

дорожных одежд со временем ухудшается под общим влиянием всех указанных факторов. Для определения влияния на состояние дорожного асфальтобетонного покрытия каждого из отдельных факторов необходимо провести сложные эксперименты. Однако проведенные нами исследования, а также исследования многих других авторов, указывают на то, что в современных условиях эксплуатации автомобильных дорог решающее влияние на состояние дорожного асфальтобетонного покрытия и дорожных одежд важнейших автомобильных дорог имеет движение тяжёлых транспортных средств. Состояние дорожного асфальтобетонного покрытия имеет прямое влияние на скорость движения транспортных средств: при степени разрушения покрытия автомагистралей $D > 8\%$, скорость движения потока транспортных средств на крайней полосе движения уменьшается с $v = 97,3$ км/ч до $v = 93,1$ км/ч, т. е. на 4,2 км/ч.

УДК 347.343.346:613.81

Обратная сила норм об усилении мер уголовной ответственности за деяния, связанные с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения

Сахарчук А.И.

Белорусский государственный университет

Вступившим в силу с 24 октября 2013 г. Законом от 12 июля 2013 г. № 60-З «О внесении изменений и дополнений в некоторые кодексы Республики Беларусь по вопросам усиления мер ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения» (далее – Закон) серьезно изменилась законодательная оценка деяний, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения (ст. 3171 Уголовного кодекса Республики Беларусь; далее – УК). Это выразилось как в расширении объема уголовно-правового запрета, так и в его наказуемости. Так, в ч. 2 ст. 3171 УК в новой редакции путем замены слов «лицом, ранее судимым за преступление, предусмотренное настоящей статьей» словами «лицом, ранее совершившим преступление, предусмотренное настоящей статьей» квалифицирующий признак специального рецидива был заменен признаком однократной повторности. За счет введения более строгих и исключения более мягких видов наказаний, введения обязательного дополнительного наказания в виде штрафа, увеличения минимальных и максимальных сроков наказания в виде штрафа, увеличения минимальных и максимальных сроков наказания гораздо строже стали санкции ч. 1 и ч. 2 ст. 3171 УК. Одна из новелл, доселе вовсе не присущих отечественному уголовному закону, состоит в установлении в ч. 6 ст. 61 УК правила о специальной конфискации

независимо от права собственности транспортного средства, которым управляло лицо, совершившее преступление, предусмотренное статьей 3171 УК. Более строгий подход был реализован в Законе также в диспозициях и санкциях ст. 18.16 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях (КоАП), предусматривающих ответственность за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передачу управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования) как административных правонарушений.

Конструктивным признаком состава преступления, описанного в ч. 1 ст. 3171 УК, является административная преюдиция: преступлением признается управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, либо передача управления транспортным средством такому лицу, а равно отказ от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, совершенные в течение года после наложения административного взыскания за такие же нарушения. В переходный период с момента принятия данных нововведений до вступления Закона в силу возник вопрос, можно ли привлечь к ответственности по ч. 1 ст. 3171 УК лицо, совершившее запрещенное ей деяние, имея административное взыскание за аналогичное нарушение, наложенное до 24 октября 2013 г., т.е. до введения Закона в действие. На этот счет были высказаны различные суждения. Одни криминалисты считали это невозможным, обосновывая недопустимостью придания обратной силы нормам, ухудшающим положение лица. Другие придерживались противоположного мнения, не усматривая здесь поправки постулатов о действии уголовного закона во времени. Формирующаяся с 24 октября 2013 г. судебная практика пошла по пути применения положений Закона к деяниям, совершенным лицами, имеющими административное взыскание по ст. 18.16 КоАП, наложенное и до 24 октября 2013 г., но не более одного года ко дню повторного нарушения. Представляется, такой подход не соответствует основным правилам действия закона во времени, не допускающим поворот к худшему для лица, допустившего нарушение до вступления в силу вводящих или усиливающих ответственность изменений законодательства. В соответствии с ч. 1 ст. 9 УК преступность и наказуемость деяния определяются законом, действовавшим во время совершения этого

деяния. Закон, устанавливающий преступность деяния, усиливающий наказание или иным образом ухудшающий положение лица, совершившего это деяние, обратной силы не имеет (ч. 3 ст. 9 УК). Это следует из положения Конституции Республики Беларусь, в ч. 6 ст. 104 которой прямо определено, что закон не имеет обратной силы, за исключением случаев, когда он смягчает или отменяет ответственность граждан. Однако сейчас наблюдается иная ситуация, когда лицо за совершенное деяние привлекается к уголовной ответственности по более строгому Закону, вступившему в силу после имевшего место факта наложения взыскания за административное правонарушение (ст. 18.16 КоАП), являющегося обязательным условием привлечения к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 3171 УК. Могла ли к лицу, привлеченному к ответственности по ст. 18.16 КоАП и совершившему в течение года, но до 24 октября 2013 г., аналогичное нарушение быть применена по ст. 3171 УК, например, специальная конфискация транспортного средства? Отрицательный ответ очевиден, ведь эта мера может быть применена лишь со дня вступления Закона в силу.

УДК 656

Организация дорожного движения – составная часть проектов планировки городов и районов

Капский Д.В.¹, Глик Ф.Г.²

¹Белорусский национальный технический университет, ²УП «Минскград»

Организация дорожного движения (ОДД) – неотъемлемая составляющая проектов транспортной планировки городов и районов. К сожалению, в нашей стране она до сих пор включается в состав работ, входящих в дорожную деятельность по содержанию автомобильных дорог и улиц. Поэтому проблемы ОДД не рассматриваются на должном уровне с точки зрения необходимой регламентации, учета и контроля. Вместе с тем невозможно отрицать всю важность четкой и рациональной ОДД, которая направлена в конечном итоге на совершенствование транспортной системы освоенной территории (повышение скоростей и безопасности сообщения, сокращение числа аварий, заторов и др.). По данным специалистов Российской Федерации уровень потерь, возникающий от несовершенной ОДД, огромен и сопоставим с потерей 8 % ВВП. Считалось, что ОДД заключается только в разработке схем (проектов) по расстановке дорожных знаков, нанесению дорожной разметки и устройству светофорных объектов. ОДД должна рассматриваться на уровне территориально-транспортного планирования городов и районов. Ведь реализация всего спектра мероприятий по ОДД на какой-либо