

**АКАДЕМИЯ ГЕНЕРАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЫ  
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

Слушатель магистратуры по направлению

“Следственная деятельность”

**Махмудов Жавлонхон Бобахонович**

**Тема: «Вопросы повышения эффективности прокурорского  
надзора за исполнением законов об обеспечении дорожной  
безопасности»**

Специальность 12.00.11 – Судебная деятельность, прокурорская  
деятельность, правозащитная и правоохранительная деятельность

Для получения магистерской степени

Научный руководитель

**У.Б. Абдурахманов**

Научный советник

**С.А. Бердиалиев**

**ДИССЕРТАЦИЯ**

**Ташкент 2021 г.**

## СОДЕРЖАНИЕ

### **ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОКУРОРСКОГО НАДЗОРА ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЗАКОНОВ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

1.1. Понятие и предмет прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения.....1

1.2. Цель и организация прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения.....12

1.3. Правовые основы прокурорского надзора за исполнением законов в сфере обеспечения дорожной безопасности .....20

### **ГЛАВА 2. ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОКУРОРСКОГО НАДЗОРА ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЗАКОНОВ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

2.1. Особенности прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения.....26

2.2. Методика и тактика организации прокурорского надзора в сфере безопасности дорожного движения .....37

2.3. Координация деятельности правоохранительных органов и других организаций в сфере безопасности дорожного движения.....52

### **ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПРОКУРОРСКОГО НАДЗОРА ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЗАКОНОВ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

3.1. Опыт зарубежных стран по осуществлению прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения .....62

3.2. Совершенствование национального законодательства и правоприменительной практики по осуществлению прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения.....69

Заключение.....

Список использованных литератур.....

Приложения.....

**Актуальность темы** диссертационного исследования обусловлена усложнением структуры факторов и динамики развития угроз и рисков жизни и здоровью людей в сфере безопасности дорожного движения, как во всем мире, так и в Республики Узбекистан.

Ущерб от дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) превышает ущерб от всех иных транспортных происшествий с самолетами, кораблями, поездами и другими средствами передвижения вместе взятых. По данным Всемирной организации здравоохранения, в мире ежегодно в дорожных авариях погибают свыше 1,2 миллиона человек и около 50 миллионов получают травмы.

Правительством было принято ряд мер, направленных на дальнейшее совершенствование системы обеспечения дорожной безопасности в Республики Узбекистан, как на государственном, так и межгосударственном уровнях, кроме того, принята Концепция общественной безопасности в стране.

В развитие этих положений в последние годы было внесено значительное количество изменений в нормативные правовые акты, технические регламенты, регулирующие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения. Эти изменения направлены как на расширение и конкретизацию вопросов правового регулирования безопасности дорожного движения, так и усиление ответственности за их нарушение.

Однако несмотря на предпринимаемые меры, направленные на совершенствование государственной политики в рассматриваемой сфере, сложившаяся ситуация не претерпела количественных и качественных изменений и характеризуется устойчивым развитием негативных тенденций.

Деятельность прокуратуры в этой сфере правовых отношений осуществляется при реализации прокурорами всех функций современной прокуратуры, однако предупредительный характер в большей степени обеспечивается посредством надзора за соблюдением Конституции Республики Узбекистан и исполнением законов, действующих на территории

республики, координации деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью, а также дорожно-транспортными правонарушениями. Однако комплексное исследование реализации этих функций прокуратуры в области обеспечения безопасности дорожного не являлось предметом отдельного научного исследования.

В условиях обновляемого нормативного правового регулирования безопасности дорожного движения, множественности объектов надзора, имеется потребность в выработке новых, соответствующих реалиям современной ситуации научных решений, направленных на оптимизацию прокурорской деятельности в указанной области. Только за 2019-2020 гг., были приняты свыше 30 законов, актов и приказов касательно данного направления.

В свою очередь, подразделениями органов внутренних дел и другими органами государственного контроля и надзора на автомобильных дорогах и транспорте, полномочия которых, в частности Минтранса, Комитета по автомобильным дорогам, в настоящее время существенно расширены, не в полной мере исполняются требования законов о проведении полноценной контрольно-надзорной деятельности, не осуществляется комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения, не используются все возможности межведомственного взаимодействия.

В этих условиях повышается роль и значимость прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности дорожного движения и иной прокурорской деятельности в этой области правоотношений, возникает необходимость в упрочении координирующего положения прокуратуры в системе контрольно-надзорных органов.

**Степень изученности и разработанности темы.** Вопросы прокурорской деятельности в сфере обеспечения БДД до настоящего времени не были предметом самостоятельного комплексного научного исследования. Кроме того, нет определенного порядка или рекомендаций, которые закреплены определенными приказами или нормативно правовыми

документами, для осуществления надзора органов, выполняющих функцию по обеспечению дорожной безопасности.

Вместе с тем исследованию теоретических исследований являлись различные аспекты организации прокурорского надзора, которые анализировались в трудах таких ученых, как М.Х. Рустамбаев, У.А. Тухташева, О.М.Мадалиев, О.И. Лозинский, Д.И. Барабаш, В.Г. Бессарабов, А.Ю. Винокуров, А.Х. Казарина, Н.М. Абдиров, О. В. Дупак, В.П. Рябцев, В.И. Шинд, О.Н. Коршунова, Е.Л. Никитин, Н.В. Кулик, И.И. Головкин, С. Г. Кехлерова, О. С. Капинус, О.В. Воронин, Н. В. Крючкова, А. В. Паламарчук, М.П. Поляков и др.

**Объектом исследования** выступают правовые отношения, составляющие содержание организации и осуществления прокурорского надзора в сфере безопасности дорожного движения.

**Предметом исследования** являются теоретические основы эффективной организации и осуществления прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения; нормы законодательства, регулирующие данную деятельность, а также практика организации и осуществления прокурорами этой работы.

**Цель настоящего диссертационного исследования** состоит в разработке совокупности положений и практических рекомендаций в области совершенствования организационного и правового обеспечения прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения.

**Для достижения намеченной цели автором определены следующие задачи:**

– рассмотреть сущность и обоснование значимости организации и осуществления прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности дорожного движения для обеспечения снижения аварийности и смертности на дорогах;

– раскрыть предмет, объекты и пределы, а также определить цели, задачи и основные направления прокурорского надзора в сфере безопасности дорожного движения как основы надлежащей организации этой надзорной деятельности прокуратуры;

– рассмотреть содержание организации прокурорского надзора в области безопасности дорожного движения, ее цели и выделение специфики информационно-аналитического обеспечения указанной деятельности, прогнозирования, планирования и взаимодействия прокуратуры и других органов в указанной сфере;

– разработать научные положения об особенностях методики и тактики прокурорского надзора за исполнением законов в рассматриваемой сфере, являющихся важными условиями надлежащей организации данного надзора;

– определить авторский подход к оценке эффективности указанного направления прокурорского надзора и степени влияния качества организационного обеспечения на результаты этой деятельности;

– сформулировать предложения по совершенствованию правовых основ организации и осуществления прокурорского надзора за исполнением законов в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе по проведению прокурорских проверок в рассматриваемой сфере;

– разработать внутриведомственные организационно-распорядительные документы, призванные упорядочить надзорную деятельность прокуроров в рассматриваемой сфере.

**Методологической основой исследования** явились общенаучные и частнонаучные методы познания: исторический, логический, системный, конкретно-социологический, статистический, формально-юридический методы.

**Нормативную базу исследования** составили: положения Конституции Республики Узбекистан, международные акты, законы «О прокуратуре», «О безопасности дорожного движения» Республики Узбекистан, а также указы Президента Республики Узбекистан,

постановления Правительства, а также, схожие документы иностранных государств, приказы и иные организационно-распорядительные документы Генерального прокурора Республики Узбекистан и другие нормативные правовые акты, относящиеся к теме исследования.

**Эмпирическую базу исследования составили** опубликованные и неопубликованные материалы обобщения прокурорской, следственной и судебной практики по применению законов в сфере безопасности дорожного движения, статистические и информационные данные Генеральной прокуратуры Республики Узбекистан, материалы заседаний коллегий, координационных и межведомственных совещаний, обзоры, аналитические справки и другие материалы Генеральной прокуратуры Республики Узбекистан, по вопросам организации и осуществления надзорной деятельности в рассматриваемой сфере.

Автором по специально разработанным анкетам был проведен опрос свыше 30 прокурорских работников и магистров Академии Генеральной прокуратуры Республики Узбекистан.

**Научная новизна работы заключается в том,** что в ней в одной из первых работ исследованы теоретические и прикладные проблемы организации прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения в современных условиях и на основе полученных результатов сформулирована совокупность научных положений, имеющих существенное значение для повышения эффективности прокурорской деятельности в указанной сфере.

**Новизна диссертационного исследования заключается:** в определении значимости, предмета, пределов и основных направлений надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения и обосновании приоритетности данного направления надзора; авторской классификации объектов рассматриваемого вида надзорной деятельности; в обосновании понятия, целей, задач, направлений надзора и субъектов прокурорско-надзорных правоотношений в указанной сфере; в рассмотрении

особенностей организации, её целей, методики и тактики прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности дорожного движения, с выделением специфики информационно-аналитического обеспечения, планирования этой деятельности и взаимодействия прокуратуры и других органов в данной сфере; в обосновании нормативного закрепления порядка подготовки и проведения прокурорской проверки; в авторском подходе к оценке эффективности данного направления прокурорского надзора и в рассмотрении организации работы в качестве важного фактора, влияющего на результативность (качество) прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения; в определении путей совершенствования правовых и организационных механизмов прокурорской деятельности по обеспечению законности функционирования контрольно-надзорных и иных уполномоченных в области безопасности дорожного движения государственных органов, полноты принимаемых ими мер по выявлению, пресечению и устранению нарушений нормативных предписаний, направленных на снижение количества дорожно-транспортных происшествий, обеспечению защиты прав и свобод человека и гражданина, их жизни и здоровья, предупреждению правонарушений в данной сфере.

**Теоретическая значимость** исследования определяется тем, что сформулированные выводы, положения, предложения и рекомендации вносят определенный вклад в научные основы прокурорской деятельности.

**Практическая значимость** определяется возможностью применения полученных диссертантом научно обоснованных выводов, предложенных практических рекомендаций в ходе непосредственной деятельности органов прокуратуры Республики Узбекистан по организации надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения, при разработке частных методических рекомендаций по осуществлению этой деятельности.

**Апробация и внедрение результатов исследования.** Основные положения и выводы диссертационного исследования изложены в **5** научных статьях, в том числе в **3** статьях, опубликованных в рецензируемых изданиях,



рекомендованных ВАК Узбекистана, кроме того, основные положения работе представлены на Международной научно-практической конференции 3-4 марта 2021 года на тему «Актуальные вопросы безопасности дорожного движения и предупреждения преступности в этой сфере» городе Ташкенте, на Республиканском конференции 22 марта 2021 года ГУБДД МВД Республики Узбекистан тема «Обеспечение дорожной безопасности», кроме того, на Республиканском конференции 04 апреля 2021 года Академии МВД Республики Узбекистан тема «Повышение эффективности при обеспечение дорожной безопасности».

На основании вышеизложенного, автор диссертации раскрывает подробный метод по организации работы в данном направлении, основываясь на своей многолетней работе в органах прокуратуры, исследованиях, анализе и на опыте в этой области.

## **1.1. Понятие и предмет прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения**

В наши дни прокурорский надзор является неотъемлемой частью деятельности правоохранительных органов по обеспечению правопорядка, законности и устранению различных правонарушений, в том числе в сфере безопасности дорожного движения.

Ввиду этого, в данном параграфе мы постараемся раскрыть научно-теоретическую основу понятия и предмета прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере дорожной безопасности, изучить опыт других стран и путем сравнительного анализа выработать предложения по надзору в области дорожной безопасности.

Современная история правил дорожного движения берёт начало в Лондоне 10 декабря 1868 года, когда на площади перед Парламентом был установлен механический железнодорожный семафор с цветным диском. Его изобретатель Джон П. Найт был специалистом по железнодорожным семафорам. Устройство управлялось вручную и имело два семафорных крыла. Крылья могли занимать разные положения: горизонтальное - сигнал «стоп»; и опущенные под углом 45 градусов - можно двигаться с осторожностью. С наступлением темноты включали вращающийся газовый фонарь, который подавал сигналы красным и зелёным светом. К семафору был приставлен слуга в ливрее, в обязанности которого входило поднимать и опускать стрелу и поворачивать фонарь. Однако техническая реализация устройства оказалась неудачной: скрежет цепи подъёмного механизма был настолько сильным, что проезжавшие лошади шарахались и вставали на дыбы. Не проработав и месяца, 2 января 1869 года семафор взорвался, находившийся при нём полицейский был ранен.

В 1865 году парламентом Великобритании был принят закон, по которому скорость транспорта была ограничена 6 км/ч, а перед автомобилем должен был идти человек, размахивая красным флагом. Последний пункт был

упразднен в 1878 году<sup>1</sup>. По другим данным, правило «красного флага» было отменено только в 1896 году, вместе с повышением лимита скорости до 23 км/ч и упразднением требования наличия экипажа из трех человек (машинист, помощник и кочегар) для легкомоторных (до 3 т снаряжённой массы) безлошадных транспортных средств, то есть было юридически признано отличие автомобилей от локомотивов, что дало толчок развитию британского автомобилестроения. Еще раз скоростной лимит был повышен в 1903 году, а окончательно законы 1896 и 1903 годов были отменены в Великобритании только в 1930 году.

Следующим серьезным вкладом в мировую безопасность дорожного движения стали «Конвенция о дорожном движении» и «Протокол о дорожных знаках и сигналах», принятые на международной конференции в Женеве в 1949 году, на основе которых все страны начали разрабатывать свои правила дорожного движения.

Но самым важным днем в истории правил дорожного движения стало 8 ноября 1968 года, когда на конференции ООН по дорожному движению в Вене была принята «Конвенция о дорожном движении», подписанная представителями 68 стран мира, которая ратифицирована Узбекистаном в 1995 году<sup>2</sup>.

В последние годы количество дорожно-транспортных происшествий во всем мире быстро возрастает, что, в свою очередь, возлагает большую ответственность на ведомства и организации, являющиеся ответственными в данном направлении. В этих условиях повышается роль и значимость прокурорской деятельности в обеспечении законности в области безопасности дорожного движения. Статистические данные указывают на значительное количество происшествий как во всем мире, так и в Узбекистане.

---

<sup>1</sup> Бен Коллинс. Водить как Стиг = How to Drive The Ultimate Guide – From the Man Who Was the Stig. — М.: Альпина нон-фикшн, 2016. — 288 с. — ISBN 978-5-91671-465-4.

<sup>2</sup> <https://ruspdd.ru/driverinfo/129-history-pdd/>

Ущерб от дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) превышает ущерб от всех иных транспортных происшествий с самолетами, кораблями, поездами и другими средствами передвижения вместе взятых. По оценкам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) – являющейся ведущей организацией – во взаимодействии с региональными комиссиями ООН, в мире ежегодно в дорожных авариях погибают свыше 1,2 миллиона человек и около 50 миллионов получают травмы.<sup>3</sup> Особо беспокоит тот факт, что, примерно каждая третья смерть наступила в результате дорожно-транспортных происшествий, при этом пугающим фактором выступает то, что для людей в возрасте от 5 до 29 лет 3 из 5 основных причин смерти связаны с травмами, а именно дорожно-транспортными травмами.

Согласно данным Генеральной прокуратуры Республики Узбекистан, в 2020 году зарегистрировано 6 983 преступления, связанных с нарушением правил дорожного движения или безопасности дорожного движения (ст. 266 УК РУз), в среднем 20,5 на 100 000 населения. Количество дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом или нарушений правил техники безопасности (п. п. 2-3 ст. 266 УК РУ) зафиксировано в отчетном периоде - 1 689, в среднем 5 на 100 000 населения<sup>4</sup>.

Правительством было принято ряд мер, направленных на дальнейшее совершенствование системы обеспечения и снижение ДТП на дорогах в Республике Узбекистан.

В частности, принятая Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Узбекистан на 2018-2022 годы призвана обеспечить:

дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе значительное усиление ответственности за грубые нарушения Правил дорожного движения;

---

<sup>3</sup> [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/ru/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/ru/)

<sup>4</sup> Приложение к письму: «Отчет о преступности за 2020 год», Генеральная прокуратура Республики Узбекистан, 2020 г. стр. 38.

комплексное совершенствование дорожной инфраструктуры, улучшение качества дорог, создание надежных условий для безопасного передвижения транспортных средств;

повышение правовой культуры, необходимых знаний и квалификации участников дорожного движения, укрепление их дисциплины <sup>5</sup>.

Как известно, результативность нормативно-правового регулирования непосредственно связана с качеством и эффективностью исполнения, и в данном случае прокурорский надзор играет немаловажную роль.

На сегодняшний день прокурорский надзор продолжает оставаться самостоятельным правовым явлением, который отличается от прочих видов надзорной деятельности. Это единственный вид надзорной деятельности, предполагающий правовую оценку соблюдения и исполнения законов максимально возможным кругом поднадзорных лиц, включающим в себя большинство органов, учреждений и должностных лиц.

Термин «прокурорский надзор» в современной литературе используется в нескольких смыслах. **Во-первых**, этим термином обозначается одна из основных функций современной прокуратуры. **Во-вторых**, некоторые ученые под ним понимают отдельную самостоятельную отрасль права. Наконец, понятие «прокурорский надзор» означает отрасль юридической науки и учебную дисциплину.

Прокурорский надзор является отдельным направлением государственной деятельности, представляющим собой одну из форм реализации правоохранительной функции, стоящей перед государством в целом. Содержанием прокурорского надзора является так называемая надзорная деятельность, заключающаяся в осуществлении прокуратурой от имени государства наблюдение за соблюдением Конституции, прав, свобод и

---

<sup>5</sup> <https://lex.uz/ru/docs/3743455>

законных интересов физических и юридических лиц, а также единообразным и точным исполнением законов, действующих на территории государства <sup>6</sup>.

Под понятием «прокурорский надзор» подразумевается специальный вид государственной деятельности, являющейся основной функцией деятельности органов прокуратуры, которую составляют взаимосвязанные действия прокуратуры по предупреждению, выявлению, пресечению и устранению нарушений законов и других актов государственными и иными органами, должностными лицами.

По мнению ученого-правоведа Мадалиева О., прокурорский надзор – специальный вид государственной деятельности органов прокуратуры, осуществляемая от имени Республики Узбекистан и состоящая в надзоре за точным и единообразным исполнением Конституции и законов Республики Узбекистан на ее территории <sup>7</sup>.

Определение понятия прокурорский надзор также нашло свое отражение в трудах видных отечественных ученых д.ю.н., профессора Рустамбаева М.Х. и д.ю.н. проф. Тухташевой У.А., которыми отмечено, что прокурорский надзор – это деятельность специально уполномоченных от имени государства должностных лиц по выявлению и своевременному пресечению нарушений закона, обеспечению точного, единообразного исполнения и применения законов путем привлечения виновных к установленной законом ответственности и являющегося одним из основных направлений (функций) правоохранительной деятельности <sup>8</sup>.

Такого же мнения придерживается д.ю.н., профессор Поляков М.П., который отмечает, что прокурорский надзор – это специфический вид

---

<sup>6</sup> Воронин О.В. Прокурорский надзор в Российской Федерации: вопросы Общей части: Учебное пособие. – Томск: Изд-во НТЛ, 2007. – 29 с. ISBN 978-5-89503-345-6

<sup>7</sup> Ташкентский государственный юридический институт, О.М.Мадалиев «Прокурорский надзор» общая часть, Ташкент-2009 г. с. 9-13.

<sup>8</sup> М.Х.Рустамбоев и У.А.Тухташева «Суд и правоохранительные органы» учебник, т. 2, Ташкент – «ILM ZIYO» — 2011 г. с. 58-59

государственной деятельности, который осуществляется от имени государства специально созданными для этого органами прокуратуры.

Автор также указывает, что данное понятие отличает прокурорский надзор от иных контролирующих функций государственных органов, имеющих более узкий, ведомственный характер, который обладает всеобъемлемостью. Полномочия, предоставленные прокурору для осуществления своих полномочий, принадлежат исключительно ему и ни на какой другой орган государственной власти возложены быть не могут<sup>9</sup>.

Следует отметить, что вопросы детального изучения прокурорского надзора в сфере безопасности дорожного движения не являлись предметом отдельного научного исследования отечественных авторов.

Вместе с тем, некоторыми российскими учеными предприняты меры по фундаментальному изучению прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере обеспечения дорожной безопасности.

Так, небезынтересно мнение д.ю.н. Лозинского О.И., который отмечает, что предметом прокурорского надзора, наряду с законами, являются соблюдение и исполнение субъектами транспортной деятельности норм подзаконных нормативно-правовых актов социального содержания; юридико-технические нормы, как не свойственные социальному предназначению прокуратуры, составляют предмет деятельности органов специализированного контроля (надзора), что разграничивает сферы их деятельности<sup>10</sup>.

По определению д.ю.н. Барабаша Д.И. прокурорский надзор за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения – это специфическая деятельность органов прокуратуры, осуществляемая от имени государства и состоящая в проверке точности соблюдения Конституции и исполнения законодательства, действующего на территории государства,

---

<sup>9</sup> М.П. Поляков «Прокурорский надзор» учебник и практикум, ООО «Издательство юрайт» 2017 г. с. 21-22.

<sup>10</sup> Лозинский О.И. «Прокурорская деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения. Ростов-на-Дону. 2019 г. с. 19-22

в сфере функционирования системы специально организованной для перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, включающая в себя социальные и технические элементы, направленные на создание положения максимальной степени защищенности их участников от источников опасности дорожного движения, дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Так, согласно статье 118 Конституции Республики Узбекистан, надзор за точным и единообразным исполнением законов на территории Республики Узбекистан осуществляют Генеральный прокурор Республики Узбекистан и подчиненные ему прокуроры.

Согласно Закону Республики Узбекистан «О прокуратуре», прокуроры осуществляют надзор за исполнением законов всеми министерствами, государственными комитетами, ведомствами, органами государственного контроля, хокимами, учреждениями, предприятиями, организациями, воинскими частями, военными ведомствами, военизированными структурными подразделениями министерств и ведомств, общественными объединениями, должностными лицами, а также за соответствием издаваемых ими актов Конституции и законам Республики Узбекистан <sup>11</sup>.

В Законе Республики Узбекистан «О безопасности дорожного движения» указано, что:

безопасность дорожного движения – состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий.

Таким образом, с учетом мнений ученых и норм законов, на наш взгляд, **под прокурорским надзором в сфере безопасности дорожного движения**

---

<sup>11</sup> Конституция Республики Узбекистан. 1992 г. Издательско-полиграфический творческий дом “O'zbekiston” с. 66-67



**следует понимать** – специальный вид деятельности, которая осуществляет надзор по следующим критериям:

соблюдение законодательства всеми юридическими и физическими лицами;

соблюдение юридико-технических норм в сфере обеспечения безопасности дорожного движения поднадзорными прокуратуре органами и лицами;

обеспечение соответствия правовых актов, издаваемых уполномоченными органами и должностными лицами в сфере безопасности дорожного движения Конституции, законам и иным актам законодательства, а также международным договорам Республики Узбекистан в сфере безопасности дорожного движения.

В исследованиях многих ученых относительно понятия предмета прокурорского надзора и иной прокурорской деятельности, а именно какие нормативные правовые акты составляют его содержание, очень разнообразны. К примеру, данное понятие широко анализируется д.ю.н, Барабашом Д.И., который приводит ряд мнений ученых в данном направлении.

Так, Бессарабов В.Г. и Кашаев К.А., отмечают, что предметом прокурорского надзора являются Конституция, конституционные законы, законы, конституции, уставы и законы субъектов, международные договоры. Казарина А. Х., предлагает включить в предмет прокурорского надзора наряду с законами подзаконные нормативные правовые акты, изданные Президентом и Правительством по специальному полномочию и выполняющие роль квазизаконов «на англ. Quasi-law».

Ястребов В. Б., напротив, отмечает, что подзаконные нормативные акты есть акты законоисполнительного характера, прокуратура же в силу своего государственно-правового статуса обязана осуществлять надзор за законностью подзаконных актов, но не за их исполнением.

В свою очередь, Осипян С.А., отмечает, что было бы упрощением рассматривать все указы Президента и постановления Правительства как акты,

принимаемые с целью обеспечить исполнение закона. Он указывает, что данные акты охватывают важнейшие области внутренней и внешней политики, прав человека, экономики, финансов, кредитной и денежной системы, социального обеспечения, обеспечения обороны страны, поэтому пределы прокурорского надзора должны быть расширены путем включения в них указанных правовых актов.

Действующая редакция закона «О прокуратуре» Республики Узбекистан не содержит ни предписания, ни запрета на осуществление надзора за соответствием закону индивидуальных правовых актов. В то же время, в законе указано что, прокурор имеет право опротестовать акты министерств, государственных комитетов и ведомств, учреждений, предприятий, организаций, хокимов, воинских частей, военных ведомств, военизированных структурных подразделений министерств и ведомств, общественных объединений, также решения и действия должностных лиц <sup>11</sup>.

С нашей точки зрения, можно с уверенностью утверждать, что прокурор не только имеет право, но обязан проверять на соответствие закону индивидуальные правовые акты, в том числе постановления, распоряжения глав регионов, городов, районов Республики Узбекистан, а также должностных лиц контролирующих органов.

В пособии «Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности дорожного движения» относительно предмета прокурорского надзора в сфере безопасности дорожного движения сказано, что **предметом рассматриваемого направления** прокурорского надзора является соблюдение Конституции и исполнение действующих на территории государства законов, регламентирующих отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения:

–органами исполнительной власти, представительными (законодательными) и исполнительными органами государственной власти субъектов государства, органами местного самоуправления, осуществляющими правовое регулирование, управление в сфере обеспечения

безопасности дорожного движения, организацию транспортного обслуживания населения, полномочия собственника автомобильных дорог, государственного, регионального, межмуниципального и местного значения;

– органами контроля (надзора);

– их должностными лицами;

– органами управления и руководителями коммерческих и некоммерческих организаций, осуществляющих эксплуатацию транспортных средств, дорожную деятельность, медицинское обеспечение безопасности дорожного движения, подготовку водителей транспортных средств, технический осмотр транспортных средств, контроль за деятельностью операторов технического осмотра <sup>12</sup>.

С точки зрения Барабаша Д.И., указанное определение, несмотря на его развернутость и широту, не в полной мере определяет предмет надзора в рассматриваемой сфере и не позволяет всесторонне подойти к решению социальных, и в первую очередь, правозащитных, задач, поставленных перед органами прокуратуры в сфере безопасности дорожного движения в современных условиях <sup>13</sup>.

По мнению ученого **понятие предмета** прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения охватывает:

- соблюдение Конституции и исполнение действующих на территории законов, регламентирующих совокупность общественных отношений, возникающих в системе, специально организованной для перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, включающей в себя социальные и технические элементы, направленные на создание положения максимальной степени защищенности их участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий:

---

<sup>12</sup> Крючкова Н. В., Паламарчук А. В., Русецкий А. Е. Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности дорожного движения: пособие. М.: Мир энциклопедий Аванта, 2012. с. 23–24

<sup>13</sup> Барабаш Д.И., дис. «Организация прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения». Москва. 2016 г. с.46-47

– государственными органами исполнительной власти, Следственными органами, представительными (законодательными) и исполнительными органами государственной власти субъектов государства, органами местного самоуправления, органами военного управления;

– органами контроля (надзора), их должностными лицами;

– органами управления, руководителями коммерческих и некоммерческих организаций, в том числе госкорпораций и саморегулируемых организаций, осуществляющих эксплуатацию транспортных средств, дорожную деятельность, медицинское обеспечение безопасности дорожного движения, подготовку водителей транспортных средств, технический осмотр транспортных средств, контроль за деятельностью операторов технического осмотра;

– в исключительных случаях, при отсутствии правового механизма предупреждения, выявления и пресечения иными контрольно-надзорными органами нарушений законодательства, угрожающих жизни и здоровью населения, а также способных нанести существенный вред интересам государства и общества, – физическими лицами <sup>14</sup>.

Соглашаясь с мнением Барабаш Д.И., можно отметить что прокурор осуществляющий свои полномочия за исполнением законодательства, в контролирующих органах которые ответственны за надлежащее исполнение Закона Республики Узбекистан «О безопасности дорожного движения», автоматически осуществляет надзор и иных правовых актов, издаваемых в сфере безопасности дорожного движения.

**Таким образом, предметом прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения является:**

- соблюдение Конституции и исполнение действующих на территории законов, касательно передвижения автотранспортных средств в пределах дорог, включающей в себя социальные, юридические и

---

<sup>14</sup> Барабаш Д.И., дис. «Организация прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения». Москва. 2016 г. с.26-27

технические элементы, направленные на безопасное урегулирование отношений в данной сфере, а также создание максимального уровня защищенности их участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

- Соблюдение прав и свобод гражданина в сфере безопасности дорожного движения;
- Соблюдение установленного порядка разрешения заявлений и сообщений о совершенных преступлениях;
- Соблюдение выполнения оперативно-розыскных мероприятий и проведения расследования, законность решений, принимаемых органами, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность, дознание и предварительное следствие в рассматриваемой сфере.

## **1.2. Цель и организация прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения**

По мнению учёного Барабаша Д.И. изучение организации прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере безопасности дорожного движения непосредственно связано с определением влияния этой деятельности на эффективность работы органов прокуратуры в данной сфере. Оценка эффективности (результативности, качества) этой деятельности невозможна без определения целей, задач, основных направлений этого надзора <sup>15</sup>.

Согласно теории одного из признанных учёных в сфере менеджмента Лафта Дж. К. наличие четко определенных целей, задач – это необходимый атрибут любой организованной структуры, любого органа или организации <sup>16</sup>. По утверждению Кобзарева Ф.М. через цели, задачи того или иного

---

<sup>15</sup> Барабаш Д.И., дис. «Организация прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения». Москва. 2016 г. с.83

<sup>16</sup> Лафта Дж.К. Теория организации: учеб. пособие. М.: ТК «Велби»; Изд-во «Проспект», 2005. С. 26–27.

государственного органа, организацию его деятельности получают отражение его сущность, предмет и пределы деятельности. Именно цели и задачи определяют функции данных структурных образований, устанавливают компетенции и конкретные полномочия каждого из них. В зависимости от полноты достижения целей и задач определяется эффективность функционирования государственного органа, учреждения <sup>17</sup>.

**Основные цели деятельности прокуратуры** Республики Узбекистан закреплены в ст. 2 Закона о прокуратуре. Ими являются обеспечение:

- 1) верховенства закона;
- 2) укрепление правопорядка;
- 3) обеспечение защиты от неправомерных посягательств на социальные, экономические, политические, личные права и свободу человека и гражданина,
- 4) обеспечение защиты от неправомерных посягательств на государственную независимость, общественно-государственное устройство, политическую и экономическую систему, права национальных групп и территориальных образований, закрепленных Конституцией Республики Узбекистан <sup>18</sup>.

– в-третьих, сокращение общего количества дорожно-транспортных происшествий;

Согласно закону «О безопасности дорожного движения» - целью дорожного движения является регулирование отношений, возникающие в области безопасности дорожного движения и обеспечение охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также окружающей природной среды.

---

<sup>17</sup> Кобзарев Ф. М. Проблемы теории и практики процессуальных и организационных отношений прокуратуры и суда в сфере уголовного судопроизводства: дис. д-ра юрид. наук. М., 2006. С. 32.

<sup>18</sup> <https://www.lex.uz/acts/33203>

В законе «Об автомобильном транспорте» - целью является формирование правовых основ деятельности автомобильного транспорта в Республике Узбекистан.

По мнению учёного правоведа Воронина О.В., деятельность органов прокуратуры направлена на достижение целей и задач, закреплённых в Конституции, Законе о прокуратуре, ином действующем на территории законодательстве, а также в приказах и указаниях Генерального прокурора. Цели и задачи прокурорской деятельности – два понятия, тесно связанные между собой, но, между тем, различные. Под целями понимается результат, на достижение которого направлена прокурорская деятельность в целом. Цели прокурорской деятельности обуславливаются ролью и местом прокуратуры в системе органов государственной власти. В конечном счёте они определяются Конституцией и Законом о прокуратуре <sup>19</sup>.

Вместе с тем каждый вид деятельности прокуратуры имеет и собственные, более конкретные цели. В полной мере это относится и к надзору за исполнением законов о безопасности дорожного движения.

В методическом пособии «Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности дорожного движения», в частности, определена основная цель этой деятельности: «Мерами прокурорского реагирования добиться надлежащей работы уполномоченных государственных органов, снизить количество дорожно-транспортных происшествий, обеспечить режим защищённости прав и свобод человека и гражданина, предупреждать правонарушения в данной сфере» <sup>20</sup>.

На основании проведенного анализа д.ю.н Барабашом Д.И., приведены заключения о том, что основными государственными, социальными и

---

<sup>19</sup> Воронин О.В. Прокурорский надзор в Российской Федерации: вопросы общей части: учебное пособие. – Томск, 2008.С. 21

<sup>20</sup> Крючкова Н. В., Паламарчук А. В., Русецкий А. Е. Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности дорожного движения: пособие. М.: Мир энциклопедий Аванта, 2012. с.6.

демографическими целями в сфере безопасности дорожного движения являются:

- во-первых, минимизация количества лиц, в первую очередь, детей, погибших и пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- во-вторых, сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими;
- эффективное использование ресурсов, выделяемых на дорожное строительство и обеспечение безопасности дорожного строительства.

Принимая во внимание то, что достижение этих целей во многом зависит от надлежащей работы государственных органов, в том числе контролирующих и правоохранительных структур, целью прокурорского надзора в сфере безопасности дорожного движения, на наш взгляд, является обеспечение законности в деятельности контрольно-надзорных и иных уполномоченных в сфере безопасности дорожного движения государственных органов, обеспечение полноты принимаемых ими мер по выявлению, пресечению и устранению нарушений нормативных предписаний, по снижению количества дорожно-транспортных происшествий, по обеспечению защищенности прав, свобод человека и гражданина, их жизни и здоровья, по предупреждениям правонарушений в данной сфере.

Цели прокурорской деятельности достигаются через решение задач, стоящих перед органами прокуратуры. Под задачей понимается результат, на который направлена прокурорская деятельность, но, в отличие от цели, этот результат необходимо достичь в настоящее время либо к определенному моменту в ближайшем будущем. Другими словами, задача – это категория по сравнению с целями более конкретная и ограниченная, а поэтому и более многочисленная. Задачи прокурорской деятельности различаются между собой.

**Принимая во внимание весьма специфичность изучаемого направления предлагается следующая трактовка понятия цели**



**прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности дорожного движения:**

- единство и укрепление законности в сфере безопасности дорожного движения;
- защита прав и свобод человека и гражданина при обеспечении безопасности дорожного движения;
- верховенства закона;
- снижение ДТП на дорогах;
- защита охраняемых законом интересов общества и государства в указанной сфере.
- предупреждение правонарушений в данной сфере.

**К основным задачам прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности дорожного движения, авторы указанного пособия относят:**

– обеспечение надлежащего уровня надзора за сохранностью автомобильных дорог, проведением мероприятий по их содержанию и ремонту, финансированием этих работ, в том числе посредством обращения в суды с заявлениями о возложении на органы государственной власти или органы местного самоуправления обязанностей по принятию в собственность автомобильных дорог и производству их ремонта;

– понуждение к надлежащему выполнению контролирующими органами возложенных на них полномочий по контролю за исполнением органами государственной власти субъектов государства и органами местного самоуправления требований законодательства, касающихся постановки земельных участков, занятых автомобильными дорогами, на кадастровый учет, оформления прав собственности и документов технического учета,

включения сведений в единый государственный реестр автомобильных дорог;<sup>21</sup>

– активизацию надзора за деятельностью органов Минтруда, обязанных обеспечить контроль за соблюдением требований закона руководителями организаций и предприятий, в том числе использованием полномочий по привлечению виновных в рассматриваемых нарушениях лиц к установленной законом ответственности и полномочия по профилактике нарушений в сфере обеспечения труда и отдыха водителей автотранспортных предприятий;

– систематическое осуществление работы по признанию недействительными водительских удостоверений, выданных лицам, страдающим алкогольной или наркотической зависимостью;

– усиление надзора за медицинским обеспечением безопасности дорожного движения, за соблюдением требований законов об административных правонарушениях сотрудниками ГИБДД.

**Кроме этого, с нашей точки зрения предлагаем также учитывать требования закона Республики Узбекистан «О безопасности дорожного движения»<sup>22</sup>, и закона «Об автомобильном транспорте»<sup>23</sup>, определяющие цели и задачи обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.**

**Для достижения цели необходимо определиться и задачами прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности дорожного движения, которым предлагается отнести следующие:**

✓ **обеспечение надлежащего уровня надзора за общей сохранностью автомобильных дорог;**

Используя весь спектр полномочий, прокурорам необходимо обеспечить надлежащий уровень надзора за сохранностью автомобильных

---

<sup>21</sup> Воронин О.В. Прокурорский надзор в Российской Федерации: вопросы общей части: учебное пособие. – Томск, 2008.С. 21

<sup>21</sup> Крючкова Н. В., Паламарчук А. В., Русецкий А. Е. Прокурорский надзор за исполнением закон ов о безопасности дорожного движ

дорог, проведением мероприятий по их содержанию и ремонту, финансированием этих работ.

- ✓ **понуждение к надлежащему выполнению контролирующими органами возложенных на них полномочий по контролю за исполнением органами государственной власти и органами местного самоуправления требований дорожного законодательства;**

По нашему мнению при надзоре актов законодательства в данном направлении целесообразным будет если разделить их в двух направлениях - первое на государственном уровне и второе на уровне регионов, городов и районов. Если рассматривать вопрос надзора на государственном уровне, то к этому можно отнести надзор над теми ведомствами которые, непосредственно ответственны за дорожную сферу деятельности, например, выделение из государственного бюджета огромную сумму средств для реконструкции автомобильных дорог, привлечение внешних партнеров, заключение международных договоров и т.д., то, на уровне местного самоуправления, можно предложить надзор над исполнительной властью на местах, дорожными отделами при хокимияте, которые, непосредственно ведут контроль над сохранностью дорог и их эксплуатации.

**Координация деятельности всех министерств, организации и других ведомств ответственные за обеспечение безопасности дорожного движения;**

Данная задача является одной из главных функций органов прокуратуры, как известно, прокуратура проводит коллегиальные собрания, координирует деятельность всех органов касательно данного направления, которые непосредственно ответственны за исполнение требований нормативных актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Также, по результатам данных мероприятий определяются задачи, приоритеты и недостатки которые необходимо устранить. Но одна из главных в нынешнее время трудностей - это отсутствие нормативного документа по надзору над всеми ведомствами касательно дорожного законодательства. Наличие

огромного количества нормативно-правовых актов в этой сфере порождает необходимость принятия приказа Генерального прокурора, который в свою очередь должен отражать: все акты Республики Узбекистан касательно дорожного движения, список контролирующих министерств, ведомств, порядок надзора, периоды и способы реагирования.

- ✓ **усиление надзора за медицинским обеспечением безопасности дорожного движения, надзора за соблюдением требований законов об административных правонарушениях сотрудниками ГУБДД РУз;**

Тяжесть травм лиц, попавших в ДТП усугубляется задержками скорой помощи, и не оказания им своевременной помощи. После того как произошла авария, своевременность помощи пострадавшим имеет решающее значение, минутное промедление нередко диктует разницу между выживанием и гибелью. Для улучшения медицинской помощи после аварий необходимо обеспечить доступ к своевременной скорой помощи и улучшить качество как скорой, так и больничной помощи.

Как наблюдается своевременный прокурорский надзор - это гарант восстановления прав, которая должна формулироваться на точных и единообразных регламентах и все вышеперечисленные задачи приводят к единой цели – обеспечению безопасного дорожного движения.

В целом при организации любого вида надзорной деятельности в органах прокуратуры учитываются приказы Генерального прокурора Республики Узбекистан, которые, в свою очередь, регулируются принципами организации прокурорской деятельности.

Как и любая другая деятельность, осуществляемая прокурорами, работа по надзору за исполнением законов, особенно принимая во внимание ее безусловный доминирующий характер как среди других отраслей прокурорского надзора, так и в целом в сравнении с иными внешнефункциональными направлениями деятельности, возложенными на органы прокуратуры, требует должной организации, поскольку только

правильное понимание прокурорами всех уровней (независимо от места их нахождения в рамках огромной по территории страны) задач, стоящих в рассматриваемой сфере перед прокурорской системой, позволяет обеспечивать эффективность ее функционирования в плане поддержания того уровня законности, который ожидает от нее государство и гражданское общество<sup>24</sup>.

Прокуратура, осуществляя свою деятельность, ни в коем случае не должна подменять контролирующие государственные органы и должностных лиц. Прокуратура не вправе вмешиваться в оперативно-хозяйственную деятельность поднадзорных ей объектов. Задача прокуратуры – это надзор за точным и единообразным исполнением законов, соблюдением прав и свобод граждан, интересов личности, общества и государства<sup>25</sup>.

Подытоживая вышеуказанное, целью организации прокурорского надзора в сфере безопасности дорожного движения является оптимизация условий для осуществления действенного надзора по обеспечению законности деятельности контрольно-надзорных и иных уполномоченных в рассматриваемой сфере государственных органов, их должностных лиц, полноты принимаемых ими мер по предупреждению, выявлению, пресечению и устранению нарушений нормативных предписаний и, как следствие, снижение тяжести и количества дорожно-транспортных происшествий, повышение уровня защищенности прав и свобод человека и гражданина, их жизни и здоровья.

### **1.3. Правовые основы прокурорского надзора за исполнением законов в сфере обеспечения дорожной безопасности**

Прокурорский надзор как отрасль права представляет собой совокупность юридических норм, регулирующих деятельность органов

---

ения: пособие. М.: Мир энциклопедий Аванта, 2012. с.6.  
skogo\_nadzora\_ispolneniem\_zakonov

<sup>25</sup>[https://studme.org/95317/pravo/osnovy\\_metodiki\\_organizatsii\\_prokurorskogo\\_nadzora\\_ispolneniem\\_zakonov](https://studme.org/95317/pravo/osnovy_metodiki_organizatsii_prokurorskogo_nadzora_ispolneniem_zakonov)

прокуратуры по обеспечению верховенства Конституции, соблюдению и исполнению законов, защите прав и свобод граждан, законных интересов личности, общества и государства.

В широком смысле слова, правовая основа - это обязательные нормы, установленные государством в области социальных, экономических, юридических и других видов отношений. То есть это свод правил обязательных для исполнения всеми, кто находится на территории конкретной страны.

Нормативно-правовая основа деятельности, связанной с дорожным движением, представляет собой значительную совокупность законодательных и подзаконных актов различной юридической силы.

В литературе правовые основы традиционно классифицируют в зависимости от юридической силы и содержания правовых норм, регулирующих устройство и деятельность прокуратуры.

Несмотря на то, что ст. 4 Закона Республики Узбекистан «О прокуратуре» не содержит упоминание об общепризнанных нормах международного права, в иерархии нормативно-правовых актов, регулирующих организацию и деятельность прокуратуры, высшее место занимают акты, содержащие данные нормы. Их основная особенность заключается в том, что они непосредственно не направлены на регулирование отношений по организации и устройству прокурорских органов, однако они содержат требования, которые ложатся в основу актов, прямо регулирующих указанные вопросы, включая Конституцию.

Например, согласно ч.3 ст.2 Закона «О международных договорах Республики Узбекистан» целью является регулирование отношений в области заключения, исполнения, приостановления действия и прекращения международных договоров Республики Узбекистан <sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> <https://www.lex.uz/docs/4193763>

Если рассматривать вопрос о системе правовых основ органов прокуратуры Республики Узбекистан, **то ими являются:**

1. Конституция Республики Узбекистан;
2. Общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры (соглашения) Республики Узбекистан;
3. Закон Республики Узбекистан «О прокуратуре»;
4. Законы, определяющие полномочия прокуроров;
5. Постановления палат Олий Мажлиса Республики Узбекистан;
6. Указы Президента Республики Узбекистан и постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан;
7. Приказы, указания, распоряжения, положения, инструкции Генерального прокурора Республики Узбекистан.

Далее рассмотрим важные аспекты касательно прокурорского надзора, а именно какие моменты упоминаются в вышеуказанных нормах и занимают роль в их реализации, права и обязанности, моменты которых необходимо учитывать.

**В Конституции** Республики Узбекистан посвящена целая глава органам прокуратуры, которая включает в себя четыре статьи.

Так, в ст. 118. надзор за точным и единообразным исполнением законов на территории Республики Узбекистан осуществляют Генеральный прокурор Республики Узбекистан и подчиненные ему прокуроры. Кроме того, в ст. 120. указано что, органы прокуратуры Республики Узбекистан осуществляют свои полномочия независимо от каких бы то ни было государственных органов, общественных объединений и должностных лиц, подчиняясь только закону. Организация, полномочия и порядок деятельности органов прокуратуры определяются законом <sup>27</sup>.

**Общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры (соглашения) Республики Узбекистан.**

---

<sup>27</sup> <https://lex.uz/docs/35869>

Общепризнанные принципы и нормы международного права - основополагающие императивные нормы международного права, принимаемые и признаваемые международным сообществом государств в целом, отклонение от которых недопустимо.

В Республике Узбекистан общепризнанные принципы и нормы международного права являются составной частью её правовой системы. Так, в ст. 17. Конституции указано что - Республика Узбекистан является полноправным субъектом международных отношений<sup>28</sup>. Ее внешняя политика исходит из принципов суверенного равенства государств, неприменения силы или угрозы силой, нерушимости границ, мирного урегулирования споров, невмешательства во внутренние дела других государств и иных общепризнанных принципов, и норм международного права. Республика может заключать союзы, входить в содружества и другие межгосударственные образования, а также выходить из них, исходя из высших интересов государства, народа, его благосостояния и безопасности.

Согласно Закону Республики Узбекистан «О международных договорах Республики Узбекистан» международные договоры заключаются, исполняются, прекращаются и их действие приостанавливается в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, Конституцией Республики Узбекистан, а также настоящим Законом и положениями самих международных договоров. Если международным договором Республики Узбекистан установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены законодательством Республики Узбекистан, то применяются правила международного договора Республики Узбекистан<sup>29</sup>.

### **Закон «О прокуратуре» Республики Узбекистан:**

Основным средством правового обеспечения организации и деятельности органов прокуратуры является Закон Республики Узбекистан «О прокуратуре».

---

<sup>28</sup> <https://lex.uz/docs/35869>

<sup>29</sup> <https://lex.uz/docs/4193763#4194415>



### **Законы, определяющие полномочия прокуроров:**

Одним из основных законов исследуемой сферы является закон «О безопасности дорожного движения» Республики Узбекистан в ст.1 указано, что настоящий закон регулирует отношения, возникающие в области безопасности дорожного движения и направлен на обеспечение охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также окружающей природной среды <sup>30</sup>.

### **К рассматриваемой сфере также можно отнести следующие законы:**

- Закон Республики Узбекистан «О городском пассажирском транспорте»<sup>31</sup>;
- Закон Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте»<sup>32</sup>;

Согласно Закону «О прокуратуре» правовая основа, организация и порядок деятельности органов прокуратуры, а также их полномочия определяются Конституцией Республики Узбекистан, настоящим Законом и другими актами законодательства <sup>33</sup>.

Но данные понятия не в полной мере раскрывают всю сущность прокурорского надзора за исполнением законов в сфере обеспечения дорожной безопасности, как мы говорил выше, данное направление не изучали в подробностях.

Частично определения указанных выше понятий содержатся в нормативно-правовых актах, составляющих правовую основу прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности дорожного движения, к которым, прежде всего, относится Конституция Республики Узбекистан как нормативный правовой акт, обладающий наивысшей юридической силой и имеющий прямое действие. Разнообразием общественных отношений, возникающих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, объясняется большое количество нормативных правовых актов,

---

<sup>30</sup> <https://www.lex.uz/acts/24739>

<sup>31</sup> <https://lex.uz/ru/docs/7367>

<sup>32</sup> <https://lex.uz/docs/12785>

<sup>33</sup> <https://www.lex.uz/acts/105533>

регламентирующей деятельность в данной сфере. Названные правовые акты в комплексе представляют собой иерархическую систему, включающую международные договоры Республики Узбекистан, законы, акты Президента, постановления Правительства, а также ведомственные и межведомственные нормативно-правовые акты.

**Постановления палат Олий Мажлиса Республики Узбекистан:**

К ним можно отнести все постановления обеих палат Олий Мажлиса Республики Узбекистан в данном направлении.

**Указы Президента и постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан касательно исследуемого направления,** то есть это нормативно правовые акты в данном направлении, за которое осуществляется прокурорский надзор.

**Приказы Генерального прокурора касательно сферы безопасности дорожного движения:**

Помимо вышеуказанных, основой прокурорского надзора также могут быть и нормативно-правовые документы, решения Коллегии Генеральной прокуратуры, решения Координационного совета правоохранительных органов Республики Узбекистан, приказы, распоряжения Генерального прокурора, межведомственные приказы, постановления, положения и др. акты касательно данной сферы. Немаловажную роль играет разработка и внедрение эффективного механизма осуществления прокурорского надзора в данной сфере.

Только за 2018-2020 гг., были приняты свыше 60 законов, актов и приказов, внесено значительное количество изменений в нормативные правовые акты, технические регламенты, регулирующие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения. Эти изменения направлены как на расширение и конкретизацию вопросов правового регулирования безопасности дорожного движения, так и усиление ответственности за их нарушение.

В условиях обновляемого нормативного правового регулирования безопасности дорожного движения, множественности объектов надзора, имеется потребность в выработке новых, соответствующих реалиям современной ситуации научных решений, направленных на оптимизацию прокурорской деятельности в указанной области.

## **2.1. Особенности прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения**

В настоящее время актуальна и активно исследуется проблема о прокурорском надзоре за соблюдением законодательства в сфере обеспечения дорожной безопасности. Суть ее заключается в установлении соответствия пределов, определяемых предметом прокурорского надзора и дорожной деятельностью, содержащей сведения, составляющие государственную политику, осуществляемой в отношении лиц, совершающих и совершивших преступление и административное правонарушение.

Мы привыкли к тому, что контроль – это привычная функция системы управления, которая осуществляется повсеместно на каждом предприятии, организации и фирме. Вопросов о целесообразности и надобности контроля, как правило, не возникает. Но иногда мы слышим режущее слух слово «**надзор**», которое у многих вызывает недоверие, отторжение и негативные эмоции. Так ли надо бояться этого слова, и есть ли существенная разница между надзором и контролем, мы и попытаемся выяснить.

Контроль – это одна из важнейших функций управления (*проверка, учёт и т.д.*) без которой невозможно существование как отдельного предприятия, так и государства в целом. Контроль осуществляется как постоянно, так и периодически (например, государственная проверка деятельности организации, осуществляемая раз в несколько лет).

Под **надзором** понимают непрерывное наблюдение и проверку, связанную с обеспечением неукоснительного исполнения законов.

Характерный признак надзора в том, что он связан с юридической деятельностью.

**Цель контролирующих органов** – не только осуществить контроль, но и проверить целесообразность того или иного процесса. Оценка целесообразности при надзорных функциях не осуществляется, так как цель надзора – исключительно неукоснительное исполнение законов и конституции<sup>34</sup>.

Для более подробного уточнения полномочий прокуроров в сфере надзора законодательства, побуждает раскрытия сущности таких понятий как «надзор» и «контроль» над которым в научном мире многие авторы проводили широкомасштабные исследования.

К примеру, д.ю.н., профессор Поляков М.П. приводит отличия государственного контроля от прокурорского надзора.

Автор указывает, что:

- надзорные полномочия прокурора не включают в себя возможность осуществления распорядительной деятельности, выражающейся в возможности отмены нормативного правового акта, возложении обязанности проведения какого-либо действия, наложении взыскания, определении целесообразности расстановки сил и средств и т.п.;

- контрольные функции государственной власти распределены между министерствами и ведомствами, которые реализуют их исключительно в рамках предоставленных им полномочий. Прокурорский надзор отличается всеобъемлющим характером и осуществляется по отношению как к подконтрольным органам, так и к контролирующим организациям и их должностным лицам;

- государственные контролирующие органы оценивают организацию и деятельность подконтрольных структур не только с точки зрения законности, но и с позиции эффективности и целесообразности. Прокурорский надзор

---

<sup>34</sup> <https://cons-systems.ru/chem-otlichaetsya-kontrol-ot-nadzora>

всегда направлен только на проверку соблюдения законности и носит правовой характер. Реализуя свои полномочия, прокурор не вправе вмешиваться в оперативно-хозяйственную деятельность поднадзорных объектов <sup>35</sup>;

В одном из сайтов который специализируется на исследовании в области отличия, *TheDifference.ru* дано разъяснение на отличие контроля от надзора в следующем виде:

➤ **Контроль – относится к одной из управленческих функций, а надзор осуществляется с целью исполнения законов. Надзор – это непрерывное наблюдение и проверка, контроль – прерываемое, периодическое;**

➤ Контролирующие органы осуществляют ещё и оценку целесообразности того или иного процесса, а надзорные только следование закону и конституции;

➤ Контроль осуществляется как государственными, так и негосударственными органами, надзор – только государственными;

➤ Контролирующие органы обладают административными и управленческими полномочиями, а надзорные – нет <sup>36</sup>.

**Ведомственный контроль** – контрольная деятельность вышестоящего органа по отношению к нижестоящему, а также вышестоящего руководителя к подчиненным. Данный вид контроля реализуется внутри ведомства, потому что есть отношения власти и подчинения.

**Вневедомственный контроль** – контролирующие государственные органы не имеют в подчинении подконтрольных субъектов, нет служебной зависимости. Данные органы специализируются на соблюдении

---

<sup>35</sup> М.П. Поляков «Прокурорский надзор» учебник и практикум, ООО «Издательство юрайт» 2017 г. с. 41-42.

<sup>36</sup> <http://cons-systems.ru/chem-otlichaetsya-kontrol-ot-nadzora>

определенных правовых требований в той или иной сфере (например, Агентство по защите прав потребителей).

Специфический субъект – прокурорский надзор осуществляется должностными лицами – прокурорами в широком смысле слова **при этом органы прокуратуры не включаются в систему органов исполнительной или иной ветви власти** <sup>37</sup>. Органы вневедомственного контроля поднадзорны прокурорам и относятся к ветви власти. Прокурорский надзор носит внешний характер. Это его отличает от ведомственного контроля, т.е. поднадзорные субъекты по службе прокурорам не подчинены. Прокурорский надзор, в отличие от ведомственного контроля, а в известной мере и от вневедомственного не предполагает вмешательства в оперативно – хозяйственную деятельность поднадзорных субъектов, а тем более исключает их подмену, в т.ч. не допускает принятия решений за поднадзорных субъектов и личное выполнение поднадзорной деятельности.

Предметом прокурорского надзора выступает только законность деятельности поднадзорных субъектов, т.е. соблюдение ими Конституции и исполнение законов, действующих на территории, предметом же вневедомственного контроля является как исполнение специальных законов подконтрольными субъектами, так и соблюдение ими специальных подзаконных актов (инструкции, нормы, правила). В свою очередь предметом ведомственного контроля выступает и соблюдение, исполнение законов подчиненными субъектами и подзаконных актов, а также целесообразность, качество деятельности подчиненных субъектов.

Законом Республики Узбекистан «О безопасности дорожного движения» также урегулированы полномочия контролирующих ведомств, которые осуществляют государственное управление в области обеспечения безопасности дорожного движения <sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> <https://parliament.gov.uz/ru/laws/adopted/80/3135/>

<sup>38</sup> <https://lex.uz/docs/2153413>

Исходя из вышеперечисленного, можно сделать вывод о том, что прокуратура осуществляет контрольные функции лишь межотраслевым характере, в данной сфере ведет надзор за исполнением законодательства над ответственными ведомствами.

Прокурорский надзор распространяется на деятельность как на правоохранительных и контролирующих органов и их должностных лиц, так и подконтрольных структур, их должностных лиц.

**Таким образом можно сделать вывод что:**

*Контроль* – относится к одной из управленческих функций, а надзор осуществляется с целью исполнения законов.

*Надзор* – это непрерывное наблюдение и проверка, контроль – прерываемое, периодическое.

*Контроль* осуществляется как государственными, так и негосударственными органами, надзор – только государственными.

Помимо сказанного, любой управленческий орган, будь то организация, предприятие, город или государство, в той или иной степени осуществляет контроль над выполнением предписанных законов и норм в доверенной ему области.

Согласно Закону «О прокуратуре» существуют следующие виды прокурорского надзора:

Надзор за исполнением законов

Надзор за соблюдением прав и свобод гражданина

Надзор за исполнением законов органами, осуществляющие борьбу с преступностью

Надзор за соблюдением законов в местах содержания задержанных, заключенных под стражу, при исполнении уголовных наказаний и иных мер уголовно-правового воздействия <sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> <https://lex.uz/docs/106197>

Согласно Закону «О безопасности дорожного движения» Государственное управление в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется Кабинетом Министров Республики Узбекистан, органами государственной власти на местах и специально уполномоченными государственными органами. Кроме того, в данном законе предусматриваются и специальные органы, контролирующие данную область, которыми являются Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта, Организация по строительству и эксплуатации автомобильных дорог и Государственная служба безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан <sup>40</sup>.

Прокурор не может оставить без реагирования ни один сигнал о нарушении требований законов касательно дорожной безопасности, а также других законов, определяющих условия привлечения граждан к административной ответственности органами, осуществляющими данную деятельность. Наибольший объем в работе прокурора по надзору за исполнением законов органами, обеспечивающими дорожную безопасность, занимает проверка соблюдения установленного порядка. Оценка прокурором законности применения нормы права может быть дана на основе не только тех указаний, которые имеются в законах данного направления, но и положений, содержащихся в соответствующих ведомственных нормативных актах, конкретизирующих законы касательно дорожной безопасности.

Как мы говорили выше о полномочиях прокуратуры в направлении дорожной безопасности, прокуратура тесно связана с вышеперечисленными органами в силу того, что прокурор надзирает законы и нормативные акты на территории Республики Узбекистан и является единственным органом который может применять надзорные меры воздействия. В настоящее время зачастую является трудностью установить конкретные виды прокурорских проверок в органах осуществляющих контроль дорожной безопасности. С

---

<sup>40</sup> <https://lex.uz/docs/2153413>



учетом сложившегося положения дел и особенностей осуществления на современном этапе прокурорской деятельности в области БДД сделаны следующие выводы и предложения в соответствии с темой исследования. Прокуратура как структурный элемент правоохранительного и правозащитного механизма государства в силу своего статуса и выполняемой надзорной функции обладает уникальными возможностями для качественного повышения эффективности работы всей системы государственных органов в области БДД, что на современном этапе развития общества детерминирует приоритетность данного направления деятельности прокуратуры. Каждое приоритетное направление деятельности прокуратуры имеет свою специфику, для правильного определения которой в области БДД диссертантом разработана авторская классификация относительно самостоятельных видов прокурорского надзора, которыми являются:

- Надзор за соблюдением правил дорожного движения;
- Надзор за соблюдением законодательства Дорожной безопасности (все законы, акты, приказы, положения, указы, межведомственные соглашения и тд.)
- Надзор за исполнением законодательства органами лицензионного контроля в области безопасности дорожного движения;
- Надзор за исполнением законов в сфере медицинского обеспечения безопасности дорожного движения;
- Надзор за исполнением законов в сфере обеспечения безопасности пассажирских и грузовых перевозок;
- Надзор за исполнением органами ГУБДД законов об административной ответственности;
- Надзор за соблюдением законодательства при принятии квалификационных экзаменов на получение права управления автомобилем транспортными средствами, выдача водительских удостоверений;

- Надзор за соблюдением законодательства при регистрации и учета транспортных средств, нарушений правил дорожного движения и дорожно-транспортных происшествий, выдача регистрационных документов и государственных регистрационных знаков на зарегистрированные транспортные средства;
- Надзор за соблюдением законодательства при организации государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним;
- Надзор за соблюдением законодательства при участии в мероприятиях по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности;
- Надзор за соблюдением законодательства при осуществлении производства по делам об административных правонарушениях;
- Надзор за соблюдением законодательства при проведении дознания по делам о преступлениях, посягающих на безопасность дорожного движения, и преступлениях, связанных с автотранспортными средствами;
- Надзор за соблюдением законодательства при изучении условий дорожного движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов;
- Надзор за соблюдением законодательства при осуществлении контроля за содержанием дорог и железнодорожных переездов, оборудованием их средствами регулирования дорожного движения;
- Надзор за соблюдением законодательства при проведении агитационно-пропагандистских мероприятий, разъяснение законодательства о безопасности дорожного движения.
- Надзор за исполнением законодательства по выявлению причин и условий, способствующих совершению ДТП, нарушений правил дорожного движения;

- Надзор за исполнением законодательства о бюджетном финансировании в области безопасности дорожного движения.

Принимая во внимание что, в настоящий момент отсутствуют конкретные положения о проведении проверок и ведении надзора в данном направлении, прокурор может ссылаться на требования законов и приказов в области дорожного движения. Важнейшим условием эффективности деятельности прокуратуры является внутренняя взаимосвязанность и взаимообусловленность функций. Такая взаимообусловленность естественно вытекает из единства задач обеспечения законности и правопорядка. Надзорные функции (подфункции) прокуроров тесно между собой связаны, находятся в системной взаимосвязи и обусловленности. В совокупности надзорные функции составляют единый прокурорский надзор, осуществляемый прокурорами от имени Республики Узбекистан на всей ее территории.

Надзор основан на анализе состояния законности. Согласно мнению ученого Лозинского О.И., информационно-аналитическая деятельность органов прокуратуры при организации и осуществлении прокурорского надзора за соблюдением законов органами ГИБДД в области БДД имеет особенности:

- межотраслевой характер надзора (характеризуется значительным объемом разноплановой информации, подлежащей получению, обобщению и анализу)<sup>41</sup>;

- наличие возможности получения сведений из общедоступных источников - официальных сайтов государственных органов (ГИБДД и др.), из интернета, средств массовой информации, из сообщений сотрудников и других граждан;

---

<sup>41</sup> Лозинский О.И. «Прокурорская деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения. Ростов-на-Дону. 2019 г. с. 120-164

- необходимость периодического получения из органов ГИБДД сведений о показателях работы в контрольной и разрешительных сферах деятельности и выявленных нарушениях;

- планирование и осуществление надзорной деятельности, направленной в большей степени на предупреждение нарушений, а не на выявление уже допущенных (либо путем выявления допущенных нарушений на предупреждение дальнейших, взаимосвязанных с ними нарушений, могущих повлечь еще большие негативные последствия), поскольку специфика правоотношений в сфере БДД характеризуется нередко необратимыми и невосполнимыми последствиями допущенных правонарушений (причинение смерти, вреда здоровью участника дорожного движения и др.);

- необходимость надзорной оценки деятельности органов ГИБДД как самостоятельной организации и как организации, реализующей контрольно-надзорные и разрешительные функции в отношении других организаций в области БДД;

- специализация прокурорских работников (предметники), реализующих надзор за органами ГИБДД в сфере БДД. При этом основными задачами надзорной деятельности прокуратуры в исследуемой области являются профилактика и предупреждение преступлений и правонарушений, выявление и устранение надзорными средствами правонарушений, незаконных правовых актов, восстановление нарушенных прав граждан, а также возмещение причиненного материального ущерба.

При проведении анализа, начиная от нормативно-правового обеспечения дорожного хозяйства, формирования бюджетов и программ, заканчивая приемкой результатов выполненных работ, их влиянием на безопасность, используется статистика о дорожно-транспортных происшествиях, о результатах контрольной деятельности ГУБДД МВД, Минтранса, Комитета по автомобильным дорогам, материалы Счетной палаты и других контролирующих органов, административных и уголовных дел.

Анализ данных статистической отчетности показывает ежегодных рост числа актов прокурорского реагирования на выявленные нарушения законов в рассматриваемой сфере (кроме предъявления исков). В 2016 г. прокурорами принесено 1203 протеста, 200 представлений, по которым привлечено к дисциплинарной ответственности 76 лиц; возбуждено 12 уголовных дел, возмещено 9.806 тысяч сум потерпевшим в результате необоснованного постановления, восстановлены 958 лицам их нарушенные права.

Кроме того, такие показатели оказались намного выше 2017-2020 гг. В 2017 г. прокурорами принесено 1022 (2018-1390, 2019-1745, 2020-1504) протестов, 156 (2018-270, 2019-261, 2020-252) представлений, по которым привлечено к дисциплинарной ответственности 9 (2018-85, 2019-37, 2020-30) лиц; в течение 2017-2020 гг. возбуждено 14 уголовных дел, в указанные периоды возмещено 22.389 тысяч сум потерпевшим в результате необоснованного постановления, восстановлены 1024 лицам их нарушенные права <sup>42</sup>.

Согласно материалам проверки установлено, что, общее количество ДТП со смертельным исходом или же с получением тяжкого телесного повреждения по всей республике составило за 2017 г. 10.044 (-1,6%; -168), 2018 г. 8.990 (-10,5%; -1.054), 2019 г. 7.115 (-20%; -1.875). С учетом всех инцидентов, связанных с телесными повреждениями в соответствии с Постановлением Правительства за № 303, фактические цифры примерно на 40% выше, это 23689 случаев в 2017 году (11,8%; 2510 случаев), 24698 случаев в 2018 году (4,2%; 1009 случаев) и 22692 случая в 2019 году. (-8%; -2006) и остается высоким <sup>43</sup>.

Помимо перечисленных негативных практик, отсутствие единых форм отчетности, отсутствие определения понятия «очаг ДТП» не позволяет нам

---

<sup>42</sup> Приложение к письму от 25.05.2021 за № 07\363.2021, на 5 стр. отчеты Формы-П «Отчеты прокурорской деятельности» за 2016-2020 года.

<sup>43</sup> Справка о проверке деятельности ГУБДД за 2019 г. Ташкент, 16-управление Генеральной прокуратуры РУз. 7 с.

увидеть реальную ситуацию с дорожно-транспортными происшествиями, их предотвращением.

## **2.2. Методика и тактика организации прокурорского надзора в сфере безопасности дорожного движения**

В общенаучном смысле под методикой принято понимать совокупность методов обучения чему-нибудь, практического выполнения чего-нибудь <sup>44</sup>.

Методика прокурорского надзора – совокупность методов и приемов, применяемых прокурорами в целях выявления, устранения и предупреждения нарушений законов и способствующих им обстоятельств, установления виновных в нарушении закона лиц <sup>45</sup>.

Прежде чем перейти к определению понятий методики и тактики прокурорской проверки, следует выяснить, что собой представляет прокурорская проверка, поскольку в настоящее время нет единого мнения на этот счет.

С одной стороны, прокурорская проверка является основным способом выявления нарушений закона. Обладая информацией о состоянии законности и допущенных нарушениях закона в той или иной сфере, прокурор принимает решение о необходимости проверить, насколько имеющиеся данные соответствуют действительности. И если в деятельности или решениях тех или иных субъектов имеются нарушения законодательства, если указанными субъектами не соблюдается Конституция, нарушаются права и свободы, человека и гражданина, а также законные интересы общества и государства, то именно в рамках прокурорской проверки имеется возможность выявить указанные факты. Кроме того, полученные результаты проверки позволяют прокурору выбрать те средства реагирования, которые являются наиболее

---

<sup>44</sup> Ожегов С. И. Словарь русского языка. М., 1989. С. 282.

<sup>45</sup> Настольная книга прокурора / под общ. ред. С. Г. Кехлерова, О. С. Капинус; науч. ред. А. Ю. Винокуров. – М.: Юрайт, 2012. С. 11.

целесообразными в той или иной ситуации, будут наиболее эффективным образом способствовать пресечению допускаемых нарушений, привлечению к ответственности виновных, восстановлению нарушенных прав, свобод и законных интересов.

С другой стороны, прокурорская проверка — это полномочие прокурора по надзору за точным и единообразным исполнением законов<sup>46</sup>.

Более определенно существо тактики прокурорского надзора раскрыто в «Настольной книге прокурора» под редакцией Кехлерова С.Г., и Капинус О.С. В ней указано, что тактика прокурорского надзора – это определение и реализация прокурором путей (методов и приемов) наилучшей организации и осуществления прокурорского надзора и иной деятельности с учетом сложившейся обстановки (жизненной ситуации) в целях достижения лучших конечных результатов. Тактика прокурорского надзора подразделяется на тактику проверки и тактику прокурорского реагирования»<sup>47</sup>.

Отметим, что Шинд В. И., представлял структуру методики прокурорского надзора в следующем виде: **1)** перечень законов, надзор за исполнением которых входит в предмет соответствующего направления прокурорской деятельности; **2)** источники информации, из которых прокурор может почерпнуть сведения об исполнении законов юридическими и физическими лицами; **3)** носители информации, в которых фиксируются указанные сведения; **4)** правовые методы установления фактов нарушения законов, причин и условий, им способствующих; **5)** рекомендации по

---

<sup>46</sup> Методика и тактика проведения прокурорской проверки: учебное пособие / [О. Н. Коршунова, Е. Л. Никитин, Н. В. Кулик, И. И. Головкин, Е. А. Бурмистрова, Г. В. Дытченко, Д. М. Плугарь, К. А. Чуклинов] ; под ред. О. Н. Коршуновой. — Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2014. — 4-5 с.

<sup>47</sup> Настольная книга прокурора / под общ. ред. С.Г. Кехлерова, О.С. Капинус; науч. ред. А. Ю. Винокуров. М.: Юрайт, 2012. С. 1157

применению форм прокурорского реагирования на установленные нарушения законов и обстоятельства, способствовавшие этому<sup>48</sup>.

Профессором Рябцевым В.П., предложена более сложная структура методики проведения проверок, включающая в себя: **1)** задачи органов прокуратуры в соответствующей сфере по надзору за исполнением определенных законов или их групп; **2)** предмет надзора в соответствии с поставленными задачами; **3)** перечень (примерный) вопросов, которые надлежит выяснить на различных объектах у должностных лиц и граждан; **4)** совокупность источников и носителей информации; **5)** информацию о состоянии исполнения соответствующего законодательства и деятельности органов прокуратуры в рассматриваемой сфере правовых отношений, имеющуюся в данном и иных подразделениях, органе прокуратуры в целом; **6)** основные (типичные) виды нарушений соответствующих законов и их признаки; **7)** типичные недостатки в организации и осуществлении надзора за исполнением этих законов, причины их возникновения и способы предотвращения; **8)** характерные, оправдавшие себя в типичных ситуациях, методы и приемы надзорных действий прокуроров, совокупности (наборы) таких действий, совершаемых в определенной последовательности (алгоритмы действий) в целях установления и проверки данных о правонарушениях, требующих прокурорского реагирования; **9)** особенности взаимодействия с иными территориальными, а также военными, транспортными и природоохранными прокуратурами, а при необходимости, и с органами прокуратуры иных стран; **10)** индивидуальные и комплексные меры прокурорского реагирования на установленные нарушения законов, обстоятельства, им способствовавшие, и контроль за их фактическим устранением<sup>49</sup>.

---

<sup>48</sup> Шинд В. И. О соотношении методики и тактики прокурорского надзора // Вопросы теории законности и прокурорского надзора: сб. научных трудов. М., 1994. С. 26.

<sup>49</sup> Рябцев В. П. Понятие, виды и структура методики прокурорского надзора // Вопросы теории законности и прокурорского надзора: сб. науч. тр. М., 1994. С. 21–22.



Также, учеными правоведами Винокуровым Ю.Е. и Плешаковым А.М. предложено подразделение методик (и издаваемых на их основе методических пособий) на три уровня <sup>50</sup>.

**Первый уровень** – это методика (методическое пособие), содержащая организационные и методические рекомендации по надзору за исполнением всего законодательства как самостоятельного направления надзора за исполнением законов.

**Второй уровень** – это методическое пособие, содержащее рекомендации по надзору за исполнением определенного закона или группы однородных законов всеми поднадзорными прокурорам органами и лицами: органами, организациями, учреждениями, предприятиями, включая и органы контроля.

**Третий уровень** – это так называемые частные методики, под которыми понимается совокупность приемов и методов, применяемых для выявления, устранения и предупреждения нарушений определенного закона или группы однородных законов на определенном объекте, в органе или на нескольких однородных объектах, органах<sup>51</sup>.

В исследованиях Барабаша Д.И., указано что, некоторые исследователи прокурорского надзора выделяют понятия общей и частной методики<sup>52</sup>.

Под **общей методикой** прокурорского надзора предлагают понимать научно обоснованную систему апробированных и выверенных приемов, методов и технических средств, направленных на эффективное применение надзорных полномочий в целях выявления нарушений законов и принятия мер к их устранению.

---

<sup>50</sup> Винокуров Ю. Е., Плешаков А. М. К вопросу о методическом обеспечении прокурорского надзора за исполнением экологического законодательства // Административное и муниципальное право. 2011. № 11. С. 59–62.

<sup>51</sup> Прокурорский надзор за исполнением экологического законодательства: пособие для природоохранных прокуроров. М., 1999.

<sup>52</sup> Барабаш Д.И., дис. «Организация прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения». Москва. 2016 г. с.138

Под **частной методикой** прокурорского надзора предлагается понимать использование прокурором имеющихся возможностей относительно определенных (однородных) сфер правоотношений путем их индивидуализации, учета особенностей факторов, обуславливающих специфику правонарушений и мер прокурорского реагирования, направленных на восстановление нарушенной законности<sup>53</sup>.

**Методики третьего уровня (частные методики)** обычно включают:

- название органа, в котором планируется проведение проверки;
- руководящие указания Генерального прокурора, прокуроров регионов, касающиеся предмета проверки исполнения соответствующего закона;
- перечни законодательных и подзаконных правовых актов, применяемых проверяемым органом, с указанием источников опубликования, ведомственных нормативных правовых актов, отражающих структуру специфику и характер деятельности проверяемого органа;
- сведения о нарушениях законов в основных источниках информации и т. д.

**Кроме того, в этих методиках отражается:**

- общая структура объекта проверки, с указанием его структурных подразделений, характера деятельности и специфических особенностей;
- документация, которая должна вестись на проверяемом объекте и подлежащая изучению;
- примерный перечень обстоятельств, устанавливаемых прокурором в ходе проверки;
- положительно зарекомендовавшие себя тактические и методические приемы, применяемые прокурором в ходе проверки;
- наиболее эффективные методы подготовки прокурорских работников к проверке исполнения законов на конкретном объекте;

---

<sup>53</sup> Прокурорский надзор: учебник / под ред. А.Я. Сухарева. 4-е изд. М.: Норма, 2011. С. 41

- перечень специалистов, привлечение которых может понадобиться в ходе проверки;
- образцы актов прокурорского реагирования, вносимые в связи с выявленными нарушениями законов;
- мероприятия по профилактике повторных нарушений закона, проводимые по результатам проверки<sup>54</sup>.

Методика второго уровня нацелена на осуществление надзора на определенном направлении соответствующей отрасли прокурорского надзора.

Более подробно данную методику раскрывает Барабаш Д.И., который в свою очередь указывает что, к осуществлению прокурорского надзора в сфере безопасности дорожного движения в качестве таких направлений можно выделить: надзор за исполнением законодательства о дорожной деятельности и организации дорожного движения, обеспечение безопасного технического состояния транспортных средств, организацию подготовки водителей и получения ими права на управление транспортными средствами и другие. Также ученый предлагает методику второго уровня на примере надзора за исполнением законодательства о дорожной деятельности и организации дорожного движения. В данном случае методика включает в себя:

- задачи прокурорского надзора (с ранжированием приоритетов) в сфере исполнения законодательства о дорожной деятельности и организации дорожного движения;
- перечень нормативных актов, регламентирующих дорожную деятельность и организацию дорожного движения, а также их анализ;
- перечень государственных органов и органов местного самоуправления, осуществляющих правовое регулирование в указанной сфере, их компетенцию;

---

<sup>54</sup> Прокурорский надзор за исполнением экологического законодательства: пособие для природоохранных прокуроров. М., Изд-во МНЭПУ, 1999 г. 788с.

- источники получения информации о состоянии дорожной деятельности и организации дорожного движения, в том числе на общегосударственном уровне и уровне регионов;
- методику оценки состояния законности в указанной сфере, в том числе динамику, типичные нарушения, их причины;
- перечень органов, осуществляющих контрольно-надзорные функции в рассматриваемой сфере, их компетенцию, критический анализ их деятельности, в том числе информацию о правонарушениях и преступлениях, совершенных должностными лицами указанных органов;
- перечень организаций и предприятий, непосредственно осуществляющих дорожную деятельность и организацию дорожного движения, в том числе способы получения информации о них;
- особенности организации работы прокуратуры по сбору и анализу информации о нарушениях законов, планированию работы, организации взаимодействия с контролирующими, правоохранительными и иными органами в названной сфере;
- методики проведения прокурорских проверок исполнения законодательства о дорожной деятельности и организации дорожного движения: **а)** в органах государственной власти; **б)** в органах местного самоуправления; **в)** в контрольно-надзорных органах; **г)** в организациях и предприятиях, непосредственно осуществляющих дорожную деятельность и организацию дорожного движения;
- перечень специалистов, их компетенцию, включая примерные вопросы, на которые они смогут ответить в ходе проверки;
- наименования и контактную информацию об организациях, в которые подлежит направление требований о выделении специалистов (в ряде случаев порядок направления указанных требований);<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> Приказом Генерального прокурора Российской Федерации от 27.03.2009 № 93 «О реализации Федерального закона от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (извлечение) (с изменениями и дополнениями)

– перечень типичных, а также наиболее грубых, повлекших наиболее тяжкие последствия, нарушений закона, косвенные признаки, на них указывающие, а также способы их выявления и фиксации<sup>56</sup>.

Методику прокурорской проверки следует отличать от методики прокурорской деятельности, под которой понимается совокупность методов и приемов, применяемых прокурорами в целях выявления, устранения и предупреждения нарушений законов и способствующих им обстоятельств, установления виновных в этом лиц, восстановления нарушенных прав и свобод человека и гражданина, интересов общества и государства. Методика прокурорской деятельности и методика прокурорской проверки соотносятся как общее и частное. Методика прокурорской проверки призвана обеспечивать достижение целей прокурорской деятельности. Именно поэтому к числу основных принципов, в соответствии с которыми должны разрабатываться и использоваться методические рекомендации, следует относить принципы законности, эффективности, научности, этичности<sup>57</sup>.

Чуть иного мнения излагает ученый правовед Коршунова О., в целях обеспечения единства в разработке и использовании методики проведения прокурорской проверки предлагает типичную структуру такой методики, которым относит:

1) информацию о наиболее типичных поводах и основаниях для проведения проверки;

---

устанавливается порядок направления требований о проведении проверок руководителям федеральных органов контроля (надзора) прокурорами районов, городов, субъектов Российской Федерации

<sup>56</sup> Казарина А. Х. Методическая оснащенность прокуроров как одна из необходимых предпосылок эффективности надзора // Научная информация по вопросам борьбы с преступностью. М., 1990. № 122. С. 66; Бут Н. Д. Теоретические, правовые и организационные основы прокурорского надзора за исполнением законов о свободе экономической деятельности в Российской Федерации: дис. д. ю. н. М., 2011. С.300.

<sup>57</sup> Методика и тактика проведения прокурорской проверки: учебное пособие / [О. Н. Коршунова, Е. Л. Никитин, Н. В. Кулик, И. И. Головкин, Е. А. Бурмирова, Г. В. Дытченко, Д. М. Плугарь, К. А. Чуклинов] ; под ред. О. Н. Коршуновой. — Санкт Петербург: Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2014. — 14-15 с.

2) рекомендации по наиболее эффективной подготовке к проведению проверки: определению предмета проверки; выбору объектов проверки; определению наиболее целесообразных времени и места проведения проверки; определению круга участников проверки; составлению плана проверки;

3) перечень вопросов, подлежащих изучению и проверке;

4) рекомендации по определению перечня документов и материалов, подлежащих изучению;

5) типичные нарушения закона, выявляемые в ходе прокурорской проверки;

6) рекомендации по определению наиболее целесообразных проверочных мероприятий;

7) тактические особенности проведения отдельных проверочных мероприятий;

8) рекомендации по выбору средств реагирования на выявленные нарушения.

Исходя из вышеуказанных, думаем, что при проведении проверок в сфере дорожной безопасности прокуроры должны ссылаться на частные методы проверки, так как, к примеру, в органах ГУБДД МВД существуют ряд управлений, отделов и отделений которые осуществляют свои полномочия в обеспечение дорожной безопасности в разном направлении. Принимая во внимание их разносторонность и специфичность, желаемый результат требует конкретного подхода каждому направлению ГУБДД. В силу этого предлагаем авторское направление, который охватывает специфичный перечень вопросов при проверке в органах ГУБДД и в органах дознания в сфере дорожной безопасности. К ним можно отнести следующие:

**При организации деятельности органов (подразделений) управления дорожным движением Министерства внутренних дел Республики Узбекистан:**

осуществление установленных законом требований, полномочий и положений в области безопасности дорожного движения;

регистрация, ведение учёта административных протоколов и штрафных квитанций на основании действующих приказов МВД;

планы, дорожные карты, а также другие поручения разработанные УВД и их реализация;

проведение служебных проверок со стороны УВД по каждому случаю дорожно-транспортного происшествия;

регулярный анализ дорожно-транспортных происшествий из-за неполадок на дорогах и принимаемых мер по их предотвращению, отчеты министерств, ведомств и других организаций в данном направлении;

эффективность агитационной деятельности по предотвращению нарушений со стороны водителей и пешеходов, культура вождения, отношение участников дорожного движения друг к другу.

**Порядок рассмотрения административных дел в связи с нарушением правил дорожного движения:**

регистрация административных протоколов и штрафных квитанций в книге учёта на основании действующих приказов МВД;

регистрация дел об административных правонарушениях, рассмотрение дел уполномоченными сотрудниками, соблюдение требований закона при квалификации;

наложение административного взыскания со дня совершения правонарушения, а за продолжающееся правонарушение - не позднее установленной законом даты;

состояние взыскания наложенных штрафов за административные правонарушения;

соответствие действительности административных протоколов в отношении пешеходов и взимаемые с них суммы;

соблюдение установленных правил при лишении водительских прав и транспортных средств лиц, нарушающих правила дорожного движения;

принятие мер в отношении должностного лица, совершившего правонарушение по лишению транспортного средства лица, признанного невиновным, а также принятие мер по взысканию денежных средств, уплаченных за его содержание на стоянках;

принятие мер к должностным лицам, необоснованно пропустившим срок привлечения к административной ответственности;

принятие административных мер в отношении лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, при этом проводились сравнения между местной наркологической службой и отделами административной практики ДПС;

ведение учета информации о лицах, привлеченных к административной ответственности в соответствии с Постановлением Кабинета Министров от 17.02.2011 № 39 «О создании централизованной системы учета лиц, привлекаемых к административной ответственности» своевременно в Информационный центр МВД;

общее количество поступивших в суды административных дел, в том числе количество дел без нарушения срока привлечения к административной ответственности;

законность решений судов об административных правонарушениях, связанных с нарушением правил дорожного движения;

исполнение судебных решений о лишении права управления транспортным средством, сличение данных между судом и Управлением административной практики УБДД;

количество дел, возвращенных и прекращенных судами в связи с истечением срока административной ответственности;

исполнение административных взысканий за правонарушения со стороны отделов бюро принудительного исполнения.

**Состояние дознания и предварительного следствия дорожно-транспортных происшествий следственными органами:**



анализ дорожно-транспортных происшествий Министерством внутренних дел Республики Каракалпакстан, региональными управлениями, изучение причин и условий этих дорожно-транспортных происшествий и разработка профилактических мер по предотвращению;

изучение причин и условий дорожно-транспортных происшествий соответствующим структурным подразделением, учет каждого дорожно-транспортного происшествия на территории;

соблюдение требований Положения «О порядке регистрации дорожно-транспортных происшествий на территории Республики Узбекистан», утвержденного Кабинетом Министров от 15.11.2011 № 303;

ведение учета о дорожно-транспортных происшествиях в дежурной части, и полнота своевременной передачи сообщения по каждому случаю;

соблюдение требований закона в целях обеспечения сбора, анализа, полноты и точности данных о дорожно-транспортных происшествиях, а также заполнение регистрационного листа для каждого дорожно-транспортного происшествия;

ежемесячное получение отчетов министерств, ведомств и других организаций о дорожно-транспортных происшествиях на соответствующей территории, сопоставление их с данными о дорожно-транспортных происшествиях, указанными в отчете;

законность следственных действий, предпринятых в связи с дорожно-транспортными происшествиями, законность решений, принятых по уголовным делам;

изучение разрешения дел, возвращенных судами на дополнительное расследование в связи с неполнотой доследственной проверки.

законность принятых правовых актов, эффективность юридической службы и правоприменительной практики.

В условиях реформирования нормативно-правового обеспечения безопасности дорожного движения, множественности объектов надзора, имеется потребность в выработке новых, соответствующих современным

реалиям научных решений, направленных на оптимизацию прокурорской деятельности в указанной области.

Так, в своей работе д.ю.н. Барабаш Д.И., выделяет ключевые элементы организации прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения, такие как:

- задачи прокурорского надзора в сфере исполнения законодательства о дорожной деятельности и организации дорожного движения;
- перечень нормативных актов, регламентирующих дорожную деятельность и организацию дорожного движения, а также их анализ;
- перечень государственных органов и органов местного самоуправления, осуществляющих правовое регулирование в указанной сфере, их компетенцию;
- источники получения информации о состоянии дорожной деятельности и организации дорожного движения;
- методику оценки состояния законности в указанной сфере, в том числе динамику, типичные нарушения, их причины;
- перечень органов, осуществляющих контрольно-надзорные функции в рассматриваемой сфере, их компетенцию, критический анализ их деятельности, в том числе информацию о правонарушениях и преступлениях, совершенных должностными лицами указанных органов;
- перечень организаций и предприятий, непосредственно осуществляющих дорожную деятельность и организацию дорожного движения, в том числе способы получения информации о них;
- особенности организации работы прокуратуры по сбору и анализу информации о нарушениях законов, планированию работы, организации взаимодействия с контролирующими, правоохранительными и иными органами в названной сфере;
- методики проведения прокурорских проверок исполнения законодательства о дорожной деятельности и организации дорожного

движения в органах государственной власти; местного самоуправления; контрольно-надзорных органах; организациях и предприятиях, непосредственно осуществляющих дорожную деятельность и организацию дорожного движения;

- перечень специалистов, их компетенцию, включая примерные вопросы, на которые они смогут ответить в ходе проверки;

- наименования и контактную информацию об организациях, в которые подлежит направление требований о выделении специалистов (в ряде случаев порядок направления указанных требований);

- перечень типичных, а также наиболее грубых, повлекших наиболее тяжкие последствия, нарушений закона, косвенные признаки, на них указывающие, а также способы их выявления и фиксации;

- перечень наиболее удачных, с приведением конкретных примеров, тактических приемов надзорной деятельности;

- выявленные способы сокрытия допущенных нарушений;

- способы противодействия выявлению и фиксации выявленных нарушений, а также методы преодоления противодействия;

- методики определения эффективности прокурорского надзора за исполнением законодательства о дорожной деятельности и организации дорожного движения<sup>58</sup>.

С учетом изложенного, для всестороннего и эффективного осуществления надзора за исполнением законодательства в сфере безопасности дорожного движения предлагается разработать проект приказа Генерального прокурора Республики Узбекистан. В приказе, в частности, предлагаем раскрыть следующие вопросы:

---

<sup>58</sup> Прокурорский надзор за исполнением экологического законодательства: пособие для природоохранных прокуроров. М., 1999. Диссертационная работа Д.И. Барабаш «Организация прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения» Москва 2016 г. с. 30-36

осуществление постоянного мониторинга состояния законности в указанной сфере;

проведение проверок по оценке эффективности принимаемых мер, а также их влияние на основные показатели аварийности и смертности на дорогах, эксплуатационное состояние улично-дорожной сети;

соблюдение органами государственной власти и местного самоуправления требований законодательства при издании нормативных актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

исполнение законодательства при проведении медицинского освидетельствования (осмотра) водителей транспортных средств;

оказание первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП, оснащение медицинских учреждений, использование санитарного транспорта и иных средств помощи (модулей экстренного реагирования и вызова специальных служб и т.д.);

исполнение требований законодательства при установке и эксплуатации комплексов автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения;

проведение надзорной деятельности в отношении ГУБДД МВД Республики Узбекистан и его территориальных подразделений, а также других ведомств ответственных за безопасность дорожного движения;

анализ исполнения государственных программ по профилактике правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В целях предотвращения смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий и улучшения эффективности работы в сфере дорожной безопасности рекомендуется принимать во внимание технический пакет ВОЗ по безопасности дорожного движения для поддержки лиц, принимающих решения, и практиков в их усилиях по снижению смертности и травматизма в результате ДТП и достижению целей <sup>59</sup>.

---

<sup>59</sup> <https://www.who.int/publications/i/item/save-lives-a-road-safety-technical-package>

### **2.3. Координация деятельности правоохранительных органов и других организаций в сфере безопасности дорожного движения**

В условиях сложной криминогенной обстановки, важным фактором успешного противодействия преступности выступает четкое скоординированное взаимодействие не только правоохранительных органов, но и всех звеньев органов государственной власти.

Кроме основной прокурорской деятельности, каким является обеспечение верховенства закона, укрепление законности, защита прав и свобод человека и гражданина, а также охраняемых законом интересов общества и государства, законодатель наделил органы прокуратуры также полномочиями координационной деятельности.

Координационная функция прокуратуры объективно вытекает из ее роли как структуры взаимодействующей по вопросам обеспечения законности со всеми ветвями государственной власти. Координация является способом, с помощью которого объединяются правоохранительные органы, их средства и силы, дабы выработать согласованный план действий в борьбе с преступностью. Координационная функция значительно дополняет надзорную и расширяет ее.

Выделение координации в особый участок работы прокуратуры и ее дальнейшее развитие объясняется прежде всего, значимостью влияния результатов этой деятельности на укрепление законности, обеспечение безопасности общества от преступных проявлений, результативной деятельности государственных органов. Для осуществления поставленных задач важность взаимодействия правоохранительных органов является и остается незаменимым фактором, гарантирующий успех в определенном направлении. Взаимодействие – философская категория, отражающая процессы воздействия объектов друг на друга, их взаимную обусловленность и порождение одним объектом другого<sup>60</sup>.

---

<sup>60</sup> Большой энциклопедический словарь. М., 2000. С. 892.

В юридической литературе под взаимодействием понимают согласованную, направленную на достижение единых целей деятельность не подчиненных друг другу, организационно самостоятельных и обособленных субъектов<sup>61</sup>.

Взаимодействие является одним из основных элементов организации деятельности органов прокуратуры. При этом следует учитывать, что, как правило, основной целью взаимодействия являются не «отдельные результаты деятельности субъектов взаимодействия, а объединяются применяемые ими формы и методы работы, которые в своей совокупности дают некий общий результат. Именно в объединении форм и методов профессиональной деятельности субъектов проявляется сила их взаимодействия»<sup>62</sup>.

В общей теории управления и в организации прокурорского надзора выделяют внутреннее (внутрисистемное) и внешнее (межведомственное) взаимодействие. Внутреннее взаимодействие осуществляется внутри системы прокуратуры и выражается в организационных взаимоотношениях, которые, в свою очередь, по характеру взаимодействия можно разделить на субординационные, реординационные и координационные<sup>63</sup>.

Взаимодействие, основанное на субординации, имеет место между прокурором-руководителем и его подчиненным, вышестоящими подразделениями Генпрокуратуры и нижестоящими прокуратурами городов, районов. Условно его направление можно обозначить как сверху вниз.

Реординационное взаимодействие основано на инициативе подчиненного работника и направлено снизу-вверх.

Координационное взаимодействие осуществляется между равными по статусу участниками и образует горизонтальную направленность отношений, при которых один из участников взаимодействия наделяется полномочиями

---

<sup>61</sup> Большой юридический словарь / под ред. А. В. Малько // СПС «Гарант».

<sup>62</sup> Настольная книга прокурора / под общ. ред. С. Г. Кехлерова, О. С. Капинус; науч. ред. А. Ю. Винокуров. М.: Юрайт, 2012. С. 50.

<sup>63</sup> Максимов В. А. Функции управления в органах прокуратуры: лекция / Акад. ген. прокуратуры Рос. Федерации. М., 2009. С.32

координатора и организует взаимоотношения, которые могут реализовываться в форме рабочих групп, оперативных и рабочих совещаний, совместном планировании, обмене информацией, разработке совместных информационных и методических материалов.

В законе «О прокуратуре» посвящены ряд статей касательно координации деятельности, в частности в ч.5 ст.4 одним из важнейших направлений органов прокуратуры – это надзор за исполнением законов органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность, последовательную проверку, дознание, предварительное следствие, и координация их деятельности по борьбе с преступностью<sup>64</sup>. Хотя закон о прокуратуре конкретно не касается сферы дорожной безопасности, он предусматривает управление этой областью, то есть прокуратура координирует деятельность всех правоохранительных органов по предупреждению правонарушений и борьбе с преступностью.

Следует отметить, что внешнее координационное взаимодействие в сфере исполнения законов о безопасности дорожного движения имеет свою специфику. В соответствии с п.6 Закона Республики Узбекистан «О безопасности дорожного движения» одним из основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения является координация деятельности министерств, государственных комитетов, ведомств, органов государственной власти на местах, а также соблюдения требований экологической безопасности в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий<sup>65</sup>. В постановлении Президента Республики Узбекистан «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы обеспечения безопасности дорожного движения»<sup>66</sup> в п.6 указано что, ГУБДД несет ответственность за организацию и координацию деятельности подразделений безопасности дорожного

---

<sup>64</sup> <https://www.lex.uz/acts/105533>

<sup>65</sup> <https://lex.uz/docs/2153413>

<sup>66</sup> <https://www.lex.uz/docs/3266532>

движения органов внутренних дел по борьбе с дорожно-транспортными происшествиями и нарушениями правил дорожного движения, а в п.б) п.7 ГУБДД осуществляет организацию и координацию деятельности подразделений безопасности дорожного движения органов внутренних дел по борьбе с дорожно-транспортными происшествиями и нарушениями правил дорожного движения.

Однако, исходя из сути ведомственного строя, ГУБДД не осуществляет критическую оценку своей деятельности, кроме того, как мы говорили выше согласно Конституции надзор за точным и единообразным исполнением законов на территории Республики Узбекистан осуществляет Генеральный прокурор и подчинённые ему прокуроры. Соответственно, органы прокуратуры не участвуют в процессе их взаимного контроля, а осуществляют надзор за исполнением законов этими органам.

Следует согласиться с Рябцевым В.П., в той части, что «как государственно значимый вид деятельности координация, ее политико-правовая характеристика претерпели существенные изменения. Каждый из правоохранительных органов, названных в ст. 8 Закона о прокуратуре РФ, реально становится координатором правоохранительной и контрольной деятельности в пределах своего ведения. В результате прокуратура преобразуется в системного **«координатора координаторов»**<sup>67</sup>. Так как, данная норма установлена и в законе Республики Узбекистан, в ст.8 указано что, Генеральный прокурор Республики Узбекистан и подчиненные ему прокуроры в целях обеспечения эффективности борьбы с преступностью *координируют деятельность соответствующих органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность, доследственную проверку, дознание и предварительное следствие, для координации деятельности органов, указанных в части первой настоящей статьи, прокурор*

---

<sup>67</sup> Рябцев В. П. Концептуальные аспекты развития координации правоохранительной деятельности // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации 2007. № 2 (2). С. 70.



созывает координационное совещание, организует рабочие группы, истребует необходимую информацию, в том числе статистические сведения, осуществляет иные полномочия в соответствии с законодательством. Генеральная прокуратура Республики Узбекистан является единым координирующим органом: Республиканской межведомственной комиссии по профилактике правонарушений и борьбе с преступностью; Республиканской межведомственной комиссии по противодействию коррупции<sup>68</sup>.

В ходе изучения зарубежного опыта установлено что и в Российской Федерации существует данная система. В частности, координационное взаимодействие органов прокуратуры основано на полномочиях, закрепленных в п. 2 ст. 1, 8 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации», и осуществляется в виде координационной деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью. При этом роль координирующего центра выполняет образуемое первыми руководителями правоохранительных органов постоянно действующее образование – координационное совещание, председателем которого является прокурор<sup>69</sup>.

В соответствии со ст.5 Федерального закона РФ «О безопасности дорожного движения» одним из основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения является координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий<sup>70</sup>.

В постановлении Конституционного Суда Российской Федерации от 17.02.2015 № 2-П по делу о проверке конституционности отдельных положений Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации»

---

<sup>68</sup> <https://www.lex.uz/acts/105533>

<sup>69</sup> [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_262/763bf9e65eb2b0c0c5b344e8bccf36b1d2654458/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_262/763bf9e65eb2b0c0c5b344e8bccf36b1d2654458/)

<sup>70</sup> <https://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-10121995-n-196-fz-o/>

указывается, что «во взаимоотношениях с другими государственными органами<sup>71</sup>, осуществляющими функции государственного контроля (надзора), прокуратура Российской Федерации занимает координирующее положение, что обуславливается наличием специального правового регулирования порядка реализации ею надзорных функций (на которые не могут быть автоматически распространены общие подходы к организации и проведению специального (ведомственного) государственного контроля (надзора)...».

По нашему мнению, в конечном итоге координация помогает оценить происходящие процессы, выявить проблемы, негативные тенденции, которые требуют первоочередного внимания и выработки единых оценки и подходов, осуществления согласованных мер, планов, действий, а также вынести определения о том, решение каких вопросов зависит от правоохранительных органов, а какие – от органов законодательной и исполнительной власти.

Думаем не стоит отрицать то, что «правильно организованное взаимодействие прокуратуры со специализированными органами контроля и надзора дает возможность прокурорам целенаправленно и эффективно планировать свою деятельность, а также положительно сказывается на создании обстановки неотвратимости ответственности за нарушения прав и свобод граждан. Прокуратура оказывает дисциплинирующее влияние на контрольную деятельность, способствует повышению уровня ее профессионализма, достижению высоких показателей в работе»<sup>72</sup>.

Более подробно структуру взаимодействия описывает Барабаш Д.И., предлагая условно разделить межведомственное взаимодействие прокуратуры в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на пять основных направлений:

---

<sup>71</sup> <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201502200032>

<sup>72</sup> Правовое регулирование государственного контроля: монография / отв. ред. д-р юрид. наук, проф., заслуженный деятель науки Российской Федерации А. Ф. Ноздрачев; Ин-т законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, 2013.

- взаимодействие с представительными (законодательными) и исполнительными органами государственной власти, органами местного самоуправления;
- взаимодействие с органами контроля;
- взаимодействие с судебными органами;
- взаимодействие со средствами массовой информации;
- взаимодействие с общественными организациями и иными институтами гражданского общества.

**Формами взаимодействия прокуратуры с законодательными (представительными) органами власти и органами местного самоуправления являются:**

- взаимное информирование о состоянии законности, дорожно-транспортной аварийности, борьбы с преступностью и правонарушениями в сфере безопасности дорожного движения;
- совместная разработка и принятие соответствующим органом комплексных программ по повышению уровня безопасности дорожного движения, контроль их финансирования и выполнения;
- совместная деятельность по подготовке проектов нормативных правовых актов, касающихся вопросов безопасности дорожного движения;
- совместное определение приоритетов в сфере профилактики нарушений законодательства о безопасности дорожного движения;
- участие представителей соответствующих органов в координационных совещаниях руководителей правоохранительных органов;
- участие прокуроров в заседаниях органов представительной власти и местного самоуправления;
- предварительное ознакомление прокуроров с проектами нормативных правовых актов;
- антикоррупционная экспертиза нормативных правовых актов прокуратурой.

**Основными формами внешне системного взаимодействия органов прокуратуры с контролирующими органами в сфере обеспечения безопасности дорожного движения являются:**

- взаимный обмен информацией о нарушениях законов в сфере безопасности дорожного движения;
- совместный анализ состояния законности в сфере безопасности дорожного движения;
- согласование планов работы участников взаимодействия по видам, объектам и срокам проведения совместных мероприятий;
- поручение о проведении проверки, проведение совместных проверочных мероприятий, привлечение к проведению прокурорской проверки специалистов;
- проведение совместных совещаний, семинаров, научно-практических конференций по вопросам безопасности дорожного движения;
- сверка направленных в прокуратуру материалов о нарушениях законодательства в сфере безопасности дорожного движения и дорожной деятельности;
- проведение профилактических мероприятий, направленных на предупреждение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения;
- проведение проверок деятельности контролирующих органов;
- участие в рассмотрении актов прокурорского реагирования.

Кроме того, «для оперативного принятия мер реагирования по наиболее острым проблемам в Генеральной прокуратуре Российской Федерации, а также в прокуратурах субъектов Российской Федерации создаются межведомственные рабочие группы. Получаемая в ходе взаимодействия информация ложится в основу проверок, по результатам которых принимаются меры прокурорского реагирования»<sup>73</sup>.

---

<sup>73</sup> Паламарчук А. В., Сеченова Р. Р., Зимин В. П. Деятельность органов прокуратуры России вне уголовно-правовой сферы. М.: Генеральная прокуратура Российской Федерации, 2013. С. 31–32.

**Основными участниками взаимодействия в сфере безопасности дорожного движения являются:**

- Министерство внутренних дел (подразделения государственной инспекции безопасности дорожного движения);
- управления государственного автодорожного надзора (в части контроля за исполнением требований к сохранности автомобильных дорог федерального значения, в том числе весового контроля);
- территориальные управления, органы исполнительной власти государства, уполномоченные на осуществление государственного строительного надзора (в части государственного строительного надзора при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте автодорог);
- служба по труду и занятости (в части обеспечения труда и отдыха водителей автотранспортных предприятий);
- Министерство образования и науки (в части контроля деятельности при подготовке водителей);
- Минздрав (в части проверки деятельности по медицинскому освидетельствованию кандидатов в водители и переосвидетельствованию, предрейсовым осмотрам водителей, а также оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП);
- Министерство по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (в части проверки соблюдения нормативных актов, регламентирующих вопросы защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера (далее – чрезвычайные ситуации), обеспечения пожарной безопасности);
- саморегулируемые организации страховщиков (в части контроля деятельности операторов технического осмотра);
- органы исполнительной власти, осуществляющие контроль сохранности автодорог регионального и межрегионального значения;

– органы местного самоуправления, осуществляющие контроль сохранности дорог местного значения.

**Взаимодействие прокуратуры с судебными органами в сфере обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется следующим образом:**

– поддержание государственными обвинителями обвинений по уголовным делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения;

– направление в суды заявлений и исковых заявлений в порядке гражданского, административного и арбитражного судопроизводства, а также участие в их рассмотрении;

– направление в суды постановлений о возбуждении дел об административных правонарушениях, проверка законности судебных решений, принятых по делам об административных правонарушениях (не зависимо от участия в их рассмотрении прокурора);

– направление представлений Генерального прокурора о привлечении судей к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения.

**К числу наиболее распространенных организационных форм взаимодействий прокуратуры и суда в указанной сфере можно отнести следующие:**

– взаимный обмен информацией о структуре, состоянии и динамике преступности, практике назначения судом наказания;

– взаимодействие при разрешении организационных вопросов в ходе подготовки и проведения судебных заседаний;

– направление совместных информационных писем, справок, обзоров;

– совместные мероприятия по повышению уровня деловой и профессиональной квалификации работников судов, прокурорских работников, работников иных правоохранительных органов;

– законотворческая деятельность;

– участие в подготовке постановлений Пленума Верховного Суда;

– согласованное участие в разработке организационных мер по восполнению пробелов, противоречий, юридических нестыковок законодательства. Важным направлением взаимодействий органов прокуратуры является взаимодействие со средствами массовой информации. Также поддерживаем учёного, по поводу мнения Дупака О. В., справедливым, о том, что «взаимодействие прокуроров со средствами массовой информации способно не только обнажать проблемы, недостатки в деятельности соответствующих органов, но и пропагандировать достижения, распространять передовой опыт. При тесном и постоянном взаимодействии с журналистами СМИ формируется адекватное общественное мнение о деятельности прокуратуры, ее правозащитной функции, повышаются ее авторитет и степень доверия к ней населения»<sup>74</sup>.

Полагаем, что при организации прокурорского надзора в сфере безопасности дорожного движения самостоятельным и требующим отдельного внимания направлением взаимодействий является взаимодействие со всеми организациями независимо от их формирования и иными институтами которые в ответе за выполнение ими функций, возложенных на них законодательством.

### **3.1. Опыт зарубежных стран по осуществлению прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения.**

Во многих странах СНГ существует аналогичная система прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения. Ниже приведем примеры положительных аспектов прокурорского надзора в данной сфере которые применяются в Российской Федерации, в Республике Беларусь, Кыргызстан и Казахстан.

---

<sup>74</sup> Дупак О. В. Прокурор на защите трудовых прав граждан // Законность. 2011. № 11. С. 3.

В связи с этим заслуживает внимания опыт Республики Казахстан и ряда других государств – участников СНГ, органы прокуратуры которых вследствие обладания многофункциональностью и широкой надзорной компетенцией по поддержанию законности в стране, в т.ч. возможностью влияния на правоприменительную деятельность правоохранительных и других государственных органов, обеспечивают на должном уровне взаимодействие всех государственных структур, согласованность их деятельности по противодействию преступлениям и другим противоправным и неправомерным действиям.

Согласно Положению о Координационном совете, прокуратура Республики Казахстан осуществляет координацию деятельности не только правоохранительных, но и других государственных органов по обеспечению и поддержанию законности и правопорядка в стране, борьбе с преступностью и правонарушениями<sup>75</sup>.

В Казахстане уполномоченными органами в целях оздоровления обстановки на дорогах, предупреждения ДТП и обеспечения безопасности дорожного движения принимаются определенные меры, улучшаются методы работы, проводятся профилактические мероприятия, совершенствуется нормативно-правовая база.

Так, с 20 октября 2014 года введен в действие Закон «О дорожном движении»<sup>76</sup>, который направлен на повышение эффективности организации дорожного движения. В новом законе:

- определена компетенция заинтересованных государственных органов и усовершенствована государственная система управления процессами дорожного движения.
- внедрены интеллектуальные транспортные системы и национальная система оценки дорог и новых транспортных средств.

---

<sup>75</sup> Абдиров Н.М. Координационная деятельность прокуратуры по обеспечению законности, правопорядка и борьбы с преступностью в Республике Казахстан //автореф. дис. канд. юрид. наук М.2018. С.18.

<sup>76</sup> [https://online.zakon.kz/document/?doc\\_id=31536713](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31536713)



- введен институт аудита безопасности дорожного движения, в том числе, как при строительстве дорог, так и их реконструкции.

Кроме того, внесены поправки в ряд законов для приведения действующего законодательства в соответствие с новой редакцией закона «О дорожном движении». В частности, введены нормы, стимулирующие своевременную уплату административных штрафов, определены обязательные требования по транспортному планированию территории при застройке населенных пунктов.

К примеру, Генеральной прокуратурой разработана карта аварийности (размещена на официальном сайте Комитета по правовой статистике и специальным учетам), которую могут использовать уполномоченные органы в своей деятельности для определения самых аварийных участков и принятия мер для устранения причин и условий совершения ДТП на данном участке.

Комплексный подход в профилактике дорожно-транспортных происшествий, объединение усилий центральных и местных исполнительных органов, координации их действий в сфере дорожного движения позволили в целом улучшить ситуацию на дорогах.

Изучение прокурорского надзора в Кыргызской Республике тоже показывает положительный опыт. В соответствии со статьей 26 Закона Кыргызской Республики «Об органах внутренних дел Кыргызской Республики»<sup>77</sup> надзор за соблюдением законности, точным и единообразным исполнением законов в деятельности органов внутренних дел осуществляет Генеральный прокурор Кыргызской Республики и подчиненные ему прокуроры.

В соответствии с п.2 ст. 30 Закона «О дорожном движении в Кыргызской Республике»<sup>78</sup> государственный надзор и контроль осуществляются в целях обеспечения соблюдения законодательства Кыргызской Республики, правил, стандартов, технических норм и других

---

<sup>77</sup> <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/686>

<sup>78</sup> <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/60>

нормативных документов в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения.

В этих условиях Кыргызской Республикой также предприняты меры по усилению роли и значимости прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности дорожного движения. В частности, усилены роли координирующего положения прокуратуры в системе контрольно-надзорных органов, о чем свидетельствует указание Генерального прокурора Кыргызской Республики «О дополнительных мерах по усилению надзора за исполнением законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения»<sup>79</sup>.

В ходе диссертационного исследования, также изучен состояние ответственности сотрудников ГУБДД, водителей автотранспортных средств и пешеходов. Ниже приведем аналитическую справку Генпрокуратуры Республики Узбекистан о состоянии дорожного движения 2016-2017 гг.

Установлено, что за 11 месяцев 2017 года совершено 8959 (за 11 месяцев 2016 года – 9251) ДТП, погибли 2248 (2314) и получили различные телесные повреждения 8603 (8929) лиц, в 8458 (8815) случаях ДТП совершены по вине водителей, в том числе 180 (229) находящихся в нетрезвом состоянии и 442 (443) – по вине пешеходов, зафиксированы 4897 (4944) случаев наезда на пешеходов. Кроме того, за этот же период зарегистрированы 1326 (1374) ДТП с участием детей, из которых 214 (237) погибли, 1153 (1176) получили различные телесные повреждения. Всего по республике зарегистрированы 3466811 (3116770) нарушений ПДД, из них 61001 (43182) случае водители находились в нетрезвом состоянии, зафиксированы 35341 (24888) случаев нарушения ПДД со стороны пешеходов.

Вместе с тем, изучением установлено, что за 11 месяцев 2017 года **26** (за тот же период 2016 года – 27) сотрудников ГУБДД были привлечены к уголовной ответственности и **69** (за тот же период 2016 года – 82) – были

---

<sup>79</sup> <https://www.prokuror.kg/news/3340-prokuratoroj-goroda-bishkek-sovmestno-s-upravleniem-po-obespecheniyu-bezopasnostidorozhnogo-dvizheniya-byli-provedeny-operativno-profilakticheskie-meropriyatiya-podkodovym-naimenovaniem-krutoj.html>

уволены из системы органов внутренних дел по дискредитирующим основаниям.

В целях модернизации и оперативного решения вопросов, касающихся привлечения к административной ответственности водителей, наложения и взыскания штрафов ГУБДД разработан программный продукт Комплексной автоматизированной информационной системы «Административная практика» (далее - КАИС), введенная в действие в рамках проекта Компьютеризированной системы управления безопасности дорожного движения с 15.03.2017 года в г. Ташкенте.

Введенная новая система автоматизированной фиксации правонарушений оказал ожидаемый эффект профилактики нарушения ПДД водителями. Так, если в день введения в действия данной системы в эксплуатацию (15.03.2017 года) было зарегистрировано 8667 правонарушений на сумму 2,1 млрд.сум, то на 16.12.2017 года – зарегистрировано 400 правонарушений на 49,7 млн.сум.

Анализ случаев ДТП со смертельным исходом в мире показал, что в Швеции и Великобритании уровень смертности при ДТП составляет 2.8 на 100 тыс. населения, Сингапуре и Голландии – 4.8, Швейцарии – 4.9, Японии – 5, США – 10, РФ – 18.9, Египте – 41.6. При этом, данный показатель в Узбекистане составляет 6.8 – самый лучший показатель среди стран СНГ.

Несмотря на это, представляется, что принимаемые меры по профилактике правонарушений и преступлений в сфере дорожного движения не дают ожидаемого результата.

Данное обстоятельство требует кардинального повышения ответственности сотрудников ГУБДД, водителей автотранспортных средств и пешеходов.

Анализ законодательства и правоприменительной практики зарубежных стран в сфере повышения ответственности сотрудников дорожной полиции показал, что реформа органов ГАИ в Грузии была осуществлена радикально, в 2004 году в один день из рядов дорожной полиции

было уволено более 15 тыс. работников и создана совершенно новая структура – патрульная полиция. Их заработная плата было увеличено в 5-6 раз, отбор сотрудников проводился очень тщательно, дорожная полиция получила самую современную технику<sup>80</sup>.

В США не существует «понятых», полицейский может допрашивать свидетелей или потерпевших в одиночку, и его словам поверят. За ложь полицейский может получить до 15 лет лишения свободы<sup>81</sup>.

Генеральный прокурор США, возглавляющий Министерство юстиции как приданный ему аппарат, выполняет такие функции, как;

уголовное преследование лиц, совершивших преступления;

юридическое консультирование правительства страны, отдельных штатов, других органов исполнительной власти;

представление в суде интересов федерального правительства, администрации штатов по различным правоотношениям;

обеспечение исполнения законов;

участие в законодательном и судебном нормотворчестве;

координация деятельности органов прокуратуры США и другими организационными подразделениями Министерства юстиции и т.д.<sup>82</sup>

Как мы подчеркивали выше, прокурорский надзор в сфере безопасности дорожного движения в РФ регулируется отдельным Указанием «Об усилении прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения»<sup>83</sup> и отраслевыми приказами Генерального прокурора РФ.

В частности, Указание Генеральной прокуратуры РФ направлено на повышение эффективности прокурорского надзора за исполнением федеральными и региональными органами власти, органами местного самоуправления и хозяйствующими субъектами законов в сфере безопасности

---

<sup>80</sup> <https://tass.ru/arhiv/659270>

<sup>81</sup> <https://iibb.uz/ru/news/-10-faktov-o-politsii-ssha>

<sup>82</sup> <https://www.justice.gov/usao/eousa/mission-and-functions>

<sup>83</sup> [https://teletype.in/@somebody\\_indefinite/oSDIGBu4v](https://teletype.in/@somebody_indefinite/oSDIGBu4v)

дорожного движения и эксплуатации автотранспортных средств, а также за соблюдением правоохранительными органами федерального законодательства при выявлении, пресечении, раскрытии и расследовании преступлений в указанной сфере.

Следует отметить, что Указание охватывает комплекс вопросов в деле правильной организации надзора, в частности:

организацию качественного и эффективного надзора за исполнением законодательства юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и пресечению деятельности перевозчиков, не имеющих разрешительных документов;

регулярной проверки по исполнению законодательства при проведении медицинского освидетельствования (осмотра) водителей (кандидатов в водители) транспортных средств;

проверки в целях своевременного пресечения массовых нарушений прав граждан совместно с уполномоченными контролирующими органами на постоянной основе по исполнению требований законодательства при установке и эксплуатации комплексов автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения, в том числе на железнодорожных переездах.

Наряду с этим, вопросы осуществления надзора за исполнением законодательства в деятельности органов МВД РФ регламентируются множественными отдельными приказами Генерального прокурора РФ что в свою очередь, позволяет более эффективно осуществлять надзор<sup>84</sup>.

В заключении вышесказанного, нам хотелось бы отметить, что в зарубежных странах которых мы перечислили, особое место в сфере дорожного движения занимает надзорная деятельность органов прокуратуры, обеспечивает положительный эффект укреплению законности и

---

<sup>84</sup> <http://docs.cntd.ru/document/552097511>

правопорядка, полноценную защиту конституционных прав и свобод граждан, общества и государства.

### **3.2. Совершенствование национального законодательства и правоприменительной практики по осуществлению прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения.**

Как мы говорили выше, прокурорский надзор не может существовать без законов, так как, основа прокурорской деятельности по своей сути строится на основе надзора за исполнением законодательства и в целях реализации намеченного, параграф будет охватывать результаты практического исследования, опыты, мнения учёных, опросы сотрудников, конференции разного уровня которые были посвящены на данную тематику, мнение представителей правоохранительных органов и др. и впоследствии диссертантом будет предложено мнение по улучшению и усилению роли прокурорского надзора в данной сфере, а также совершенствование национального законодательства.

В ходе исследования нами были проведены опросы по десяти важнейшим проблемам, в результате которого мы получили следующие выводы.

Согласно проведенным опросам среди сотрудников органов прокуратуры Республики Узбекистан<sup>85</sup>, нами было предложено принятие соответствующего приказа Генерального прокурора Республики Узбекистан регулирующею данную сферу деятельности. Как мы говорили выше, для всестороннего и эффективного осуществления надзора за исполнением законодательства в сфере безопасности дорожного движения необходимо разработать и принять приказ Генерального прокурора Республики Узбекистан, которого сейчас у нас не существует, кроме того, мы привели пример тематики который должен охватывать приказ. Данное изменение

---

<sup>85</sup>[https://docs.google.com/forms/d/15uvlovBvQAWP\\_0QxPHggKJ8Q1xYI057jzGLRrFxx968/edit#responses](https://docs.google.com/forms/d/15uvlovBvQAWP_0QxPHggKJ8Q1xYI057jzGLRrFxx968/edit#responses)

будет огромным шагом для сотрудников прокуратуры в борьбе с нарушением дорожного законодательства. В ходе опроса больше половины, то есть 55 % опрошенных одобрили принять новый приказ Генерального прокурора для регулирования данной сферы, а остальные 45 % разделились мнениями. Половина оставшихся поддержали существующие приказы, а другая половина предложила регулировать данную сферу в качестве предметного надзора.

Следующий важный шаг это - исходя из предложенных мнений в предыдущем параграфе, необходимо прекратить рассматривать вопрос безопасности дорожного движения в ходе обсуждения вопроса о преступности и прочих сфер, так как, данное направление не является только преступным но большинстве случаев административным, из-за этого необходимо созывать отдельный координационный совет с участием не только представителей правоохранительных органов но и экспертов по дорожной безопасности, владельцев автомобильной промышленности, министерств, ведомств и представителей исполнительной власти которые непосредственно уполномочены в качестве контролирующего и ответственного за обеспечение дорожной безопасности. Мы не хотим предлагать созывать координационный совет на каждую проблематичную сферу жизни, можно было и рассматривать в ходе нынешнего совета координации правоохранительных органов, однако, принимая в учет, что данная сфера прокурорского надзора нуждается в более подробном изучении, а желаемые результаты как мы видим никак не наступают, человеческая смертность на дорогах все больше и больше повышается, а самое главное, ответственные лица не предпринимают должных подходов, в силу этого, думаем целесообразным, сделать это направление как отдельный вид координации, в ходе которого будут обсуждаться вопросы исключительно на тему повышения безопасности дорожного движения.

Считаем целесообразным усилить роль органов прокуратуры в проведении систематических проверок, так как выявлено ряд незаконных

случаев, когда правоприменительная практика структур ГУБДД допускала системных ошибок.

Предлагается интегрировать программу ведения административного учета и наложения штрафа отделением административной практики ГУБДД, а также, учёты поступивших больных в медицинское учреждение и базу данных «CALL-центров» скорой помощи как средство только для осуществления надзора, а не для исполнения, чтобы повысить роль надзора в данном направлении.

Также предлагается создать и интегрировать систему автоматического анализа «Очаг ДТП» который будет повседневно устанавливать места, где чаще происходит правонарушение и ДТП. Посредством данного предложения мы исключим в этом направлении человеческий фактор, а также, сэкономим время и силы сотрудников ГУБДД.

Целесообразным считается также интеграция всех камер наблюдения (*экспериментальная*) города Ташкента без предоставления прав на администратора программы. Кроме того, необходимо интегрировать базу данных камер фиксации во время несения службы (body camera) сотрудников ДПС, поскольку в настоящее время прикрепленные камеры не дают должного результата, в борьбе с пресечением человеческого фактора, данное предложение будет эффективным как для прокуратуры, также и для органов ведомственного контроля.

В результате данных новшеств, соответствующий сотрудник органов прокуратуры, в основном заместители прокуроров, будут иметь возможность осуществлять надзор непосредственно из рабочего места, не выезжая на место для проверки,

Кроме вышеперечисленных, предлагаем разработать проекты, внести изменения в постановления Кабинета Министров, а также, в Кодекс об административном ответственности Республики Узбекистан, которые будут включать следующие аспекты:



1) Уменьшить число контактов между сотрудниками ДПС и автолюбителями, нарушающими ПДД. Современные средства фиксации нарушений, установленные на машинах ДПС, это позволяют. В частности, предлагается полностью запретить сотрудникам производить остановку транспортного средства нарушителя, если это не касается уголовного законодательства, законных прав и интересов граждан, а также безопасности государства. Вместо этого необходимо обязать их высылать штрафы по почте с фотографией, фиксирующей нарушение либо ссылкой на видеозапись в интернете, которая будет доступна для просмотра только нарушителю.

2) Следует законодательно прописать разрешение на установку и эксплуатацию законных средств видеофиксации в салоне авто как у сотрудников ДПС, так и у автовладельцев. Видеоданные и тех и других должны выкладываться в общедоступный «файл хранилище» на портале электронного правительства. Предварительно видеорегистраторы должны пройти специальную государственную регистрацию и госконтроль, опломбированы и защищены от подделки.

3) Необходимо полностью отказаться от практики плановости показателей в МВД (так называемая «палочная система»). Сейчас руководство МВД составляет своеобразный ежегодный план по штрафам с приведением количественных показателей, которые рядовой инспектор не должен ни превышать, ни занижать - иначе следует наказание.

4) В Управлении собственной безопасности (УСБ) МВД и при общественных антикоррупционных организациях следует сформировать единую открытую информационную базу данных о поступивших в отношении сотрудников ДПС жалобах, заявлениях, сообщениях, судебных решений и иной информации негативного характера. Базы УСБ и общественников следует использовать при подготовке материалов к очередным и внеочередным аттестациям сотрудников, а также в ходе перемещения по должности. Если вопреки отрицательным заключениям общественности и

УСБ принимается иное решение, персональную ответственность за сотрудника должен нести его непосредственный руководитель.

5) Ужесточить ответственность руководителей, начиная с заместителей и начальников управления ДПС районов, городов, областей и центрального аппарата за принуждение к искусственному достижению «позитивных» результатов путем искажения отчетности, нарушение трудовых прав подчиненных, незаконные наказания, увольнения и т.п. Данное предложение соответствует аналогичным мерам в РФ.

6) Информирование населения о работе по очищению ДПС от компрометирующих их сотрудников должно проводиться оперативно и на постоянной основе. Целесообразно публиковать в СМИ информацию о мерах, принятых в отношении нарушителей служебной дисциплины и законности, а также в отношении их руководителей, не обеспечивших должный уровень воспитательной и профилактической работы с подчиненными.

Кроме того, все вышеперечисленные предложения по нашему мнению должны отражаться в новом приказе Генерального прокурора, который будет регулировать законодательства в данной сфере. Как мы анализировали в протяжении всей работы, прокурорский надзор это, неотъемлемый часть сферы безопасности дорожного, но, к сожалению, внимание на сотрудничество в данной сфере уделяется все меньше.

## Заключение

В соответствии с целями и задачами проведенного исследования получены следующие результаты:

1. Прокурорский надзор за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения является актуальным и социально востребованным направлением надзорной деятельности органов прокуратуры Республики Узбекистан. При этом, исходя из его значимости, данное направление надзора должно быть отнесено к числу приоритетных в деятельности прокуратуры, посредством закрепления этого положения в специальном приказе Генерального прокурора Республики Узбекистан. В этом приказе необходимо отразить, что одним из значимых условий повышения эффективности данной деятельности является надлежащая организация работы прокуроров как система взаимосвязанных и взаимообусловленных действий, направленных на создание оптимальных условий для эффективной реализации целей и задач надзора в рассматриваемой сфере отношений. В свою очередь, среди элементов организации необходимо выделить, как это обосновано в работе, информационно-аналитическую деятельность, прогнозирование и планирование, межведомственное взаимодействие и координацию деятельности различных органов и организаций, направленные на своевременное предупреждение, выявление, пресечение и устранение негативных тенденций состояния законности, в первую очередь, в области дорог и дорожной деятельности (строительство дорог, особенно автомобильных, их состояние, обеспечение соответствия этих дорог установленным требованиям, расходование финансовых средств, выделенных на закупку оборудования, обеспечивающего безопасность людей на транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, в иных местах их массового пребывания и др.). Это выделение обусловлено необходимостью акцентирования деятельности прокуроров именно на предупреждении нарушений, а не на привлечении к ответственности за уже совершенные нарушения закона.

2. В работе даны авторские определения понятия исследуемого направления, целей, задач, предмета и правовых основ прокурорского надзора в области безопасности дорожного движения и сделан вывод об определении пределов надзора.

3. Кроме того, в работе разьяснены особенности прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения:

– *отличия прокурорского надзора от ведомственного контроля в сфере безопасности дорожного движения;*

– *виды прокурорского надзора в сфере безопасности дорожного движения в странах СНГ;*

– *важные моменты для прокурорского надзора в сфере безопасности дорожного движения, которых нет в прокурорском надзоре в других сферах (особенности правильной организации и т.д.);*

– *статистические данные и анализ проблемных ситуаций в сфере безопасности дорожного движения и их решения*

4. Выделение основных элементов организации прокурорского надзора за исполнением законов в рассматриваемой сфере и рассмотрение особенностей их применения позволило сформулировать пути совершенствования правовых и организационных механизмов прокурорской деятельности по обеспечению законности функционирования контрольных, надзорных и иных уполномоченных в сфере безопасности дорожного движения государственных органов, полноты принимаемых ими мер по предупреждению, выявлению, пресечению и устранению нарушений нормативных предписаний, снижению количества дорожно-транспортных происшествий, защищенности прав и свобод человека и гражданина, их жизни и здоровья, предупреждению правонарушений в данной сфере.

5. Определены особенности методики проведения проверок исполнения законов о безопасности дорожного движения с приведением авторских методик проверки исполнения законов в деятельности ГУБДД. Диссертантом предложена классификация вопросов, которых необходимо рассматривать при проверке и обоснована необходимость особого внимания к предупреждению правонарушений.

При этом приводится формулировка подобной нормы, и в развитие положений по отношению к рассматриваемому направлению надзора диссертантом определяется примерный перечень поводов к проведению прокурорской проверки.

6. Предложены положения об общих критериях оценки эффективности деятельности прокуроров по надзору за исполнением законов в рассматриваемой сфере, определены предложения об основных направлениях совершенствования организации этой деятельности.

Особенно уделено внимание на вопросы координации деятельности правоохранительных органов и других организаций в сфере безопасности дорожного движения, в котором рассмотрены такие вопросы как:

- координирующая роль органов прокуратуры в целом;
- вопросы координации этой сферы за рубежом;
- усиление роли органов прокуратуры в этом направлении;
- взаимодействие органов прокуратуры с другими органами;

7. Сформулированы научные положения, даны предложения по совершенствованию системы прокурорского надзора, совершенствованию национального законодательства и правоприменительной практики по осуществлению прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения, изучен опыт зарубежных стран по осуществлению прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения, даны предложения на разные нормативные акты, направленные на необходимость совершенствования правовых основ организации и осуществления прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности дорожного движения, путем внесения изменений:

в постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «О мерах по дальнейшему совершенствованию порядка лицензирования деятельности по оказанию негосударственных образовательных услуг в сфере подготовки, переподготовки и повышения квалификации водителей

автомобилотранспортных средств и средств городского электрического транспорта, а также проведения теоретических и практических экзаменов для получения водительского удостоверения на право управления автомобилем», а также, в Кодекс об административном ответственности Республики Узбекистан, например внесения изменений в ст.138 КоАО;

8. Разработан проект приказа Генерального прокурора Российской Федерации «Об организации прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения».

## Список использованной литературы:

### Использованная литература

1. Бен Коллинс. Водить как Стиг = How to Drive The Ultimate Guide – From the Man Who Was the Stig. — М.: Альпина нон-фикшн, 2016. — 288 с. — ISBN 978-5-91671-465-4.
2. Воронин О.В. Прокурорский надзор в Российской Федерации: вопросы Общей части: Учебное пособие. – Томск: Изд-во НТЛ, 2007. – 29 с. ISBN 978-5-89503-345-6
3. Ташкентский государственный юридический институт, О.М.Мадалиев «Прокурорский надзор» общая часть, Ташкент-2009 г. с. 9-13.
4. М.Х.Рустамбоев и У.А.Тухташева «Суд и правоохранительные органы» учебник, т. 2, Ташкент – «ILM ZIYO» — 2011 г. с. 58-59
5. М.П. Поляков «Прокурорский надзор» учебник и практикум, ООО «Издательство юрайт» 2017 г. с. 21-22.
6. Крючкова Н. В., Паламарчук А. В., Русецкий А. Е. Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности дорожного движения: пособие. М.: Мир энциклопедий Аванта, 2012. с. 23–24
7. Лафта Дж.К. Теория организации: учеб. пособие. М.: ТК «Велби»; Изд-во «Проспект», 2005. С. 26–27.
8. Воронин О.В. Прокурорский надзор в Российской Федерации: вопросы общей части: учебное пособие. – Томск, 2008.С. 21
9. Ожегов С. И. Словарь русского языка. М., 1989. С. 282.
10. Настольная книга прокурора / под общ. ред. С. Г. Кехлерова, О. С. Капинус; науч. ред. А. Ю. Винокуров. – М.: Юрайт, 2012. С. 11.
11. Методика и тактика проведения прокурорской проверки: учебное пособие/ [О. Н. Коршунова, Е. Л. Никитин, Н. В. Кулик, И. И. Головкин, Е. А. Бурмистрова, Г. В. Дытченко, Д. М. Плугарь, К. А. Чуклинов] ; под ред. О. Н. Коршуновой. — Санкт Петербург: Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2014. — 4-5 с.
12. Шинд В. И. О соотношении методики и тактики прокурорского надзора // Вопросы теории законности и прокурорского надзора: сб. научных трудов. М., 1994. С. 26.
13. Рябцев В. П. Понятие, виды и структура методики прокурорского надзора // Вопросы теории законности и прокурорского надзора: сб. науч. тр. М., 1994. С. 21–22.

14. Винокуров Ю. Е., Плешаков А. М. К вопросу о методическом обеспечении прокурорского надзора за исполнением экологического законодательства // Административное и муниципальное право. 2011. № 11. С. 59–62.
15. Прокурорский надзор за исполнением экологического законодательства: пособие для природоохранных прокуроров. М., 1999.
16. Прокурорский надзор: учебник / под ред. А.Я. Сухарева. 4-е изд. М.: Норма, 2011. С. 41
17. Прокурорский надзор за исполнением экологического законодательства: пособие для природоохранных прокуроров. М., Изд-во МНЭПУ, 1999 г. 788с.
18. Большой энциклопедический словарь. М., 2000. С. 892.
19. Большой юридический словарь / под ред. А. В. Малько // СПС «Гарант».
20. Прокурорский надзор за исполнением экологического законодательства: пособие для природоохранных прокуроров. М., 1999.

### **Научные труды**

*(научные статьи, монографии, диссертации, сборники)*

21. Лозинский О.И. «Прокурорская деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения. Ростов-на-Дону. 2019 г. с. 322
22. Барабаш Д.И., дис. «Организация прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения». Москва. 2016 г. с.246
23. Кобзарев Ф. М. Проблемы теории и практики процессуальных и организационных отношений прокуратуры и суда в сфере уголовного судопроизводства: дис. д-ра юрид. наук. М., 2006. С. 32.
24. Казарина А. Х. Методическая оснащенность прокуроров как одна из необходимых предпосылок эффективности надзора // Научная информация по вопросам борьбы с преступностью. М., 1990. № 122. С. 66;
25. Бут Н.Д., «Теоретические, правовые и организационные основы прокурорского надзора за исполнением законов о свободе экономической деятельности в Российской Федерации»: дис. д. ю. н. М., 2011. С.300.
26. Максимов В. А. Функции управления в органах прокуратуры: лекция / Акад. ген. прокуратуры Рос. Федерации. М., 2009. С.32
27. Рябцев В.П. Концептуальные аспекты развития координации правоохранительной деятельности // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации 2007. № 2 (2). С. 70.
28. Правовое регулирование государственного контроля: монография / отв. ред. д-р юрид. наук, проф., заслуженный деятель науки Российской Федерации



- А. Ф. Ноздрачев; Ин-т законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, 2013.
29. Паламарчук А. В., Сеченова Р. Р., Зимин В. П. Деятельность органов прокуратуры России вне уголовно-правовой сферы. М.: Генеральная прокуратура Российской Федерации, 2013. С. 31–32.
  30. Дупак О. В. Прокурор на защите трудовых прав граждан // Законность. 2011. № 11. С. 3.
  31. Абдиров Н.М. Координационная деятельность прокуратуры по обеспечению законности, правопорядка и борьбы с преступностью в Республике Казахстан // автореф. дис. канд. юрид. наук М.2018. С.18.

### **Нормативно-правовые и иные источники**

32. Конституция Республики Узбекистан. 1992 г. Издательско-полиграфический творческий дом “O'zbekiston” с. 66-67
33. Приказ Генерального прокурора Российской Федерации от 27.03.2009 № 93 «О реализации Федерального закона от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (извлечение) (с изменениями и дополнениями) устанавливается порядок направления требований о проведении проверок руководителям федеральных органов контроля (надзора) прокурорами районов, городов, субъектов Российской Федерации
34. Приложение к письму: «Отчет о преступности за 2020 год», Генеральная прокуратура Республики Узбекистан, 2020 г. стр. 38.
35. Приложение к письму от 25.05.2021 за № 07\363.2021, на 5 стр. отчеты Формы-П «Отчеты прокурорской деятельности» за 2016-2020 года.
36. Справка о проверки деятельности ГУБДД за 2019 г. Ташкент, 16-управление Генеральной прокуратуры РУз. 7 с.
37. Материалы Международной научно-практической конференции 3-4 марта 2021 г. на тему «Актуальные вопросы безопасности дорожного движения и предупреждения преступности в этой сфере» г. Ташкент.
38. Приложение к письму от 25.05.2021 года ГУБДД МВД Республики Узбекистан на 8 листах. В данной справке есть анализы проблем и предложения

## Интернет ссылки

(нормативно правовая база взята из сайта *lex.uz*)

39. <https://ruspdd.ru/driverinfo/129-history-pdd/>
40. [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/ru/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/ru/)
41. <https://lex.uz/ru/docs/3743455>
42. <https://www.lex.uz/acts/33203>
43. <https://www.lex.uz/docs/4193763>
44. <https://lex.uz/docs/35869>
45. <https://lex.uz/docs/4193763#4194415>
46. <https://www.lex.uz/acts/24739>
47. <https://lex.uz/ru/docs/7367>
48. <https://lex.uz/docs/12785>
49. <https://www.lex.uz/acts/105533>
50. <https://cons-systems.ru/chem-otlichaetsya-kontrol-ot-nadzora>
51. <http://cons-systems.ru/chem-otlichaetsya-kontrol-ot-nadzora>
52. <https://parliament.gov.uz/ru/laws/adopted/80/3135/>
53. <https://lex.uz/docs/106197>
54. <https://lex.uz/docs/2153413>
55. <https://www.who.int/publications/i/item/save-lives-a-road-safety-technical-package>
56. <https://www.lex.uz/docs/3266532>
57. [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_262/763bf9e65eb2b0c0c5b344e8bccf36b1d2654458/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_262/763bf9e65eb2b0c0c5b344e8bccf36b1d2654458/)
58. <https://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-10121995-n-196-fz-o/>
59. <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201502200032>
60. [https://online.zakon.kz/document/?doc\\_id=31536713](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31536713)
61. <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/686>
62. <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/60>
63. <https://www.prokuror.kg/news/3340-prokuraturoj-goroda-bishkek-sovmestno-s-upravleniem-po-obespecheniyu-bezopasnostidorozhnogo-dvizheniya-byli-provedeny-operativno-profilakticheskie-meropriyatiya-podkodovym-naimenovaniem-krutoj.html>
64. <https://tass.ru/arhiv/659270>
65. <https://iibb.uz/ru/news/-10-faktov-o-politsii-ssha>
66. <https://www.justice.gov/usao/eousa/mission-and-functions>
67. [https://teletype.in/@somebody\\_indefinite/oSDIGBu4v](https://teletype.in/@somebody_indefinite/oSDIGBu4v)

68. <http://docs.cntd.ru/document/552097511>  
[https://docs.google.com/forms/d/15uvlovBvQAWP\\_0QxPHggKJ8Q1xYI057jzGLRrFxx968/edit#responses](https://docs.google.com/forms/d/15uvlovBvQAWP_0QxPHggKJ8Q1xYI057jzGLRrFxx968/edit#responses)
69. <https://lex.uz/docs/3765840?query=лицензия>  
<https://www.gazeta.uz/ru/2020/01/16/stats/> также, данные статистики есть и в <https://yhxbb.uz/ru/statistics/obschijs>
70. [https://studme.org/95317/pravo/osnovy\\_metodiki\\_organizatsii\\_prokurorskog\\_o-nadzora\\_ispolneniem\\_zakonov](https://studme.org/95317/pravo/osnovy_metodiki_organizatsii_prokurorskog_o-nadzora_ispolneniem_zakonov)

## приложения:

Вопросы поставленные на GOOGLE опрос: (ссылка на опрос: [https://docs.google.com/forms/d/15uvlovBvQAWP\\_0QxPHggKJ8Q1xYI057jzGLRrFxx968/edit#responses](https://docs.google.com/forms/d/15uvlovBvQAWP_0QxPHggKJ8Q1xYI057jzGLRrFxx968/edit#responses))

ЖКнинг 266-моддасини диспозицияси ва санкциясини ўзгартириш, бунда алкоголь ва психотроп моддалар таъсири остида ЙТХ содир этилганларга оғирроқ жазо тайинлаш

- Ха , бу ўзгариш одиллик принципига мувофиқ бўлади
- Йўқ , буни ўзгартириш лозим эмас
- Кодексда оғирлаштирувчи ҳолатлар етарли

Прокурор назорати туб моҳиятига кўра ва қонуннинг ҳуқуқий жиҳатдан ВМнинг қароридан юқори туришлигини инобатга олиб, Йўл ҳаракати қоидаларини Қонун тариқасида қабул қилиш

- Ха , қонун, қонуности ҳужжатдан юқори туради
- Йўқ , буни ўзгартириш лозим эмас
- Муҳокамага қўйиш лозим

Йўл ҳаракати хавфсизлиги бўйича қабул қилинган норматив ҳужжатлар сони 2 йилда 60 тадан ўтган, уларнинг жами сони жуда кўплигини инобатга олиб, уларни қайта кўриб чиқиш ва тартибга солиш

- Ха , бу ўзгартириш иш енгиллашишига олиб келади
- Уларнинг кўплиги ижобий ҳолат
- Йўқ , буни ўзгартириш лозим эмас

Ҳозирги кунда Транспорт вазирлиги, ИИВ, Инновация вазирлиги, ФВВ, ССВ, ХТВ ва бошқа мутасадди вазирликларнинг ушбу соҳадаги ишлари етарли даражада ижобий эмас

- Ха, уларнинг ишлари талаб даражасида эмас
- Йўқ, улар яхши ишламоқда
- Транспорт хавфсизлиги соҳасига кам эътибор ажратилмоқда

Узоқ жойларда ЙТХ содир бўлганда тез тиббий ёрдам хизмати кўрсатилиши талаб даражасида эмас

- Уларни воқеа жойига тез етиб келиши ва малакали хизмат кўрсатишини такомиллашштириш
- Уларни хизмат кўрсатиши мени қониқтиради
- мазкур соҳада Қўшма қарор қабул қилиш жоиз

Узоқ жойлардаги ЙТХ ва бошқа ҳолатларда фавқулодда хизмат кўрсатилиши талаб даражасида эмас

- ФВВнинг туман-шаҳарлардаги бўлинмаларини очиш лозим
- Блок постларда ФВВнинг вакилларини мунтазам хизмат кўрсатишини йўлга қўйиш
- ФВВнинг тезкор ҳолатларда хатларсиз мутахассис ажратилиши таъминлаш

Йўл ҳаракати қондасини мактабларда тўлақонли дарслик сифатида киритиш лозим

- Албатта, бу ўзгариш жиноят камайишига таъсир этади
- Ҳозирги қўшимча дарслар ҳам етарли
- Қолган дарсларга салбий таъсир этади

Ҳозирда Йўл ҳаракати хавфсизлиги соҳасини тартибга солувчи ва текширувни амалга оширишда асосланадиган Бош прокурорнинг алоҳида соҳавий буйруғи йўқлигини инобатга олиб, мазкур соҳани ўта муҳимлигидан келиб чиқиб, Бош прокурор буйруғи ва Низомини қабул қилиш лозим

- Ха, Бош прокурор буйруғи ва Низомини қабул қилиш лозим ва бу соҳада прокурорлар фаолиятини такомиллаштириш лозим
- Йўқ, мазкур соҳада яқин бошқа буйруқлар ҳам етарли
- Соҳани предмет сифатида ҳам бошқарса бўлади

Қоидабузарликни қайд қилувчи ЙХХБнинг планшет программасида маъмурий қарордан норози бўлганлигини қайд этувчи тугмани киритиш лозим

- Ха, бу қарорни ортиқча вақт кутмасдан ҳужжатларни тўғри судга юборилиши ва норозиликни олдини олишга хизмат қилади
- Буни ўзгартириш МЖТКга зид бўлади
- Ушбу программани белгиланган тартибда ВМ қарори билан тасдиқлаш лозим

Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг “Автомобил транспорт воситалари ва шаҳар электр транспорт воситалари ҳайдовчиларини тайёрлаш, қайта тайёрлаш ҳамда уларнинг малакасини ошириш бўйича нодавлат таълим хизматлари кўрсатиш фаолиятини лицензиялаш тартибини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги 408-сонли қарори лойиҳаси билан Ўзбекистон Республикаси Ҳукуматининг айрим қарорларига киритилаётган ўзгартириш ва қўшимчалар бўйича

### ТАҚҚОСЛАШ ЖАДВАЛИ

Амалдаги таҳрир	Таклиф этилаётган таҳрир	Асослантириш
<b>Тўлдирилмоқда</b>	Ҳайдовчиларни тайёрлаш курсларига фуқароларни қабул қилиш ва гуруҳларни шакллантириш жараёнини дастурлаштириш, автомактабларда юритиладиган ҳужжатларни соддалаштириш ва босқичма-босқич “E-Avtomaktab” электрон базасини жорий қилиш;	Автоматлаштирилган автодромда амалий имтиҳонларни инсон омилисиз автоматлаштирилган ҳолда ўтказилишини таъминлашга доир тартиб-қоидалар белгиланмоқда.
<b>Тўлдирилмоқда</b>	Ҳайдовчиларни тайёрлаш курсларида ҳайдовчиларни психофизиологик жиҳатдан ҳам тайёрлаш керак. Ҳайдовчилик маданиятини фанига кўпироқ соат ажратиш лозим;	Мазкур норма ҳайдовчилик салоҳиятини ошириш мақсадида киритилмоқда.
<b>Тўлдирилмоқда</b>	Бир йил давомида йўл-транспорт ҳодисаларини содир этиш бўйича юқори кўрсаткич қайд этаётган таълим муассасаси фаолиятини таҳлил қилиш ва фаолиятини тўхтатишгача бўлган чораларни кўриш механизмининг жорий қилиш;	Мазкур норма таълим муассасаси салоҳиятини инсон омилисиз автоматлаштирилган ҳолда баҳолаш мақсадида киритилмоқда.

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<b>Тўлдирилмоқда</b>	Хайдовчилик ҳуқуқи бекор қилинган ёки маълум муддатга чекланган фуқароларни қайта ўқитиш тизимини тубдан такомиллаштириш, бундай фуқаролар учун алоҳида имтиҳон ташкил этиш, бунда психофизиологик, хайдовчилик маданияти ва йўл ҳаракати қоидаларининг киритилган ўзгаришлар бўйича имтиҳон тизимини жорий қилиш;	Мазкур норма хайдовчилик салоҳиятини инсон омилисиз автоматлаштирилган ҳолда баҳолаш мақсадида киритилмоқда.
<b>Тўлдирилмоқда</b>	Имтиҳон жараёнида транспортни бошқаришни фақатгина автодромда эмас, балки реал йўл шароитида ўтказиш, бунда транспортни бошқариш салоҳиятига шу билан бирга психофизиологик тайёргарлигига ҳам эътибор қаратиш;	Мазкур норма хайдовчилик салоҳиятини инсон омилисиз автоматлаштирилган ҳолда баҳолаш мақсадида киритилмоқда.
<b>Тўлдирилмоқда</b>	Имтиҳон жараёнларидан 3 марта ўта олмаган фуқароларга қайта тайёргарлик курсларидан ўтишни ташкил этиш;	Мазкур норма Вазирлар Маҳкамасининг 2018 йил 31 майдаги 408-сон қарори 2-илова билан тасдиқланган Низомнинг 21, 46 ва 61-бандлари талабларига мувофиқ киритилмоқда.
<b>Тўлдирилмоқда</b>	Хайдовчилар учун балл тизимини жорий этиш зарур. Йўл ҳаракати қоидаларидаги барча қоидабузарликлар даражасига қараб “минус” балл билан белгиланади. Хайдовчининг қоидабузарликлари сони маълум давр ичида	Мазкур норма хайдовчилик салоҳиятини инсон омилисиз автоматлаштирилган ҳолда баҳолаш мақсадида киритилмоқда.

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
	қиймати белгиланган миқдордан ошганда(масалан: 100 баллдан) ҳайдовчи қайта имтиҳон топшириши зарур бўлади.	Ёки, ВМнинг 139-сонли қарорининг 3-бандига асосан (қуйидагиларнинг малака оширишдан ўтиши шартлиги белгилаб қўйилсин) бундай ҳолларда ҳайдовчининг малака ошириши мажбурий этиб белгилаш лозим;
<p>24. Ўқув ташкилотининг автомобилотранспорт воситалари ва шаҳар электр транспорти воситалари ҳайдовчиларини тайёрлаш ва қайта тайёрлаш якуни бўйича битириш имтиҳонларини ижобий топширган номзодлар <b>ЙХХБнинг РваИОБларида</b> имтиҳонлар топширади. <b>Имтиҳонларни олиш вақти ЙХХБнинг РваИОБ томонидан ўқув ташкилотининг мурожаатига асосан олдиндан белгиланади.</b></p> <p>Ҳайдовчиларнинг малака ошириш курсларида билимларни ўзлаштиришини аниқлаш учун</p>	<p>24. Ўқув ташкилотининг автомобилотранспорт воситалари ва шаҳар электр транспорти воситалари ҳайдовчиларини тайёрлаш ва қайта тайёрлаш якуни бўйича битириш имтиҳонларини ижобий топширган номзодлар <b>миллий ҳайдовчилик гувоҳномасини олиш учун</b> имтиҳонлар топширади.</p> <p>Ҳайдовчиларнинг малака ошириш курсларида билимларни ўзлаштиришини аниқлаш учун ўқув ташкилотида якуний имтиҳонлар анимация эффектларига эга бўлган тест дастурида қабул қилинади.</p>	<p>Ҳайдовчилик гувоҳномасини олишга ўқитувчи таълим муассаси <u>якуний имтиҳонни олиши мумкин эмас.</u> Ҳайдовчилик гувоҳномасини олишга ўқитувчи таълим муассасига қўйиладиган талабларни таъминлашда мажбурлиги билан бирга тайёрлов сифатидан манфаатдорлиги амал қилиши керак. Бунинг учун ҳолис <b>имтиҳон олувчи агентлик</b> олдида масъулияти, имтиҳондан муваффақиятли ўтувчилар даражаси масъулияти ҳал қилувчи омил бўлиши керак.</p>



Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>Ўқув ташкилотида яқуний имтихонлар анимация эффектларига эга бўлган тест дастурида қабул қилинади.</p>		
<p>45-банди: «Имтихонлар қуйидаги тартибда утказилади: аввал - назарий, кейин - амалий. Назарий имтихонларни топшира олмаган шахслар амалий имтихонларга қўйилмайди» деб таъкидланган.</p>	<p><b>Қуйидаги тахрирда баён этиш:</b></p> <p>«Имтихонлар қуйидаги тартибда ўтказилади: биринчи - назарий, иккинчиси - амалий ҳамда учинчиси - реал амалий. Имтихонлар кетма-кет топширилиб, биринчисини топшира олмаган шахслар амалийга, амалийни топшира олмаган шахслар реал амалий имтихонларга қўйилмайди».</p>	<p>Хорижий тажрибаларни ўрганган ҳолда, жумладан Жанубий Кореяда ҳайдовчилик гувоҳномасини олиш учун имтихонлар қуйидаги босқичларда ташкил этилади:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. Назарий тест (Writing test);</b></li> <li><b>2. Амалий синов (Driving test);</b></li> <li><b>3. Ҳал қилувчи реал амалиёт (Road test).</b></li> </ol> <p><i>Биринчиси, назарий тест.</i> Тест 40 та саволдан иборат. Ундан ўтиш учун 100 баллдан камида 60 балл тўплаш керак. Тест бўлиши режалаштирилган компьютерхонада тақиқланган нарсалардан (мобиль телефон, шпагалка ва хк.) фойдаланганлар жиноий жавобгарликка тортилади. Ёзма тестни корейс тилидан ташқари инглиз, хитой, француз, немис ва япон тилларида ҳам топшириш мумкин.</p> <p><i>Иккинчиси, амалий синов «Driving test» - махсус майдончадаги амалий синов.</i> Ҳақиқий «челленж» мана шу босқичда бошланди. Дастлаб, 15 дақиқалик тушунтириш</p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
		<p>ишлари олиб борилади, махсус тайёрланган видеоролик кўйиб кўрсатилади.</p> <p>Синов майдончасида, махсус нимчани кийган ҳолда, тахминан 10 дақиқалик синов амалиётини бажариш лозим. Тест машинаси салонига қўшимча равишда кичик монитор ва ҳалокат сигналини берувчи мослама ўрнатилган ва тўлиқ автоматлаштирилган. Нотўғри хатти-ҳаракат бажарилган пайтда автомат тарзда балл ечиб бораверади.</p> <p><i>Учинчиси, реал амалиёт «Road test» - катта кўчадаги ҳал қилувчи босқич).</i> Бу босқичда имтиҳон топширувчи машинада ёлғиз қолдирилмайди. Реал ҳаётдаги автомобиль бошқаруви - махсус майдончадаги синовлардан сезиларли даражада осонроқ. Светофор чироқларига эътиборли бўлинса бас. Имтихондан ўтиш учун якуний балингиз 70 дан юқори бўлиши керак.</p>
<p>Қарорнинг 2-илоvasи 3-боб 18-банди:</p> <p>Миллий ҳайдовчилик гувоҳномасини олиш учун фуқаролар доимий ёки вақтинчалик <del>турар</del> жойларидаги,</p>	<p>Миллий ҳайдовчилик гувоҳномасини олиш учун фуқаролар доимий ёки вақтинчалик <u>рўйхатдан ўтган</u> жойларидаги, мажбурий хизматга чақирилган ҳарбий хизматчилар хизмат жойларидаги ҳудудий ЙҚХБнинг РваИОБларида имтиҳонлар топширади.</p>	<p>Мавжуд қонунчиликка мувофиқлаштириш учун</p>

Амалдаги таҳрир	Таклиф этилаётган таҳрир	Асослантириш
<p>мажбурий хизматга чақирилган ҳарбий хизматчилар хизмат жойларидаги ҳудудий ЙҲХБнинг Р ва ИОБларида имтиҳонлар топширади.</p>		

**Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг “Йўл ҳаракати қоидаларини тасдиқлаш тўғрисида”ги қарори лойиҳасига  
КЎРИБ ЧИҚИШ ЖАДВАЛИ**

Амалдаги таҳрир	Таклиф этилаётган таҳрир	Асослантириш
<p style="text-align: center;"><i><b>Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг “Йўл ҳаракати қоидаларини тасдиқлаш тўғрисида”ги Қарори</b></i></p>	<p style="text-align: center;"><b>Ўзбекистон Республикасининг “Йўл ҳаракати қоидалари тўғрисида”ги Қонуни</b></p>	<p>Ушбу қоидаларни Вазирлар Маҳкамаси қарори билан эмас, балки қонун билан тасдиқлаш таклиф этилади (“Йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисида”ги қонунга илова сифатида расмийлаштира бўлади).</p> <p>Йўл ҳаракати хавфсизлиги қоидалари деярли барча фуқаролар тўқнашадиган, улар ҳаётининг маълум қисмини тартибга соладиган норматив-ҳуқуқий ҳужжат саналади. Шу сабабли, аксарият ривожланган давлатларда (Япония, Жанубий Корея ва бошқалар) Йўл ҳаракати хавфсизлиги қоидалари қонун ости ҳужжат билан эмас, балки қонун билан тартибга солинади</p> <p>Шунингдек, қонунчиликнинг умумий концепциясига кўра, қонун ости ҳужжатдаги нормани бузганлик учун жавобгарликнинг қонунда белгиланиши тақиқланади.</p>
<p style="text-align: center;">Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг</p>	<p style="text-align: center;">Ўзбекистон Республикаси</p>	<p style="text-align: center;"><b>“Ҳамда” сўзини чиқариш иашлаш таклиф этилади.</b></p>

Амалдаги таҳрир	Таклиф этилаётган таҳрир	Асослантириш
<p style="text-align: center;">Қарори</p> <p style="text-align: center;"><b>Йўл ҳаракати қоидаларини тасдиқлаш тўғрисида</b></p> <p>«Йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисида»ги Ўзбекистон Республикаси Қонунини <b>бажариш юзасидан, шунингдек</b> йўл ҳаракати қоидаларини такомиллаштириш мақсадида Вазирлар Маҳкамаси қарор қилади:</p> <p>1. <b>Янги таҳрирдаги</b> Йўл ҳаракати қоидалари 1-иловага мувофиқ тасдиқлансин <b>ва улар 2016 йил 1 мартдан бошлаб амалга киритилсин.</b></p>	<p style="text-align: center;">Вазирлар Маҳкамасининг  Қарори</p> <p style="text-align: center;"><b>Йўл ҳаракати қоидаларини тасдиқлаш тўғрисида</b></p> <p>«Йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисида»ги Ўзбекистон Республикаси Қонунига <b>мувофиқ ҳамда</b> йўл ҳаракати қоидаларини <b>янада</b> такомиллаштириш мақсадида Вазирлар Маҳкамаси қарор қилади:</p> <p>1. Йўл ҳаракати қоидаларининг <b>янги таҳрири</b> 1-иловага мувофиқ тасдиқлансин.</p>	<p>Йўл ҳаракати қоидаларининг <b>янги таҳририни амалга киритиш вақти кўрсатилиши мақсадга мувофиқ.</b></p>
<p>2. Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги:</p> <p>Йўл ҳаракати қоидаларининг мазмун ва моҳиятини оммавий ахборот воситалари, шу жумладан электрон оммавий ахборот воситалари орқали кенг ёритиш ташкил этилишини;</p>	<p>2. Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги:</p> <p>Йўл ҳаракати қоидаларининг мазмун ва моҳиятини оммавий ахборот воситалари, шу жумладан электрон оммавий ахборот воситалари орқали кенг ёритилишини ташкил этсин;</p>	<p>1. “нг” – таҳрир қилиш тавсия этилади. 2. Қарор лойиҳасига 2-банди 4-хатбошисидаги “..... 2020/2021 ўқув йилидан бошлаб .....” деган сўзларни “..... 2021/2022 ўқув йилидан бошлаб .....” деган сўзлар билан ўзгартириш.</p>

Амалдаги таҳрир	Тақлиф этилаётган таҳрир	Асослантириш
<p>Йўл ҳаракати қоидаларининг манфаатдор шахслар эътиборига, шу жумладан Қоидаларни расмий веб-сайтта эълон қилиш йўли билан етказилишини;</p> <p><i>манфаатдор вазирликлар ва идоралар билан биргаликда улар томонидан қабул қилинган норматив-ҳуқуқий ҳужжатларнинг ушбу қарорни ҳисобга олган ҳолда қайта кўриб чиқилишини таъминласин.</i></p>	<p>Йўл ҳаракати қоидаларининг <del>НФ</del> манфаатдор шахслар эътиборига, шу жумладан Қоидаларни расмий веб-сайтта эълон қилиш йўли билан етказилишини таъминласин;</p> <p>Халқ таълими вазирлиги билан биргаликда 2021/2022 ўқув йилидан бошлаб умумтаълим мактаблар учун ўқув режа, дастурлар, дарслик ва ўқув қўлланмалар ишлаб чиқиш тартибини йўлга қуйсин.</p>	
<p>2. Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги:</p> <p>Йўл ҳаракати қоидаларининг мазмун ва моҳиятини оммавий ахборот воситалари, шу жумладан электрон оммавий ахборот воситалари орқали кенг ёритиш ташкил этилишини;</p> <p>Йўл ҳаракати қоидаларининг манфаатдор шахслар эътиборига, шу жумладан Қоидаларни расмий веб-сайтта эълон қилиш йўли билан етказилишини;</p>	<p>2. Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги:</p> <p>Йўл ҳаракати қоидаларининг мазмун ва моҳиятини оммавий ахборот воситалари, шу жумладан электрон оммавий ахборот воситалари орқали кенг ёритилишини ташкил этсин;</p> <p>Йўл ҳаракати қоидаларининг манфаатдор шахслар эътиборига, шу жумладан Қоидаларни расмий веб-сайтта эълон қилиш йўли билан етказилишини таъминласин;</p>	<p>Мазкур тақлифни асослантириш мақсадида, ҳисобга олинган қоидабузарликлар, уларнинг қанчаси ёшлар томонидан содир этилган (18-30)лиги ҳақида статистик маълумотлар ҳамда содир этилган йўл транспорт ҳодисалари сони келтирилиши мақсадга мувофиқ.</p> <p>Мисол учун, Япония мамлакатада мазкур тизим мактабгача таълим ва умум ўртатаълим мактабларида махсус фан сифатида киритилган.</p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p><i>манфаатдор вазирликлар ва идоралар билан биргаликда улар томонидан қабул қилинган норматив-ҳуқуқий ҳужжатларнинг ушбу қарорни ҳисобга олган ҳолда қайта кўриб чиқилишини таъминласин.</i></p>	<p>Халқ таълими ва Олий ва ўрта махсус таълим вазирликлари билан биргаликда 2020/2021 ўқув йилидан бошлаб умумтаълим мактаблар учун ўқув режа, дастурлар, дарслик ва ўқув-методик қўлланмалар ишлаб чиқиш тартибини йўлга қуйсин.</p> <p>Йўл ҳаракати хавфсизлиги қоидаларини ёшлар орасида тарғиб қилиш, бу борадаги турли тадбирларни ўтказиш мақсадида Ўзбекистон “Ёшлар иттифоқи” билан ҳамкорликда амалга ошириладиган чора-тадбирлар Дастури ишлаб чиқилсин;</p> <p>Ўзбекистон Республикаси Маҳалла ва оилани қўллаб-қувватлаш вазирлиги билан биргаликда маҳаллаларда аҳолининг Йўл ҳаракати хавфсизлиги қоидалари талабларига риоя қилиш юзасидан билим ва малакасини оширишни ташкил қилиш бўйича Йўл харитаси ишлаб чиқилсин.</p>	

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>4. <i>Вазирлар Маҳкамасининг 2012 йил 4 июлдаги 191-сон қарори билан тасдиқланган «Автотранспорт воситалари конструкциясининг фойдаланиш шартлари бўйича хавфсизлиги тўғрисида»ги умумий техник регламентга 2-иловага мувофиқ ўзгартириш киритилсин.</i></p>	<p>4. Халқ таълими вазирлиги 2021 йил 1 апрелига қадар халқ таълими ходимларининг малакасини ошириш бўйича ўқув дастурига “Йўл ҳаракати хавфсизлиги”га доир мавзулар киритилишини таъминлансин.</p> <p>Ушбу вазифани амалга оширувчи ходимларнинг бу борадаги малакасини ҳар уч йилда ошириш тизими жорий қилинсин.</p>	
	<p>8. Ушбу қарор 2021 йил 1 майдан бошлаб кучга киради.</p>	<p>Ушбу қарор кучга кириш вақтими ёки қоидаларни вақтими?</p> <p>Қарордаги баъзи вазифалар 2021 йилнинг май ойига қадар бажарилиши кўрсатилган.</p>
<p><b>Йўл ҳаракати қоидалари</b></p>		
<p>Вазирлар Маҳкамасининг 2015 йил 24 декабрдаги 370-сон қарорига 1-илова</p>	<p>Вазирлар Маҳкамасининг 2020 йил “__” ____даги ____-сон қарорига 1-илова</p>	<p>Мазкур бандни қайта кўриб чиқиш лозим «Норматив-ҳуқуқий хужжатлар тўғрисида»ги Ўзбекистон Республикаси Қонунининг</p>



Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p style="text-align: center;"><b>Йўл ҳаракати қоидалари</b></p> <p style="text-align: center;">I. Умумий қоидалар</p> <p>1. Ушбу Йўл ҳаракати қоидалари (кейинги ўринларда – Қоидалар) Ўзбекистон Республикаси ҳудудида йўл ҳаракатининг ягона тартибини белгилайди.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Йўл ҳаракати қоидалари</b></p> <p style="text-align: center;">I. Умумий қоидалар</p> <p>1. Ушбу Йўл ҳаракати қоидалари (кейинги ўринларда – Қоидалар) Ўзбекистон Республикаси ҳудудида йўл ҳаракатининг ягона тартибини белгилайди.</p> <p style="text-align: center;"><b>Йўл ҳаракатига тааллуқли бошқа норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар мазкур қоидаларга зид келмаслиги лозим.</b></p>	<p>5-моддасида норматив-ҳуқуқий ҳужжатларнинг турлари белгиланган.</p> <p style="text-align: center;"><b>Норматив-ҳуқуқий ҳужжатларнинг турлари қуйидагилардир:</b></p> <p>Ўзбекистон Республикасининг Конституцияси;</p> <p>Ўзбекистон Республикасининг қонунлари;</p> <p>Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлиси палаталарининг қарорлари;</p> <p>Ўзбекистон Республикаси Президентининг фармонлари ва қарорлари;</p> <p style="text-align: center;"><b>Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг қарорлари;</b></p> <p>вазирликлар, давлат қўмиталари ва идораларнинг буйруқлари ҳамда қарорлари;</p> <p>маҳаллий давлат ҳокимияти органларининг қарорлари.</p>
<p>6. Қоидаларда қуйидаги асосий тушунча ва атамалардан фойдаланилади:</p>	<p>6. Қоидаларда қуйидаги асосий тушунча ва атамалардан фойдаланилади:</p>	<p>1. Қарор лойиҳасининг 1-илоvasи билан тасдиқланаётган “Йўл</p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>Автомагистрал – <b>5.1. йўл белгиси билан белгиланган</b>, ҳар бир йўналишнинг қатнов қисмлари ажратувчи бўлак билан ажратилган (у бўлмаганда йўл тўсиқлари билан) <b>ҳамда</b> бошқа йўллар, трамвай ва темир йўллари, пиёда ва велосипед йўлкалари билан бир сатҳда кесишмайдиган йўл.</p> <p>Автопоезд – <b>улагич мосламалари</b> билан уланган <b>эгарли шатакка олувчи ва ярим тиркама ёки юк автомобили ва тиркама (тиркамалар)дан иборат</b> транспорт воситаси <b>таркиби</b>.</p> <p>Йўл ҳаракати хавфсизлиги – йўл ҳаракати катнашчиларининг йўл-транспорт ҳодисалари ва уларнинг оқибатларидан ҳимояланганлик даражасини акс эттирувчи йўл ҳаракати ҳолати.</p> <p>Велосипед – <b>одам кучи билан ҳаракатлантириладиган (ногиронлар аравачасидан ташқари) икки ёки ундан ортиқ гилдиракли транспорт воситаси</b>.</p>	<p>Автомагистраль – ҳар бир <b>ҳаракатланиш йўналиши учун</b> ажратувчи бўлак билан (у бўлмаганда йўл тўсиқлари билан) ажратилган <b>қатнов қисмларига эга бўлган</b>, бошқа йўллар, трамвай ва темир йўллари, пиёдалар ва велосипедлар йўлкалари билан бир сатҳда кесишмайдиган йўл.</p> <p>Автопоезд – <b>тиркама (тиркамалар)</b> уланган <b>механик</b> транспорт воситаси.</p> <p>Йўл ҳаракати хавфсизлиги – йўл ҳаракати катнашчиларининг йўл-транспорт ҳодисалари ва уларнинг оқибатларидан ҳимояланганлик даражасини акс эттирувчи йўл ҳаракати ҳолати.</p> <p>Велосипед – <b>камида иккита гилдиракка эга бўлган ва одатда миниб олган шахсларнинг мускул кучи билан, хусусан тепкилар ёки дастаклар ёрдамида ҳаракатлантириладиган транспорт воситаси (ногиронлиги бўлган шахслар кажавасидан ташқари). Шунингдек, у</b></p>	<p>ҳаракати қоидалари”ни 6-бандидаги асосий тушунча ва атамалардан “Ажратувчи бўлак” атамаси тушиб қолдирилган.</p> <p>Автопоезд – икки ва ундан ортиқ тиркама (ярим тиркама) билан ҳаракатланувчи автомобиль.</p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>Тўлдирилмоқда.</p>	<p>номинал (белгиланган) қуввати 0,25 киловаттдан ошмайдиган, тезлиги соатига 25 километрдан ортганда беихтиёр ўчиб қоладиган электр двигателига ҳам эга бўлиши мумкин.</p> <p>Велосипедчи – велосипедни бошқараётган шахс.</p> <p>Велосипед йўлкаси – қатнов қисмидан ёки тротуардан конструктив равишда ажратилган, велосипедчилар ҳаракатланиши учун мўлжалланган ва 4.5 йўл белгиси ҳамда 1.26 йўл ётиқ чизиғи билан (4.5 йўл белгиси ҳамда 1.26 йўл ётиқ чизиғи алоҳида қўлланиши ҳам мумкин) белгиланган йўл таркибий қисми (ёки алоҳида йўл).</p> <p>Велосипедчилар бўлаги – қатнов қисмидан ёки тротуардан йўл ётиқ чизиғи билан ажратилган велосипедлар ҳаракатланиши учун мўлжалланган, 1.26 йўл ётиқ чизиғи билан белгиланган бўлаги.</p>	<p>Велосипед – одам кучи билан ҳаракатлантириладиган камида иккита филдиракка эга бўлган транспорт воситаси.</p>

Амалдаги тахрир	Тақлиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p style="text-align: center;"><b>Тўлдирилмоқда.</b></p> <p>Транспорт воситасининг эгаси – транспорт воситасига мулк ҳуқуқи ёки бошқа ашёвий ҳуқуқлар асосида эгалик қилувчи юридик ёки жисмоний шахс.</p> <p>Ҳайдовчи – йўлларда транспорт воситасини бошқариб бораётган шахс. Бошқаришни ўргатувчи, от аравани бошқараётган, ҳайвонларни миниб ҳаракатланаётган ёки уларни етаклаб бораётган, чорва молларини ҳайдаб бораётган шахслар ҳайдовчига тенглаштирилади.</p>	<p><b>Транспорт воситаси – одамларни, юкларни ёки унга ўрнатилган жиҳозни ташиш учун мўлжаллаган қурилма.</b></p> <p>Транспорт воситасининг эгаси – транспорт воситасига мулк ҳуқуқи ёки бошқа ашёвий ҳуқуқлар асосида эгалик қилувчи юридик ёки жисмоний шахс.</p> <p>Ҳайдовчи – транспорт воситасини бошқариб бораётган шахс. Бошқаришни ўргатувчи, аравани бошқараётган, ҳайвонларни миниб ҳаракатланаётган ёки уларни етаклаб бораётган, чорва молларини ҳайдаб бораётган шахслар ҳайдовчига тенглаштирилади.</p> <p>Мажбурий тўхташ – техник <b>носозлиги ёки</b> ташилаётган юк <b>туғдирган хавф</b>, ҳайдовчи (<b>йўловчи</b>)нинг ҳолати <b>ёки йўлда пайдо бўлган</b> тўсиқ туфайли ёхуд об-ҳаво шароитига боғлиқ <b>ҳолда</b> транспорт воситасининг <b>ҳаракатланишини</b> тўхтатиш.</p> <p>Асосий йўл – тупроқли йўлга нисбатан каттиқ қопламали (асфальт ва цемент</p>	<p>Велосипед йўлкаси – велосипедга ҳаракатланиш учун мўлжалланган йўл.</p> <p>Велосипедда ҳаракатланиш бўлаги – қатнов йўли ёки тратуарда йўлда чизиқ билан ажратилган бўлак.</p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>чорва моллари <b>(пода)ни</b> ҳайдаб бораётган шахслар ҳайдовчига тенглаштирилади.</p> <p>Мажбурий тўхташ – техник <b>нуқсон</b>, ташилаётган юк, ҳайдовчи ва йўловчининг ҳолати, йўлдаги <b>бирор</b> тўсиқ туфайли хавф юзага келганда ёхуд об-ҳаво шароитига боғлиқ ҳолда транспорт воситаси ҳаракатини тўхтатиш.</p> <p>Асосий йўл – тупроқли йўлга нисбатан қаттиқ қопламали (асфальт ва цемент-бетонли, тош ва шунга ўхшашлар ётқизилган), кесишаётган ёки туташган йўлга нисбатан 2.1, 2.3.1 – 2.3.3 ёки 5.1 йўл белгилари билан белгиланган ёхуд ёндош ҳудуддан чиқадиган йўлга нисбатан ҳар қандай йўл. Иккинчи даражали йўлнинг бевосита чорраҳага туташ қисмининг қопламали бўлиши уни асосий йўл билан тенг ҳуқуқли қилмайди.</p> <p>Арава – от (ёки бошқа ҳайвонлар)га қўшиб тортиладиган <b>ёки одам мушак кучи билан ҳаракатга келтириладиган двигатель билан жиҳозланмаган</b>, юк ташишга мўлжалланган қурилма.</p>	<p>бетонли, тош ва шунга ўхшашлар ётқизилган), кесишаётган ёки туташган йўлга нисбатан 2.1, 2.3.1-2.3.3 ёки 5.1 йўл белгилари билан белгиланган ёхуд ёндош ҳудуддан чиқадиган йўлга нисбатан ҳар қандай йўл. Иккинчи даражали йўлнинг бевосита чорраҳага туташ қисмининг қопламали бўлиши уни асосий йўл билан тенг ҳуқуқли қилмайди.</p>	

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
		<p>Мажбурий тўхташ – техник носозлик, ташилаётган юк хавф содир бўлишига сабаб бўладиган, ҳайдовчи ёки йўловчининг саломатлигига боғлиқ ҳолатдан, йўлда юзага келган фавқулотдаги вазиятда транспорт воситасининг ҳаракатланишини тўхтатиш.</p>
<p><b>II. Ҳайдовчиларнинг умумий <i>мажбуриятлари</i></b></p> <p>7. Механик транспорт воситасининг ҳайдовчиси қуйидагиларни ёнида олиб юриши ва ИИО ходимлари талаб қилганда текшириш учун тақдим этиши шарт:</p> <p>ҳайдовчилик гувоҳномаси ва унинг талонини ёки транспорт воситасини вақтинчалик бошқариш ҳуқуқини берувчи талонни, ҳайдовчилик гувоҳномаси белгиланган тартибда олиб қўйилган бўлса, унинг талонини, ҳайдовчилик гувоҳномаси ва унинг талони олиб қўйилган ҳолларда вақтинчалик рухсатномани;</p> <p>вақтинчалик бошқариш ҳуқуқини берувчи талон ёки вақтинчалик рухсатнома билан</p>	<p><b>II. Ҳайдовчиларнинг умумий вазифалари</b></p> <p>7. Механик транспорт воситасининг ҳайдовчиси қуйидагиларни ёнида олиб юриши ва ИИО ходимлари текшириш учун талаб қилганда <b>уларга бериши</b> шарт:</p> <p>тегишли тоифадаги транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқини берувчи ҳайдовчилик гувоҳномасини, <b>(эски намунадаги ҳайдовчилик гувоҳномаси бўлса) огоҳлантириш</b> талонини, ҳайдовчилик гувоҳномаси ва унинг талони олиб қўйилган ҳолларда вақтинчалик рухсатномасини;</p>	

Амалдаги тахрир	Тақлиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>транспорт воситасини бошқаришда ҳайдовчининг шахсини тасдиқловчи ҳужжатни;</p> <p>транспорт воситаси ёки тиркамани қайд қилиш гувоҳномасини;</p> <p>транспорт воситасининг эгаси бўлмаган ҳолларда эса умумий эгалик ҳуқуқини ёки тасарруф этиш ҳуқуқини берувчи, эгалик қилишга ва фойдаланишга берилганлигини тасдиқловчи ҳужжатни, транспорт воситаси эгасининг фуқаролик жавобгарлигини мажбурий суғурта қилиш бўйича суғурта полисида кўрсатилган транспорт воситаси эгасининг яқин қариндошлари (ота-она, эр (хотин), болалар, ака-укалар, опасингиллар) бундан мустасно;</p> <p>транспорт воситаси эгасининг фуқаролик жавобгарлигини мажбурий суғурта қилиш бўйича суғурта полисини;</p> <p>қонунчиликда кўзда тутилган ҳолларда йўл варақаси ва ташилаётган юкнинг ҳужжатларини.</p> <p>қонун ҳужжатларида назарда тутилган ҳолатларда – ҳайдовчилар малака оширгани тўғрисидаги сертификати.</p>	<p>вақтинчалик бошқариш ҳуқуқини берувчи талон ёки вақтинчалик рухсатнома билан транспорт воситасини бошқаришда ҳайдовчининг шахсини тасдиқловчи ҳужжатни;</p> <p>транспорт воситасини <b>(мопеддан ташқари) ва агар мавжуд бўлса</b> тиркамани қайд қилиш гувоҳномасини, транспорт воситасининг эгаси бўлмаган ҳолларда эса умумий эгалик ҳуқуқини ёки тасарруф этиш ҳуқуқини берувчи, эгалик қилишга ва фойдаланишга берилганлигини тасдиқловчи ҳужжатни;</p> <p><b>транспорт воситасини биринчи ёки иккинчи гуруҳ ногиронлиги бўлган шахс бошқараётганда, ногиронлигини тасдиқловчи ҳужжатни;</b></p> <p>транспорт воситалари эгаларининг фуқаролик жавобгарлигини мажбурий суғурта қилиш бўйича суғурта полисини;</p> <p>қонунчиликда кўзда тутилган ҳолларда <b>лицензия гувоҳномасини, йўл варақасини</b> ва ташилаётган юкнинг ҳужжатларини;</p>	

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
	<p><b>мажбурий техник кўриқдан ўтганлигини тасдиқловчи талонини;</b></p> <p><b>газ баллонларини техник синовдан ўтганлиги ҳақида далолатномани;</b></p> <p>ойналарининг туси ўзгартирилганлиги (қорайтирилганлиги) тўғрисида рухсатномани.</p>	
<p>8. Тегишли тоифадаги транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқини берувчи ҳайдовчилик гувоҳномасига, унинг талонига, вақтинчалик рухсатномага эга бўлган шахс, ўзига тегишли бўлмаган транспорт воситасини, унинг эгаси ёнида бўлганида ёхуд тасарруф этиш ҳуқуқини берувчи ёки эгалик қилишга, фойдаланишга берилганлигини тасдиқловчи ҳужжатлари бўлган шахс иштирокидагина (уларнинг розилиги билан) бошқариши мумкин, агар транспорт воситалари эгаларининг фуқаролик жавобгарлигини мажбурий суғурта қилиш бўйича шартнома ушбу транспорт воситасидан чекланмаган шахсларнинг фойдаланилишини ҳисобга олган ҳолда тузилган ёки транспорт воситасини бошқараётган шахс суғурта полисида кўрсатилган бўлса.</p>	<p>8. Тегишли тоифадаги транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқини берувчи ҳайдовчилик гувоҳномасига, <b>(эски намунадаги ҳайдовчилик гувоҳномаси бўлса)</b> оғохлантириш талонига, <b>ҳайдовчилик гувоҳномаси ва унинг талони олиб қўйилган ҳолларда</b> вақтинчалик рухсатномага эга бўлган шахс, ўзига тегишли бўлмаган транспорт воситасини, унинг эгаси ёнида бўлганида ёхуд тасарруф этиш ҳуқуқини берувчи ёки эгалик қилишга, фойдаланишга берилганлигини тасдиқловчи ҳужжатлари бўлган шахс иштирокидагина (уларнинг розилиги билан) бошқариши мумкин.</p>	<p>8-банднинг 2-хатбошиси мазмунан охирига етказилмаган;</p>



Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p><i>Транспорт воситаси эгасининг фуқаролик жавобгарлигини мажбурий суғурта қилиш бўйича суғурта полисида кўрсатилган транспорт воситаси эгасининг яқин қариндошлари (ота-она, эр (хотин), болалар, ака-укалар, опа-сингиллар) ушбу транспорт воситасидан мустақил фойдаланиши ва бошқариши мумкин.</i></p>	<p>Агар транспорт воситалари эгаларининг фуқаролик жавобгарлигини мажбурий суғурта қилиш бўйича суғурта полиси ушбу транспорт воситасидан чекланмаган шахсларнинг фойдаланилишини ҳисобга олган ҳолда ёки транспорт воситасини бошқараётган шахс суғурта полисида кўрсатилган бўлса.</p>	
<p>9. Конструкциясида хавфсизлик камарлари назарда тутилган транспорт воситаси ҳаракатланиб бораётганда ҳайдовчи хавфсизлик камарини тақиб олиши шарт.</p> <p>Қуйидаги шахсларга хавфсизлик камарини тақмасликка рухсат берилади:</p> <p>автомобилнинг орқа ўриндиғидаги 12 ёшгача бўлган болалар (ушбу Қоидаларнинг 159-бандига мувофиқ);</p> <p>транспорт воситасини <b>ўқувчи</b> бошқараётган вақтда автототранспорт воситасини ёки шахар электр транспортини бошқаришни ўргатувчи амалий машғулотлар инструктори;</p>	<p>9. Конструкциясида хавфсизлик камарлари назарда тутилган транспорт воситасини <b>бошқараётган ҳайдовчи ва унинг йўловчилари хавфсизлик камарларини</b> тақиб олишлари шарт.</p> <p>Қуйидаги шахсларга хавфсизлик камарини тақмасликка рухсат берилади:</p> <p>автомобилнинг орқа ўриндиғидаги 12 ёшгача бўлган болалар (ушбу Қоидаларнинг 159-бандига мувофиқ);</p> <p>транспорт воситасини <b>ўрганувчи</b> бошқараётган вақтда автототранспорт воситасини ёки шахар электр транспортини</p>	<p>9-бандда хавфсизлик камарини тақмасликка рухсат берилган шахслар тоифасини қисқартириш (автомобилнинг орқа ўриндиғидаги йўловчилар, йўналишсиз такси ҳайдовчилари, таксининг орқа ўриндиғидаги йўловчилар); мотоциклда ҳаракатланаётган ҳайдовчи ва йўловчилар нафақат мотошлем, балки белгиланган ҳимоя воситаларини кийишлари шарт.</p>

Амалдаги тахрир	Тақлиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>ҳомиладор аёллар, саломатлиги хавфсизлик камари тақиш имконини бермайдиган бемор йўловчилар;</p> <p>орқага ҳаракатни амалга ошираётган ҳайдовчилар;</p> <p>аҳоли пунктларида ҳаракатланишда – йўналишли такси ҳайдовчилари, таксининг орқа ўриндиғидаги йўловчилар;</p> <p>аҳоли пунктларида ташқи қисмига махсус рангли график чизмалар чизилган транспорт воситалари ҳайдовчилари ва йўловчилари.</p> <p>Мотоцикл ва мопедда ҳаракатланаётган ҳайдовчи ва йўловчилар махсус мотошлем кийишлари ва уни қадаб олишлари шарт.</p>	<p>бошқаришни ўргатувчи амалий машғулотлар инструктори;</p> <p>ҳомиладор аёллар, саломатлиги хавфсизлик камари тақиш имконини бермайдиган бемор йўловчилар;</p> <p>орқага ҳаракатни амалга ошираётган ҳайдовчилар;</p> <p><del>аҳоли пунктларида ҳаракатланишда – йўналишли такси ҳайдовчилари, таксининг орқа ўриндиғидаги йўловчилар;</del></p> <p><del>аҳоли пунктларида ташқи қисмига махсус рангли график чизмалар чизилган транспорт воситалари ҳайдовчилари ва йўловчилари.</del></p> <p><b>Мотоциклда, мопедда ва скутерда</b> ҳаракатланаётган ҳайдовчи ва йўловчилар махсус мотошлем ва махсус ҳимоя воситаларини кийишлари ва уни қадаб олишлари шарт.</p>	
<p>12. Ҳайдовчига қуйидагилар тақиқланади:</p> <p>транспорт воситасини мастлик ҳолатида (алкоголь, гиёҳванд моддалар истеъмол қилган ва ҳ. к.), сезгирлик ва эътиборни сусайтирадиган</p>	<p>12. Ҳайдовчига тақиқланади:</p> <p>транспорт воситасини мастлик ҳолатида (алкоголь, гиёҳванд моддалар истеъмол қилган ва ҳ. к.), сезгирлик ва эътиборни</p>	<p>Қарор лойиҳасининг 1-илоvasи билан тасдиқланаётган “Йўл ҳаракати қоидалари”ни 12-банди “Ҳайдовчига тақиқланади” даги 16-хатбоши “ ....транспорт воситасини</p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>дори-дармонлар таъсирида, йўл ҳаракати хавфсизлигига таҳдид соладиган даражадаги чарчоқлик ва бетоблик ҳолатида бошқариш;</p> <p>ҳар қандай мастлик ҳолатида, сезгирлик ва эътиборни сусайтирадиган дори-дармонлар таъсирида, йўл ҳаракати хавфсизлигига таҳдид соладиган даражада чарчоқлик ва бетоблик ҳолатида бўлган, шунингдек тегишли тоифадаги транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқини берувчи ҳайдовчилик гувоҳномаси бўлмаган, <b>йўл варақасида ёки транспорт воситалари эгаларининг фуқаролик жавобгарлигини мажбурий сугурта қилиш бўйича сугурта полисида исм-шарифи кўрсатилмаган (транспорт воситалари эгаларининг фуқаролик жавобгарлигини мажбурий сугурта қилиш бўйича шартнома ушбу транспорт воситасидан чекланмаган шахсларнинг фойдаланилишини ҳисобга олган ҳолда тузилган ҳоллардан ташқари) шахсларга транспорт воситасини бошқариш учун топшириш;</b></p> <p><b>тормоз тизими, рул бошқаруви ишламаётган, улагич мосламаси (автопоезд таркибида) носоз бўлган, қоронги вақтда ёки</b></p>	<p>сусайтирадиган дори-дармонлар таъсирида, йўл ҳаракати хавфсизлигига таҳдид соладиган даражадаги чарчоқлик ва бетоблик ҳолатида бошқариш;</p> <p>ҳар қандай мастлик ҳолатида, сезгирлик ва эътиборни сусайтирадиган дори-дармонлар таъсирида, йўл ҳаракати хавфсизлигига таҳдид соладиган даражада чарчоқлик ва бетоблик ҳолатида бўлган, шунингдек тегишли тоифадаги транспорт воситасини бошқариш ҳуқуқини берувчи ҳайдовчилик гувоҳномаси бўлмаган <b>ёки у белгиланган тартибда олиб қўйилган бўлса – вақтинчалик рухсатномаси бўлмаган шахсларга (Қоидаларнинг XXV бобига мувофиқ бошқаришни ўргатишдан ташқари) шахсларга транспорт воситасини бошқариш учун топшириш;</b></p> <p><b>ташкилий жамланмаларнинг, шу жумладан пиёдаларнинг жамланмасини ҳам кесиб ўтиш ва улар орасига кириш;</b></p> <p><b>йўл-транспорт ходисаси содир бўлгандан кейин ёки ИИО ходими талаби</b></p>	<p>бошқараётганда телефондан,»га аниқлик киритиб, тўлдириш мақсадга мувофиқ. Чунки, ҳозирги замонавий техник воситалар (симсиз блутуз ва бошқ.) орқали гаплашиш айтиб ўтилмаган.</p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p><i>етарлича кўринмайдиган шароитда – олд чироқлар ва орқа габарит чироқлари бўлмаган ёки ёнмаётган, ёмгир, қор ёгаётган вақтда ҳайдовчи томонидаги ойна тозалагич ишламаётган транспорт воситаларини бошқариш;</i></p> <p><i>тегишли рухсатсиз транспорт воситаларига махсус техник жиҳоз (рация, сирена ва шу кабилар)лар ўрнатиш;</i></p> <p><i>транспорт воситаларининг ташкилий жамланмаси, шу жумладан пиёдалар жамланмалари ҳаракатига халақит бериш ва улар орасига кириш;</i></p> <p><i>транспорт воситасини бошқариш пайтида телефондан, транспорт воситаси салонининг олд қисмига ишлаб чиқарувчи корхона томонидан ўрнатилган теле-, видеомонитордан теле-, видеодастурларни томоша қилиш учун фойдаланиш;</i></p> <p><i>транспорт воситаси салонининг олд қисмига, шу жумладан, приборлар панелига, қуёш соябонига ва орқа томонни кўриш кўзгусига (фақат ташқи кўринишни тасвирга</i></p>	<p><i>бўйича транспорт воситаси тўхтатилгандан кейин, мастлик ҳолатини аниқловчи махсус текширувдан ўтгунга қадар, алкоголь ичимликлар, гиёҳванд моддалар ёки бошқа гангитадиган моддалар истеъмол қилиш;</i></p> <p><i>транспорт воситасини белгиланган меҳнат қилиш ва дам олиш режимига амал қилмай бошқариш;</i></p> <p><i>хавfli бошқариш. У бир ёки бир неча марта кетма-кет бажариладиган ҳатти-ҳаракатлар билан ифодаланадиган ва йўл ҳаракати жараёнида ҳайдовчининг ўша йўналишда ва ўша тезликда ҳаракатланишни давом эттириши сабабли одамларнинг ҳаётига таҳдид соладиган, транспорт воситаларининг, иншоотларнинг, юкларнинг шикастланишига ёки бошқача моддий зарар етказилишига олиб борадиган вазиятни келтириб чиқарадиган ҳолат ҳисобланади. Бундай ҳолат қуйидаги ҳатти-ҳаракатлар натижасида юзага келади:</i></p>	

Амалдаги тахрир	Тақлиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p><i>оладиган видеокамера, навигатор, видеорегистраторлардан ташиқари, агар улар ҳайдовчига кўринишини чекламаса) теле, видео мониторлар ўрнатиш.</i></p> <p><i>Ҳаракатланиш вақтида ушбу Қоидаларнинг 3-иловасида кўрсатилган транспорт воситаларидан фойдаланишни тақиқловчи шартлар юзага келганда, ҳайдовчи уларни бартараф этиши, агар бунинг иложи бўлмаса, зарур бўлган эҳтиёт чораларини кўриб, таъмирлаш ёки тўхтаб туриш жойига етиб олиш учун ҳаракатланиши мумкин.</i></p>	<p>а) қайта тизилишда олдин ўтиш ҳуқуқига эга бўлган транспорт воситасига йўл бериш талабини бажармаслик;</p> <p>б) ҳаракатланиш серқатновлиги сабабли бошқа бўлақлар банд бўлганда, чапга ёки ўнгга бурилиш, қайрилиб олиш ва тўсиқни айланиб ўтиш ҳолларидан ташқари, қайта тизилиш;</p> <p>в) олдинда ҳаракатланаётган транспорт воситасигача бўлган хавфсиз оралик масофани сақламаслик;</p> <p>г) ҳаракатланиш хавфсизлигини таъминлайдиган ёнлама оралик масофани сақламаслик;</p> <p>д) йўл-транспорт ҳодисасининг олдини олиш зарурати бўлмаганда, кескин тормоз бериш;</p> <p>е) қувиб ўтишга тўсиқлик қилиш;</p> <p>ишчи тормоз тизими, руль бошқармаси ишламаётган, улагич мосламаси (автопоезд таркибида) носоз бўлган, сутканинг қоронғи вақтида ёки етарлича</p>	

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
	<p>кўринмаслик шароитида фара чироқлари ва орқа габарит чироқлари ёнмаётган ёки бўлмаган, ёмғир, қор ёғаётган вақтда хайдовчи томонидаги ойна тозалагич ишламаётган транспорт воситаларини бошқариш;</p> <p>тегишли рухсатсиз транспорт воситаларига махсус техник жиҳоз (рация, сирена ва шу кабилар)лар ўрнатиш;</p> <p>транспорт воситасини бошқараётганда телефондан, транспорт воситаси салонининг олд қисмига ишлаб чиқарган корхона томонидан ўрнатилган теле-, видеомонитордан теле-, видеодастурларни томоша қилиш учун фойдаланиш;</p> <p>транспорт воситаси салонининг олд қисмига, шу жумладан, приборлар панелига, қуёш соябонига ва орқа томонни кўриш кўзгусига (фақат ташқи кўринишни тасвирга оладиган видеокамераларга уланган мониторлар, навигатор, видеорегистраторлардан</p>	

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
	<p>ташқари, агар улар ҳайдовчига кўринишни чекламаса) теле, видео мониторлар ўрнатиш.</p> <p>Ҳаракатланаётганда Қоидаларнинг 3-иловасида кўрсатилган транспорт воситаларидан фойдаланишни тақиқловчи носозликлар ва шартлар юзага келганда, ҳайдовчи уни бартараф этиши, агар бунинг иложи бўлмаса, зарур бўлган эҳтиёт чораларини кўриб, таъмирлаш ёки тўхтаб туриш жойига етиб олиш учун ҳаракатланиши мумкин.</p>	
<p>V. Йўловчиларнинг <i>мажбуриятлари</i></p> <p>23. Йўловчилар транспорт воситасига фақат у тўла тўхтагандан сўнг тротуар ёки йўл ёқаси томондан чиқишга ва тушишга мажбурдирлар.</p> <p><i>Йўловчиларнинг транспорт воситаларидан тротуар ёки йўл ёқаси томондан тушиши ёки уларга чиқишининг иложи бўлмаган ҳолларда, агар бу ҳаракат хавф туғдирмаса ёки бошқа йўл ҳаракати қатнашчиларига халақит бермаса</i></p>	<p>V. Йўловчиларнинг <i>вазифалари</i></p> <p>23. Йўловчилар <b>мажбур:</b></p> <p><b>хавфсизлик камарлари билан жиҳозланган транспорт воситасида ҳаракатланаётганда, уларни тақиб олиши, мотоцикл ёки мопедада ҳаракатланаётганда эса мотоциклни қадаб олиши;</b></p>	<p>23-банднинг 2-хатбошида барча тоифадаги йўловчиларга хавфсизлик камарини тақиб мажбурий этиб белгиланган бўлиб, мазкур банд 9-банд талабларига зид.</p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p><i>йўлнинг</i> қатнов қисми томонидан амалга оширилиши мумкин.</p>	<p><b>транспорт воситасига фақат у тўлик тўхтагандан сўнг тротуар ёки йўл ёқаси томонидан чиқиши ва тушиши, агар тротуар ёки йўл ёқаси томонидан чиқиш ва тушишнинг иложи бўлмаса, бу ҳаракатланишга хавф туғдирмаса ёки бошқа йўл ҳаракати қатнашчиларига халақит бермаса, қатнов қисми томонидан амалга оширилиши мумкин.</b></p>	
<p>31. Светофорнинг <i>доирали</i> ишоралари куйидаги маънони билдиради:</p> <p>яшил ишора ҳаракатланишга рухсат беради;</p> <p><b>милтилловчи яшил</b> ишора <b>ҳам</b> ҳаракатланишга рухсат беради ва унинг таъсир вақти тугаётганлиги ҳамда кўп ўтмай тақиқловчи ишора ёниши ҳақида ахборот беради;</p> <p>яшил ишора ўчишига сонияларда қанча вақт қолганлиги ҳақида ахборот бериш учун рақамли табло қўлланилиши мумкин;</p> <p>сарик ишора ҳаракатни тақиқлайди, ушбу Қоидаларнинг 42-бандида кўзда тутилган</p>	<p>31. Светофорнинг <b>думалок</b> ишоралари куйидаги маънони билдиради:</p> <p>яшил ишора ҳаракатланишга рухсат беради;</p> <p><b>яшил милтилловчи</b> ишора ҳаракатланишга рухсат беради ва унинг таъсир вақти тугаётганлиги ҳамда кўп ўтмай тақиқловчи ишора ёниши ҳақида ахборот беради.</p> <p>яшил ишора ўчишига сонияларда қанча вақт қолганлиги ҳақида ахборот бериш учун рақамли ёки чизикли табло қўлланилиши мумкин;</p>	<p>31-банднинг 4-хатбошисидаги “рақамли табло” деган сўзларни “рақамли ёки чизикли табло” сўзлари билан алмаштириш. Масалан, Японияда светофорларнинг 30 фоизи полицияда мавжуд йўл ҳаракатини тартибга солиш марказлари томонидан тартибга солинади ва автотранспорт оқимидан келиб чиқиб, ўзгаради. 70 фоиз светофорлар автоматик тарзда кундузи ва кечки пайт режимига ишлашга ўтказилган, яъни агар детектор автобус, тез тиббий ёрдам ёки ёнғин хавфсизлигига қарши курашувчи автотранспорт воситасини кўрса – агар яшил чирок ёниб турган бўлса, улар ўтгунича яшил ёниб туради, агар қизил бўлса, яшил чирокқа автоматик тарзда ўтади. Бунда ушбу</p>



Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>ҳолатлардан ташқари ва ишоралар алмашуви ҳақида огоҳлантиради;</p> <p><i>милтиловчи сариқ</i> ишора ҳаракатланишга рухсат беради ва тартибга солинмаган чорраҳа ёки пиёдалар ўтиш жойи борлигидан хабардор қилади, хавф-хатар ҳақида огоҳлантиради;</p> <p>қизил ишора, <i>шунингдек милтиловчи қизил ишора ҳаракатланишни тақиқлайди</i>;</p> <p>қизил ва сариқ ишораларнинг бир вақтда ёниши ҳаракатланишни тақиқлайди ва кўп ўтмай яшил ишора ёниши ҳақида ахборот беради.</p>	<p>сариқ ишора ҳаракатланишни тақиқлайди (Қоидаларнинг 42-бандида кўзда тутилган ҳолатлардан ташқари) ва ишоралар алмашуви ҳақида огоҳлантиради;</p> <p><b>сариқ милтиловчи</b> ишора ҳаракатланишга рухсат беради ва тартибга солинмаган чорраҳа ёки пиёдалар ўтиш жойи борлигидан хабардор қилади, хавф-хатар ҳақида огоҳлантиради;</p> <p>қизил ишора, <b>шу жумладан қизил милтиловчи ишора ҳаракатланишни тақиқлайди</b>;</p> <p>қизил ва сариқ ишораларнинг бир вақтда ёниши ҳаракатланишни тақиқлайди ва кўп ўтмай яшил ишора ёниши ҳақида ахборот беради.</p>	<p>транспорт воситалари йўлни бошқариш универсал тизимига (UTMS) уланган бўлиб, светофордаги камера уларни сезади.</p> <p>Шу сабабли, светофорларда таймер ўрнига, чизиқлар кўринади, чунки юқоридаги ҳолат юз берганда светофор чироғи ўзгариши мумкин;</p>
<p>78. Аҳоли пунктларида транспорт воситаларининг тезлигини соатига 70 километрдан, турар жой даҳалари <i>ва ёндош ҳудудларда (уй-жой бинолари орасидаги ер участкасида)</i> эса соатига 30 километрдан оширмасдан ҳаракатланишга рухсат этилади.</p>	<p>78. Аҳоли пунктларида транспорт воситаларининг тезлигини соатига 70 километрдан, турар жой даҳалари, ҳовлили ҳамда кўп қаватли уй-жой жойлашган ҳудудларда, эса соатига <b>30</b> километрдан оширмасдан ҳаракатланиш рухсат этилади.</p>	<p>Транспорт воситаларининг тезлиги нафақат ҳовлили ҳудудларда, балки кўп қаватли уйлар жойлашган ҳудудда ҳам чегараланиши керак.</p> <p>Бундан ташқари, ҳаракатланиш тезлигини ошириш билан бир қаторда, уни чегаралаш бўйича ҳам ваколат бериш керак ва ушбу</p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>Қорақалпоғистон Республикаси Вазирлар Кенгаши, Тошкент шаҳар ва вилоятлар ҳокимликлари <i>ДЙХХХ билан келишилган ҳолда</i>, йўл шароитлари юқори ва кичик тезликда хавфсиз ҳаракатланишни таъминлайдиган ҳолларда йўлларнинг айрим қисмлари ёки ҳаракатланиш бўлақларида айрим транспорт воситаларига ҳаракатланиш тезлигини оширишга <i>ва насайтиришга</i> (тегишли йўл белгиларини ўрнатиб) <i>ваколатлидир</i>.</p>	<p>Қорақалпоғистон Республикаси Вазирлар Кенгаши, Тошкент шаҳар ва вилоятлар ҳокимликларининг <b>қарорига мувофиқ</b>, йўл шароитлари юқори тезликда хавфсиз ҳаракатланишни таъминлайдиган ҳолларда, йўлларнинг айрим қисмлари ёки ҳаракатланиш бўлақларида айрим транспорт воситаларига ҳаракатланиш тезлигини оширишга (тегишли йўл белгилари ўрнатиб) <b>рухсат этилади. Бундай ҳолда оширилган рухсат этилган ҳаракатланиш тезлигининг қиймати аҳоли пунктидан ташқарида тегишли транспорт воситалари учун белгиланган тезликдан ошмаслиги керак.</b></p>	<p>ваколат <b>ЙХХББ</b>нинг тегишли вилоят бошқармалари билан келишилган ҳолда амалга оширилиши керак.</p> <p>Шу билан бирга, аҳоли пунктдан ташқари ҳудудларда, тезликнинг юқори чегарасини тегишли транспорт воситалари учун белгиланган тезликдан оширмаслиги керак деган нормани чиқариб ташлаш керак, чунки бу ўз-ўзидан ҳокимликларга берилаётган ваколатни амалга оширишни чегаралаб қўймоқда, чунки юқори тезлик белгиланаётганда у ёки бу тезлик маълум бир транспорт воситалари тури учунгина эканлигини аниқлашчи белги орқали ушбу масалани тартибга солиш мумкин;</p> <p>Ёки бўлмаса, 2-хатбошини алоҳида чиқариб, алоҳида модда сифатида кўрсатилиши лозим.</p>
<p>98. Ҳаракатланиш навбати светофор ёки тартибга солувчининг ишоралари орқали</p>	<p>98. Ҳаракатланиш навбати светофор ёки тартибга солувчининг ишоралари билан</p>	<p>98-банд бўйича – ҳайдовчилар тартибга солинмаган чорраҳалардан ўтиш қоидаларига</p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>аниқланиб <b>бошқарилаётган</b> чорраҳа – тартибга солинган <b>чорраҳа</b> ҳисобланади.</p> <p><b>Милтилловчи сариқ ишора ёниб-ўчаётган</b>, светофорлар ишламаётган ёки тартибга солувчи бўлмаган <b>чорраҳа</b> – тартибга солинмаган <b>чорраҳа</b> ҳисобланади. Ҳайдовчилар тартибга солинмаган чорраҳалардан ўтиш қоидаларига ҳамда чорраҳада ўрнатилган имтиёз белгиларига амал қилишлари шарт.</p> <p><b>Айланма ҳаракатланиш чорраҳасида ҳаракатланаётган транспорт воситалари айланага кириб келаётган транспорт воситаларига нисбатан устунликка (имтиёзга) эга.</b></p>	<p>аниқланадиган чорраҳа – тартибга солинган ҳисобланади.</p> <p><b>Сариқ милтилловчи ишорада</b>, светофорлари ишламаётганда ёки тартибга солувчи бўлмаганда, чорраҳа тартибга солинмаган ҳисобланади. Ҳайдовчилар тартибга солинмаган чорраҳалардан ўтиш қоидаларига ҳамда чорраҳада ўрнатилган имтиёз белгиларига амал қилишлари шарт.</p>	<p>ҳамда имтиёз белгиларига амал қилишлари шартлиги белгиланган.</p> <p>Бирок, амалда ушбу қоидага риоя қилинмаяпти, шу сабабли, хориж тажрибасини ўрганган ҳолда, ушбу масалани қайтадан кўриб чиқиб, тартибга солиш керак (<i>масалан, тартибга солиш функциясини волонтерлик асосида фуқаролар амалга ошириши мумкинлиги ёки маълум бир йўналишида ҳаракатланаётган транспорт воситаси ўша йўналишидаги бошқарув функциясини олиб, ён томонга қайриладиган иккала чироқни ёқиб орқали бу ишорани кўрсатиб, маълум сонияда бошқа йўналишдан ҳаракатланаётган транспорт воситаларига йўл бериш ва сўнг ҳаракатланиш тўғрисида овозли ишора беришни назарда тутиш</i>);</p>
<p>147. Йўлларда бошқаришни ўргатиш фақат <b>автомобил транспорт воситасини ёки шаҳар электр транспортини бошқариш бўйича амалий машғулотлар инструктори</b> иштирокида, дастлабки бошқарув кўникмаларига эга бўлган ўрганувчига рухсат этилади. Ўрганувчи Қоидалар талабларини билиши ва уларга амал қилиши шарт.</p>	<p>147. Йўлларда <b>транспорт воситаларини</b> бошқаришни ўргатиш фақат <b>ўргатувчи</b> иштирокида, дастлабки бошқарув кўникмаларига эга бўлган ўрганувчига рухсат этилади. Ўрганувчи Қоидалар талабларини билиши ва уларга амал қилиши шарт.</p>	<p>147-банд бўйича – йўлларда транспорт воситасини бошқаришни ўргатишга алоҳида талаб белгиланиши мақсадга мувофиқ, бу ўз навбатида улар иштирокидаги ЙТҲлари содир этилишини олдини олишга хизмат қилади. Масалан, Японияда ҳайдовчилик гувоҳномасини олиш учун автомактабга ўқишга кирган фуқаро ўқув курси давомида:</p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
		<p>– синфда назарий билимларни олади (10 соат);</p> <p>– автомактаб ҳудудида амалий машғулоти ўтади (15 соат). Бу босқичда номзод Тест марказида базавий билимларни ўзлаштирганлиги, соғлиги, руҳий ва жисмоний ҳолатини текширишга қаратилган имтиҳонни топширади ва Жамоатчилик комиссияси томонидан бериладиган оралик ҳайдовчилик гувоҳномасига эга бўлади. Бундай ҳайдовчилик гувоҳномаси автомактаб ҳудудидан ташқарида транспорт воситасини бошқариш ҳукуқини беради.</p>
<p>167. <i>Велосипед товушли ишора мосламаси билан жиҳозланган ва тормоз тизими сози бўлиши зарур. Қоронги вақтда ва етарлича кўринмаслик шароитида ҳаракатланиши учун велосипеднинг олди томонига оқ рангли нур қайтаргич ва чироқ, орқа томонига қизил рангли нур қайтаргич ва чироқ, ён томонларига эса, зарғалдоқ ёки қизил рангли нур қайтаргич ўрнатилиши керак.</i></p>	<p>167. 7 ёшдан 14 ёшгача бўлган велосипедчилар ҳаракатланиши фақат тротуарлардан, пиёда, велосипед ва велосипед-пиёда йўлчаларидан, шунингдек йўлнинг пиёдалар ҳаракатланиши учун белгиланган ҳудудларидан (қисмидан) амалга оширилиши керак.</p>	<p>– 167-банд ва 167<sup>1</sup>-бандлар мазмунан бир хил.</p>
<p>Тўлдирилмоқда.</p>	<p><del>167<sup>1</sup>. 7 ёшгача бўлган велосипедчилар ҳаракатланиши фақат тротуарлардан, пиёда ва велосипед-пиёда йўлчаларидан</del></p>	<p>Мазкур нормани жами қилиб 14 ёшгача қилса ҳам шу мазмунни беради.</p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
	<p><del>(пиёдалар ҳаракатланадиган томонидан), шунингдек йўлнинг пиёдалар ҳаракатланиши учун белгиланган ҳудудларидан (қиёмидан) амалга оширилиши керак.</del></p>	
<p>IV. Пиёдаларнинг <i>мажбуриятлари</i></p> <p>15. Пиёдалар тротуардан ёки пиёдалар йўлкасидан, улар бўлмаганда эса йўл ёқасидан <b>юришлари</b> керак. Ҳажми катта юкларни олиб кетаётган пиёдалар, шунингдек ногиронларнинг двигателсиз кажавасида ҳаракатланаётган шахсларнинг тротуар ёки пиёдалар йўлкасидан ҳаракатланиши бошқа <b>пиёдаларнинг ҳаракатланишига халақит бераётган</b> бўлса, улар қатнов қисмининг четидан ҳаракатланишлари мумкин.</p> <p>Тротуар, пиёдалар йўлкаси, йўл ёқаси бўлмаса ёки улардан юришнинг имконияти бўлмаган ҳолларда пиёдалар велосипед йўлкасидан ёки</p>	<p>IV. Пиёдаларнинг <b>вазифалари</b></p> <p>15. Пиёдалар тротуарлардан, <b>пиёдалар йўлкаларидан, велосипед-пиёда йўлкаларидан</b>, улар бўлмаганда эса йўл ёқаларидан <b>ҳаракатланиши</b> керак. <b>Қўпол юкларни ташиётган ёки</b> олиб кетаётган пиёдалар, шунингдек ногиронларнинг двигателсиз кажавасида ҳаракатланаётган шахсларнинг тротуарлар ёки пиёдалар йўлкаларидан ҳаракатланиши бошқа пиёдалар <b>учун тўсқинлик туғдирадиган</b> бўлса, улар қатнов қисмининг четидан ҳаракатланиши мумкин.</p> <p>Тротуарлар, пиёдалар йўлкалари, <b>велосипед-пиёда йўлкалари ёки йўл ёқалари бўлмаса</b> ёки улардан <b>ҳаракатланишнинг</b> имконияти бўлмаган</p>	<p>15-бандида “Сутканинг қоронғи вақтида ва етарлича кўринмаслик шароитида йўлни кесиб ўтишда ва йўл ёқаларидан ёки қатнов қисмининг четидан ҳаракатланишда пиёдаларнинг устки кийими таркибида ёруғлик қайтарувчи элементлари бўлган буюмлар бўлиши: аҳоли пунктларида – тавсия этилади; аҳоли пунктларидан ташқарида –” мажбур эмас ” ТАВСИЯ этилади сузи билан ўзгартириш керак.</p> <p><b>Аҳоли пунктларидан ташқарида – мажбур этилади.</b></p> <p><b>Транспорт воситалари ҳайдовчиларига ушбу буюмларнинг кўриниши таъминланиши керак.</b></p> <p><b>Ушбу нормалар амалда самара бериши асослантирилмаган.</b></p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>катнов қисмининг четидан (ажратувчи бўлаги бор йўлларда катнов қисмининг ташқи четидан) бир қатор бўлиб <b>юришлари</b> мумкин.</p> <p>Қатнов қисмининг четида ҳаракатланаётган пиёдалар транспорт воситаларининг ҳаракатига қарама-қарши йўналишда юришлари керак. Ногиронларнинг двигателсиз кажавасида ҳаракатланаётган, мотоцикл, мопед, велосипед етаклаб кетаётган шахслар эса бундай ҳолларда транспорт воситаларининг ҳаракат йўналиши бўйлаб юришлари керак.</p> <p>Пиёдалар йўлкасида, тротуарда, йўл ёқасида пиёдаларнинг ҳаракатланишига халақит берадиган қурилма ва тўсиқлар ўрнатиш тақиқланади.</p>	<p>ҳолларда пиёдалар велосипед йўлкасидан ёки катнов қисмининг четидан (ажратувчи бўлаги бор йўлларда катнов қисмининг ташқи четидан) бир қатор бўлиб <b>ҳаракатланишлари</b> мумкин.</p> <p>Қатнов қисмининг четида ҳаракатланаётган пиёдалар транспорт воситаларининг ҳаракатланишига қарама-қарши йўналишда юришлари керак. Ногиронларнинг двигателсиз кажавасида ҳаракатланаётган, мотоцикл, мопед, велосипед етаклаб кетаётган шахслар эса бундай ҳолларда транспорт воситаларининг ҳаракатланиш йўналиши бўйлаб юришлари керак.</p> <p>Пиёдалар йўлкасида, тротуарда, йўл ёқасида пиёдаларнинг ҳаракатланишига халақит берадиган қурилма ва тўсиқлар ўрнатиш тақиқланади.</p> <p>Сутканинг қоронғи вақтида ва етарлича кўринмаслик шароитида йўлни кесиб ўтишда ва йўл ёқаларидан ёки катнов қисмининг четидан ҳаракатланишда пиёдаларнинг устки</p>	

Амалдаги тахрир	Тақлиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>Тўлдирилмоқда.</p>	<p>кийими таркибида ёруғлик қайтарувчи элементлари бўлган буюмлар бўлиши:</p> <p>аҳоли пунктларида – тавсия этилади;</p> <p>аҳоли пунктларидан ташқарида – мажбур эмас, тавсия этилади.</p> <p>Транспорт воситалари ҳайдовчиларига ушбу буюмларнинг кўриниши таъминланиши керак.</p>	
<p>179. <i>Қуйидаги ҳолларда транспорт воситаларидан</i> фойдаланиш тақиқланади:</p> <p>автомобиллар, автобуслар, автопоездлар, тиркамалар, мотоцикллар, мопедлар, тракторлар ва бошқа ўзиюрар машиналарнинг техник ҳолати ва жиҳозланиши транспорт воситаларидан фойдаланишни тақиқлайдиган шартлар рўйхатининг талабларига жавоб бермаса (<i>ушбу Қоидаларга 3-илова</i>);</p> <p>троллейбус ва трамвайларда тегишли техник фойдаланиш қоидаларида кўзда тутилган носозликлардан бирортаси бўлса;</p>	<p>179. Фойдаланиш тақиқланади:</p> <p>автомобиллар, автобуслар, автопоездлар, тиркамалар, мотоцикллар, мопедлар, тракторлар ва бошқа ўзиюрар машиналарнинг техник ҳолати ва жиҳозланиши транспорт воситаларидан фойдаланишни тақиқлайдиган <b>носозликлар</b> ва шартлар рўйхатининг талабларига (3-иловага <b>мувофик</b>) жавоб бермаса;</p> <p>троллейбусларда ва трамвайларда тегишли техник фойдаланиш қоидаларида кўзда тутилган носозликлардан бирортаси бўлса;</p>	<p>Мазкур 4-хатбошини қуйидаги сўз билан тўлдириш лозим.</p> <p>Транспорт воситалари ДЙХХХ рухсатсиз <b>ялт-ялт этувчи</b> чироқ-маёқча ва (ёки) махсус товушли ишора билан жиҳозланган, ёки ҳар хил турдаги материаллардан ишланган кузов рангини ўзгартирувчи махсус плёнкалар билан қопланган, кузовининг ён <b>юзаларига</b> ДЙХХХ билан келишилмасдан <b>махсус рангдор расмлар схемалари</b>, қия оқ чизиқлар тортилган, кўзда тутилган жойларга тегишли давлат рақам белгилари ўрнатилмаган, агрегат ва қисмларининг рақамлари ёки <b>тегишли</b></p>

Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p>транспорт воситалари давлат техник кўригидан ўтмаган, <b>шунингдек тегишли рухсатсиз қайта жиҳозланган</b> бўлса;</p> <p>транспорт воситалари ДЙХХХ рухсатсиз <b>милтиловчи</b> чироқ-маёқча ва (ёки) махсус товушли ишора билан жиҳозланган, кузовнинг ён <b>томонига</b> ДЙХХХ билан келишилмасдан қия оқ чизиқ тортилган, кўзда тугилган жойларга тегишли давлат рақам белгилари ўрнатилмаган, агрегат ва қисмларининг рақамлари ёки <b>давлат рўйхатлаш</b> рақам белгилари кўринмайдиган, қалбакилаштирилган, ўзгартирилган бўлса;</p> <p>транспорт воситалари эгаларининг фуқаролик жавобгарлиги белгиланган тартибда мажбурий суғурта қилинмаган бўлса.</p>	<p>транспорт воситалари <b>белгиланган тартибда</b> давлат техник кўригидан ўтмаган бўлса;</p> <p>транспорт воситалари ДЙХХХ рухсатсиз <b>ялт-ялт этувчи</b> чироқ-маёқча ва (ёки) махсус товушли ишора билан жиҳозланган, кузовининг ён <b>юзаларига</b> ДЙХХХ билан келишилмасдан <b>махсус рангдор расмлар схемалари</b>, қия оқ чизиқлар тортилган, кўзда тугилган жойларга тегишли давлат рақам белгилари ўрнатилмаган, агрегат ва қисмларининг рақамлари ёки <b>тегишли намунадаги рўйхатдан ўтказиш давлат</b> рақам белгилари кўринмайдиган, қалбакилаштирилган, ўзгартирилган бўлса;</p> <p>транспорт воситалари эгаларининг фуқаролик жавобгарлиги белгиланган тартибда мажбурий суғурта қилинмаган бўлса;</p> <p><b>кузовининг ён юзаларига энгил таксининг рангдор расмлар схемасига ва (ёки) томида – энгил такси чироғига эга бўлган транспорт воситаларидан, агар</b></p>	<p><b>намунадаги рўйхатдан ўтказиш давлат</b> рақам белгилари кўринмайдиган, қалбакилаштирилган, ўзгартирилган бўлса;</p> <p>Ушбу қўшимчани киритиш орқали ҳозирги кундаги интернет тармоқларида мавжуд бўлган қарама-қаршиликлар бартараф этилади, автотранспорт ҳақидаги маълумотлар ҳақиқатда эканлиги сақланиб қолинади.</p> <p>Мисол учун, шахс яшил турдаги автотранспортни олиб, яшил мат рангига плёнка орқали ўзгартирса маъмурий жавобгарликни келтириб чиқаришда зиддиятлар пайдо бўлади.</p>



Амалдаги тахрир	Таклиф этилаётган тахрир	Асослантириш
<p style="text-align: center;"><b>Тўлдирилмоқда</b></p>	<p>бундай транспорт воситасининг ҳайдовчисида белгиланган тартибда берилган йўловчилар ташишни амалга ошириш бўйича рухсатнома бўлмаса;</p> <p>сарик ёки зарғалдоқ рангли чироқ-маёқча билан жиҳозланган, ДЙХХда қайд этилмаган транспорт воситаларидан (катта ўлчамли юкларни, портловчи, осон алангаланадиган, радиоактив ва юқори даражали хавфга эга бўлган моддаларни ташиётган транспорт воситаларидан ташқари).</p>	