

Также не совсем понятно почему ставки по уплате государственной пошлины за регистрацию местного общественного объединения равен 5 б.в. (приблизительно 62 \$), когда как для коммерческой организации этот порог равен 1 б.в. (приблизительно 12,5 \$).

Мы наблюдаем, что Беларусь незначительно упрощает порядок создания и финансирования общественных объединений, хоть это не влияет коренным образом на «общую картину». Главные причины, тормозящие развитие общественных объединений не устраняются. Однако основным достижением Беларуси прошлого года в отношении данной организационно-правовой формы некоммерческих организаций стала декриминализация статьи Уголовного кодекса Республики Беларусь за незаконную организацию деятельности общественного объединения.

Дать «зеленый свет» созданию и финансированию общественных объединений поспособствует развитию и становлению гражданского общества. Это важно, т.к. в свою очередь, благодаря сильному гражданскому обществу формируется высокий правовой уровень государства и создается благоприятный демократический климат.

<http://bseu.by/>

Г.А. Ефимович
БГЭУ (г. Минск)

ОСОБЕННОСТИ РАССМОТРЕНИЯ ДЕЛ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ПРЕВЫШЕНИЯ ДОПУСТИМОЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Нарушение скоростного режима участниками дорожного движения является самым распространенным правонарушением против безопасности движения и эксплуатации транспорта во всем мире. Безопасность дорожного движения обеспечивается путем принятия комплекса мер, к которым наряду с инженерно-техническими, профилактическими и другими относятся меры административной ответственности.

Обеспечение безопасности дорожного движения является важнейшим направлением деятельности нашей страны. Так, Президентом Республики Беларусь было поручено Совету Министров Республики Беларусь совместно с Государственным секретариатом Совета Безопасности Республики Беларусь разработать Концепцию обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, которая была утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь 14 июня 2006 г. № 757.

Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – ПИКоАП) устанавливает ответственность за совершение данного правонарушения в ст. 18.13. Эта норма разграничивает по способу фиксации превышения установленной скорости на определенном участке дороги. Так, установить факт данного правонарушения может сотрудник Государственной автомобильной инспекции (далее – ГАИ), а также специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, работающие в автоматическом режиме.

В качестве ответственности за правонарушение установлен штраф в размере:

1) до 0,5 базовой величины за превышение скорости от 10 до 20 км/ч до 10 базовых величин за превышение на 30 км/ч и более установленного скоростного режима, зафиксированное сотрудником ГАИ;

2) от 0,5 базовой величины за превышение скорости от 10 до 20 км/ч до 6 базовых величин за превышение на 30 км/ч и более установленного скоростного режима, зафиксированное работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

В некоторых случаях, если факт превышения скоростного режима был зафиксирован сотрудником ГАИ повторно в течение года, после наложения административного взыскания за

аналогичное правонарушение, то к правонарушителю может быть применен штраф от 5 до 15 базовых величин или лишение права управления транспортным средством на срок до 6 месяцев.

В отличие от общего порядка рассмотрения дел о нарушении скорости движения, зафиксированном специальным техническим средством, работающем в автоматическом режиме, не составляется протокол об административном правонарушении, предусмотренном ст. 18.13 КоАП, не производится опрос лица, управлявшего транспортным средством, и не проводятся иные проверочные действия, предусмотренные ПИКоАП. Однако в данной правовой норме присутствуют некоторые особенности, представляющие собой интерес в рамках административного процесса.

Так, должностное лицо органа административной юрисдикции, уполномоченное на составление протокола об административном правонарушении, предусмотренном ст. 18.13 КоАП, самостоятельно выносит постановление о наложении административного взыскания на собственника транспортного средства по указанной статье КоАП (в общем порядке административного процесса, предусмотренного ПИКоАП, такое право этому должностному лицу не предоставлено). Постановление о наложении административного взыскания выносится без участия лица, в отношении которого ведется административный процесс.

Отметим, что в Указе Президента Республики Беларусь от 03.09.2010 г. № 454 «О мерах, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения с использованием специальных технических средств» содержится положение о том, что должностное лицо органа, ведущего административный процесс, не обязано доказывать виновность лица в превышении им скорости движения транспортного средства, зафиксированной специальными техническими средствами. Иначе говоря, обязанность доказывать свою невиновность возлагается на лицо, привлекаемое к административной ответственности.

Однако собственник автомобиля, получивший копию постановления о наложении административного взыскания в таком случае, мог не управлять своим транспортным средством в момент фиксации правонарушения камерой -фото и -видео фиксации. В данном случае он может подать письменное заявление в ГАИ МВД по месту жительства, оспаривающее постановление о наложении административного взыскания. Это означает, что для избежания привлечения к ответственности собственник транспортного средства должен представить доказательства того, что не он управлял транспортным средством в момент его фиксации специальными техническими средствами. Но он не обязан доказывать, кто управлял данным транспортным средством во время совершения административного правонарушения. Если собственник докажет, что не он был за рулем транспортного средства, то установить, кто именно управлял им, обязано должностное лицо органа, ведущего административный процесс.

Таким образом, бремя доказывания по делу об административном правонарушении будет лежать на органе, должностном лице органа, ведущего административный процесс, но не на собственнике транспортного средства.

Я.В. Жук
БГЭУ (г. Минск)

РЕГУЛИРОВАНИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СДЕЛОК МЕЖДУНАРОДНЫМ ПРАВОМ

Вторая половина XX в. характеризуется укреплением внешнеэкономических отношений между субъектами предпринимательской деятельности, что выражается не только в увеличении товарооборота между государствами, но и развитии новых форм внешнеэкономического сотрудничества. С течением времени термин международные экономические связи стал включать в себя не только внешнеторговый обмен, но и научно-технические связи, кредитно-финансовую и международную инвестиционную деятельность, производственную кооперацию, а также другие виды сотрудничества между государствами и частнопровыми субъектами.