

## Транспортнинг Хавфсиз Ишлашни Таъминлашга Доир Қоидаларни Бузишнинг Жиноят-Ҳуқуқий Тавсифи

*Халимов Улугбек Анварович<sup>1</sup>*

**Аннотация:** Инсон ҳаётида транспорт ҳаракати ва амалиётда содир бўладиган йўл транспорт ходисаларида нафақат автотранспорт воситаларининг хайдовчилари, балки бошқа иштирокчиларнинг (пиёдалар, велосипед, от арава) ларнинг қонунга хилоф ҳаракатлари оқибатида юз берадиган йўл транспорт ходисаларини жиноят деб топиш, уни таҳлил қилиш ва тўғри квалификация қилиб, амалиётда қўллай олиш ниҳоят даражада долзарб вазифага айланиб қолди.

**Калит сўзлар:** Халқаро статистик манбаларга назар ташлайдиган бўлсак, йилига дунё мамлакатларида кузатиладиган ўлимларнинг умумий миқдорининг тахминан 22,8% айнан йўл ҳаракати хавфсизлиги қоидаларини жиноий тарзда бузганлик оқибатларидан келиб чиқмоқда

Инсон ҳаётида транспорт ҳаракати ва амалиётда содир бўладиган йўл транспорт ходисаларида нафақат автотранспорт воситаларининг хайдовчилари, балки бошқа иштирокчиларнинг (пиёдалар, велосипед, от арава) ларнинг қонунга хилоф ҳаракатлари оқибатида юз берадиган йўл транспорт ходисаларини жиноят деб топиш, уни таҳлил қилиш ва тўғри квалификация қилиб, амалиётда қўллай олиш ниҳоят даражада долзарб вазифага айланиб қолди. Халқаро статистик манбаларга назар ташлайдиган бўлсак, йилига дунё мамлакатларида кузатиладиган ўлимларнинг умумий миқдорининг тахминан 22,8% айнан йўл ҳаракати хавфсизлиги қоидаларини жиноий тарзда бузганлик оқибатларидан келиб чиқмоқда<sup>2</sup>. Жумладан, Ўзбекистонда биргина 2023 йилнинг январь-август ойларида 9 миллиондан ортиқ йўл ҳаракати қоидалари бузилиши қайд этилган. Шундан 5772 та йўл-транспорт ҳодисаси содир бўлган, уларда 1415 киши ҳалок бўлган, яна 5448 нафар фуқаро турли даражадаги тан жароҳатлари олган. Таҳлилларга кўра, аварияларнинг 55 фоизи хайдовчилар айби билан содир бўлади. Бунда хайдовчиларнинг қоидаларни менсимаслиги ҳолати 45 фоизни, тажрибасизлиги эса 10 фоизни ташкил қилади. 45 фоиз ҳолатда эса йўловчи, пиёда, велосипед, от-улов транспортининг хайдовчиси ёки йўл ҳаракатининг бошқа қатнашчилари томонидан ҳаракат хавфсизлиги қоидаларини бузиши билан боғлиқ.

Дарҳақиқат, автомобил йулларида транспорт воситаларининг ҳаракати тартибсиз равишда вужудга келади. Ҳар бир хайдовчи ўзига қулай ҳаракат режимини танлайди, ҳамда ўзи танланган ҳаракат режимини бошқа ҳаракат қатнашчиларига таъсири билан ҳисоблашмайди. Шунингдек, турли русмли автомобилларнинг ҳар хил динамик сифати ҳаракатида автомобилларнинг ўзаро таъсири ҳаракат миқдори қанча кўп бўлса шунча ортиб боради. Булар эса, ўз навбатида йўлларда кузатиладиган жиноятларнинг олдини олиш ва профилактика қилишнинг янги усулларини ишлаб чиқиш билан боғлиқ масалаларни тадқиқ этишни долзарблигини кўрсатиб қўймоқда.

Бугунги глобал дунёда жаҳон автомобил парки тўхтовсиз ўсмоқда. 1886 йил дунё йулларида биринчи пайдо бўлган автомобил ҳозирги кунда оммавий транспорт воситасига айланди. Агар 1900 йилда жаҳон автомобил саройида 6 минг дона автомобил саналган бўлса, 1950 йилда унинг кўрсаткичи тахминан 10 минг маротаба кўпайди ва 62.3 млн. донани ташкил этди. 1970

<sup>1</sup> Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси мустақил изланувчиси

<sup>2</sup> Margie Peden, Richard Scurfield. «World report on road traffic injury prevention». World Health Organization, Geneva. 2004. – 244p.



йилда бутун дунёда 246,4 млн. автомобил бўлган, 1990 йилда эса автомобил сони 500 млн.га ўсди ва айни вақтга келиб, ҳар йили дунё автомобил саноати 40 млн. дона атрофида автомобил ишлаб чиқара бошлади. Автомобиллар билан бир қаторда мамлакатлар ҳаётида автомобиллаштириш тушунчаси ҳам пайдо бўла бошлади. Автомобиллаштириш кўрсаткичи бўлиб мамлакатнинг автомобил билан таъминланганлик даражаси ҳисобланади. Одатда, бу кўрсаткич 1000 кишига тўғри келадиган ҳамма автомобил турлари сони билан аниқланади. Бироқ кўпинча автомобиллаштириш кўрсаткичи 1000 кишига тўғри келувчи энгил автомобиллар сони билан аниқланади. Агар 1937 йилда бу кўрсаткич жаҳон бўйича 16,8 авт\1000 киши бўлган бўлса, 1967 йилда эса 47,2 та, 2000 йилга келиб 108 авт\1000 кишига тўғри кела бошлади. Айрим мамлакатларда автомобиллаштириш даражаси сезиларли юқори бўлиб, бу кўрсаткич бўйича 1990 йилда АКШда 575 авт\1000, Францияда 413, Буюк Британияда 356, Японияда 268, Собик Иттифоқда 67 авт\1000 кишига тўғри келган.

Мутахассисларнинг таъкидлашича, давлатларнинг социал ва иқтисодий ривожланишига автомобиллаштириш сўзсиз ижобий таъсир этиши билан бир қаторда янги бир муаммолар, яъни йўл транспорт ҳодисаларининг<sup>3</sup> вужудга келишига ва йил сайин ўсиб боришига хизмат қилмоқда. Йўл транспорт ҳодисалари деганда, ҳаракатдаги лоқал битта транспорт воситаси иштирокида юзага келган, одамлар ҳалок бўлиши ёки жароҳатланишига, транспорт воситаси, иншоотлар, юклар шикастланишига сабаб бўлган ҳодисалар тушунилади. Ушбу тушунчада фикримизча, моддий зарарнинг хусусияти тўғрисидаги масала ҳам ўзининг аксини топиши мақсадга мувофиқ бўлар эди.

Махсус адабиётларда ҳам йўл-транспорт ҳодисасининг турли тушунчалари келтирилган, бизнингча В.И. Жулев томонидан келтирилган тушунча энг аниқ билдирилган фикр сифатида ажратиб кўрсатилиши мумкин. Унга кўра, “автотранспорт ҳодисаси деб транспорт воситаси ҳаракати жараёнида турли сабабларша кўра содир бўладиган транспорт, кишилар, мулк билан боғлиқ ҳолатлар тушунилади. Аслида бундай қараладиган бўлса, транспорт воситаси ҳаракатида давомида рўй берадиган автомашинанинг бузилишини ҳам транспорт ҳодисаси деб ҳисоблаш мумкин. Аммо, ҳаракат хавфсизлиги ва унинг жиноий-ҳуқуқий муҳофазаси нуктаи назаридан автотранспорт ҳодисасига фақатгина, аниқ йўл шароитида автотранспорт воситасининг ҳаракати жараёнида келиб чиқадиган, кишиларнинг жароҳатланиши ёки ўлимига, жиддий моддий зарар етказилишига ёки қонунда белгиланган бошқа оқибатларни келтириб чиқарадиган ҳодисаларгина киради<sup>4</sup>”.

Бугунги кунда, йўлларда йўл транспорт ҳодисаларидан келиб чиқаётган моддий зарар жуда катта бўлмоқда. Бу зарарлар, америкалик мутахассисларнинг баҳоси бўйича дастлаб, 12,3 млрд. дол.ни ташкил этган бўлса, 1988 йилга келиб унинг миқдори 85 млрд АҚШ долларни, 2010 йилга келиб эса, 786 млрд АҚШ долларини ташкил этди. Дунё миқёсида транспортлар билан боғлиқ ҳодисалар сони кескин даражада оша бошлади. Транспорт ҳаракати ва ундан фойдаланиш хавфсизлиги қоидаларининг бузилиши эса жамоат тартиби ва жамоат хавфсизлигига жиддий салбий таъсир кўрсата бошлади.

Ушбу соҳанинг етук мутахассисларидан бири ҳисобланадиган И.Н.Пугачев ўз асарида “Транспорт ҳаракати ва ундан фойдаланиш хавфсизлиги қоидаларининг бузилиши инсон соғлиғига шикаст етказилиши, инсон ёки инсонларнинг ўлимига, мулкий зарар етказилишига хаттоки халқаро муносабатларнинг бир қадар чигаллашишига ҳам сабаб бўлиши мумкин”<sup>5</sup>, деб таъкидлаб кетганлиги ҳам бежизга эмас.

Қайд этиш керакки йўл-транспорт ҳодисалари содир этилишига ҳар доим ҳам ҳайдовчилар эмас, балки йўловчи, пиёда, велосипед, от-улов транспортининг ҳайдовчиси ёки йўл

<sup>3</sup> Йўл транспорт ҳодисаси – транспорт воситасининг йўлдаги қатнови жараёнида содир бўлиб, фуқароларнинг ўлими ёки уларнинг соғлиғига зарар етишига, транспорт воситалари, иншоотлар, юклар шикастланишига ёки бошқа тарзда моддий зарар етказилишига сабаб бўлган ҳодиса. Ўзбекистон юридик энциклопедияси. Адолат нашриёти. – Т.: 2009й, – 704б.

<sup>4</sup>Жулев В. И. Предупреждение дорожно транспортных происшествий // - М., 1989. - С. 33.

<sup>5</sup> Пугачев И.Н. “Организация и безопасность движения”. Учеб. Пособие. – Хабаровск; 2004г. – 232с.



ҳаракатининг бошқа қатнашчилари томонидан ҳаракат хавфсизлиги қоидаларини ёки барча турдаги транспорт воситаларидан фойдаланиш қоидаларини бузиш ҳам сабаб бўлади. Бироқ, мазкур масалага амалиётда жуда кам эътибор берилади. Шунингдек, ушбу мавзу илмий жиҳатдан ҳам жуда кам тадқиқ этилган.

Шу жиҳатдан ушбу мавзуда тадқиқот олиб бориш муҳим аҳамиятга эга.

Мамлакатимизда транспорт воситалари ҳаракати ёки йўл ҳаракатининг бошқа қатнашчилари томонидан ҳаракат хавфсизлиги қоидаларини бузиш билан боғлиқ жиноятлар учун жавобгарлик уларни квалификация қилиш, улардан фойдаланиш хавфсизлигини таъминлаш масалаларининг айрим жиҳатлари Қ.Р.Абдурасулова, Г.А.Алимов, Н.Ў.Аллаяров, М.Аппаков, М.Кадыров, Н.Р.Маллаев, М.Ҳ.Рустамбаев, М.Усмоналиев, Ж.Т.Холмўминовларнинг<sup>6</sup> ишларида ўрганилган. Мазкур мавзу хорижий олимлардан И.С.Алексеева, В.Д.Ерхан, П.В.Замосковцев, Н.Ю.Исаев, А.И.Коробеев, В.В.Лукьянов, Л.В.Любимов, П.П.Ощепков, Н.И.Пикуров, А.Larry, J.Michael, Benitez, Lucas<sup>7</sup> томонидан тадқиқ этилган.

Транспортнинг хавфсиз ишлашини таъминлашга доир қоидаларни бузиш жиноятининг объектив томони куйидагиларда ифодаланади:

*биринчидан*, транспортнинг хавфсиз ишлашини таъминлашга доир қоидаларининг бузилишида. Бу қоидаларнинг асосийлари йўл ҳаракати қоидаларида назарда тутилган; *иккинчидан*, мазкур қилмишнинг ижтимоий хавфли оқибатлари баданга ўртача оғир ёки оғир шикаст етказилишида ёхуд одам ўлишида ёинки одамлар ўлимига, ҳалокатга, бошқа оғир оқибатларга сабаб бўлишида ифодаланади; *учинчидан*, транспорт воситалари ҳаракати ёки улардан фойдаланиш хавфсизлиги қоидаларини бузиш жинояти фақат транспорт воситалари ҳаракати ёки улардан

<sup>6</sup> Абдурасулова Қ.Р. Жиноятнинг махсус субъекти: Ўқув қўлланма. – Тошкент: ТДЮИ, 2005. – 126 б.; Алимов Г.А. Транспорт воситаси ҳаракати ва ундан фойдаланиш хавфсизлигига қарши жиноятлар: Ўқув қўлланма. – Тошкент, 2000. – Б. 46.; Аллаяров Н.Ў. Транспорт воситаларидан фойдаланиш хавфсизлигини таъминлашда маъмурий амалиёт: Ўқув қўлланма. / Н.Ў.Аллаяров, М.П.Аппаков. – Тошкент: Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси, 2014. – Б. 41.; Аппаков М. Автотранспорт воситалари: уларга қўйиладиган талаблар. // “Ҳуқуқ ва бурч” ижтимоий-ҳуқуқий журнал, 2011 йил, 11-сон. – Тошкент, 2011.; Кадыров М. Уголовное право Республики Узбекистан. – Ташкент, 1997.; Рустамбаев М.Ҳ. Ўзбекистон Республикаси жиноят ҳуқуқи курси. Т. 5. Махсус қисм. Жамоат хавфсизлиги ва жамоат тартибига қарши жиноятлар. Ҳарбий хизматни ўтш тартибига қарши жиноятлар. Дарслик. – Тошкент: ИЛМ ЗИҲО, 2011. – Б. 108.; Усмоналиев М. Ҳозирги замон жиноят ҳуқуқи муаммолари: Ўқув қўлланма. – Тошкент: ТДЮИ, 2006. – Б. 58.; Холмўминов Ж.Т., Маллаев Н.Р. Атмосфера ҳавосини ҳуқуқий муҳофаза қилиш: Ўқув қўлланма. – Тошкент, 2004. – Б. 93.

<sup>7</sup> Алексеева И.С. Уголовно-правовая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения // Проблемы предварительного следствия и дознания: Сборник научных трудов. – М., 1998. – С. 51.; Ерхан В.Д., Ощепков П.П. Проблемы человеческого фактора водителей автотранспортных средств и его влияние на безопасность дорожного движения (психологический аспект) // Проблема обеспечения безопасности на объектах транспорта и пути ее улучшения. – М.: Издательская группа «Юрист», 1998. – С. 303.; Замосковцев П.В., Коробеев А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел: Учебное пособие. – Хабаровск, 1999. – С. 29–30.; Исаев Н.Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дисс... на соис. уч. степ. канд. юрид. наук. – М., 2009. – С. 84.; Коробеев А.И. Транспортные преступления. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – С. 65.; Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. – М.: Дашков и Ко, 2003. – С. 25–26.; Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. – М.: Дашков и Ко, 2003. – С. 25–29.; Любимов Л.В. Проблемы квалификации автотранспортных преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: Сборник научных статей. – Орел: МВД РФ, Орловский юридический институт, 1998. – С 12–16.; Пикуров Н.И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений. Учебное пособие. – Волгоград, 2001. – С. 7. Alexander, Larry, “In Opposition to Negligent Criminal Liability”, in Larry Alexander, Kimberly Kessler Ferzan, and Stephen J.Morse, *A Culpability-Based Theory of Criminal Law*, forthcoming, Cambridge University Press, 2008, chapter 3, at pp 67.; Benitez, Lucas, “The Legal Liabilities Resulting from a Traffic Accident: A Comparison between Spain and Japan”, 2002, 33 p.; Michael J. Gorr and Sterling Harwood, eds., *Controversies in criminal law : philosophical essays on responsibility and procedure*, Boulder: Westview Press, 1992, xii, 273 p., at – P.32.



фойдаланиш хавфсизлиги қоидаларини бузиш билан юз берган оқибатлар ўртасида сабабий боғланиш мавжуд бўлган ҳолда юзага келади.

Транспортнинг хавфсиз ишлашини таъминлашга доир қоидаларни бузиш жиноятларида: а) транспортнинг хавфсиз ишлашини таъминлашга доир қоидаларни бузиш жиноий оқибатлар (жиноий натижа) юз бергунга қадар содир этилган; б) тегишли қоидаларнинг бузилиши зарарли натижа юз беришининг зарурий омили бўлган; в) унинг юз бериши учун имконият яратган; г) бундай имкониятни воқеликка айлантирган бўлса, сабабий боғланиш аниқланган деб ҳисоблаш мумкин.

Хорижий мамлакатларнинг жиноят қонунлари таҳлили шуни кўрсатадики, транспортнинг хавфсиз ишлашини таъминлашга доир қоидаларни бузишда аксарият хорижий мамлакатларда мамлакатимиз жиноят қонунчилигидан фарқли равишда инсоннинг соғлиғига шикаст етказиш меъзони билан бир қаторда мулкий зарар етказиш меъзони ҳам инобатга олинган. Бизнингча, Ўзбекистон Республикаси жиноят қонунчилигида ҳам таҳлил қилинаётган жиноят учун жавобгарлик масаласини кўриб чиқишда шахснинг **мулкига етказилган зиённи** ҳам жиноят-ҳукукий муҳофаза доирасига киритиш мақсадга мувофиқ. Жиноят қонунчилигига шу каби тузатишларнинг киритилиши, ўйлаймизки, жиноят оқибатларининг кафолатли бартараф этилишига хизмат қилган бўлар эди.

Транспортнинг хавфсиз ишлашини таъминлашга доир қоидаларни бузиш жиноятини квалификация қилиш жараёнини қуйидаги босқичларга ажратиш мумкин:

1. транспорт воситасининг турини ва унинг транспорт воситалари ҳаракати ёки улардан фойдаланиш хавфсизлиги қоидаларини бузиш учун жиноий жавобгарлик кўзда тутилган жиноят-ҳукукий нормада кўрсатилган белгиларга мувофиқлигини аниқлаш;
2. хавфсизлик қоидаларини бузишнинг турини, аниқроқ айтганда, унинг транспорт воситалари ҳаракати хавфсизлиги ёки транспорт воситаларидан фойдаланиш хавфсизлиги қоидаларини бузиш билан боғлиқлигини аниқлаш;
3. Йўл ҳаракати қоидалари ёки Транспорт воситаларидан фойдаланиш хавфсизлиги қоидаларининг ҳайдовчи томонидан бузилган бандларини аниқлаш;
4. жиноят қонунининг транспорт воситалари ҳаракати ёки улардан фойдаланиш хавфсизлиги қоидаларини бузиш учун жавобгарлик тўғрисидаги моддасида назарда тутилган оқибатлар хусусияти ва уларнинг оғирлик даражасини аниқлаш;
5. транспорт воситалари ҳаракати ёки улардан фойдаланиш хавфсизлиги қоидаларини бузиш ва юз берган оқибатлар ўртасидаги сабабий боғланишни аниқлаш;
6. жиноят субъектининг белгиларини аниқлаш;
7. жиноят таркиби субъектив томонининг мазмунини аниқлаш;
8. жиноятни квалификация қилиш натижаларини тегишли процессуал ҳужжатда юридик жиҳатдан мустақамлаш.

Хулоса сифатида шуни қайд этиш лозимки, транспортнинг хавфсиз ишлашини таъминлашга доир қоидаларни бузиш жинояти ҳаракатнинг бир нечта қатнашчилари томонидан бузилган ҳолларда, агар бу ЖК 268-моддасида кўрсатиб ўтилган зарарли оқибатлар юз беришига олиб келган бўлса, йўл-транспорт ҳодисаси қатнашчилари ўзаро алоқасининг уч асосий модели мавжуд:

*биринчи модель* йўл ҳаракати қоидаларини бузувчи сифатида мазкур ҳаракатнинг бир иштирокчиси амал қилиши ва унга амалда зарар етказилиши билан тавсифланади. Аммо бу йўл-транспорт ҳодисаси бошқа қатнашчисининг айбли хулқ-атвори натижасида юз беради:

*иккинчи моделда* йўл ҳаракати қоидаларини бузувчи ва йўл-транспорт ҳодисасидан жабрланувчи сифатида айни бир шахс амал қилади. Аммо, биринчи моделдан фарқли ўлароқ,



унга зарар етказилиши йўл ҳаракати бошқа қатнашчисининг айбсиз хулқ-атвори оқибати ҳисобланади;

*учинчи моделда* транспорт воситалари ҳаракати ёки улардан фойдаланиш хавфсизлиги қоидаларини бузиш йўл ҳаракатининг бир нечта (асосан иккита) қатнашчилари томонидан содир этилади. Мазкур шахслар етказган зарар улар айбли хулқ-атворининг умумий натижаси ҳисобланади.

### References:

1. Margie Peden, Richard Scurfield. « World report on road traffic injury prevention». World Health Organization, Geneva. 2004. – 244p.
2. Йўл транспорт ҳодисаси – транспорт воситасининг йўлдаги қатнови жараёнида содир бўлиб, фуқароларнинг ўлими ёки уларнинг соғлигига зарар етишига, транспорт воситалари, иншоотлар, юклар шикасиланишига ёки бошқа тарзда моддий зарар етказилишига сабаб бўлган ҳодиса. Ўзбекистон юридик энциклопедияси. Адолат нашриёти. – Т.: 2009й, – 704б.
3. Жулев В. И. Предупреждение дорожно транспортных происшествий // - М., 1989. - С. 33.
4. Пугачев И.Н. “Организация и безопасность движения”. Учеб. Пособие. – Хабаровск; 2004г. – 232с.
5. Абдурасулова Қ.Р. Жиноятнинг махсус субъекти: Ўқув қўлланма. – Тошкент: ТДЮИ, 2005. – 126 б.;
6. Алимов Г.А. Транспорт воситаси ҳаракати ва ундан фойдаланиш хавфсизлигига қарши жиноятлар: Ўқув қўлланма. – Тошкент, 2000. – Б. 46.;
7. Аллаяров Н.Ў. Транспорт воситаларидан фойдаланиш хавфсизлигини таъминлашда маъмурий амалиёт: Ўқув қўлланма. / Н.Ў.Аллаяров, М.П.Аппаков. – Тошкент: Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси, 2014. – Б. 41.;
8. Аппаков М. Автотранспорт воситалари: уларга қўйиладиган талаблар. // “Ҳуқуқ ва бурч” ижтимоий-ҳуқуқий журнал, 2011 йил, 11-сон. – Тошкент, 2011.;
9. Кадыров М. Уголовное право Республики Узбекистан. – Ташкент, 1997.;
10. Рустамбаев М.Х. Ўзбекистон Республикаси жиноят ҳуқуқи курси. Т. 5. Махсус қисм. Жамоат хавфсизлиги ва жамоат тартибига қарши жиноятлар. Ҳарбий хизматни ўтш тартибига қарши жиноятлар. Дарслик. – Тошкент: ИЛМ ЗИҲО, 2011. – Б. 108.;
11. Усмоналиев М. Ҳозирги замон жиноят ҳуқуқи муаммолари: Ўқув қўлланма. – Тошкент: ТДЮИ, 2006. – Б. 58.;
12. Холмўминов Ж.Т., Маллаев Н.Р. Атмосфера хавосини ҳуқуқий муҳофаза қилиш: Ўқув қўлланма. – Тошкент, 2004. – Б. 93.
13. Алексеева И.С. Уголовно-правовая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения // Проблемы предварительного следствия и дознания: Сборник научных трудов. – М., 1998. – С. 51.;
14. Ерхан В.Д., Ощепков П.П. Проблемы человеческого фактора водителей автотранспортных средств и его влияние на безопасность дорожного движения (психологический аспект) // Проблема обеспечения безопасности на объектах транспорта и пути ее улучшения. – М.: Издательская группа «Юрист», 1998. – С. 303.;
15. Замосковцев П.В., Коробеев А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел: Учебное пособие. – Хабаровск, 1999. – С. 29–30.;
16. Исаев Н.Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дисс... на соис. уч. степ. канд. юрид. наук. – М., 2009. – С. 84.;





17. Коробеев А.И. Транспортные преступления. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – С. 65.;
18. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. – М.: Дашков и Ко, 2003. – С. 25-26.;
19. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. – М.: Дашков и Ко, 2003. – С. 25–29.;
20. Любимов Л.В. Проблемы квалификации автотранспортных преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: Сборник научных статей. – Орел: МВД РФ, Орловский юридический институт, 1998. – С 12–16.;
21. Пикуров Н.И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений. Учебное пособие. – Волгоград, 2001. – С. 7.
22. Alexander, Larry, “In Opposition to Negligent Criminal Liability”, in Larry Alexander, Kimberly Kessler Ferzan, and Stephen J. Morse, *A Culpability-Based Theory of Criminal Law*, forthcoming, Cambridge University Press, 2008, chapter 3, at pp 67.;
23. Benitez, Lucas, “The Legal Liabilities Resulting from a Traffic Accident: A Comparison between Spain and Japan”, 2002, 33 p.;
24. Michael J. Gorr and Sterling Harwood, eds., *Controversies in criminal law: philosophical essays on responsibility and procedure*, Boulder: Westview Press, 1992, xii, 273 p., at – P.32.

