

достаточности для окончания предварительного расследования и разрешения уголовного дела в судебном разбирательстве;

3) при построении мысленной модели механизма нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств усматриваются следующие закономерности: анализ и обобщение исходной информации об элементах механизма дорожно-транспортного происшествия; заимствование информации об отсутствующих элементах механизма происшествия из криминалистической характеристики; адаптация информации о механизме дорожно-транспортного происшествия, заимствованной из криминалистической характеристики, с имеющейся в источниках; соотношение полученной мысленной модели с имеющейся доказательственной информацией об элементах механизма происшествия, с целью установления ее соответствия объективной реальности; корректировка мысленной модели с учетом вновь получаемой информации о преступлении.

Библиографические ссылки

1. Баянов, А.И. Информационное моделирование в тактике следственных действий : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / А.И. Баянов. М., 1978.
2. Белкин, Р.С. Криминалистика и доказывание (методологические проблемы) / Р.С. Белкин. М. : Юрид. лит., 1969.
3. Дулов, А.В. Судебная психология / А.В. Дулов. Минск : Выш. шк., 1975.
4. Лузгин, И.М. Моделирование при расследовании преступлений / И.М. Лузгин. М. : Юрид. лит., 1981.
5. Он же. Расследование как процесс познания / И.М. Лузгин. М. : ВШ МВД СССР, 1969.
6. Образцов, В.А. Криминалистика: модели средства и технологии раскрытия преступлений : курс лекций / В.А. Образцов. М. : Изд-во ИМПЭ- ПАБЛИШ, 2004.
7. Ратинов, А.Р. Судебная психология для следователей : учеб. пособие / А.Р. Ратинов. М. : Высш. шк. МООН СССР, 1967.
8. Хлынцов, М.Н. Криминалистическая информация и моделирование при расследовании преступлений / М.Н. Хлынцов ; под ред. В.Г. Власенко. Саратов : Изд-во Саратов. ун-та, 1982.

Д.Г. Стрельский, доцент кафедры административного права и управления органами внутренних дел Академии МВД Республики Беларусь, кандидат юридических наук, доцент

О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ЛЕГКОВЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ-ТАКСИ

Исследуются проблемы оказания противодействия незаконным услугам перевозчиками пассажиров легковыми автомобилями-такси. Представлены результаты анализа противоправной деятельности лиц, занимающихся данным видом деятельности, а также предложен механизм противодействия указанным правонарушениям, а также условия его реализации.

В настоящее время, в условиях мирового экономического кризиса, государство вынуждено принимать максимальные меры для смягчения его воздействия на экономику нашей страны. В первую очередь это направлено на обеспечение полноты налоговых отчислений в бюджет. Одной из составляющих налоговых поступлений являются платежи от предпринимательской деятельности, в число которых входят отчисления от выполнения перевозок пассажиров автомобилями-такси.

Указом президента Республики Беларусь от 18 июня 2005 г. № 285 «О некоторых мерах по регулированию предпринимательской деятельности» [3] утвержден Перечень видов деятельности, при осуществлении которых индивидуальные предприниматели и иные юридические лица уплачивают единый налог, и базовых ставок единого налога.

В соответствии с данным перечнем за выполнение перевозок пассажиров автомобилями-такси для индивидуальных предпринимателей и иных юридических лиц установлены следующие ставки единого налога (табл. 1).

Таблица 1

Ставки единого налога по регионам

Регион	Ставка, евро
Минск	65–130
Брест, Гродно, Витебск, Гомель, Могилев	50–130
Города областного подчинения	40–75
Другие населенные пункты	20–75

На сегодняшний день в г. Минске работает 4000 водителей, выполняющих перевозки пассажиров автомобилями-такси на законных основаниях, и более 1000 «нелегалов» [1, с. 9], т. е. коэффициент составляет $\frac{4}{1}$, что позволяет сделать вывод о том, что на 461 жителя города приходится один водитель автомобиля-такси, осуществляющий свою деятельность официально.

Принимая во внимание вышеизложенные размеры ставок, а также беря за основу соотношение количества жителей регионов и приведенные коэффициенты, условно считая каждого «нелегала» индивидуальным предпринимателем, представим результаты проведенного анализа в виде таблицы (табл. 2).

Таблица 2

Результаты проведенного анализа

Регион	Ставка, евро	Население, тыс. чел.*	Количество легальных водителей	Количество нелегальных водителей	Сумма недополученного единого налога, тыс. евро.	
					минимум	максимум
Минск и Минский район	65–130	1841,8	4000	1000	65	130
Брест и Брестский район	50–130	318	690	173		
Гродно и Гродненский район	50–130	338,2	733	184		
Витебск и Витебский район	50–130	356	772	193	51,15	135,99
Гомель и Гомельский район	50–130	498,7	1082	271		
Могилев и Могилевский район	50–130	372	807	202		
Города областного подчинения (9)	40–75	130,1	2538	635	25,4	47,63
Другие населенные пункты (97)	20–75	20	4171	1043	20,86	78,23
Итого:			14793	3701		
в месяц					162,41	391,84
в год					1948,92	4702,1

*Среднее количество для городов областного подчинения и других населенных пунктов

Приведенные данные являются в определенной степени условными, так как определить точное количество лиц, занимающихся частным нелегальным извозом, в силу высокой степени латентности данных правонарушений, не представляется возможным. Однако даже с учетом относительности полученных результатов, виден размер ущерба, причиняемого «нелегалами» бюджету Республики Беларусь.

Существование данного негативного явления предполагает осуществление мер правового противодействия, в первую очередь со стороны государства.

В настоящее время противодействуют данным правонарушениям сотрудники Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [4] и инспекций Министерства по налогам и сборам, однако в силу определенных причин назвать их деятельность существенно влияющей на сложившуюся обстановку нельзя. Объясняется это, по нашему мнению, следующими причинами:

1) небольшим количеством сотрудников (с учетом того, что противодействие таксистам-нелегалам к числу их первостепенных обязанностей не относится);

2) сложным механизмом привлечения лиц, занимающихся незаконной перевозкой пассажиров, к административной ответственности.

Устранение первой причины путем увеличения штатной численности сотрудников или путем создания специализированного подразделения является нереальным.

Сложность устранения второй причины заключается в том, что по действующему законодательству нелегалы-таксисты привлекаются к административной ответственности только за совершение правонарушения, предусмотренного п. 1 ст. 12.7 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях «Незаконная предпринимательская деятельность».

Для привлечения физического лица, осуществляющего незаконную перевозку пассажиров, необходимо в присутствии свидетелей зафиксировать два факта:

1) перевозка пассажира от пункта отправления до пункта назначения;

2) оплата за предоставленную услугу.

Данное положение предполагает нахождение контролирующего лица непосредственно в салоне автомобиля совместно как минимум с одним свидетелем. Однако водитель в любой момент может заподозрить возможность проверки и отказаться от поездки или оплаты, таким образом избежав ответственности.

Кроме того, Кодексом Республики Беларусь об административных правонарушениях предусмотрено привлечение к ответственности за нарушение водителем автомобиля-такси правил перевозки

пассажира (ст. 18.33), в частности за необоснованный отказ водителем автомобиля-такси в перевозке пассажира.

Однако привлечь к административной ответственности лиц, занимающихся незаконной перевозкой пассажиров, по указанной статье Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях не представляется возможным, так как они не являются водителями автомобиля-такси, осуществляющими свою деятельность на законных основаниях, следовательно субъектами правонарушения, что позволяет им самостоятельно устанавливать плату за проезд к пункту назначения, исходя из договорных основ.

Учитывая вышеизложенное, представляется целесообразным искать новые пути противодействия нелегальным перевозкам пассажиров, упростив механизм выявления и фиксации данных правонарушений, а также усилив правовое воздействие на субъекты рассматриваемых общественных отношений.

Наиболее реальным представляется визуальное выявление и фотовидеофиксация нарушений правил оформления автомобилей, владельцы которых предлагают свои услуги в качестве таксоперевозчиков пассажиров.

Данные правила установлены нормативными актами компетентных ведомств Республики Беларусь. В частности, в соответствии с пунктами Государственного стандарта Республики Беларусь СТБ 1389–2003, утвержденного постановлением Госстандарта Республики Беларусь от 19 марта 2003 г. № 15 «Сооружения стационарные пассажирские, автомобили, троллейбусы, трамваи»:

п. 6.2.1. Легковые автомобили-такси должны иметь отличительный знак обслуживания, которым является композиция из квадратов, расположенных в шахматном порядке;

п. 6.2.2. Отличительные знаки наносятся на легковом автомобиле-такси на передние двери автомобиля и на переднюю и заднюю поверхности опознавательного фонаря оранжевого цвета, который должен быть установлен на крыше автомобиля;

п. 6.2.3. Легковые автомобили-такси должны быть окрашены в желтый цвет или иметь на боковых поверхностях полосу желтого цвета шириной не менее 250 мм, на которую наносится отличительный знак (требования к отличительным знакам автомобиля-такси указаны в Приложении Е указанного стандарта) [6].

В соответствии с п. 6.1.1. приведенного нормативного акта «на... правой и левой передних дверях легкового автомобиля-такси наносится полное наименование перевозчика, место его расположения, серия и номер лицензии, срок ее действия».

В соответствии с п. 2.2.3. Изменений № 4 к СТБ 914-99 (ИСО 7591-1982) «Знаки регистрационные и знак отличительный транспортных средств», введенных в действие постановлением Госстандарта Республики Беларусь от 23 февраля 2007 г., для автомобилей категории М2, к которой относятся легковые автомобили-такси, предусмотрено установление государственного номерного знака желтого цвета, содержащего информацию о регионе регистрации автомобиля, трех латинских букв «ТАХ» о регистрации в качестве перевозчика, а также государственный номер и серию автомашины [2].

Введение данных правил существенного результата не дало: «...сегодня процедура учета и изъятия желтых номеров до конца не разработана. Получить их может каждый. Человек начинает работать вроде бы официально, а потом уходит „в тень“. Поэтому сегодня многие „бомбилы“ имеют возможность маскировать свои автомобили под легальные такси: желтые номера, полосы, плафоны... Только вот ни номера лицензии под шашечками, ни информации о перевозчике, ни таксометра в такой машине нет» [5].

Таким образом, можно систематизировать визуальные признаки, которые обязательно должны быть в наличии в совокупности, отличающие автомобиль-такси, легально осуществляющий пассажирские перевозки, от «нелегалов»:

- 1) наличие опознавательного знака;
- 2) наличие фонаря оранжевого цвета;
- 3) желтая окраска автомобиля или наличие желтой полосы;
- 4) наличие информации о наименовании перевозчика, месте его расположения, серии и номере лицензии, сроке ее действия;
- 5) регистрационный знак установленного образца, оформленный в соответствии с установленными нормативными требованиями.

Следует отметить, что отличительные элементы, указанные в п. 1–4, в силу развития рыночных отношений можно приобрести в свободной продаже, что не относится к элементу, указанному в п. 5, хотя и его приобретение не представляет особых сложностей. Однако отсутствие хотя бы одного из указанных отличительных элементов уже должно квалифицироваться как противоправное деяние.

Вышеизложенное позволяет прийти к выводу, что визуальное выявление декларирования оказания услуг по перевозке пассажиров на автомобилях-такси является более простым и менее затрат-

ным, что предполагает разработку действенного правового механизма нейтрализации рассматриваемого противоправного явления.

Кроме того, прослеживается практика официального получения специального номерного знака желтого цвета с аббревиатурой «ТАХ», с последующим прекращением деятельности в качестве легального перевозчика пассажиров легковым автотранспортом без сдачи указанного специального номерного знака, что дает возможность работы по перевозке пассажиров без уплаты установленных законодательством тарифов.

По нашему мнению, представляется целесообразным внести дополнения в Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях и гл. 23 дополнить ст. 23.85 «Незаконное использование водителем отличительных элементов автомобиля-такси», в диспозиции которой предусмотреть ответственность за отказ от сдачи или несвоевременную сдачу специального номерного знака.

По нашему мнению, обоснованно установить срок сдачи специального знака не более пяти дней. Кроме того, выявление водителей, которые официально зарегистрировались в качестве легального перевозчика пассажиров легковым автотранспортом, а затем прекратили эту деятельность, но не сдали желтый номерной знак, может осуществляться по электронным базам Министерства по налогам и сборам (в случаях, когда перестали поступать налоговые сборы от осуществления данной деятельности). Следует отметить, что действенной мерой воздействия на лиц, осуществляющих рассматриваемую противоправную деятельность, по нашему мнению, является возмездное изъятие автомобилей.

Библиографические ссылки

1. Антонович, О. Как вычислить «бомбардира»? / О. Антонович // На страже. 2009. № 30 (6960).
2. Знаки регистрационные и знак отличительный транспортных средств»: СТБ 914-99 (ИСО 7591-1982): введен в действие постановлением Госстандарта Респ. Беларусь от 23 февр. 2007 г. № 9.
3. О некоторых мерах по регулированию предпринимательской деятельности : указ президента Респ. Беларусь, 18 июня 2005 г., № 285// НРПА. 2005. № 103. 1/6561.
4. Положение о транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь : утв. пост. Сов. Министров Респ. Беларусь, 4 сент. 2002 г., № 1218 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. 2002. № 102. 5/11086.
5. Соловьева Е. И вновь продолжается бой... / Е. Соловьева // Совет. Белоруссия. 2009. № 197 (23341).
6. Сооружения стационарные пассажирские, автомобили, троллейбусы, трамваи : СТБ 1389–2003; утв. постановлением Госстандарта Респ. Беларусь от 19 марта 2003 г. № 15.

А.Л. Федорович, адъюнкт научно-педагогического факультета Академии МВД Республики Беларусь

О ПРАКТИЧЕСКОМ ПРИМЕНЕНИИ СОТРУДНИКАМИ ОВД СТАТЬИ 12.43 КОДЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ «ИЗГОТОВЛЕНИЕ ИЛИ ПРИОБРЕТЕНИЕ КРЕПКИХ АЛКОГОЛЬНЫХ НАПИТКОВ (САМОГОНА), ПОЛУФАБРИКАТОВ ДЛЯ ИХ ИЗГОТОВЛЕНИЯ (БРАГИ), ХРАНЕНИЕ АППАРАТОВ ДЛЯ ИХ ИЗГОТОВЛЕНИЯ»

Рассматривается правовая норма, предусмотренная ст. 12.43. КоАП Республики Беларусь, вступившая в законную силу 22 февраля 2010 г., которая устанавливает административную ответственность за производство, хранение и реализацию самогона физическими лицами с точки зрения ее дальнейшего использования правоохранными органами и содержится предложения по совершенствованию действующего законодательства.

На протяжении действия Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях (КоАП) [1], вступившего в силу 1 марта 2007 г., не существовало правовой нормы, позволяющей пресекать и карать изготовление самогона физическими лицами. Наличие фактов производства самогона в больших количествах, отравления им при употреблении, нанесения финансового и экологического ущерба государству (вырубка и уничтожение зеленых насаждений для размещения самогонных аппаратов в лесных массивах) детерминировало внесение в Кодекс об административных правонарушениях Республики Беларусь ст. 12.43. «Изготовление или приобретение крепких алкогольных напитков (самогона), полуфабрикатов для их изготовления (браги), хранение аппаратов для их изготовления» [2].

Активное использование вышеуказанной нормы права сотрудниками ОВД повлечет необходимость рассмотрения возможности ее применения как с теоретической, так и практической стороны. В соответствии с ч. 1 ст. 12.43 изготовление физическими лицами крепких алкогольных напитков (самогона), полуфабрикатов для их изготовления (браги), а равно хранение аппаратов, используемых