

к процедуре совместного осуществления нормотворческой деятельности, в том числе на стадиях планирования, нормотворческой инициативы и подготовки проекта.

Однако стоит понимать, что дальнейшее развитие использования краудсорсинговых ресурсов в сфере правотворчества может столкнуться с рядом проблем. Наиболее значимые из них: расхождение во мнениях как внутри общества между социальными группами, так и вовне, с позицией государства, что может повлечь за собой возникновение социальных конфликтов; а также вполне реальна возможность оттеснения мнения специалистов преимущественным большинством, имеющим недостаточный уровень правовой культуры для полной оценки всех последствий принимаемой нормы.

Как результат, возникает объективная необходимость создать правила, регламентирующие порядок и способы участия граждан в правотворчестве через краудсорсинговые технологии, а также разработать новый подход к архитектуре нормативных правовых актов, поскольку необходимо понимать, что участие столь широкого круга лиц привнесет некоторую стихийность в процесс правотворчества.

Таким образом, разработка нового подхода к правотворчеству с помощью краудсорсинговых технологий выглядит достаточно перспективной и своевременной, однако для эффективного и здорового развития системы права и законодательства Республики Беларусь вышеупомянутый подход не должен и не может рассматриваться как единственно возможный, впоследствии заменяющий все остальные формы правотворчества.

Воскресенская М. А.

К ВОПРОСУ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Воскресенская Марта Александровна, студентка 3 курса Белорусского
государственного университета, г. Минск, Беларусь,
marthyandalex@gmail.com*

Научный руководитель: канд. юрид. наук, доцент Чешко В. Ю.

В 2022 г. в законодательстве Республики Беларусь, регулирующем дорожное движение, произошли поэтапные изменения, которые коснулись новшеств непосредственно в Правилах дорожного движения и вступили в силу 27 октября 2022 г.

Последние изменения были внесены Указом Президента Республики Беларусь от 31 июля 2023 г. № 240 «О международном автостраховании».

Нормативно-правовой основой, регулирующей законодательство в области дорожного движения, является Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 6 января 2021 г. № 91-3 (далее – КоАП Республики Беларусь). В настоящее время Кодексом за нарушение

Правил дорожного движения предусмотрен штраф, а в некоторых случаях лишение права заниматься определенной деятельностью.

Согласно ч. 2 ст. 4.1 КоАП Республики Беларусь, основной целью административной ответственности является воспитание физического лица, совершившего административное правонарушение, а также предупреждение совершения новых правонарушений как лицом, его совершившим, так и другими физическими или юридическими лицами. Для более эффективной реализации вышеупомянутых целей допустимо введение дополнительных мер административной ответственности.

В период с 12 по 27 сентября 2024 г. на Правовом форуме Беларуси проходило общественное обсуждение проекта Указа Президента Республики Беларусь об изменениях в Правила дорожного движения. В результате обсуждения данного проекта Указа в специальную тему поступило 627 сообщений.

Из общего числа сообщений, затрагивающих тему спешивания при пересечении отмеченными категориями участников дорожного движения проезжей части дороги, количество граждан, не поддерживающих предлагаемую поправку, составляет порядка 57 %, «за» – высказались около 43 %. Однако следует отметить, что в подавляющем большинстве случаев «не спешивание» поддержали сами велосипедисты или лица, передвигающиеся на средствах персональной мобильности (СПМ).

Одновременно гражданами предложены и иные изменения в Правила дорожного движения, из которых можно выделить следующие: уменьшить максимальную скорость движения на СПМ; увеличить возрастной порог для передвижения на СПМ; упорядочить размещение СПМ и велосипедов; разрешить велосипедистам двигаться по проезжей части, вне зависимости от наличия иных элементов дороги; предусмотреть сдачу экзаменов и получение водительского удостоверения для велосипедистов и лиц, передвигающихся на СПМ.

Стоит отметить, что во время пандемии получило широкое распространение использование электросамокатов во многих странах, в том числе и в нашей стране, поэтому нам необходимо задуматься над правилами использования данного вида средства персональной мобильности.

Так, в Нидерландах прокатиться получится только по собственному участку – использование электросамокатов на дорогах общего пользования запрещено под угрозой штрафа в €360 и конфискации транспортного средства.

В Сингапуре электросамокаты фактически запрещены: передвигаться на них можно только по велодорожкам, которых в городе-государстве очень мало. Нарушителям грозит штраф в 2 тыс. сингапурских долларов (\$1,4 тыс.) или до трех месяцев лишения свободы.

В Японии главное требование – наличие водительского удостоверения. При этом ношение шлема является рекомендательным, но необязательным, а скорость движения ограничена 20 км/ч. Благодаря жестким требованиям в Японии до сих пор не зарегистрировано серьезных ДТП с электросамокатами.

Таким образом, запрет на использование электросамокатов и велосипедов на тротуарах – необходимый шаг, чтобы пешеходы снова чувствовали себя в безопасности на общественных дорожках.

Важно отметить, что любые изменения направлены в первую очередь на совершенствование системы и организации, в данном случае Правил дорожного движения и их безопасности.

Введение такого вида административной ответственности, как направление на сдачу экзамена, является эффективным способом обеспечения безопасности дорожного движения, а также воспитания лица, совершившего правонарушение, и предотвращения совершения им аналогичных правонарушений.

Корректировка законодательства – важный шаг на пути создания безопасной среды. Но, пожалуй, не меньшее значение имеет культура поведения участников дорожного движения. Безопасность на дорогах – это прежде всего действия людей, которые ценят жизнь и здоровье – собственные, родных и близких, а также с уважением и вниманием относятся к окружающим.

Галькевич Я. А.
ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ ПОПЫТКИ
СОВЕРШЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Галькевич Яна Александровна, студентка 2 курса Белорусского государственного университета, г. Минск, Беларусь, law.galkevicYA@bsu.by

Научный руководитель: канд. юрид. наук, доцент Чешко В. Ю.

Неоконченным правонарушением является такое деяние, которое по тем или иным причинам не достигло желаемых целей. Им является попытка совершения административного правонарушения.

Понятие «попытка совершения административного правонарушения» закреплено в ст. 1.10 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – КоАП), в соответствии с которой попытка совершения административного правонарушения – умышленное действие физического лица, непосредственно направленное на совершение административного правонарушения, если при этом оно не было доведено до конца по не зависящим от этого лица обстоятельствам.

Из юридической теории следует, что квалификация совершенного деяния как попытки совершения административного правонарушения должна происходить при установлении трех объективных признаков и одного субъективного.

Объективные признаки:

1) попытка представляет собой действия (бездействие), которые непосредственно направлены на совершение административного правонарушения;