HAYDOVCHILAR XULQ-ATVORINI BAXOLASH ASOSIDA YO'L XARAKATI XAVFSIZLIGINI OSHIRISH

Jahongir Mannonov "Transport
vositalari muhandisligi " kafedrasi dotsenti
Pulatov Dilmurod Karimjon o'g'li
Namangan muxandislik qurilish inistituti magistranti

Annotatsiya: *Ushbu maqolada haydovchilarni xulq-atvorini baxolash orqali yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash, bundan tashqari haydovchilik guvohnomasiga ega bo'lgan fuqarolarning yo'l harakati qoidalariga amal qilishini har yilda 12 ball asosida baholab borish tizimi joriy etilganidan so'ngi ishlar haqida so'z boradi.*

Kalit so'zlar: *Haydovchi, xulq-atvor, havfsizlik, avtomobil, yo'l-transport hodisalari (YTH), milliy haydovchilik guvohnomasi, "Xavfsiz va ravon yo'l", "tomchisimon".*

Abstract: *This article discusses the work after the introduction of a system for ensuring road safety by assessing the behavior of drivers, as well as the implementation of a 12-point annual assessment of compliance with traffic rules by citizens with a driver's license.*

Keywords: *Driver, behavior, safety, car, road accidents (RA), national driver's license, "Safe and smooth road", "drop-shaped".*

Аннотация: *В данной статье рассматривается проделанная работа после внедрения системы обеспечения безопасности дорожного движения путем оценки поведения водителей, а также реализация 12-балльной ежегодной оценки соблюдения правил дорожного движения гражданами, имеющими водительские удостоверения.*

Ключевые слова: *Водитель, поведение, безопасность, автомобиль, дорожно-транспортные происшествия (ДТП), национальное водительское удостоверение, «Безопасная и ровная дорога», «каплевидная».*

Kirish

O'zbekiston Respublikasining mustaqillikka erishishi, jadal qadamlar bilan bozor iqtisodiga o'tib borishi, xususiy mulkchilik, kichik va o'rta biznesning rivojlanishi fuqarolar moddiy boyliginingi o'sishiga va naijada nafaqat shaxsiy yengil avtomobillarning, balki shu bilan birga, xususiy yuk avtomobillarini va kichik hajmli avtobuslar sonining ortib ketishiga olib keldi.

O‘zbekiston Respublikasi jahonda o‘z avtomobil sanoatiga ega bo‘lgan 28 mamlakatdan biriga aylandi.

Ma’lumki, mamlakatni avtomobillashtirish darajasining ortishi, uning iqtisodiy va mudofaa quvvatini mustahkamlash bilan bir vaqtda, ko‘pgina salbiy oqibatlarga olib kelishi mumkin. Bunday salbiy oqibatlarga avtomobillar sonining ortishi oqibatida avtomobil yo‘llarida harakat miqdorinng, transport oqimi zichligining va yo‘llarning yuklanganlik darajasining ortishi, yodlarda harakat- lanish uchun haydovchiga qulaylikning yomonlashishi va oxir-oqibatda yo‘l-transport hodisalari (YTH) miqdorining, ularda halok bo‘layotgan va har xil tan jarohatini olayotgan odamlar sonining ortishiga, harakat tezligining kamayib ketishiga va boshqa shunga o‘xshash ko‘pgina salbiy oqibatlarga (shovqin, havodagi chiqindi gazlar konsentratsiyasi) olib keladi.

Birlashgan Millatlar Tashkilotining Yevropa iqtisodiy komissi- yasining ma’lumotlariga ko‘ra, bugungi kunda dunyoda har yili 55 milliondan ortiq YTH sodir etilyapti va ularda 1,4 milliondan ortiq odam halok bo‘lyapti, 10 milliondan ortiq odam esa har xil darajada tan jarohatlarini olyapti. Bulardan ko‘rinib turibdiki, avtomobillashtirish darajasining ortishi harakat xavfsizligi muammosining murakkablashishiga, ayniqsa, haydovchilarni tayyorlashga qo‘yilgan talablarning yanada yuqori bo‘lishiga olib kelar ekan.

Haydovchining mehnat jarayoni boshqa barcha murakkab tizimlarning boshqaruvchisi (operatori)ning ishiga o‘xshaydi. Haydovchining ham operator kabi biron-bir operatsiyani bajarishi (xatti-harakati), axborotlarni qabul qilishi, uni tushunishi va xatti-harakatlari natijasini nazorat qilishi bilan bog‘liq.

Shu bilan birga haydovchining avtomobilni boshqarishdagi faoliyati boshqa operatorlardan ba’zi bir belgilari bilan farq qiladi.

Operator kuzatish asboblariga qarab boshqarilayotgan tizimning holatini oldindan bashorat qila oladi va uning xatti-harakatlari obyektning holatini yoki ko‘rsatkichlarini ma’lum bir darajada ushlab turishdan iborat bo‘ladi.

Haydovchida esa, bunday imkoniyatlar yo‘q. Masalan, avtomobil to‘g‘ri chiziqli harakat qilayotganida harakatlanish yo‘lagidan o‘ng yoki chap tarafga chiqib ketsa, buni kuzatib borayotgan haydovchi rulni burib, avtomobilni avvalgi holatiga qaytaradi, agar xavfsizlik oralig‘i kichrayib ketsa, tezlikni kamaytirib, zarur bo‘lgan xavfsizlik oralig‘ini ta’minlaydi va hokazo.

Operator faqat bitta mashina (tizim)ning holatini nazorat qilsa, haydovchi harakat xavfsizligini ta’minlashi uchun boshqa harakat qatnashchilarining xatti-harakatlarini ham kuzatib borishi zarur bo‘ladi. Bunday axborotlarni haydovchi o‘z vaqtida ololmay qolishi yoki olingan axborotlar yetarli bo‘lmasligi natijasida u noto‘g‘ri xat- ti-harakat qilishi, bu esa, o‘z navbatida, yo‘l-transport hodisalariga olib kelishi mumkin.

Haydovchining ishi mashina operatorining ishidan ancha murakkab. Haydovchi avtomobilni boshqarib borar ekan, uzluksiz ravishda ko‘rish, eshitish va sezish a’zolari orqali yo‘l sharoiti, boshqa harakat qatnashchilarining xatti-harakatlari, yo‘ldagi harakat va qo‘zg‘almas obyektlarning joylashuvi haqida axborotlarni oladi, ularni ongida tushunib yetadi va avtomo- bilning harakatini mavjud yo‘l sharoitiga muvofiqlashtirishi uchun yechimlar qabul qiladi va boshqarish jihozlariga ta’sir etadi (rul chambaragini buradi, uzatmalar pog‘onasini o‘zgartiradi, tormoz tepkisini bosadi, burilishdagi ogohlantiruvchi chiroqlarni yoqadi va hokazo) va xatti-harakatlarning samarasini nazorat qilib boradi.

Shuningdek 2020 yilning 1 yanvaridan boshlab milliy haydovchilik guvohnomasiga ega bo‘lgan fuqarolarning yo‘l harakati qoidalariga amal qilishini har yilda 12 ball asosida baholab borish tizimi joriy etiladi. Bu haqda Vazirlar Mahkamasining “Yo‘l harakati qoidalariga amal qilishni jarima ball asosida baholash tizimini joriy qilish to‘g‘risida“gi qarori loyihasida ko‘rsatib o‘tilgan.

Qaror hukumatning 2018 yil 19 maydagi “O‘zbekiston Respublikasi yo‘l xavfsizligini ta’minlash tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi qaroriga muvofiq, shuningdek haydovchilar tomonidan yo‘l harakati qoidalariga amal qilish madaniyatini oshirish maqsadida chiqarilmoqda.

Unda ball orqali baholash uchun quyidagi tartiblar belgilab qo‘yiladi:

a) 2020 yilning 1 yanvaridan boshlab milliy haydovchilik guvohnomasiga ega bo‘lgan fuqarolarning yo‘l harakati qoidalariga amal qilishini har yilda 12 (o‘n ikki) ball asosida baholab boriladi;

b) milliy haydovchilik guvohnomasiga ega bo‘lgan fuqarolar tomonidan yo‘l harakati qoidalarini buzganlik holati yil boshidan shu yilning yakuniga qadar berilgan 12 balldan ayirib tashlash orqali hisoblanadi;

d) haydovchi tomonidan yil mobaynida (1 yanvardan 31 dekabrga qadar) berilgan 12 ball 0 va undan past bo‘lganda, haydovchi qo‘shimcha imtihondan o‘tkaziladi;

e) haydovchi qo‘shimcha imtihondan o‘tgan taqdirda, yil yakuniga unga bir marotaba qo‘shimcha 3 ball beriladi;

f) yil yakuniga qadar berilgan ball sarflagan, shuningdek qo‘shimcha imtihonni topshira olmagan, haydovchilar sud tomonidan transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum qilinadi;

g) milliy haydovchilik guvohnomasiga ega bo‘lgan fuqarolarga beriladigan 12 ball faqat bir yil mobaynida, ya’ni yilning 1 yanvaridan 31 dekabriga qadar bo‘lgan davriga qadar amal qiladi hamda saqlanib qolgan ballning keyingi yilga o‘tkazilishiga yo‘l qo‘yilmaydi;

h) istisno tariqasida, yil mobaynida yo‘l harakati qoidalarini buzmagan haydovchilarga, rag‘batlantirish tariqasida, keyingi yil uchun imtiyozli 6 ball beriladi (qo‘shimcha 6 ball

faqat yil yakuni bo‘yicha yo‘l harakati qoidalarini buzmagan haydovchilarga berilib, faqat bir yilning natijasiga ko‘ra keyingi yilda beriladigan 12 ballga qo‘shiladi);

i) yil mobaynida milliy haydovchilik guvohnomasiga ega fuqarolarning yo‘l harakati qoidalarini jarima balli asosida baholash yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlash borasidagi qo‘shimcha chora hisoblanib, haydovchi tomonidan yo‘l harakati qoidalarini buzganlik uchun 12 balldan ayirilgan jarima ballari yo‘l harakati qoidalarini buzganlik uchun haydovchini qonun hujjatlarida nazarda tutilgan asosiy jazo (jarima)dan ozod etilmaydi.

j) Jarima ballari sarf qilib bo‘lgan haydovchilardan yo‘l harakati qoidalari bo‘yicha imtihon topshirishda to‘lanadigan to‘lovlar ichki ishlar vazirligining byudjetdan tashqari mablag‘lari hisobiga o‘tkaziladi.

k) Ichki ishlar vazirligi 2019 yilning 1 iyunigacha O‘zbekiston Respublikasi Axborot texnologiyalari va kommunikatsiyalarini rivojlantirish vazirligi bilan birgalikda milliy haydovchilik guvohnomasi ega bo‘lgan fuqarolarga elektron shaklda 12 ball berish va haydovchilar tomonidan yo‘l harakati qoidalari buzilganda ularni ayirib tashlashning elektron tartibini joriy etishga yo‘naltirilgan amaliy chora-tadbirlar ko‘rib chiqadi.

So‘nggi yillarda mamlakatda yo‘l harakati xavfsizligi sohasida mavjud muammolarni bartaraf etish, xalqaro standartlarga muvofiq yo‘l-transport infratuzilmasini yaxshilash, avtomobil yo‘llarini rekonstruksiya qilish, yo‘l harakati qulayligi va xavfsizligini oshirishga alohida e’tibor qaratilmoqda.

Davlat rahbarining bir qator farmon va qarorlari bilan yo‘l infratuzilmasini kompleks takomillashtirish yo‘nalishi bo‘yicha yangi vazifalar va chora-tadbirlar belgilandi. Bu esa, sohani yanada rivojlantirishga turtki bo‘ldi.

Jumladan:

a) O‘zbekiston Respublikasi prezidentining 2022-yil 12-iyuldagi 2022—2026-yillar davomida amalga oshirilish mo‘ljallangan “Xavfsiz va ravon yo‘l” umummilliy dasturini tasdiqlash to‘g‘risida PQ-316-son qaror ijrosini ta’minlash doirasida qator chora-tadbirlar amalga oshirildi.

Xususan, 2023-yilning o‘tgan davrida:

1) 15 621 dona yangi yo‘l belgilari o‘rnatilib, 35 984 dona yaroqsiz holga kelganlari almashtirildi;

2) maktablar oldida 6 531 dona tezlikni cheklovchi yo‘l belgilari o‘rnatilib, 2 959 dona yo‘nalishlarda dastlabki, yo‘naltiruvchi va masofa ko‘rsatuvchi yo‘l ko‘rsatkichlari o‘rnatildi;

3) 157 ta yangi svetofor obyektlari qurilib, 85 tasi rekonstruksiya qilindi;

4) 78 ta yangi piyodalar svetofori obyektlari qurildi, 17 tasi rekonstruksiya qilindi;

5) 10 kvadrat km yo‘l yotiq chiziqlari chizildi;

6) 269 km aholi punktlarida yo‘llar sun’iy yoritish chiroqlari o‘rnatildi, 301 km aholi punktlarida piyodalar uchun trotuar va velosiped yo‘laklari qurildi;

7) 91 km aholi punktlaridagi kesib o‘tish belgilanmagan joylarda yo‘lning qatnov qismini piyodalar harakatidan cheklovchi vositalar (panjaralar) o‘rnatildi;
8) 245 km qarama-qarshi yo‘nalishlarni ajratib turuvchi to‘siqlar (BDO-5) va temir to‘siqlar o‘rnatildi
9) 10 km2 (reja 12 kv km) yo‘llarning qatnov qismi ta’mirlandi va 35 ta (reja 45 ta) chorrahalarning geometrik parametrlarini o‘zgartirish yo‘li bilan ularning o‘tkazuvchanlik qobiliyati oshirildi;
10) 25 ta (reja 29 ta) avtomobil yo‘llaridagi orqaga qayrilib olish joylari “tomchisimon” qayrilib olish shakliga o‘zgartirildi;
11) 8 ta transport vositalarining vazn va hajm ko‘rsatkichlarini nazorat qilish punktlari tashkil etildi.

b) O‘zbekiston Respublikasi prezidentining “Yo‘l xo‘jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida” 2023-yil 10-oktyabrdagi PQ-330-son qarori bilan ushbu ishlarning mantiqiy davomiyligini ta’minlash maqsadida navbatdagi vazifalar belgilab berildi.

Ular orasida:

- umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarining texnik holatini ilg‘or axborot texnologiyalarini qo‘llagan holda tahlil qilish, avtomobil yo‘llari aktivlarini boshqarish va yagona kadastr tizimini yuritish, vazn va hajm nazorat punktlarini tashkil etish va saqlash ishlarini amalga oshirish maqsadida Avtomobil yo‘llari texnik holati tahlili va harakat xavfsizligi markazi faoliyatini samarali tashkil etish;
- avtomobil yo‘llariga 50 ming dona yo‘l belgisini o‘rnatish, haydovchilarni ogohlantirish uchun tebranish gorizontal chiziqlarini joriy etish;
- avtomobil yo‘llarining uzoq muddat xizmat qilishini ta’minlash uchun og‘ir vaznli transport vositalari harakatini tartibga solishni nazarda tutuvchi qaror loyihasini Vazirlar Mahkamasiga kiritish.

Bunda:

- umumiy massasi (yuk bilan) 44 tonnadan ortiq bo‘lgan “N3” va “O4” toifadagi maxsus transport vositalari hamda ochiq konlarda (karyer) ishlovchi samosvallar uchun alohida davlat raqami, texnik pasport va yagona elektron tizimida ro‘yxatga olishni joriy qilish;
- katta hajmli va og‘ir vaznli avtotransport vositalarining umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarida harakatlanish va yuk tashish qoidalari;
- mahalliy yuk tashuvchilarga me’yordan ortiq og‘ir vaznli va katta hajmli transport vositalarining umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari bo‘ylab harakatlanishiga to‘lovlarni amalga oshirgan holda ruxsat berish tartibi;
- katta hajmli va og‘ir vaznli avtotransport vositalarining umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarida harakatlanish va yuk tashish qoidalarini buzganlik natijasida

yetkazilgan zararni qoplash uchun to‘lovlar joriy etish va undirish tartibini nazarda tutish ko‘rsatib o‘tilgan.

Shu bilan bir qatorda, yo‘llar holati va infratuzilmasini yaxshilash yo‘nalishida viloyat va tuman markazlarida yo‘l belgilari, svetofor va yoritkichlar o‘rnatish, chiziqlar chizish, piyodalar yo‘lagini belgilash, umuman, yo‘llarni tartibga solishga faqat Yo‘l harakati xavfsizligi tizimi mas’ul bo‘lishi hamda bu ishlarni moliyalashtirish uchun tizimda “Xavfsiz yo‘l va xavfsiz piyoda” respublika va viloyat jamg‘armalari tashkil etilishi belgilandi.

Qolaversa, yo‘llarda tartib-qoidalar ilm bilan hamohang bo‘lishini ta’minlash masalasida sohaga ixtisoslashgan ilmiy-amaliy markaz tashkil etish vazifasi qo‘yildi.

Xalqaro tajribadan kelib chiqqan holda aytish mumkinki, yuk tashuvchi avtotransportlarining harakati me’yorlarini takomillashtirish mamlakatda yo‘llarning xizmat muddatini oshirishga va ularni ta’mirlashga ajratilgan xarajatlarning kamaytirishga olib keladi.

Bundan tashqari avtomobil yo‘llarida harakatni tashkil etish, boshqarish va xavfsizlikni ta’minlash sohasidagi faoliyat samaradorligini oshirish maqsadida bosh vazir raisligida Yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlash bo‘yicha respublika maxsus komissiyasi va uning hududiy maxsus komissiyalari tuzilishi aytilgandi. Respublika komissiyasiga bosh vazir Abdulla Aripov rahbarlik qiladi, uning tarkibiga shuningdek, ichki ishlar, transport, adliya, favqulodda vaziyatlar va boshqa vazirlar ham kiradi. Hududiy maxsus komissiyalarga esa viloyatlar hokimlari rahbar bo‘lishi ko‘zda tutilgan. Yo‘l harakati xavfsizligi bo‘linmalari maxsus komissiyalarning ishchi organi hisoblanadi.

Maxsus komissiyalar zimmasiga quyidagi asosiy vazifalar yuklangan:

- yo‘l harakati xavfsizligi sohasida fuqarolarning hayoti va sog‘lig‘ini ishonchli himoya qilish, yo‘l infratuzilmasining xavfsizlik talablariga to‘liq javob berishini ta’minlash;
- hududlarda yo‘l harakatini samarali tashkil etish holatini muntazam ravishda baholab borish, ushbu sohada davlat organlari va mahalliy hokimliklarning samarali faoliyat ko‘rsatishini nazorat qilish;
- yo‘l-transport hodisalari sabablarini chuqur o‘rganish, yo‘llarning xavfli avariya uchastkalari ro‘yxatini tasdiqlash orqali kelgusida ularning oldini olish yuzasidan ilmiy asoslantirilgan takliflar tayyorlash tizimini yaratish;
- yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlash sohasiga zamonaviy axborot texnologiyalarini joriy etish, inson omili va korrupsiya holatlarini istisno etuvchi avtomatlashtirilgan nazorat tizimlarini ommalashtirishga doir tadbirlarni belgilash;
- hududlarda yo‘l infratuzilmasini yaxshilash, yo‘l-transport hodisalarining sonini qisqartirish bo‘yicha dasturlar loyihalari ishlab chiqilishini tashkillashtirish va kelishish.

Respublika maxsus komissiyasi har chorakda davlat organlari va mahalliy hokimliklar tomonidan yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlash sohasida amalga oshirilayotgan ishlarni, mavjud kamchiliklarni tanqidiy muhokama qilib boradi va tegishli choralar ko‘radi.

Har yili mahalliy hokimliklarning o‘z hududlarida avtomobil yo‘llari infratuzilmasini takomillashtirish va yo‘l-transport hodisalarini keskin kamaytirish bo‘yicha aniq mexanizmlarni nazarda tutuvchi manzilli chora-tadbirlarini o‘z ichiga olgan “yo‘l xarita"larini tasdiqlab, ularning ijrosi ustidan qat’iy nazorat olib borish topshirilmoqda.

Hududiy maxsus komissiyalar har oyda yo‘llarning holati va mavjud infratuzilma, avariya o‘choqlari, qoidabuzarliklarning tahlilidan kelib chiqib, harakat xavfsizligi, transport va yo‘l sohalariga mas’ul idoralar rahbarlari faoliyatini tanqidiy o‘rganadi, Qoraqalpog‘iston Respublikasi Jo‘qorg‘i Kengesi, xalq deputatlari viloyatlar va Toshkent shahar Kengashlariga muhokama qilish uchun kiritadi va natijalari bo‘yicha respublika maxsus komissiyasiga hisobot taqdim etadi.

Eslatib o‘tamiz, poytaxtlik deputatlar Kichik halqa avtomobil yo‘li ichida joylashgan barcha ko‘chalarda transport vositalarining harakat tezligini 60 km/soatgacha, yana 10 yaqin markaziy ko‘chada esa 50 km/soatgacha cheklash to‘g‘risida qaror qabul qilgandi. Ushbu chora samara bersa, shahardagi barcha ko‘chalarda tezlik pasaytirilishi rejalashtirilgan.

Bundan tashqari, Xalq deputatlari Andijon viloyati Kengashi viloyatdagi transport vositalarining harakat tezligini 70 km/soatdan 60 km/soatgacha kamaytirishni ma’qullagandi. Bu tezlikni me’yoridan oshirish oqibatida avariyalar ko‘p sodir etilayotgan 52 ta ko‘chada amalga oshirish rejalashtirilmoqda. Biroq, ushbu qarorlar qachondan boshlab kuchga kirishi haqida ma’lumot berilmagan.

Xulosa: Xulosa qilib shuni aytishimiz kerak, Haydovchining ishi mashina operatorining ishidan ancha murakkab. Haydovchi avtomobilni boshqarib borar ekan, uzluksiz ravishda ko‘rish, eshitish va sezish a’zolari orqali yo‘l sharoiti, boshqa harakat qatnashchilarining xatti-harakatlari, yo‘ldagi harakat va qo‘zg‘almas obyektlarning joylashuvi haqida axborotlarni oladi, ularni ongida tushunib yetadi va avtomo- bilning harakatini mavjud yo‘l sharoitiga muvofiqlashtirishi uchun yechimlar qabul qiladi va boshqarish jihozlariga ta’sir etadi (rul chambaragini buradi, uzatmalar pog‘onasini o‘zgartiradi, tormoz tepkisini bosadi, burilishdagi ogohlantiruvchi chiroqlarni yoqadi va hokazo) va xatti-harakatlarning samarasini nazorat qilib boradi.

So‘nggi yillarda mamlakatda yo‘l harakati xavfsizligi sohasida mavjud muammolarni bartaraf etish, xalqaro standartlarga muvofiq yo‘l-transport infratuzilmasini yaxshilash, avtomobil yo‘llarini rekonstruksiya qilish, yo‘l harakati qulayligi va xavfsizligini oshirishga alohida e’tibor qaratilmoqda.

Davlat rahbarining bir qator farmon va qarorlari bilan yo‘l infratuzilmasini kompleks takomillashtirish yo‘nalishi bo‘yicha yangi vazifalar va chora-tadbirlar belgilandi. Bu esa, sohani yanada rivojlantirishga turtki bo‘ldi. Shu bilan bir qatorda, yo‘llar holati va infratuzilmasini yaxshilash yo‘nalishida viloyat va tuman markazlarida yo‘l belgilari, svetofor va yoritkichlar o‘rnatish, chiziqlar chizish, piyodalar yo‘lagini belgilash, umuman, yo‘llarni tartibga solishga faqat Yo‘l harakati xavfsizligi tizimi mas’ul bo‘lishi hamda bu ishlarni moliyalashtirish uchun tizimda “Xavfsiz yo‘l va xavfsiz piyoda” respublika va viloyat jamg‘armalari tashkil etilishi belgilandi.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. “Yo’l harakati qoidalari” rasmiy nashr Toshkent 2016 y
2. Q.X.Azizov “ Harakat xavfsizligini tashkril etish asoslari” Toshkent 2009 y.
3. “Yo‘l harakati xavfsizligi to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi qonuni 10.04.2013 №348.
4. A.A.Eshanbabayev “Yo’l harakati qoidalari va xavfsiz harakatlanish asoslari” Namangan 2017 y
5. O’zbekiston Respublikasining jinoyat kodeksi. \
6. B.A.Xodjayev., G.T.Zokirov. “Международные автомобильные перевозки” Toshkent 2005 y
7. V.A.Topolidiyev., K.M.Sidiqnazarov., N.M. Chuboyev. “Международные автомобилные перевозки опасных грузов”
8. U.Haitov. “Avtomobil boshqarish asoslari va harakatlanish xavfsizligi” Toshkent 2001 y.