

25. Светопрозрачные конструкции / под ред. В.А. Дроздова. – М., 1970.
26. Естественное и искусственное освещение. Нормы проектирования: СНиП П-4-79. – М., 1980.
27. Указания по проектированию электрического освещения предприятий промышленности строительных материалов. – М., 1973.
28. Юров, С.В. К вопросу о роли субъективных оценок параметров световой среды / С.В. Юров. – Светотехника, 1973. – № 12.
29. Юров, С.Г. О некоторых научно-организационных вопросах развития светотехники на современном этапе / С.Г. Юров. – Светотехника, 1974. – № 5.

УДК 342.9

**БЛОКИРОВКА КОЛЕС ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ:
ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ
LOCKING WHEEL VEHICLE: LEGAL ANALYSIS**

Артюх Д.С., старший преподаватель кафедры теории государства и права;
Юшкевич О.В., студентка 3 курса; *Серёда В.В.*, студентка 3 курса
(Барановичский Государственный университет, г. Барановичи)
Artyukh D.S., senior teacher of chair of the theory of the state and right;
Yushkevich O., 3rd year student; *Sereda V.*, 3rd year student
(Baranovichsky State university, Baranovichy)

Аннотация. *Данная работа посвящена проблеме, которая возникает в крупных городах, связанная с неправильной парковкой большегрузных автомобилей, что в большинстве случаев создает определенные проблемы для других участников дорожного движения.*

Abstract. *This work deals with the problem that arises in large cities associated with the wrong park heavy vehicles, which in most cases creates some problems for other road users.*

На данный момент времени, рассмотренная нами тема является достаточно новой и актуальной, в связи с этим публикаций, посвященных решению данной проблемы сейчас нет.

В целях совершенствования организации дорожного движения, снижения количества дорожно-транспортных происшествий и повышения культуры участников дорожного движения и 30 ноября 2010 года в Процессуально-исполнительный Кодексе Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – ПИК_оАП) введено положение о блокировке колес транспортного средства [3].

Актуальность темы заключается в том, что применение такой меры обеспечения административного процесса как блокировка колес транспортного средства применяется в целях пресечения административных правонарушений, установления личности физического лица, в отношении которого ведется административный процесс, составления протокола об административном правонарушении, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела и исполнения постановлений по делу об административном правонарушении.

Высокая значимость и недостаточная практическая разработанность рассматриваемой проблемы определяют несомненную новизну данного исследования.

Предмет исследования – Процессуально-исполнительный кодекс об административных правонарушениях, Кодекс об административных правонарушениях, Инструкция «О порядке принудительной эвакуации (блокировки колес) транспортных средств» и иные нормативные правовые акты.

Блокировка колес транспортных средств: правовой анализ

Согласно ст. 2.2 Инструкции «О порядке принудительной эвакуации (блокировки колес) транспортных средств» (далее – Инструкция) утвержденной постановлением Совета Министров от 26.05.2006 № 666 блокировка колеса транспортного средства – использование сотрудником Государственной автомобильной инспекции технических средств для блокировки колеса транспортного средства, исключающее возможность движения транспортного средства в случаях нарушения водителем этого транспортного средства правил остановки или стоянки транспортных средств [1].

В Минске блокираторы колес начали применять в 2005–2006 году. Тогда их использовали не инспекторы ГАИ, а сотрудники управления «Гаражи, автостоянки и парковки». Запирающие устройства, или башмаки, как их называли водители, вешали на колеса автомобилей, чьи водители не оплатили парковку. Однако на тот момент в законодательстве использование блокираторов оговорено не было. И вскоре применять блокираторы перестали [2].

С 4 января 2011 года узаконена блокировка колес транспортных средств массой более 3,5 тонны, автобуса, колесного трактора, самоходной машины, прицепа с нарушением правил дорожного движения (далее – ПДД) [3], так как они создают наибольшие проблемы в городах.

Применить блокировку колеса транспортного средства вправе сотрудник ГАИ, если водитель не находится в транспортном средстве или в непосредственной близости от него. Если с определением наличия или отсутствия в транспортном средстве пассажира все более или менее ясно, то понятие «непосредственная близость» опять же является оценочным,

что дает основания для его различного толкования и не будет способствовать формированию единообразной практики применения Инструкции.

Блокировке подлежит переднее левое колесо транспортного средства, а при невозможности его блокировки – любое колесо транспортного средства, доступ к которому наиболее удобен [1].

О применении блокировки немедленно информирует оперативно-дежурная служба территориального органа внутренних дел по месту совершения административного правонарушения. Следует обратить особое внимание на тот факт, что, при принудительной блокировке транспортного средства работником ГАИ проводится осмотр транспортного средства в присутствии не менее двух понятых на предмет установления его видимых дефектов и повреждений, которые указываются в протоколе осмотра транспортного средства. Инструкция не указывает конкретно, кто может, а кто не может быть понятым при осмотре транспортного средства. В соответствии со ст. 4.10 ПИКоАП понятым является не заинтересованное в исходе дела об административном правонарушении совершеннолетнее лицо, участвующее в производстве процессуального действия для удостоверения его факта, хода и результатов в случаях, установленных ПИКоАП [3]. Вопрос о том, могут ли выступать понятыми сотрудники ГАИ и являются ли они заинтересованными в исходе дела лицами, достаточно дискуссионный и ответ на него прямо нигде не прописан. Поэтому авторы предлагают закрепить в Инструкции перечень лиц, которые смогут выступать понятыми.

Снятие блокировки колеса транспортного средства осуществляется в присутствии собственника (владельца) транспортного средства или уполномоченного собственником (владельцем) лица по его первому требованию после предъявления свидетельства о регистрации (технического паспорта) транспортного средства и водительского удостоверения на право управления механическим транспортным средством соответствующей категории с талоном к нему [1].

Необходимо отметить, что разблокировано колесо будет только после уплаты штрафа. В соответствии с ч.3 ст.18.22 КоАП штраф за первое нарушение правил парковки грузовых машин составляет 5 базовых величин, за повторное в течение года такое нарушение штраф составит уже 10 базовых величин [4].

При получении транспортного средства собственник (владелец) или уполномоченное собственником (владельцем) лицо должны предъявить: свидетельство о регистрации (технический паспорт, технический талон) транспортного средства; водительское удостоверение на право управления механическим транспортным средством соответствующей категории с талоном к нему (удостоверение тракториста-машиниста соответствующей категории с талоном к нему, временное разрешение на право управления

механическим транспортным средством). При отсутствии хотя бы одного из указанных документов транспортное средство не выдается [1].

Таким образом, проведенное исследование позволяет сделать ряд выводов:

– использование блокираторов значительно упростило работу ГАИ, так как если раньше сотрудником ГАИ приходилось в буквальном смысле караулить водителя у машины, чтобы привлечь его к ответственности, то теперь достаточно повесить «башмак» – и водители сами приходят. Так же использование блокираторов колес дает определенный результат, так как дешевле поставить на парковку, где цена за месяц намного меньше, чем штраф за нарушение, в связи с этим водителям будет нецелесообразно нарушать правила остановки или стоянки транспортных средств;

– данная мера необходима для решения проблемы, которая возникает в крупных городах. Непосредственно она связана с неправильной парковкой большегрузных автомобилей, что в большинстве случаев создает определенные проблемы для других участников дорожного движения;

– Инструкция «О порядке принудительной эвакуации (блокировки колес) транспортных средств» содержит ряд формулировок, вызывающих вопросы, возможности для неоднозначного толкования и субъективного усмотрения, поэтому предлагаем закрепить в Инструкции понятие непосредственной близости, учитывая его важность;

– необходимо урегулировать в какой момент времени водитель должен отсутствовать в «непосредственной близости» от транспортного средства: в момент его обнаружения работником ГАИ, в момент составления протокола и осмотра, в момент применения блокировки;

– предлагаем закрепить в Инструкции «О порядке принудительной эвакуации (блокировки колес) транспортных средств» перечень лиц, которые смогут выступать понятыми.

Литература

1. Об утверждении Инструкции о порядке принудительной эвакуации (блокировки колес) транспортных средств: Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 26 мая 2006 г., № 666; в ред. Постановления Совета Министров в Респ. Беларусь от 18. 01.2011 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр» Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013.

2. Блокиратор колеса [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://wiki.onliner.by/Блокиратор_колеса. – Дата доступа: 20.05.2013.

3. Процессуально-исполнительный кодекс об административных правонарушениях: Закон Респ. Беларусь, 20 декабря 2006 г., № 194-З; в ред. Закона Респ. Беларусь от 06.09.2012 г. // Консультант Плюс: Беларусь.

Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр» Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013.

4. Кодекс об административных правонарушениях: Закон Респ. Беларусь, 21 апреля 2003 г., № 194-3; в ред. Закона Респ. Беларусь от 07.03.2013 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр» Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013.

УДК 656.025.4

**СИСТЕМА ФОРМИРОВАНИЯ РАЗВОЗОЧНЫХ (СБОРОЧНЫХ)
МАРШРУТОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ МЕЛКОПАРТИОННЫХ ГРУЗОВ
SYSTEM OF FORMING OF CONVEY (ASSEMBLY) ROUTES
AT CARGO TRANSPORTATION BY FINE PARTIES**

Шраменко Н.Ю., кандидат технических наук, доцент
(Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет,
г. Харьков, Украина)

Shramenko N.U., Associate Professor, Candidate of Technical Science
(Kharkov National Automobile and Highway University, Kharkov,
Ukraine)

Аннотация. *Предложен критерий выбора рациональной технологии работы автотранспортного предприятия на развозочных (сборочных) маршрутах. Разработаны рекомендации для создания автоматизированной системы формирования развозочных (сборочных) маршрутов.*

Abstract. *A criterion for the choice of a rational technology of the motor on a convey (assembly) routes. The recommendations for the creation of an automated processing system of forming of convey (assembly) routes.*

Введение

Эффективная организация перевозок грузов осуществляется на основе согласования интересов всех участников процесса, что обуславливает необходимость согласования операций с грузом и транспортными средствами. В наибольшей мере это характерно для перевозок мелкопартионных грузов. Эффективная организация работы транспортных средств при перевозке мелкопартионных грузов позволит существенно сократить транспортные затраты.

Анализ исследований и публикаций

Исследователями предложен способ объединения маршрутов при перевозке мелкопартионных грузов [1], где для оценки эффективности ор-