

4 Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях: Кодекс Респ. Беларусь, 6 января 2021 г. № 91–3: в ред. Закона Респ. Беларусь от 04.01.2022 г. № 144–3 // Нац. Реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 22.01.2021 г., 2/2811. – 15.01. 2021 г.

5 Уголовный кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс]: 9 июля 1999г., № 275–3: в ред. Закона Респ. Беларусь от 05.01.2022 г., № 146–3 // Электрон. Копия эталонного банка данных правовой информации с информационно–поисковой системой «ЭТАЛОН»: версия 6.5 / Нац. Центр правовой информации Респ. Беларусь. – URL: <https://etalonline.by/document/?regnum=hk9900275>. – Дата доступа: 24.04.2024.

6 Трудовой кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс]: 26 июля 1999 г., №296–3: принят Палатой представителей 8 июня 1999 г.: одобр. Советом Респ. 30 июня 1999 г.: с изм. и доп. // Электрон. Копия эталонного банка данных правовой информации с информационно–поисковой системой «ЭТАЛОН»: версия 6.5 / Нац. Центр правовой информации Респ. Беларусь. – URL: [https://etalonline.by/document/?regnum=hk9900296&q\\_id=3241687](https://etalonline.by/document/?regnum=hk9900296&q_id=3241687). – Дата доступа: 24.04.2024.

7 Положение о Департаменте государственной инспекции труда Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Электрон. Копия эталонного банка данных правовой информации с информационно–поисковой системой «ЭТАЛОН»: версия 6.5 / Нац. Центр правовой информации Респ. Беларусь – URL: <https://etalonline.by/document/?regnum=C20600959>. – Дата доступа: 24.04.2024.

**УДК 342.922**

***Е. И. Усова***

*Гомельский государственный университет имени Франциска Скорины*

## **БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТА КАК ОБЪЕКТ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ**

*В статье рассмотрены вопросы понятия безопасности движения и эксплуатации транспорта, дан общий анализ правонарушений данного рода, представлен статистический материал, проведено разграничение уголовной и административной ответственности за противоправные деяния в области безопасности движения и эксплуатации транспорта.*

Обеспечение безопасности дорожного движения относится к одной из центральных задач государства. Под безопасностью дорожного движения следует понимать состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия [1, п. 2.4].

Участниками дорожного движения являются физические лица, находящиеся в пределах дороги в (на) транспортном средстве или вне его, за исключением регулировщиков и работников, выполняющих в установленном порядке на дороге ремонтные и другие работы.

К участникам дорожного движения относятся: водитель транспортного средства, самоходной машины; пешеход; пассажир; всадник, погонщик скота; лицо, обучаемое управлению механическим транспортным средством, самоходной машиной и находящееся в них; лицо, сдающее квалификационный практический экзамен на право управления механическим транспортным средством, самоходной машиной.

Дорожно-транспортное происшествие – происшествие, совершенное с участием хотя бы одного находившегося в движении механического транспортного средства, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица [1, п. 2.18].

Увеличивается количество пользователей средствами персональной мобильности, под которыми следует понимать устройства или приспособления, не являющиеся транспортными

средствами, приводимые в движение двигателем и предназначенные для индивидуального или совместного (в случае наличия специально оборудованных мест для сидения) использования пешеходами (электросамокат, гироскутер, сигвей, моноколесо и прочее) [1, п. 2.60<sup>1</sup>].

Транспорт – одна из отраслей, которая формирует инфраструктуру экономики и обеспечивает взаимосвязь всех ее элементов. Транспорт является ёмким потребителем сырья, топлива, ряда видов промышленной продукции.

Понятие транспорта весьма многогранно. Согласно толковому словарю Ожегова, транспорт – это отрасль народного хозяйства, связанная с перевозкой людей и грузов, а также тот или иной вид перевозочных средств [2, с. 659]. Он может быть различных видов. Так, например, по типам путей сообщения подразделяется на рельсовый (железнодорожный) и безрельсовый. По типу движителя может быть колёсным, гусеничным, использующим животных и другое. Как вид хозяйственной деятельности транспорт делится на общего и специального пользования.

Под безопасностью движения следует понимать состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия (ст. 18.2, 18.4, 18.12, 18.13, 18.18 КоАП) [3].

Под эксплуатацией транспорта следует понимать совокупность деяний, которые направлены на обеспечение нормального порядка его работы для создания безопасности дорожного движения. В случае нарушения такого порядка наступает юридическая ответственность (ст. 18.3, 18.8, 18.20 КоАП).

Несмотря на проводимую профилактическую работу среди автолюбителей, иных лиц, эксплуатирующих транспортное средство, повышение требовательности при решении вопроса о допуске к управлению, меры убеждения в полной мере не дают необходимого позитивного результата. Поэтому используются меры принуждения, применение которых следует отметить еще в 1906 году, когда произошла первая автокатастрофа в Минске, в ходе которой гражданин Фёдоров, взявший разрешение на перевозку пассажиров, врезался в телеграфный столб на Подгорной улице (в настоящее время – улица Карла Маркса). В результате такого столкновения пассажиры были выброшены на мостовую, а один из них был тяжело ранен. После такого инцидента таксомоторными перевозками снова смогли заняться только осенью 1912 года, так как были установлены соответствующие запреты, которые выражали наличие юридической ответственности за соответствующее деяние [4].

Административная ответственность является одним из наиболее распространенных видов юридической ответственности. Что же касается административных правонарушений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, то по оперативным данным Управления Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел (далее – Управление ГАИ МВД), в 2023 году в республике зарегистрировано 3 186 дорожно-транспортных происшествий, повлекших гибель 434 человек. Это минимум за все годы наблюдений. В сравнении с 2022 годом отмечается положительная динамика таких происшествий, в частности на 1,7 % меньше [5].

Административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта содержатся в главе 18 КоАП. На основе текста статей можно выделить наличие бланкетных элементов гипотез и диспозиций. В примечании к данной главе отмечено, что не является административным правонарушением нарушение правил дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее совершение дорожно-транспортного происшествия, о котором в соответствии с законодательными актами водитель вправе не сообщать в Государственную автомобильную инспекцию (далее ГАИ), в случае оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия сотрудников ГАИ.

Характеристика правонарушений, предусмотренных главой 18 КоАП требует выделить общие признаки составов.

Родовым объектом правонарушений против безопасности движения и эксплуатации транспорта выступает совокупность близких между собой общественных отношений, составляющих безопасность движения на всех видах транспорта и его эксплуатации.

Так, существует классификация правонарушений в зависимости от вида транспортного средства: гужевого, железнодорожного, городского электрического транспорта, велосипеда, автомобиля, средства персональной мобильности и так далее.

Однако, чаще всего административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта совершаются с использованием автомобиля. Он считается самым опасным транспортным средством.

В 2023 году на дорогах, обслуживаемых РУП «Гомельавтодор», произошло 118 дорожно-транспортных происшествий (в 2022 году – 111, что составляет 106,3 %, в которых 37 человек погибло (в 2022 году – 39 человек, 94,9 %) и 139 получили ранения (в 2022 году – 125 человек, 111,2 %).

Основными видами совершенных дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими людьми являются: опрокидывания транспортных средств – 32 происшествия, наезды на пешеходов – 23 происшествия; лобовые столкновения – 20 происшествий, попутные столкновения – 11 происшествий [6].

С объективной стороны правонарушения данной группы совершаются путем действия – ст. 18.1, ч.2 ст.18.4, ст. 18.8 КоАП, в форме бездействия – ч.1 ст.18.13, 18.28 КоАП, сочетание действия и бездействия – ст.18.31, 18.37 КоАП.

По конструкции объективной стороны большинство правонарушений рассматриваемой группы относятся к правонарушениям с формальным составом, когда достаточно «формального» нарушения и не требуется наступления негативных последствий, так и с материальным составом, когда такие последствия должны быть. Некоторые правонарушения имеют материальный состав – ч.1 ст.18.16, ч.3 ст. 18.17, ч.4 ст.18.20 КоАП.

В одних составах в качестве обязательного признака названо место совершения правонарушения – ст.18.4 (приаэродромная территория), ст.18.30 (автомобильная дорога общего пользования), время – ч.1 ст.18.11 (темное время суток).

Деяния, предусмотренные ч.1 ст.18.16 и ч.4 ст.18.20 КоАП, влекут административную ответственность только по письменному требованию потерпевшего или его законного представителя привлечь лицо, совершившее административное правонарушение, к административной ответственности.

Повторность как квалифицирующий признак содержится в ч.8 ст.18.11, ч.5 ст. 18.12, ч.14 ст.18.13, ч.2 ст.18.14 КоАП и др.

Деяния данной группы могут быть простыми и сложными. Так, например, простые – ст.18.12, альтернативные составы – ст.18.26, 18.29.

Субъектами основного массива анализируемых правонарушений являются физические лица, достигшие 16-летнего возраста, вменяемые. За отдельные составы правонарушений субъектами ответственности также могут выступать индивидуальные предприниматели и юридические лица.

Ст. 4.8 КоАП установлены особенности определения субъекта административных правонарушений против безопасности движения и эксплуатации транспорта при фиксации соответствующих правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи [3].

Субъективная сторона характеризуется виной в форме умысла и неосторожности.

Особое внимание законодатель уделяет вопросам квалификации, отграничению уголовных преступлений от административных деликтов. В случае повторности совершения деяний, предусмотренных ч.1-2 ст. 18.15 КоАП в течение одного года после наложения мер административной ответственности наступает уголовная ответственность соответственно по ст. 317<sup>1</sup> «Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования)» Уголовного кодекса Республики Беларусь (далее – УК) [7].

В случаях совершения деяний, предусмотренных ст. 18.1 «Умышленное блокирование транспортных коммуникаций», ст. 18.3 «Нарушение правил пользования транспортными средствами железнодорожного транспорта», ст. 18.7 «Нарушение правил безопасности движения или

эксплуатации маломерных судов, правил пользования базами (сооружениями) для их стоянок», ст. 18.16 «Нарушение правил дорожного движения, повлекшее причинение потерпевшему легкого телесного повреждения, оставление места дорожно-транспортного происшествия», ст. 18.22 «Допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения» и при наличии тяжких последствий наступает уголовная ответственность соответственно по ст. 310 «Умышленное блокирование транспортных коммуникаций», ст. 312 «Самовольная без необходимости остановка поезда», ст. 316 «Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации маломерных судов», ст. 317 «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств», ст. 318 «Выпуск в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства либо незаконный допуск к управлению им» УК Республики Беларусь.

Еще одним из важных вопросов, характеризующих объект административных правонарушений, связанных с безопасностью движения и эксплуатацию транспорта, выступает особое отношение к потерпевшим, которыми могут быть несовершеннолетние.

Согласно Информационной записке о состоянии детского дорожно-транспортного травматизма в Гомельской области за январь-апрель 2024 в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, увеличилось с 10 до 11 количество автоаварий с пострадавшими несовершеннолетними, а также количество раненых (с 9 до 11) в них детей, при этом количество погибших осталось в уровне с прошлым годом.

Необходимо отметить, что для предотвращения детского дорожно-транспортного травматизма в учреждениях образования с каждым годом отводится больше часов для изучения правил безопасного движения на дорогах. Проводятся разъяснительные беседы и мероприятия. Так, перед началом учебного года обследуются участки автомобильных дорог и улиц, прилегающих к школам, на предмет наличия технических средств, ограничивающих въезд транспортных средств на территорию, а также эксплуатационного состояния проезжей части, тротуаров и пешеходных дорожек, наружного освещения, технических средств организации дорожного движения, в том числе искусственных неровностей.

Что касается Гомельской области, то ежегодно перед началом учебного года проходит проведение специального комплексного мероприятия «Внимание – дети!», а также Единый день безопасности дорожного движения под девизом «Звонок приглашает, дорога обязывает!». Кроме того, в октябре-ноябре 2023 года проводилась профилактическая акция «Первые каникулы! Стань заметней в темноте!», в процессе которой, было распространены световозвращающие элементы. Кроме того, с 29 марта по 1 апреля 2024 года на территории Гомельской области Госавтоинспекцией проводилась профилактическая акция «Безопасный путь!»

Таким образом, безопасность движения и эксплуатация транспортного средства является комплексным теоретико-правовым явлением, имеющим свой объект административно-деликтного регулирования, направленный, в том числе, на профилактику административных правонарушений.

### **Список использованных источников**

1 О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551: в ред. Указа от 31 июля 2023 г. № 240. – Минск: Правовая библиотека НЦПИ, 2024. – С. 176.

2 Ожегов, С. И. Словарь русского языка: ок. 57 000 слов / С. И. Ожегов; под ред. Н. Ю. Шведовой. – 20-е изд., стереотип. М: Рус. яз., 1988. – 750 с.

3 Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: 6 января 2021 г. № 91-3: принят Палатой представителей 18 декабря 2020 г.: одобр. Советом Респ. 18 декабря 2020 г. // Эталон. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.

4 Течушева, А. В. История Правил дорожного движения [Электронный ресурс] / А. В. Течушева. – Минск, 2010 [Электронный ресурс] // URL: <http://pdd.by/pdd/history>. – Дата доступа: 10.04.2023.

5 В 2023 году в Беларуси количество ДТП сократилось на 1,7% [Электронный ресурс] // URL: <https://www.sb.by/articles/v-2023-godu-v-belarusi-kolichestvo-dtp-sokratilos-na-1-7.html>. – Дата доступа: 17.05.2024.

6 Сведения о дорожно-транспортных происшествиях, совершенных на республиканских автомобильных дорогах РУП «Гомельавтотор» в 2023 году [Электронный ресурс] // URL: <https://gomad.by/novosti/svedeniya-o-dorozhno-transportnyh-proisshestviyah-sovershennyh-na-respublikanskikh-avtomobilnyh-dorogah-rup-gomelavtodor-v-2023-godu/>. – Дата доступа: 17.05.2024.

7 Уголовный кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс]: 9 июля 1999 г. № 275-З; в ред. Закона Респ. Беларусь от 9 марта 2023 г. № 256-З // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.

**УДК 347.122**

***Е. А. Хомченко***

*Филиал учреждения образования «Брестский государственный технический университет»  
Политехнический колледж*

## **СТАТУС СФЕРЫ ОКАЗАНИЯ КОСМЕТИЧЕСКИХ И ИНЫХ УСЛУГ НАСЕЛЕНИЮ**

*В статье акцентируется внимание на качестве оказания косметических и иных услуг населению, которые в настоящее время достаточно востребованы. Ставится вопрос о компетентности специалистов в данной области и роли образования как залого качества оказываемых услуг. Рассматриваются основные пути и направления повышения образовательного уровня лиц, работающих в данной сфере. Формулируются обоснованные выводы и предложения по совершенствованию законодательства об оказании косметических и иных услуг населению.*

Согласно ст.1 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее – ГК) под самозанятыми понимаются физические лица, занимающиеся видами деятельности, не относящимися к предпринимательской деятельности, без регистрации в качестве индивидуального предпринимателя (далее – ИП). Под ИП понимаются граждане, которые занимаются предпринимательской деятельностью без образования юридического лица (п. 1 ст. 22 ГК). Так, мы имеем две категории лиц как самозанятые и ИП, которые вправе заниматься определённым перечнем косметологических, косметических услуг, услуг в сфере массажа, фитнес услуг, а именно мастеров данных отраслей. Данные услуги подразумевают определённую самостоятельную деятельность лица, чаще всего одного, который регистрируется как самозанятый или ИП и предоставляет услуги населению за определённую плату. На первый взгляд, все достаточно просто и законодательно урегулировано, но возникает вопрос, а имеет ли сфера услуг достаточный уровень образования и может ли она его подтвердить?

Из ст. 1 ГК следует, что к предпринимательской деятельности не относятся парикмахерские и косметические услуги, а также услуги по маникюру и педикюру [1]. Следовательно, для занятия данными видами деятельности, физические лица регистрируются как самозанятые и ИП. На практике, лицо которое хочет оказывать услуги в сфере маникюра или педикюра, регистрируется как выше приведённые категории, уплачивает налог и считает, что в дальнейшем он не столкнется ни с какими проблемами. Но, как показывает судебная практика и мнения лиц, работающих в сфере дополнительного образования взрослых, далеко не каждый самозанятый имеет достаточный уровень образования и может его подтвердить, а тем самым нанести непоправимый вред населению.

Для подготовки специалистов в сфере оказания услуг и возможности начать самостоятельную профессиональную деятельность требуются, как правило, краткосрочные обучающие курсы, продолжительность которых может быть от одного дня до нескольких месяцев. Профессиональное обучение реализуется в учреждениях среднего профессионального образования, современные колледжи предлагают специализацию по направлениям парикмахер-стилист,