

**МОГИЛЁВСКИЙ ОБЛАСТНОЙ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ИДЕОЛОГИЧЕСКОЙ РАБОТЫ,
КУЛЬТУРЫ И ПО ДЕЛАМ МОЛОДЕЖИ**

**РЕАЛИЗАЦИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ. ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ
И ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЕ. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

материал для информационно-пропагандистских групп

**г. Могилёв
февраль 2017г.**

СОДЕРЖАНИЕ

Реализация дорожно-транспортной политики в Республике Беларусь. Транспортный налог и его использование. Обеспечение безопасности дорожного движения	3
Ответственность граждан Республики Беларусь за уклонение от призыва на воинскую службу.....	19
Предупреждение пожаров и гибели людей от них. Лед.....	25

РЕАЛИЗАЦИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ. ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ И ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЕ. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Республика Беларусь, занимающая выгодное геополитическое положение, является связующим звеном между Европой и Азией.

В транспортной сети Беларуси, имеющей тесные связи с соседями, **важная роль отводится автомобильным дорогам** – нашему национальному достоянию. По ним проложены перспективные и загруженные маршруты Евразии. **Через территорию нашей страны проходят два трансъевропейских коридора**, определенных по международной классификации под номером II (Восток – Запад) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IX В. Их участками являются автомобильная дорога **М1/Е30**, которая через Беларусь связывает Российскую Федерацию с Западной Европой, и **М8/Е95**, соединяющая Финляндию, Литву, Россию, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию.

От состояния и уровня дорог непосредственно зависят валовой национальный продукт страны, уровень цен, доходы государственного бюджета, степень занятости населения, приток инвестиций и другие экономические показатели.

Рост автомобильных перевозок в значительной степени определяется развитием и состоянием дорожной сети, ее надежностью, экономичностью.

При этом важна не только мощность, бесперебойность транспортной системы, но и качество услуг, их доступность.

Еще одна актуальная задача – сделать перемещение людей и грузов максимально безопасным.

Данные вопросы находятся на постоянном контроле Правительства, местных органов власти и лично Главы государства.

Дорожная сеть Республики Беларусь

По состоянию на 1 января 2017 г. в Беларуси протяженность сети автомобильных дорог общего пользования составляла **87 031 км** (в том числе республиканских дорог – 15 970 км, местных дорог – 71 061 км). Из общей протяженности твердое покрытие имеют 75 314 км дорог (из них с усовершенствованным типом покрытия – 48 533 км).

Плотность дорожной сети общего пользования составляет 419 км на 1 тыс. км² территории и является одной из самых высоких среди стран-участниц Содружества Независимых Государств (в России – 64 км/1000км², Казахстане – 36 км/1000км, Азербайджане –

219 км/1000км²); выше, чем в Украине (281 км/1000км²), но меньше, чем в Польше (1 319 км/1000км²), Литве (1 270 км/1000км²), Латвии (1 078 км/1000км²).

Протяженность международных автомобильных дорог государств-членов СНГ, проходящих по территории Республики Беларусь, составляет 3 900 км, в том числе **1 600 км на маршрутах международных транспортных коридоров.**

Сегодня в нашей стране доля автомобильного транспорта в общем объеме грузов превышает 40% и постоянно увеличивается. При этом эксплуатируется более 418 тыс. грузовых автомобильных транспортных средств.

Автомобильным транспортом перевозится свыше 58% от общего объема перевозок пассажиров. Более 90% объема перевозок пассажиров в регулярном сообщении обеспечивается организациями автомобильного транспорта общего пользования коммунальной формы собственности. Всего в республике эксплуатируется более 46 тыс. автобусов, в том числе организациями автомобильного транспорта общего пользования свыше 7,4 тыс.

С октября 2014 г. на некоторых участках республиканских автомобильных дорог максимальная скорость движения транспортных средств была увеличена до 100–120 км/ч. Протяженность республиканских автомобильных дорог с повышенным скоростным режимом составляет почти 1,2 тыс. км. Увеличение скоростного режима не коснулось участков дорог, находящихся в непосредственной близости от одноуровневых пешеходных переходов, перекрестков с левоповоротными съездами и участков, имеющих повышенную статистику дорожно-транспортных происшествий.

Несущую способность 11,5 т на одиночную ось имеют 2 002 км автомобильных дорог республиканского значения или 13% от их общей протяженности. Остаются 1 826 км республиканских дорог, которые могут обеспечить пропуск транспортных средств с осевыми нагрузками не более 6 т на одиночную ось, что не позволяет пропускать по ним без ущерба современные большегрузные транспортные средства.

При этом **наблюдается рост интенсивности движения транспортных средств на дорогах Республики Беларусь, в первую очередь тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств** (далее – ТКТС). Только за последние 5 лет количество ТКТС выросло более чем в 1,7 раза.

В 2016 году РУП «Белорусский дорожный инженерно-технический центр» были выданы 45,4 тыс. специальных разрешений на проезд ТКТС, при выдаче которых в доход республиканского бюджета поступили денежные средства в сумме 13,44 млн. рублей *(в счет компенсации*

нанесенного ущерба автомобильным дорогам общего пользования).

В целях обеспечения сохранности и должного состояния дорожных покрытий требуется восстановление их ежегодного износа. В противном случае это ведет к необратимому процессу их постепенного разрушения. Ремонт и восстановление таких дорог обойдется в 2,5–3 раза дороже, чем затраты на их своевременные ремонт и модернизацию.

По результатам проводимых ежегодно диагностике и сезонных осмотров автомобильных дорог **на республиканских автодорогах выполнение ремонтных мероприятий требуется на 30% протяженности дорог и 43% мостовых сооружений.** На местных автомобильных дорогах выполнение ремонтных мероприятий необходимо на 31% протяженности дорог и 64% мостовых сооружений.

По данным Министерства транспорта и коммуникаций, **Республика Беларусь ратифицировала все основные т.н. Международные решения, касающиеся дорожного движения.**

Справочно.

К примеру, в нашей стране форма, цвет, изображения и светотехнические характеристики знаков соответствуют положениям Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и требованиям Европейских норм.

Нормируемые в Беларуси и странах ЕС коэффициент световозвращения для сухого и влажного состояния, коэффициент яркости, коэффициент сцепления, координаты цветности, требования к разметочным материалам в целом аналогичны друг другу.

Принятые в Республике Беларусь нормы геометрических параметров автомобильных дорог сопоставимы с нормами большинства европейских стран. Так, ширина проезжей части для одной полосы движения составляет в Беларуси, Польше и Франции 3,5 м. Ширина обочины в Беларуси, Польше и Франции составляет 3,5 м.

Нормируемые значения коэффициента сцепления колеса автомобиля с дорожным покрытием в Республике Беларусь составляют для вновь построенных автомобильных дорог от 0,45 до 0,60 (выше, чем в Великобритании, Дании, Франции, Швейцарии и Швеции; сопоставимы с Германией, Испанией, Польшей и Финляндией). Сравнимы эти значения и для автомобильных дорог, находящихся в эксплуатации.

Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015–2019 годы (далее – Государственная программа) определяет мероприятия по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования в нашей стране.

В первую очередь предусмотрены:

- капитальный ремонт 1 907 км, 8 137 пог.м мостов и путепроводов, текущий ремонт 9 630 км и 11 868 пог.м мостов и путепроводов;
- реконструкция и возведение 602 км автомобильных дорог и 2 391 пог.м

мостов и путепроводов.

Справочно.

По итогам 2016 года показатель по капитальному ремонту дорог выполнен на 48,3% (отремонтировано 72,5 км дорог), по капитальному ремонту мостов – на 83,5% (1 085,6 пог.м мостов). По текущему ремонту дорог показатель выполнен на 84% (отремонтировано 894,6 км дорог), по текущему ремонту мостов – на 192,5% (1 925 пог.м).

При этом в прошлом году предусматривалось финансирование дорожных работ за счет всех источников на уровне 1 073 млн. рублей, фактически профинансировано 717 млн. рублей.

Государственная программа предусматривала также завершение строительства второй кольцевой автомобильной дороги вокруг г.Минска. Церемония ее открытия состоялась 22 декабря 2016 г. с участием Президента Республики Беларусь А.Г.Лукашенко.

Справочно.

МКАД–2 позволит обеспечить:

- *связь городов-спутников и Минской агломерации (компактного скопления населенных пунктов) на т.н. уровне «пояса новой индустриализации и инноваций», где будут концентрироваться высокотехнологические города и города с преобладающей развивающей промышленной функцией, технопарки и крупные логистические центры, Китайско-Белорусский индустриальный парк, предприятия СЭЗ «Минск» (в г.Фаниполе и г.Дзержинске), Национальный аэропорт, многофункциональные спортивные и рекреационные зоны (Заславское водохранилище, республиканский центр олимпийской подготовки по зимним видам спорта Раубичи и горнолыжный центр Силичи),*
- *создание туристско-рекреационного кольца «Зеленое кольцо Минска» («Зеленая МКАД»);*
- *перераспределение транзитных международных и внутриреспубликанских транспортных потоков в целях снижения нагрузки транспорта на существующую кольцевую автомобильную дорогу вокруг г.Минска и улучшения экологической обстановки в столице;*
- *удобными транспортными связями гостей и участников проводимых в Республике Беларусь в 2019 году II Европейских игр.*

Главе государства доложили также о выполнении его поручений по реконструкции трассы на участке Острошицкий городок – Курган Славы (Р80) и перспективах развития транспортной инфраструктуры Беларуси. Отмечено, что отечественные организации, по оценкам зарубежных экспертов, выполняют работы качественно и недорого, поэтому могут успешно участвовать в международных конкурсах на проведение строительных работ. Уже сейчас опыт белорусских специалистов востребован в России, Казахстане, прорабатывается реализация ряда проектов в Украине.

Знакомясь с проделанной работой, Глава государства отметил, что

«в последнее время большое внимание уделяется строительству крупных магистралей, но нельзя забывать и о дорогах местного значения. Делая упор на основных артериях (от этого никуда не денешься, их надо было восстанавливать), мы действительно упустили дороги местного значения. В ближайшие месяцы мы соберемся, обсудим и примем решение, как будем их восстанавливать. Каждый агрогородок (а их порядка двух тысяч) должен быть соединен с районным центром. От районных центров до областных у нас более или менее неплохие дороги, но их тоже кое-где надо приводить в порядок».

Справочно.

Во исполнение названного поручения Главы государства на состоявшемся 3 февраля 2017 г. в г.Бресте расширенном заседании итоговой коллегии Минтранса принято решение о внесении изменений в Государственную программу по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015–2019 годы в части ускоренного восстановления сети местных автомобильных дорог.

Обсуждались также перспективы развития автодороги Брест – Гомель, которая станет частью международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай (проект «Меридиан»). Что касается дорожно-строительных работ на гродненском направлении, которые финансирует Всемирный банк, Глава государства отметил, что этот проект выгоден для Беларуси.

А.Г.Лукашенко обратил особое внимание на развитие и благоустройство прилегающих территорий. По его словам, строящиеся объекты должны соответствовать статусу автодорог международного значения.

В целом реализация Государственной программы позволит достигнуть положительной динамики изменения основных транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог и искусственных сооружений (ровность, прочность, грузоподъемность и др.).

Белорусская сторона ведет постоянный диалог в области безопасности дорожного движения с партнерами на международной арене.

Справочно.

К примеру, в мае 2016 г. в г.Брюсселе представители Минтранса приняли участие в очередном заседании Рабочей группы по транспорту «Восточного партнерства» (изложены основные направления политики Республики Беларусь на данном направлении), провели встречу с руководством Международного центра безопасности дорожного движения (достигнута договоренность об обмене статистическими данными об уровнях аварийности в Беларуси и странах ЕС).

11 октября 2016 г. в г.Минске состоялась встреча Президента Республики Беларусь А.Г.Лукашенко с членом британской королевской семьи принцем Майклом Кентским, под патронажем которого реализуется

ряд глобальных некоммерческих инициатив в сфере безопасности дорожного движения. По словам Главы государства, «Беларусь рассчитывает на открытие новой страницы в отношениях с Великобританией».

В этот же день Министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь А.Сивак и принц Майкл Кентский подписали меморандум о взаимопонимании по вопросам дальнейшего развития дорожной безопасности в Республике Беларусь. Результатом работы станет дальнейшая интеграция республики в европейскую дорожно-транспортную систему. Заявлено, что офис Майкла Кентского (*курирующего благотворительную организацию RoadSafe, занимающуюся вопросами безопасности на дорогах*), предоставит белорусскому Правительству соответствующие рекомендации.

Кроме того, РУП «Управляющая компания холдинга «Белавтодор» и британская компания CNRG ART Ltd подписали меморандум о взаимопонимании по вопросам дальнейшего развития дорожной безопасности и относящихся к ней технологий строительства, содержания и регенерации дорожных покрытий в Беларуси.

Государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении

С 1 января 2014 г. введена и уплачивается государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

Справочно.

Разработка основных направлений налоговой политики государства возложена на Министерство финансов Республики Беларусь (статья 85 Бюджетного кодекса Республики Беларусь).

*В соответствии со статьей 6 Налогового Кодекса **пошлиной** признается обязательный платеж в бюджет, взимаемый с организаций и физических лиц, как правило, в виде одного из условий совершения в отношении их государственным органом или уполномоченной организацией юридически значимых действий, включая предоставление определенных прав. В пункте 112 приложения 22 к Налоговому Кодексу **ставки государственной пошлины установлены по категориям плательщиков (физические лица или организации) в базовых величинах с их дифференциацией в зависимости от вида транспортного средства и от разрешенной максимальной массы транспортного средства (см. приложение 1).***

Введенная государственная пошлина является своего рода **минимальным компенсационным платежом за пользование дорожной инфраструктурой**, который солидарно распределяется между владельцами транспортных средств – участниками дорожного движения.

В других государствах владельцы транспортных средств также обязаны ежегодно производить оплату транспортного налога (*он же дорожный, он же экологический*).

Справочно.

В США транспортного налога как отдельного сбора нет: он включен в стоимость топлива (примерно 15% от цены).

В Великобритании размер дорожного налога зависит от объема двигателя и чистоты выхлопа.

Во Франции действует двухступенчатая система налогообложения автомобилистов.

В Германии при определении размера налога учитывается объем двигателя и чистота выхлопа.

В России размер транспортного налога определяется самостоятельно в каждом субъекте РФ и зависит от мощности двигателя транспортного средства.

В Украине размер транспортного налога зависит от объема двигателя.

Как свидетельствует практика взимания «дорожных налогов», установить их привязку к интенсивности использования транспортного средства объективно сложно, поэтому **ставки «дорожных налогов» преимущественно устанавливаются в зависимости от категорий транспортных средств без привязки к их фактическому пробегу и периодам эксплуатации.**

Согласно Закону Республики Беларусь о республиканском бюджете, средства, поступающие от взимания государственной пошлины на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении (далее – госпошлина на допуск), **направляются** на строительство, реконструкцию, капитальный и текущий ремонт республиканских автомобильных дорог, погашение основного долга и уплату процентов по кредитам, выданным на строительство второй кольцевой автомобильной дороги вокруг г.Минска, а также передаются из республиканского дорожного фонда в консолидированные бюджеты областей и бюджет г.Минска.

За 2016 год использовано средств пошлины:

- на строительство **республиканских** автомобильных дорог – всего 112 128,1 тыс. рублей;
- на капитальный ремонт **республиканских** автомобильных дорог – всего 51 632,2 тыс. рублей.

Информация о строительстве, реконструкции и капитальном ремонте в 2016 году дорог в каждой области за счет средств госпошлины (республиканской части) размещена на сайте Министерства транспорта и коммуникаций в разделе «Дорожное хозяйство» (*см. приложение 2*).

Могилевская область имеет довольно развитую сеть автомобильных дорог общего пользования, протяженностью 13 356 км, в

том числе республиканских 2 555 км и местных 10 801 км., из них с цементобетонным и асфальтобетонным покрытиями – 6 832 км.

По протяженности республиканских дорог на 1000 м² территории область занимает 1-ое место в республике, на 1000 человек населения - 2-ое место.

Протяженность местных дорог с твердым покрытием на 1000 кв. км территории составляет по Могилевской области 252,2 км для местных автодорог (4-е место). Протяженность местных автодорог области с твердым покрытием на 1000 жителей составляет 6,8 км, по республике 6,2 км, и по этому показателю Могилевская область находится на 3 месте.

На балансе РУП «Могилевавтодор» на республиканских автодорогах находится 360 мостов и путепроводов, на местных автодорогах имеется 419 мостовых сооружений.

Все населенные пункты области, в которых находятся центры сельских советов и которые являются центральными усадьбами сельскохозяйственных предприятий, связаны местными автодорогами с твердым покрытием, что позволяет обеспечить к ним беспрепятственный круглогодичный проезд автотранспорта.

Коммунальное унитарное предприятие «Могилевоблдорстрой» осуществляет полный комплекс работ по обеспечению круглогодичного и безопасного движения автотранспорта по местным автодорогам области, по строительству и ремонту автодорог и мостовых сооружений. Для решения этих задач в составе предприятия имеется 23 филиала, дочернее предприятие КУП «УТПК-Облдорстрой». Филиалами предприятия являются 22 дорожных ремонтно-строительных управления, располагающиеся в каждом административном районе области, и филиал «Могилевдорпроект», выполняющий проектно-изыскательские работы.

В области была разработана и внедрена технология ремонта асфальтобетонных покрытий (с износом 70% и более) путем профилактических работ по локальной замене дефектных участков дорожного покрытия (локальными «картами»), которая позволяет повысить эффективность работ, снижает трудоемкость выполняемых работ, а главное, значительно увеличивает сроки эксплуатации отремонтированного участка (до 5 лет).

Первостепенное внимание дорожными организациями области уделяется применению новых энергосберегающих технологий: при ремонте асфальтобетонных покрытий используются битумные эмульсии, укладка органиано-минеральных асфальтобетонных смесей холодного приготовления.

В 2016 году вторыми в республике после Брестской области на базе филиала ДЭУ-74 внедрили технологию Слари Сил по устройству защитных слоев покрытия из холодной смеси. Для этих целей приобретены 2 машины MAZ-MAN с установкой MACROPAVER. Данная технология дешевле старой технологии устройства поверхностной обработки из щебня и значительно производительней.

На 2017 год запланировано устройство 88 км защитных слоев покрытия из холодной смеси Слари Сил.

Основное внимание уделяется выполнению комплекса работ, обеспечивающих бесперебойный и безопасный проезд, и в первую очередь ремонту дорожного покрытия. В 2016 году общий объем работ по ямочному ремонту асфальтобетонных покрытий составил 310,0 тыс. м² (в 2015 г. – 179,0 тыс. м²), в том числе локальными «картами» в 2016 году – 216,0 тыс. м² (в 2015 г. – 89,0 тыс. м²).

В ходе выполнения программы дорожных работ за 2016 год введено в эксплуатацию – 46,0 км автодорог, в том числе:

по текущему ремонту – 35,2 км,

по капитальному ремонту – 10,8 км.

В рамках реализации Государственной программы по преодолению последствий катастрофы на ЧАЭС в 2016 году осуществлен ввод объекта «Строительство автодороги Н-11288 Уречье-1 - Уречье-2 км 0,0-0,6 Славгородский район» мощностью 0,584 км.

В области с 2015 года реализуются мероприятия Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015-2019 годы (далее – Госпрограмма).

Утвержденным решением Могилевского областного Совета депутатов комплексом мероприятий по реализации в Могилевской области Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015-2019 годы» в 2017 году предусмотрен ввод в эксплуатацию 133,0 км местных автодорог и 134,5 погонных метров мостов. Также планируется построить и реконструировать 7,3 км автодорог и 30,6 погонных метров мостов.

За данный период уже реализованы следующие объекты на республиканских автомобильных дорогах:

-реконструкция автомобильной дороги Р-70 Княжицы - Горки – Ленино – граница РФ (Дружная) на участке Ленино – гр.РФ протяжением 9,6 км. Объект введен в 2015 году;

-реконструкция моста через р.Ольса на автодороге Р-79 Кличев – Чечевичи. Мост протяжением 113,3 м.п. введен в 2016 году;

-реконструкция автодороги М-5 Минск- Гомель на участке Бобруйск - Жлобин I технической категории, протяжением 77,7 км, из них 57 км по Могилевской области, объект введен в июне 2016 года;

В 2016 году начата реализация строительства мостового перехода через р.Сож на км 4,6 а/д Р-140 Славгород – Краснополье, протяжением 500,6 м.п. с использованием двух металлических ферм от разборки моста через р.Сож в Кричеве. Ввод объекта в эксплуатацию в соответствии с Госпрограммой - 2019 год.

Также Госпрограммой предусмотрена реализация следующих объектов:

-мостовой переход через р.Березина на км 230,961 а/д Р-43 Гр.РФ (Звечатка) Кричев –Бобруйск-Ивацевичи (до а/д Р-2/Е85). Ввод в эксплуатацию – 2018 год;

-реконструкция автодороги Р-122 Могилев- Чериков-Костюковичи км 7,8 – км 13,3(выход из г.Могилева). Ввод в эксплуатацию – 2019 год. По данным объектам имеется проектно-сметная документация, ведется работа с Минтрансом по включению данных объектов в Программу работ на 2017 год (реконструкция автодороги Р-122 Могилев- Чериков-Костюковичи км 7,8 – км 13,3) и на 2018 год (мостовой переход через р.Березина на км 230,961 а/д Р-43 Гр.РФ (Звечатка) Кричев –Бобруйск-Ивацевичи (до а/д Р-2/Е85).

С развитием дорог расширяется сеть платных дорог с повышенным скоростным и безопасным режимом движения транспортных средств, с сервисным обслуживанием. Большое внимание уделяется развитию придорожного сервиса на республиканских дорогах.

Перспективным направлением деятельности развития и реконструкции республиканских автодорог на территории области является:

-реконструкция автодороги Р - 122 Могилев – Чериков – Костюковичи, на участке км 13,8 – 81,4 (Могилев- Чериков), общей протяженностью 68,1 км под I техническую категорию;

- автодорога Р-43 гр. РФ – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи, км 0 – 68 под II техническую категорию, которые являются одним из основных направлений международного евроазиатского транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай.

Так же назрела необходимость строительства обходов городов Бобруйска – 12 км и Могилева - 11,5 км, с мостами через р. Березина и р.Днепр, которые должны стать завершающим звеном обходов этих городов.

Реализация указанных проектов на направлениях транспортных коридоров и грузонапряженных участков, при наличии финансирования на

их проведение, позволит обеспечивать пропуск транспортных средств с нагрузкой на одиночную ось 11,5 тонн, разгрузить города Могилев и Бобруйск от транзитного транспорта.

В соответствии с нормами законов Республики Беларусь от 4 января 2010 г. «О местном управлении и самоуправлении в Республике Беларусь» и от 2 декабря 1994 г. «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» **разработка и реализация программ развития местных автомобильных дорог является полномочиями местных Советов депутатов, местных исполнительных и распорядительных органов.** Именно эти структуры ежегодно определяют местные дорожные объекты, на которые направляются средства госпошлины, передаваемые в виде субвенций (*вид денежного пособия местным органам власти со стороны государства, выделяемого на определенный срок на конкретные цели; в отличие от дотации подлежат возврату в случае нецелевого использования или использования не в установленные ранее сроки*) из республиканского дорожного фонда в консолидированные бюджеты областей и бюджет г.Минска.

Платные автомобильные дороги

В Республике Беларусь функционирует **национальная электронная система взимания платы за проезд по республиканским автомобильным дорогам.** С 1 августа 2013 г. она введена в коммерческую эксплуатацию под торговой маркой **BelToll**.

Система BelToll пришла на смену ручному сбору платы за проезд. Она работает на основе микроволновой радиосвязи на коротких расстояниях, что позволяет списывать плату за проезд автоматически, когда транспортное средство проезжает под станциями сбора платы. Поэтому **у водителя автомобиля нет необходимости снижения скорости, остановки или выбора определенной полосы движения.**

Оплачивать за проезд в системе BelToll необходимо при движении по платным дорогам транспортных средств с технически допустимой массой не более 3,5 т, зарегистрированных за пределами территории государств – членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), и иных транспортных средств (грузовики, автобусы и дома на колесах) с технически допустимой общей массой более 3,5 т.

Справочно.

*Министерством транспорта и коммуникаций установлены **тарифы** за проезд по платным автомобильным дорогам.*

Размер платежа в электронной системе BelToll зависит от:

- *протяженности платного участка дороги;*

- категории транспортного средства;
- количества осей транспортного средства.

Так, для транспортных средств с допустимой общей массой до 3,5 т включительно тариф составляет 0,04 евро за 1 км, для грузовых транспортных средств с допустимой общей массой более 3,5 т с 2-мя осями – 0,09 евро, 3-мя осями – 0,115 евро, 4-мя осями и более – 0,145 евро за 1 км.

Величина платы в увеличенном размере в случае нарушения порядка оплаты за проезд является достаточно высокой и составляет от 50 до 260 евро.

От платы за проезд по платным автомобильным дорогам освобождаются:

транспортные средства с технически допустимой общей массой не более 3,5 т, зарегистрированные на территории государств – членов ЕАЭС либо с установленными в случаях, предусмотренных законодательными актами, временными номерными знаками Республики Беларусь, и буксируемые ими прицепы;

транспортные средства с технически допустимой общей массой не более 3,5 т, не зарегистрированные на территории государств – членов ЕАЭС, ввезенные физическими лицами на таможенную территорию ЕАЭС либо приобретенные физическими лицами на территории государств – членов ЕАЭС и ввезенные на территорию Республики Беларусь, и буксируемые ими прицепы, – в течение 10 дней соответственно со дня их выпуска таможенными органами в целях обращения на таможенной территории ЕАЭС без ограничений по пользованию и распоряжению либо со дня их приобретения;

мопеды и мотоциклы;

зарегистрированные на территории Республики Беларусь колесные тракторы и самоходные машины;

транспортные средства оперативного назначения;

транспортные средства, используемые в целях обеспечения обороноспособности и правопорядка;

маршрутные транспортные средства, осуществляющие городские перевозки пассажиров, а также транспортные средства, используемые в целях ликвидации чрезвычайных ситуаций или перевозок грузов гуманитарной помощи населению Республики Беларусь и других государств.

Деньги, взимаемые с пользователей платных дорог, аккумулируются у владельца электронной системы – ГУ «Белавтострада». С этих средств списывается определенный процент инвестору за вложенные инвестиции, строительство системы и ее эксплуатацию. Остальная часть вырученных средств поступает в бюджет.

За январь – сентябрь 2016 года использовано средств пошлины на капитальный ремонт республиканских автомобильных дорог 31,6 млн. рублей.

С 1 ноября 2016 г. сеть платных дорог расширена на 101 км по участкам дорог М-5/Е 271 Минск – Гомель, Р-23 Минск – Микашевичи.

Общая протяженность сети платных дорог составляет 1 613 км.

Для проезда по платным дорогам транспортные средства необходимо оснастить **специальными бортовыми устройствами**. Зарегистрироваться в системе и получить такие устройства можно в специальных пунктах обслуживания, которые расположены во всех областных центрах, на некоторых АЗС вдоль платных дорог и вблизи пограничных пунктов пропуска. Их местоположение указывается специальными знаками, установленными вдоль платных дорог. В эксплуатации находится более 245,5 тыс. бортовых устройств. С учетом проведенной оптимизации действует 48 пунктов обслуживания пользователей на приграничной территории, в областных центрах и вдоль платных автодорог. Все пункты обслуживания системы BelToll работают в круглосуточном режиме, без выходных.

Число зарегистрированных в системе BelToll транспортных средств по состоянию на 1 октября 2016 г. превысило 247 тыс., из них почти 140 тыс. – иностранных.

Количество нарушений порядка пользования платными автомобильными дорогами составляет порядка 0,09% от общего количества успешных транзакций. По итогам рассмотрения обращений пользователей подавляющее количество нарушений формируется в результате небрежности и нежелания следовать правилам проезда по платным автомобильным дорогам со стороны пользователей.

Придорожный сервис

На 1 января 2017 г. на республиканских автомобильных дорогах функционируют 388 автозаправочных станций, 158 газозаправочных пунктов, 71 гостиница, 41 мойка, 88 охраняемых стоянок, 438 предприятий торговли, 566 пунктов общественного питания, 75 станций технического обслуживания.

Справочно.

За 2016 год на республиканских автомобильных дорогах введено в эксплуатацию (после строительства и реконструкции) 13 АЗС, 1 газозаправочный пункт, 27 пунктов питания, 2 гостиницы и 1 охраняемая стоянка. Все вводимые объекты сервиса отвечают современным требованиям по качеству предоставляемых услуг.

На 1 января 2017 года на республиканских автомобильных дорогах Могилевской области функционирует 46 автозаправочных станций, 27 газозаправочных пунктов, 12 пунктов постоя, 56 пунктов общественного питания, 26 охраняемых стоянок, 49 пунктов торговли, 6 моек, 14 станций технического обслуживания, 88 общественных туалетов и 64 пунктов связи.

За 2015-2016г.г. введены следующие объекты придорожного сервиса на республиканских автодорогах Могилевской области: АЗС – 1, пункты питания – 5, пункт торговли – 1, охраняемые стоянки – 2, пункты постоя – 1, пункт связи – 4.

За последние пять лет сеть объектов придорожного сервиса в основном сформирована. Дальнейшее ее развитие будет осуществляться за счет реконструкции и расширения действующих объектов придорожного сервиса.

В 2016 году утверждена Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года, предусматривающая возведение новых объектов придорожного сервиса в непосредственной близости к крупным населенным пунктам, расположенным вблизи автомобильных дорог.

Ежегодно за счет средств их владельцев предполагается вводить в эксплуатацию после нового строительства и реконструкции не менее:

- 6-ти автозаправочных станций;
- 8-ми пунктов общественного питания;
- 2-х гостиниц;
- 3-х автомобильных моек;
- 3-х станций технического обслуживания и стоянок.

Дорожно-транспортные происшествия: статистика и причины

В Беларуси количество транспортных средств ежегодно увеличивается. За прошедшее десятилетие число автотранспорта в нашей стране выросло почти в полтора раза – с 2,7 до 3,9 млн. единиц. **Уровень автомобилизации достиг значения 371 автомобиль на 1 тыс. жителей.**

Справочно.

В России и Литве уровень автомобилизации составляет 317 автомобилей на 1 тыс. жителей, Украине – 202, Латвии – 468, Польше – 493.

Всего в личной собственности граждан зарегистрировано 3,5 млн. единиц автотранспорта. В том числе: в Брестской области – 637 тыс., Витебской – 403 тыс., Гомельской – 468 тыс., Гродненской –

436,5 тыс., Минской – 543 тыс., Могилевской – 344 тыс., г.Минске – 673,5 тыс. единиц автотранспорта.

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) во всем мире являются одной из основных причин травматизма, а также влекут значительные экономические потери. Поэтому **высокий уровень безопасности дорожного движения является одним из важнейших условий устойчивого развития государства.**

Во исполнение Указа Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» (которым также утверждены *Правила дорожного движения*) приняты **Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь** (утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 757 от 14 июня 2006 г.), **Закон Республики Беларусь «О дорожном движении»** № 313-З от 5 января 2008 г. и ряд подзаконных нормативных правовых актов.

По данным МВД, в прошлом году в Республике Беларусь сохранена отмечающаяся на протяжении последнего десятилетия положительная динамика снижения основных показателей аварийности. **Уменьшилось число ДТП с пострадавшими в них людьми:** в 2015 году – 4 151 ДТП, в 2016 году – 3 635 ДТП.

В 2016 году в Беларуси в ДТП погиб 581 человек – это самый низкий показатель за всю историю суверенной Беларуси (максимальное количество погибших было отмечено в 2006 году – 1 726 человек). Аналогичное число смертей на дорогах отмечалось 50 лет назад – в 1960-х годах (в 1966 году – 576), когда уровень автомобилизации был на порядок меньше.

В Могилевской области дорожно-транспортная обстановка характеризуется снижением основных показателей аварийности, в т.ч. числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий (460, -20,6%), а также количества погибших (61, -33,7%) и травмированных (672, -23,2%) в них людей.

Справочно.

Количество погибших на 1 млн. жителей в Беларуси в 2016 году составило 61 (в 2015 году – 70).

По итогам 2015 года в России этот показатель составлял 157, Латвии – 95, Украине – 93, Литве – 83, Польше – 77, Чехии – 70, Германии – 31.

По данным Минтранса, **в 2016 году на республиканских автомобильных дорогах количество погибших из 100 пострадавших в ДТП равнялось 25,7 человека.**

Справочно.

Согласно последним данным Всемирной организации здравоохранения, в 2013 году количество погибших на 100 тыс. жителей составляло в мире в среднем 17,4; в странах Европы – 9,3; Америки – 15,9; Юго-Восточной Азии – 17; Ближнего Востока – 19,9; Африки – 26,6.

Данный показатель смертельного травматизма в ДТП в Республике Беларусь равен 7 чел. на 100 тыс. жителей, что ниже средневропейского значения и показателей соседних стран: Российской Федерации (15,8), Латвии (9,5), Литвы (8,2), Польши (7,6), но остается выше чем у лидирующих стран в части безопасности дорожного движения: Норвегии (2,4), Великобритании (2,7), Швеции (2,8), Германии (4,4).

Распределение погибших в ДТП по категориям (по данным МВД):

- пешеходы – 41,5% (242);
- водители – 28,7% (167);
- пассажиры – 19,8% (115);
- велосипедисты – 8,8% (51);
- возчик гужевого транспорта – 0,2% (1);
- иные участники – 0,9% (5).

Справочно.

Например, в 2016 году в г.Минске наиболее многочисленными категориями погибших в ДТП – пешеходы (56%; 22 человека), водители (23%; 9 человек), пассажиры (13%; 5 человек).

Наименьшее количество людей в результате ДТП погибло в г.Минске (39), Могилевской и Гродненской областях (по 61 в каждом регионе). В 2016 году не допущено гибели в результате ДТП в 17-ти районах республики.

Справочно.

Семь таких районов – на Могилевщине (Климовичский, Кличевский, Краснопольский, Круглянский, Мстиславский, Славгородский, Чериковский). По четыре района без погибших в ДТП – в Витебской (Браславский, Россонский, Ушачский, Шарковщинский) и Гомельской (Брагинский, Кормянский, Наровлянский, Октябрьский) областях, два – в Брестской области (Ивановский, Малоритский).

Причины ДТП:

- по вине водителей всех видов транспортных средств произошло 80% от общего количества ДТП (2 918);
- по вине пешеходов – 14% (516);
- по вине велосипедистов – 4% (138);
- по причине технической неисправности транспортного средства зарегистрировано 2% от общего количества ДТП (66);
- по причине неудовлетворительного состояния дорог – 0,5% (18).

Наиболее тяжелые последствия влекут управление водителями транспортным средством в состоянии опьянения, превышение скорости движения, нарушение правил обгона, проезда пешеходных переходов, перекрестков и маневрирования.

Многих случаев тяжелого травмирования и даже гибели в результате ДТП удалось бы избежать, если бы все водители и пассажиры (в том числе сидящие на задних сиденьях) использовали **ремни безопасности**.

Главные причины ДТП с тяжкими последствиями по вине пешеходов – неиспользование в темное время суток световозвращающих элементов, переход проезжей части в неустановленных местах и на запрещающий сигнал светофора, а также участие в дорожном движении в состоянии опьянения.

Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма

Основные причины детского дорожно-транспортного травматизма:

- нарушение водителями правил перевозки детей (37%);
- непредоставление преимущества детям-пешеходам на пешеходных переходах (17%);
- непринятие мер по обеспечению безопасности детей во дворах (9%).

На протяжении последних 10 лет отмечается сокращение количества погибших и раненых в ДТП детей. **В 2016 году на дорогах страны травмировано в 2 раза меньше детей (332), чем в 2007 году (676).** Количество погибших детей сократилось в 3,5 раза (с 65 до 18).

Снизилась тяжесть получаемых в результате ДТП травм. Если раньше смертельным исходом заканчивалось практически каждое десятое происшествие с участием ребенка, то сейчас – каждое восемнадцатое.

В последнее время существенно **улучшилась дисциплинированность детей на дороге.** Если еще десять лет назад из-за неосторожного поведения детей происходило 80% аварий, то сегодня – только каждая третья.

По каждому факту ДТП с участием ребенка совместно с органами образования проводятся всесторонние проверки. По результатам вырабатывается и реализуется комплекс корректирующих мероприятий по устранению пробелов в воспитательно-профилактической работе, организации надзорных мероприятий, совершенствовании организации дорожного движения.

Справочно.

Например, на территории г.Минска, Минской и Гродненской областей проезжая часть вблизи пешеходных переходов у школ оборудуется светодиодной сигнализацией, которая включается при появлении пешеходов вблизи перехода.

За каждым учреждением образования закреплен сотрудник ГАИ для проведения профилактической работы.

Для обучения детей навыкам безопасного поведения в школах оборудован автогородок либо площадка. В целях эффективного изучения учащимися ПДД используются интерактивная компьютерная программа, профилактические видеофильмы. Издано более 100 видов детской печатной продукции (комплекты плакатов, изображений дорожных знаков, билеты для велосипедистов, мини-книжки, листовки).

Родители и дети могут найти разнообразные профилактические материалы на **детском правовом интернет-сайте mir.pravo.by**.

В школах организована работа отрядов **юных инспекторов движения** (далее – ЮИД). Ежегодно в городских, районных, областных и финальном туре республиканского слета-конкурса ЮИД принимают участие около 3 тыс. отрядов. Последний республиканский слет-конкурс отрядов ЮИД прошел в мае 2016 г. в Гомельском районе.

Ежегодно проводятся **республиканские творческие конкурсы для детей и подростков** «Соблюдаем законы дорог!» и «Безопасный переход» (конкурсы «Юный модельер» и «Художник по костюмам», пропагандирующие световозвращающие элементы, а также конкурсы анимационных сюжетов и видеороликов по профилактике ДТП).

В период школьных каникул профилактическая работа проводится в оздоровительных лагерях.

В стране продолжается **реализация проекта международной технической помощи «Профилактика детского травматизма» при поддержке Детского фонда Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ) в Республике Беларусь.**

Справочно.

В 2016 году в рамках проекта приобретено и передано в Министерство образования Республики Беларусь для последующего распределения среди школ республики более 10 тыс. световозвращающих жилетов для их использования при организованном передвижении групп детей. Результатами налаженного взаимодействия стали также строительство и оборудование трех детских автогородков в г.Минске, Минской и Брестской областях.

Дважды в год (перед началом летних каникул и началом учебного года) проводится **республиканское комплексное мероприятие «Внимание – дети!»**.

Ревизия эффективности принятых мер по каждому учреждению образования проводится в ходе **ежегодных обследований** перед началом учебного года.

В начале февраля 2017 г. в российских, казахстанских, а затем и в белорусских социальных сетях и телефонных мессенджерах распространилась информация о якобы набирающей популярность у детей игре «Беги или умри». Предполагается, что дети, получив команду из

соцсетей, перебегают дорогу на красный свет на минимальном расстоянии от движущихся машин.

По этому поводу в Следственном комитете Республики Беларусь 6 февраля 2017 г. заявили, что «каждый случай детской смерти или суицида в комитете находится под особым контролем. Какой-либо информации об игре «Беги или умри» в уголовных делах или материалах проверки Следственного комитета не имеется». В свою очередь в ГАИ сообщили: «Преднамеренных случаев риска, связанных с тем, чтобы дети либо хотели совершить суицид, или, выполняя чьи-то «инструкции», выбегали на дорогу, не было ни в минувшем году, ни с начала 2017 года».

Тем не менее, в МВД напоминают: родителям необходимо рассказывать детям о правилах безопасности (как на дороге, так и в общении с незнакомцами на улице и в соцсетях), а водителям – быть внимательными, особенно возле школ, детских садов и во дворах.

Справочно.

Смертельно опасные подростковые игры не обошли стороной другие страны. Например, в России и Кыргызстане подобные «приказы» из социальных сетей не раз приводили к реальным трагедиям. По информации российских силовиков, т.н. игра «Синий кит» заключается в серии заданий, последним из которых становится самоубийство ребенка.

Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения

В последние годы приняты последовательные меры по ужесточению ответственности нетрезвых водителей.

Справочно.

Введена уголовная ответственность за повторное в течение года управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Увеличен минимальный срок лишения права управления за нетрезвое вождение с 1 до 3 лет.

Снижена допустимая концентрация алкоголя с 0,5 до 0,3 промилле.

Введена конфискация транспортного средства в случае повторного в течение года управления автотранспортом в состоянии опьянения.

Размер штрафа за нетрезвое вождение увеличен до 100 базовых величин.

Ужесточена уголовная ответственность нетрезвых водителей, совершивших ДТП с тяжкими последствиями: максимальный срок лишения свободы в случае причинения тяжкого телесного повреждения или гибели человека увеличен до 7 лет, в случае гибели двух и более лиц – до 10 лет.

Результатом стало **неуклонное сокращение числа ДТП по вине таких лиц** (2005 год – 822, 2016 год – 364) и **количества фактов управления транспортным средством в состоянии опьянения** (2005 год – 75,2 тыс., 2016 год – 26,4 тыс.).

В Могилевской области сократилось число ДТП по вине нетрезвых водителей (58, -40,8%).

Справочно.

В 2016 году за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передачу управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования), к административной ответственности привлечено 25 тыс. лиц (в 2015 году – 28,2 тыс.). По фактам совершения данного правонарушения повторно в течение года возбуждено 1 424 уголовных дела (в 2015 году – 1 837).

Уровень защищенности участников дорожного движения повысили последние изменения Правил дорожного движения: в частности, требования об обязательном использовании детских удерживающих устройств при перевозке в автомобилях детей в возрасте до 12 лет, а также зимних шин в период с 1 декабря по 1 марта.

На территории Республики Беларусь функционирует **единая система фотофиксации нарушений скоростного режима.**

Справочно.

С июля 2012 г. введены в эксплуатацию и функционируют свыше 300 датчиков контроля скорости.

В 2016 году с помощью работающих в автоматическом режиме датчиков контроля скорости зафиксировано свыше 1 млн. нарушений скоростных режимов (в 2015 году – 0,9 млн.).

В прошлом году сотрудниками ГАИ пресечено 308 тыс. нарушений скоростного режима (в 2015 году – 423,3 тыс.), 343 тыс. фактов невыполнения водителями требований сигналов регулирования дорожного движения, правил проезда пешеходных переходов, обгона, маневрирования и иных нарушений Правил дорожного движения, являющихся основными причинами дорожно-транспортного травматизма (в 2015 году – 353 тыс.), 59 тыс. фактов управления транспортным средством лицом, не имеющим права управления (в 2015 году – около 62 тыс.), 336,5 тыс. нарушений ПДД пешеходами и иными участниками дорожного движения (велосипедистами, возчиками, пассажирами) (в 2015 году – 337 тыс.).

Доказали свою высокую эффективность меры по популяризации использования световозвращающих элементов. **В 2016 году на дорогах страны погибло в 3 раза меньше пешеходов в темное время суток, чем в 2005 году (2005 год – 545, 2016 год – 184).**

С учетом поступающих предложений граждан и зарубежного опыта при строительстве и реконструкции участков улично-дорожной сети реализуются эффективные **инженерные решения, способствующие предотвращению ДТП.**

Справочно.

К примеру, в регионах республики осуществляются мероприятия по оптимизации скоростных режимов движения транспортных средств, улучшению пропускной способности улично-дорожной сети, в

том числе путем выделения на перекрестках отдельных лево- и правоповоротных полос движения.

Повышается безопасность пешеходных переходов за счет установки дополнительных источников наружного освещения с использованием современных ламп направленного действия, в том числе с использованием солнечных батарей.

Принятые меры по разграничению путей передвижения велосипедистов и автотранспорта с созданием инфраструктуры для велодвижения дали свой эффект в виде последовательного снижения количества ДТП с участием двухколесного транспорта и погибших велосипедистов. **В 2016 году в Беларуси погибло в 3 раза меньше велосипедистов, чем в 2005 году (2005 год – 151, 2015 год – 51).**

По данным Управления Государственной автомобильной инспекции милиции общественной безопасности Министерства внутренних дел Республики Беларусь, **принятые в Беларуси в период с 2006 по 2016 год меры по повышению безопасности дорожного движения позволили сохранить 6 тыс. жизней и здоровье 20 тыс. человек.** По уровню безопасности дорожного движения наша страна вышла на европейский уровень.

Сегодня Республика Беларусь – государство с развитой транспортной инфраструктурой. В совокупности с географическим положением нашей страны, культурным и историческим наследием, возрастающей ролью Беларуси в европейском регионе, туристической инфраструктурой это предопределяет высокую привлекательность Беларуси для зарубежных гостей.

Посетившие нашу страну положительно оценивают культуру участников дорожного движения, качество, безопасность, благоустройство и чистоту белорусских дорог.

Приведенные факты свидетельствуют об эффективности проводимой в Беларуси социально ориентированной дорожно-транспортной политики, в том числе в области обеспечения безопасности на дорогах.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРАЖДАН РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ЗА УКЛОНЕНИЕ ОТ ПРИЗЫВА НА ВОИНСКУЮ СЛУЖБУ

Статьей 57 Конституции Республики Беларусь предусмотрено, что защита Республики Беларусь – обязанность и священный долг гражданина Республики Беларусь.

Воинская обязанность установлена в целях создания и постоянного функционирования системы мероприятий, обеспечивающих защиту Республики Беларусь, прохождение гражданами воинской службы, подготовку их к вооруженной защите Республики Беларусь.

Обеспечение военной безопасности и вооруженной защиты Республики Беларусь, ее суверенитета, независимости и территориальной целостности в мирное и военное время возложено на Вооруженные Силы Республики Беларусь, которые комплектуются на основе сочетания воинской обязанности с добровольным поступлением на военную службу по контракту.

Очевидно, что своевременное и полное комплектование Вооруженных Сил Республики Беларусь военнослужащими срочной военной службы напрямую влияет на боеготовность воинских подразделений в мирное время.

Особенно актуален данный вопрос в настоящее время, время - военных вызовов и угроз, когда на Украине ведутся боевые действия, обострились отношения между Российской Федерацией и странами Евросоюза и США, происходит наращивание военных сил НАТО в странах Прибалтики.

В то же время не все граждане Республики Беларусь понимают значение срочной военной службы и желают ее проходить.

Так, в 2016 году в Могилевской области зарегистрировано 75 преступлений, предусмотренных статьей 435 УК Республики Беларусь (Уклонение от мероприятий призыва на воинскую службу), что почти в 2 раза больше, чем в 2015 году (40).

Значительный рост преступлений данного вида произошел в г.Бобруйске с 8 до 39. Рост также отмечается в г.Могилеве, Бобруйском, Бельничском, Быховском, Глусском, Дрибинском, Круглянском, Кричевском и Могилевском районах.

Кроме того, по разным причинам, в том числе в связи с уклонением, не получили повестку о явке на мероприятия двух призывных кампаний 2016 года, в связи с чем не прибыли на мероприятия призыва, соответственно 1235 и 1240 граждан. Это около 10% граждан от числа вызываемых на мероприятия призыва и 40% от числа вызываемых на срочную военную службу, службу в резерве.

Безусловно, не все из этих граждан были бы призваны на срочную военную службу (имеют законные основания для отсрочки или освобождения от призыва), а призванные - отобраны и отправлены в войска (отрицательно характеризуются, имеют отягощенную наследственность). Однако, неявка на мероприятия призыва не позволяет призывным комиссиям принять в отношении данных граждан решение о призыве, предоставлении отсрочки или освобождении от призыва, что затрудняет правильную оценку состояния призывных ресурсов области и планирование комплектования ими войск, а также уменьшает представителям воинских частей выбор лучших по физическим и морально-деловым качествам граждан, т.е. влияет на качественное состояние личного состава воинских частей.

Прежде чем говорить об ответственности за уклонение от мероприятий призыва, следует понять механизм проведения призыва.

В соответствии со статьей 30 Закона Республики Беларусь «О воинской обязанности и воинской службе» призыву на срочную военную службу, службу в резерве подлежат граждане мужского пола в возрасте от 18 до 27 лет, состоящие или обязанные состоять на воинском учете и не состоящие в запасе.

От призыва на военную службу, службу в резерве освобождаются (не подлежат) граждане:

признанные по состоянию здоровья негодными к военной службе с исключением с воинского учета;

отцы, матери, родные братья или сестры которых, являясь военнослужащими, лицами начальствующего и рядового состава органов внутренних дел, Следственного комитета Республики Беларусь, Государственного комитета судебных экспертиз Республики Беларусь, органов финансовых расследований, органов и подразделений по чрезвычайным ситуациям, погибли или умерли либо стали инвалидами I или II группы в результате увечья (ранения, травмы, контузии), заболевания, полученных при исполнении обязанностей военной службы (служебных обязанностей), а также из числа детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей. Граждане, имеющие право на освобождение от призыва по этому основанию, могут быть призваны на военную службу, службу в резерве по их желанию;

имеющие трех и более детей;

проходящие или прошедшие альтернативную службу;

прошедшие военную службу или иным образом исполнившие воинскую обязанность в другом государстве.

отбывшие наказание в виде лишения свободы в исправительных учреждениях;

имеющие судимость;

в отношении которых судом применены принудительные меры безопасности и лечения, - в течение срока применения этих мер;

в отношении которых осуществляется уголовное преследование или уголовное дело передано прокурору для направления в суд либо осуществляется судебное производство.

Названная категория призывников при наличии в военном комиссариате подтверждающих документов не вызывается на мероприятия призыва.

Остальные призывники включаются в сводный список граждан, подлежащих очередному призыву на срочную военную службу, и вызываются на мероприятия призыва, по результатам которых призывная комиссия должна принять в отношении них одно из следующих решений:

о призыве на срочную военную службу или службу в резерве;

о направлении на альтернативную службу;

о предоставлении отсрочки от призыва на срочную военную службу, службу в резерве;

об освобождении от призыва на срочную военную службу, службу в резерве и зачислении в запас;

о зачислении в запас;

об освобождении от призыва на срочную военную службу, службу в резерве и исключении с воинского учета.

Призывникам, обучающимся в учреждениях образования по очной форме получения образования, на основании представленных ими справок об обучении соответствующими призывными комиссиями предоставляется на период обучения отсрочка от призыва на срочную военную службу, службу в резерве для продолжения образования, а призывникам, имеющим сложное семейное положение, на основании представленных ими подтверждающих документов, отсрочка от призыва на срочную военную службу, службу в резерве по семейному положению.

Остальные призывники вызываются на медицинское освидетельствование (обследование), по результатам которого призывники годные для прохождения военной службы по состоянию здоровья решениями соответствующих призывных комиссий призываются на срочную военную службу, службу в резерве, призывники негодные для прохождения военной службы по состоянию здоровья решениями соответствующих призывных комиссий зачисляются в запас, а призывникам, признанным временно негодными к прохождению военной службы по состоянию здоровья предоставляется отсрочка от призыва на срочную военную службу, службу в резерве по состоянию здоровья.

Сроки каждого призыва на срочную военную службу, службу в

резерве определяются Указом Президента Республики Беларусь. Например, 27 января 2017 года издан Указ Президента Республики Беларусь № 29 «Об увольнении в запас и призыве на срочную военную службу, службу в резерве», которым определено, что очередной призыв проводится в период с февраля по май 2017 года.

Призыв граждан на срочную военную службу, службу в резерве включает следующие мероприятия:

явку на медицинское освидетельствование, медицинское обследование;

проведение медицинского освидетельствования, медицинского обследования;

заседание призывной комиссии;

явку призванных граждан в военный комиссариат (обособленное подразделение), на призывной (сборный) пункт для отправки к месту срочной военной службы, службы в резерве и нахождение в военном комиссариате (обособленном подразделении), на призывном (сборном) пункте до отправки к месту срочной военной службы, службы в резерве;

отправку призванных граждан к месту срочной военной службы, службы в резерве.

Сроки и порядок проведения каждого мероприятия по призыву определяется военным комиссариатом в начале призывной кампании, вид мероприятия, на которое вызывается призывник, указывается в повестке (направлении) военного комиссариата.

В ходе предварительного следствия и в суде призывники объясняли свою неявку в военкомат забывчивостью, трудным финансовым положением, из-за которого уехали на заработки за рубеж, документально не подтвержденной болезнью, занятостью на работе и просто не желанием провести часть жизни именно в армии.

Данные причины не являются уважительными, т.к. статьей 10 Закона Республики Беларусь «О воинской обязанности и воинской службе» к уважительным причинам относятся:

увечье (ранение, травма, контузия) или заболевание гражданина, связанные с утратой им трудоспособности;

тяжелое состояние здоровья отца, матери, отчима, мачехи, жены, мужа, сына, дочери, родных брата или сестры, деда, бабушки, опекуна гражданина либо участие в похоронах указанных лиц;

препятствие, возникшее в результате действия непреодолимой силы, или иное обстоятельство, не зависящее от воли гражданина;

иные причины, признанные уважительными призывной комиссией или судом.

Следует понимать, что последнее основание применимо только до окончания призыва, т.к. с окончанием срока призыва прекращает свою работу и призывная комиссия. Более того, в последний день призыва призывная комиссия в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь о призыве принимает решение в отношении уклонившихся от призыва граждан о направлении соответствующих материалов прокурору по месту жительства этих граждан для решения вопроса о привлечении их к ответственности в соответствии с законодательными актами Республики Беларусь.

Кроме того, уважительные причины неявки на мероприятия призыва должны быть подтверждены документами соответствующих органов.

Теперь об ответственности. В соответствии со статьей 435 Уголовного кодекса Республики Беларусь уголовная ответственность установлена за уклонение от мероприятий призыва на воинскую службу, а также за уклонение от мероприятий призыва на воинскую службу, совершенное путем умышленного причинения себе телесного повреждения, либо симуляции болезни, либо подлога документов или иного обмана.

Исходя из названных выше норм законодательства, уклонением от мероприятий призыва является **неявка гражданина мужского пола в возрасте от 18 до 27 лет, состоящего или обязанного состоять на воинском учете и не состоящего в запасе, без уважительных причин на мероприятия по призыву на воинскую службу по повестке (направлению) военного комиссариата, полученной под расписку, вплоть до окончания призывной кампании.**

Призывник не будет нести уголовную ответственность за уклонение от мероприятия призыва только при наличии у него уважительных причин неявки, вызове его не в сроки призыва или не на мероприятие призыва, достижении ко дню явки непризывного возраста, несвоевременной без уважительных причин явке в военкомат, но до окончания призыва.

В последнем случае предусмотрена административная ответственность по части 3 статьи 25.1 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, которая гласит:

«3.Неявка без уважительных причин на мероприятия по призыву на воинскую службу по повестке (направлению) военного комиссариата или в сроки, установленные законодательством Республики Беларусь, если данная неявка не воспрепятствовала принятию и (или) реализации решения призывной комиссии (военного комиссара) об исполнении гражданином воинской обязанности, – влечет предупреждение или наложение штрафа в размере до пяти базовых величин».

В правоохранительной практике встречаются случаи, когда

уклонившийся от призыва гражданин, как позже выясняется, имеет основания для отсрочки или освобождения от призыва по состоянию здоровья. Однако, такой призывник подлежит привлечению к уголовной ответственности, т.к. он не явился на мероприятие по медицинскому освидетельствованию (обследованию), что воспрепятствовало принятию призывной комиссией соответствующего решения.

То есть, чтобы вопрос о привлечении к уголовной ответственности не рассматривался, призывникам, у которых возможно имеются основания для отсрочки или освобождения от призыва, необходимо до окончания призывной кампании явиться в военный комиссариат.

Частью 1 статьи 435 Уголовного кодекса Республики Беларусь за уклонение от мероприятий призыва на воинскую службу предусмотрена уголовная ответственность в виде штрафа (от 30 базовых величин), или ареста на срок до шести месяцев, или ограничения свободы на срок до двух лет, или лишения свободы на срок до двух лет.

Предусмотренное частью 2 статьи 435 Уголовного кодекса Республики Беларусь, т.е. за уклонение от мероприятий призыва на воинскую службу, совершенное путем умышленного причинения себе телесного повреждения, либо симуляции болезни, либо подлога документов или иного обмана, более суровое - в виде ограничения свободы на срок до пяти лет или лишения свободы на тот же срок.

В 2016 году судами области к уголовной ответственности по статье 435 Уголовного кодекса Республики Беларусь привлечено 69 призывников (все по части 1). 66 призывникам суд назначил наказание в виде штрафа, двум - ареста, одному - ограничения свободы.

Наступившая ответственность, кроме обязанности отвечать за содеянное, влечет наличие судимости, которая будет погашена только через 2 года после исполнения назначенного им наказания и отражается на правовом и моральном положении осужденного лица, признается отягчающим обстоятельством при повторном совершении преступления.

С учетом роста в Могилевской области количества случаев уклонения граждан от призыва, требует активизации профилактической работы в данной сфере.

Основная причина данных преступлений - низкий уровень правосознания и патриотизма у молодых людей, обусловленный неэффективно проводимой местными органами власти, воинскими формированиями, администрациями учреждений образования и организаций, в которых обучаются или работают призывники, государственными общественными объединениями работы по военно-патриотическому воспитанию молодежи.

Проводимые мероприятия ориентированы на героизм и мужество нашего народа, проявленные в годы Великой Отечественной войны, и недостаточно - на популяризацию воинской службы в действующих воинских формированиях.

В учреждениях общего среднего, профессионально-технического и среднего специального образования необходимо укреплять учебно-материальную базу и преподавательский состав по предмету: «Допризывная и медицинская подготовка».

Наиболее убедительно и достоверно о преимуществах воинской службы могут довести до юношей представители воинских формирований, ДОСААФ, союзов офицеров, с которыми всем заинтересованным государственным органам и организациям необходимо организовать более тесное взаимодействие в данном направлении.

19 января 2017 года губернатором Могилевской области утвержден Комплекс мер по военно-патриотическому воспитанию молодежи, профилактике уклонения граждан от призыва на воинскую службу на 2017 год, в котором предусмотрены конкретные мероприятия, направленные на популяризацию военной службы.

Исполнение данного Комплекса мер должно положительно сказаться на состоянии законности в сфере призыва на воинскую службу.

Прокуратура Могилевской области

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПОЖАРОВ И ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ ОТ НИХ. ЛЕД

В январе 2017 года в области произошло 72 пожара, погибло 6 человек, 2 – травмировано.

Основными причинами возникновения возгораний стали: неосторожное обращение с огнём – 13 пожаров; нарушение правил устройства и эксплуатации отопительного оборудования – 36 пожаров; нарушение правил устройства и эксплуатации электрооборудования – 11 пожаров; другие причины- 12 пожаров.

Наибольшее количество пожаров пришлось на жилой сектор – 55. Во главе угла - «печные» пожары, количество которых по сравнению с прошлым годом увеличилось вдвое. Домовладения с печным отоплением в зимний сезон – это одновременно комфорт и проблема, особенно для тех, кто вспоминает про печь только тогда, когда ее надо топить. Печное отопление не терпит безразличия: оно требует регулярного и тщательного ухода.

Трещины и зазоры в кладке необходимо тщательно замазать глиной. Пожарную опасность представляют также трещины в дымоходах. Они - лазейки для открытого пламени на чердаке. Побеленный дымоход в пределах чердака всегда укажет на возможную проблему черной копотью. А иначе – жди беды.

Пример: В огненной ловушке 1 февраля днем оказались 82-летняя жительница Быхова и ее 56-летняя дочь, проживающие в одной из квартир четырехквартирного жилого дома по ул.Фрунзе. Так как женщины нуждались в особом уходе, отправляясь в аптеку, 34-летняя внучка закрыла двери на ключ. Почувствовав запах дыма, соседи забили тревогу. И очень вовремя: кровля дома уже была охвачена огнем. Прибывшие спасатели вывели из задымленной квартиры пенсионерок. Благо, они не пострадали. В результате пожара над их квартирой частично повреждена кровля и перекрытия дома.

Еще одна из распространенных причин пожаров в отопительный период - перекал печи. При сильных морозах, печь безопаснее протапливать дважды в сутки, с некоторым интервалом. Запрещается сушить и складировать непосредственно на печах и на расстоянии менее 1,25 м. от топочных отверстий топливо, одежду и другие горючие вещества и материалы.

Пример: За считанные минуты огонь превратил родовое гнездо жителей д. Холопеничи Глусского района в непригодное для проживания пепелище. Пожар начался 21 декабря 2016 г. около 7 часов вечера. 84-летний глава семьи смело вступил в схватку с пламенем, но проиграл.

Мужчина получил термические ожоги лица и кисти 6% тела. Прибывшие спасатели ликвидировали возгорание, но огонь уже успел сделать свое черное дело: уничтожена кровля, повреждено перекрытие и имущество. Погорельцев приютили соседи. По предварительным данным пожар произошел из-за перекала печи.

Пример: 5 февраля 67-летняя жительница Кличева, протопив печь, золу выбросила под сарай и в результате лишилась и сарая и гаража, находящихся под одной крышей.

Чтобы случайно выпавшие горящие угли не привели к пожару, прибежите перед топкой на деревянном полу металлический лист размерами не менее 50x70 см. Подойдет цементная или плиточная основа. И даже несмотря на их наличие, не оставляйте открытыми топочные дверцы и топящуюся печь без присмотра. Это прямой путь к пожару, который, к сожалению, иногда заканчивается трагедией.

Пример: 13 января около 8 часов вечера чаусские спасатели выезжали на ликвидацию возгорания жилого дома в д. Волковичи. Под обрушившимися конструкциями без признаков жизни был обнаружен 59-летний работник ОАО «Сосновый бор». Со слов второго жильца дома, накануне произошедшего они, употребляя спиртное, обнаружили возгорание около печи. Один бросился к соседям за помощью, а второй остался в доме тушить пожар. И это промедление стоило ему жизни.

Ни в коем случае не используйте при растопке легковоспламеняющиеся и горючие жидкости, такие как бензин или керосин. Не позволяйте детям самостоятельно их растапливать.

В период отопительного сезона нередки и отравления угарным газом. Известно, что угарный газ не имеет цвета и запаха. Он образуется при любых видах горения, а также содержится в составе выхлопных газов. Первый признак - человек начинает чувствовать головную боль и удушье. При высокой концентрации наступает потеря сознания и паралич. Находиться в помещении, воздух которого содержит 0,2% угарного газа, в течение 1 часа вредно для здоровья, а при содержании 0,5% - в течение 5 минут уже опасно для жизни.

Пример: 18 января в частном жилом доме по ул.Белинского в г.Бобруйске было обнаружено 2 погибших – хозяин дома 1973 г.р. и его 37-летняя гостя. Предполагаемая причина гибели – отравление угарным газом в результате нарушений правил эксплуатации печи.

Для того, чтобы не получить отравление угарным газом, нельзя преждевременно закрывать заслонку печей, т.е. пока угли полностью не прогорят. При этом заканчивать топить печь нужно не менее чем за два часа перед отходом ко сну.

Запрещено также использовать газовые плиты с горящими конфорками для отопления помещений. Открытое пламя выжигает кислород и его становится недостаточно для нормальной работы горелок. А из-за недостатка кислорода газ сгорает не полностью, в результате - образуется угарный газ.

О вреде курения знает каждый. Проблема обостряется, когда к сигарете добавляется алкоголь. Поступки одурманенных алкоголем людей редко бывают разумными и логичными. А вот предсказать развитие событий можно. Курильщик засыпает с сигаретой в руке... и именно с этой минуты человеческая жизнь начинает тлеть вместе с сигаретой, отсчет времени измеряется несколькими часами - 83% из числа погибших в январе на момент возникновения пожара находились в состоянии алкогольного опьянения.

Пример: 21 января ночью загорелся частный жилой по ул.Киселевичская в Бобруйске. Местные жители обнаружили возгорание, когда дом уже пылал. Спасти 54-летнего хозяина, к сожалению, не удалось. Погибший проживал один, нигде не работал, при наличии денежных средств злоупотреблял спиртным.

Для того, чтобы обезопасить свое жилье от пожаров, помимо строгого соблюдения правил пожарной безопасности, в каждой жилой комнате необходимо установить автономный пожарный извещатель (далее АПИ). АПИ срабатывая на дым, начинает подавать мощный звуковой сигнал. Обнаружение пожара на ранней стадии позволяет спасти не только жизнь, но и снизить возможный ущерб, а в некоторых случаях и вовсе свести его к минимуму. Только в прошлом 2016 году в республике благодаря АПИ спасено 127 человек, из них 24 ребенка. В Могилевской области сработка АПИ предотвратила гибель и травматизм 23 человек, в том числе 3 детей.

Пример: 27 декабря ближе к вечеру 57-летний житель д. Тудорово Шкловского района прилег отдохнуть и заснул. Однако громкий звук сработавшего на задымление автономного пожарного извещателя разбудил мужчину. В соседней комнате уже хозяйничал огонь, дым полностью заполнил дом. Счет шел на секунды. Мужчина, пригнувшись к полу, эвакуировался на улицу. Соседи вызвали спасателей. К сожалению, дом спасти было уже невозможно: уничтожена кровля, перекрытие и имущество в доме, повреждены стены. К слову, автономный пожарный извещатель спасенный приобрел в 2016 году - как оказалось не зря...

Важно правильно выбрать место установки автономного пожарного извещателя. Оптимальная точка - в центральной части потолка с небольшим смещением в сторону окна или двери, где происходит движение воздушных потоков. Чтобы проверить работоспособность АПИ,

нажмите на кнопку и немного подержите. Батарейки хватит, примерно на год. Если заряд закончится, АПИ начнет выдавать кратковременные звуки. Если начинает «пикать», снимите его и замените батарейку, которая продается в любом хозяйственном магазине.

Лед. С начала зимы в Республике утонуло 12 человек. Большинство погибших - заядлые любители подледной рыбалки. Что самое удивительное, именно эта категория людей отлично знакома со всеми приметам, указывающими на опасность, но, полагаясь лишь на внушительный личный опыт и везение, продолжает испытывать судьбу. До поры до времени.

Примеры: 20 ноября днем на озере Тарасово возле д. Дубовка Бобруйского р-на утонули 58-летний местный житель и его 34-летний сын. Жертвой воды стал и 65-летний житель Чаус.

Необходимо помнить, выход на неокрепший лед, толщиной менее 10 см, представляет серьезную угрозу для жизни человека — достаточно провести 15 минут в холодной воде, чтобы последствия стали необратимыми!

Предупреждение «ледяных» трагедий:

Лед голубого цвета прочный. Белого — выдерживает тяжесть в два раза меньше. А появился серый или желтоватый оттенок — ненадежен и крайне опасен.

Самым тонким лед считается в местах впадения в реку ручьев, сброса промышленных и сточных вод, у зарослей камыша, вдоль береговой линии. Верный способ не стать жертвой тонкого льда — попросту на него не выходить.

Если вы провалились под лед — старайтесь не поддаваться панике, зовите на помощь. Лягте на живот в позу пловца, пока между слоями одежды остается воздух, вы сможете держаться на плаву. Выбираясь из полыньи, налегайте на лед грудью, широко раскинув руки, чтобы увеличить площадь опоры и уменьшить давление. Оказавшись на замерзшей воде, не спешите вставать — широко раскинув руки и ноги, откатитесь подальше и ползком доберитесь до берега.

Стали свидетелем подобной ЧС? В первую очередь оцените обстановку. Подумайте, сможете ли помочь человеку, провалившемуся под лед, самостоятельно. Или лучше позвать кого-то еще? В том случае, если поблизости никого нет, вооружитесь палкой, шестом, веревкой или доской, ползите к полынье, равномерно распределяя вес вашего тела по поверхности и толкая спасательное средство перед собой. Приблизившись на максимально возможное расстояние, не ближе 3—4 метров, протяните тонущему палку или веревку. Когда начнете вытаскивать пострадавшего, попросите его работать ногами, так

будет значительно легче справиться. Оказавшись вместе со спасенным человеком в безопасности, вызовите «скорую помощь».

Особую тревогу вызывают дети, которых словно магнитом тянет играть на водоемы. Уважаемые родители! Объясните детям, какую опасность таит в себе коварный лед, что ни в коем случае нельзя играть на нем и переходить водоем, используя лед в качестве моста. Берегите себя и своих близких!

***Могилевское областное управление
МЧС Республики Беларусь***

Ставки за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении в Республике Беларусь

(с 1 января 2017 г. размер базовой величины составляет 23 рубля)

1. организациям за:

- 1.1. легковой автомобиль, имеющий разрешенную максимальную массу:
 - не более 1 тонны – 7 базовых величин;
 - более 1 тонны, но не более 2 тонн – 9 базовых величин;
 - более 2 тонн, но не более 3 тонн – 11 базовых величин;
 - более 3 тонн – 14 базовых величин;
- 1.2. прицеп, имеющий разрешенную максимальную массу:
 - не более 0,75 тонны – 5 базовых величин;
 - более 0,75 тонны – 12 базовых величин;
- 1.3. прицеп-дачу (караван) – 5 базовых величин;
- 1.4. грузовой автомобиль, автомобиль-тягач, грузопассажирский автомобиль, имеющие разрешенную максимальную массу:
 - не более 2,5 тонны – 12 базовых величин;
 - более 2,5 тонны, но не более 3,5 тонны – 17 базовых величин;
 - более 3,5 тонны, но не более 12 тонн – 22 базовые величины;
 - более 12 тонн – 25 базовых величин;
- 1.5. автобус с числом посадочных мест:
 - до 20 включительно – 12 базовых величин;
 - от 21 до 40 включительно – 17 базовых величин;
 - свыше 40 – 22 базовые величины;
- 1.6. мотоцикл – 3 базовые величины;
- 1.7. седельный тягач – 20 базовых величин;

2. физическим лицам за:

- 2.1. легковой автомобиль, имеющий разрешенную максимальную массу:
 - не более 1,5 тонны – 3 базовые величины;
 - более 1,5 тонны, но не более 2 тонн – 6 базовых величин;
 - более 2 тонн, но не более 3 тонн – 8 базовых величин;
 - более 3 тонн – 11 базовых величин;
- 2.2. прицеп, имеющий разрешенную максимальную массу:
 - не более 0,75 тонны – 2 базовые величины;
 - более 0,75 тонны – 11 базовых величин;
- 2.3. прицеп-дачу (караван) – 2 базовые величины;

2.4. грузовой автомобиль, автомобиль-тягач, грузопассажирский автомобиль, имеющие разрешенную максимальную массу:

не более 2,5 тонны – 8 базовых величин;

более 2,5 тонны, но не более 3,5 тонны – 17 базовых величин;

более 3,5 тонны, но не более 12 тонн – 22 базовые величины;

более 12 тонн – 25 базовых величин;

2.5. автобус с числом посадочных мест:

до 20 включительно – 12 базовых величин;

от 21 до 40 включительно – 17 базовых величин;

свыше 40 – 22 базовые величины;

2.6. мотоцикл – 2 базовые величины;

2.7. седельный тягач – 20 базовых величин.

*Перечень объектов строительства
за счет средств государственной пошлины
за выдачу разрешения на допуск транспортного средства
к участию в дорожном движении в 2016 году*

МОГИЛЕВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Автомобильная дорога М-5/Е271 Минск – Гомель, км 131,0 – км 208,66.

Мостовой переход через р.Сож на км 4,646 автомобильной дороги Р-140 Славгород-Краснополье

Мост через р.Ольса на км 1,428 автомобильной дороги Р-79 Кличев-Чечевичи.

Проектно-изыскательские работы для строительства будущих лет.

***ВСЕГО использовано средств пошлины за 2016 год
на строительство республиканских автомобильных дорог
112 128,1 тыс. рублей.***

Перечень объектов, капитальный ремонт которых осуществлялся в 2016 году за счет средств государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении

МОГИЛЕВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Автомобильная дорога М-8/Е 95 Граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута), км 232,0 – км 235,0.

Автомобильная дорога Р-122 Могилев – Чериков – Костюковичи, км 13,1 – км 19,0.

Мост через р.Сосновка на км 23,546 автомобильной дороги Р-43 Граница Российской Федерации (Звенчатка) – Кричев – Бобруйск – Ивацевичи.

Мост через р.Бася на км 38,297 автомобильной дороги Р-96 Могилев – Рясна – Мстиславль.

Мост через р.Проня на км 56,502 автомобильной дороги Р-96 Могилев – Рясна – Мстиславль.

Мост через р.Ола на км 14,806 автомобильной дороги Р-118 Любоничи (от автомобильной дороги Р-62) – Кировск.

Мост через р.Удожка на км 75,136 автомобильной дороги Р-122 Могилев – Чериков – Костюковичи.

Мост через р.Суров на км 28,114 автомобильной дороги Р-139 Хотимск – Родня.

ВСЕГО использовано средств пошлины на капитальный ремонт республиканских автомобильных дорог за 2016 год 51 632,2 тыс. рублей.