарушения. Проблемы и решения / В. В. Лукьянов. – Москва: НИП «2Р», 2005. – 88 с.





б) Берилган махсус ҳайдовчилик мақоми шартларини сурункали бузган ва жамият хавфсизлигига таҳдид солган ҳайдовчининг автотранспорт воситасини бошқариш ҳуқуқини давлат томонидан қайтариб олинишидир;

в) Чеклов муддати тугагач, ҳайдовчилик ҳуқуқи ўз-ўзидан эмас, балки назарий ва амалий малака имтиҳонларини қайта топшириш, тиббий-психологик кўрикдан ўтиш ёхуд махсус қайта тайёрлаш курсларини муваффақиятли тамомлаш орқали тикланади¹¹. Бу эса мазкур чоранинг соф профилактик ва реабилитацион табиатга эга эканлигини яққол исботлайди.

4. Хорижий амалиётда балл тизимининг юқори самарадорлиги ўз исботини топган

Балл тизимининг йўл ҳаракати хавфсизлигини оширишдаги ўрни ва самарадорлиги халқаро амалиётда кўп сонли фундаментал тадқиқотлар ва статистик таҳлиллар билан исботланган. Европа Иттифоқининг 21 дан ортиқ давлатида, шунингдек, АҚШ, Буюк Британия, Канада, Австралия ва Японияда мазкур тизим йўл-транспорт жароҳатларини камайтиришнинг асосий дастури сифатида муваффақиятли қўлланилмоқда¹².

Халқаро статистик ва эконометрик далиллар: Илмий адабиётларда ва расмий манбаларда қайд этилган энг эътиборга молик амалий натижалар қуйидагилардан иборат:

Италия: 2003 йил 1 июлда 214/03-сонли Қонун асосида 20 баллик тизим жорий этилди¹³. М.Де Паола, В.Скоппа ва М.Фальконе томонидан ўтказилган чуқур эконометрик регрессион таҳлиллар жарима балл тизимининг кучли превентив таъсирга эгалигини кўрсатди. Натижада, йўл-транспорт ҳодисалари сони 9 фоизга, тан жароҳати олиш ҳолатлари сезиларли даражада ва ЙТХдаги ўлим кўрсаткичи қарийб 30 фоизга кескин камайди. Италия полициясининг икки йиллик якуний маълумотларига кўра, ҳалокатлар сони 20,4 фоизга, жароҳатланганлар 22,1 фоизга қисқарган.

¹¹ Головки В. В. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.14 / Головки Владимир Владимирович. – Москва, 2008. – 42 с.

¹² Юнусов В. В. Система штрафных баллов как правовой инструмент обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. – 2016. – № 4. – С. 260–265.

¹³ De Paola M., Scoppa V., Falcone M. The deterrent effects of the penalty points system for driving offences: a regression discontinuity approach // Empirical Economics. – 2013. – Vol. 45. – No. 2. – P. 965–985.





Франция: 2000-йиллар бошида Европада йўллардаги ўлим кўрсаткичлари бўйича юқори ўринлардан бирини эгаллаган Францияда балл тизими ва автоматлаштирилган назорат тизимининг қатъий йўлга қўйилиши оқибатида йўллардаги ўлим даражаси 66 фоизгача қисқарди.

Латвия ва Чехия: Латвияда тизим жорий қилинган илк йилнинг ўзида ҳалок бўлганлар сони 11,3 фоизга, жароҳат олишлар 5,2 фоизга камайди; Чехияда эса умумий авариялар сони 25 фоизга, маст ҳолда ҳайдаш оқибатидаги ЙТҲлар сони 30 фоизга пасайди.

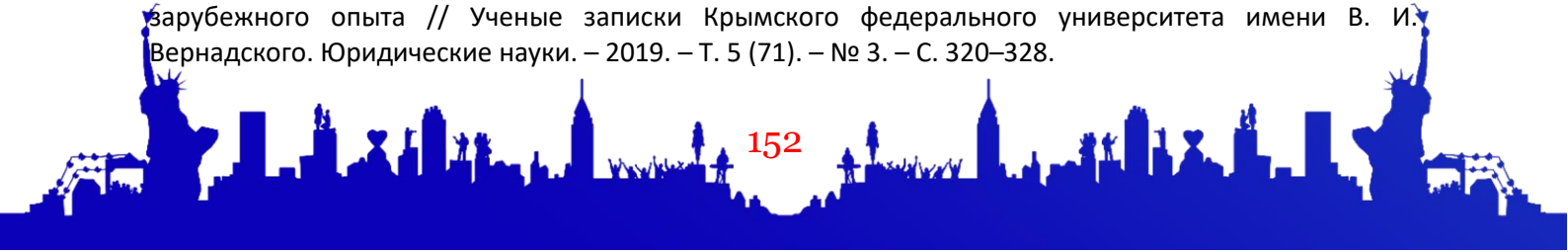
Постсовет ҳудудидаги ислохотлар: Грузияда 2017 йил 1 июлдан йилига 100 баллик тизим жорий этилиб, SAGENCY рақамли дастури орқали назорат қилинмоқда. Озарбайжонда эса (20 баллик тизим) ҳайдовчилар масъулияти сезиларли даражада ошган¹⁴.

Бунга қарама-қарши ўлароқ, Россия Федерациясида 1993 йилдан амал қилган талон ва балл тизими 1997–2001 йилларда коррупциявий хавфлар ва инсон омили баҳонасида бекор қилинди. Оқибатда авариялар ва ўлим ҳолатлари кескин ортиб, 1000 та транспорт воситасига тўғри келадиган ўлим кўрсаткичи Европа давлатларидан 2–4 баробар юқори бўлиб қолди. Бу тарихий тажриба фақат жарималарга таяниш йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлай олмаслигини кўрсатди. Коррупция хавфини эса тизимни бекор қилиш орқали эмас, балки инсон омилини бутунлай четлатувчи автоматлаштирилган рақамли фото-видео қайд этиш тизимлари орқали бартараф этиш лозим.

Олиб борилган назарий ва қиёсий-ҳуқуқий таҳлиллар шуни кўрсатадики, сурункали ва қасддан қоидабузарлик содир этувчи ҳайдовчиларга қарши курашда жарима баллари институтидан фойдаланиш “бир қилмиш учун бир жазо” фундаментал принципига тўлиқ мос келади. Тизим ҳуқуқбузарлик содир этган шахсни қайта жазоламайди, балки жамият хавфсизлиги талаблари асосида унга берилган махсус ҳуқуқни баҳолайди ва ҳайдовчи сурункали хавф туғдирган тақдирда ушбу ҳуқуқни маъмурий-превентив тартибда чеклайди.

Юқоридаги таҳлиллардан жарима баллари институти қуйидаги хусусиятларга эга бўлган чеклов чорасидир деган фикрга келиш мумкин:

¹⁴ Цындра В. Н. Бальная система административных наказаний (взысканий): анализ зарубежного опыта // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2019. – Т. 5 (71). – № 3. – С. 320–328.





1. Ҳайдовчининг моддий даромади ва ижтимоий келиб чиқишидан қатъи назар, барча учун қонун олдида жавобгарликнинг муқаррарлиги ва тенглигини таъминлайди;

2. Психологик ва тарбиявий огоҳлантириш механизми орқали ҳайдовчиларни ҳуқуқбузарлик содир этишдан олдиндан тийиб туради;

3. Мунтазам хавфли ҳуқ-атвор намойиш этаётган шахслар ҳаракатини ўз вақтида чеклаб, инсонлар ҳаёти ва соғлиғини муҳофаза қилади

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати:

1. Bir yilda 18 nafar ҳайдовчи 100 тагача қоидабузарлик содир этган // Kun.uz [Elektron resurs]. — 2022. — 8 avgust. — URL: <https://kun.uz/news/2022/08/08/bir-yilda-18-nafar-haydovchi-100-tagacha-qoidabuzarlik-sodir-etgan> (murojaat qilingan sana: 31.08.2026).

2. Головкин В. В. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.14 / Головкин Владимир Владимирович. – Москва, 2008. – 42 с.

3. Глуздал Г. Н., Лихоманова Я. Ю., Булгакова Л. С. Перспективы и пути развития альтернативных методов исчисления административных штрафов // ВВ: Административное право и практика администрирования. – 2022. – № 4. – С. 55–66.

4. Колпачкова У. В., Мельник С. Л. Эффективность системы штрафов как инструмента регулирования дорожного движения для водителей // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2025. – № 11. – С. 45–49.

5. Лукьянов В. В. Дорожно-транспортные преступления и административные правонарушения. Проблемы и решения / В. В. Лукьянов. – Москва: НИП «2Р», 2005. – 88 с.

6. Майборода О. В., Брагина И. В. Что мешает повышению безопасности дорожного движения в России? // Современная наука. – 2021. – № 4. – С. 35–41.

7. Майоров В. И., Горовенко С. В. Административная ответственность за систематическое нарушение правил дорожного движения: зарубежный опыт // Социально-политические науки. – 2018. – № 5. – С. 273–275.

8. Романькова С. А. Балльная система учета правонарушений как средство реализации индивидуализации наказаний в области дорожного движения // Научный портал МВД России. – 2016. – № 4. – С. 104–108.

9. Румянцев Н. В., Серебряков В. В. Правовое регулирование балльной системы по усилению контроля за соблюдением требований правил





дорожного движения // Криминологический журнал. – 2024. – № 2. – С. 172–176.

10. Юнусов В. В. Система штрафных баллов как правовой инструмент обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. – 2016. – № 4. – С. 260–265.

11. Цындра В. Н. Бальная система административных наказаний (взысканий): анализ зарубежного опыта // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2019. – Т. 5 (71). – № 3. – С. 320–328.

12. De Paola M., Scoppa V., Falcone M. The deterrent effects of the penalty points system for driving offences: a regression discontinuity approach // Empirical Economics. – 2013. – Vol. 45. – No. 2. – P. 965–985.

