

3. Субботин, М.В. Преимущественные права в российском гражданском законодательстве : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / М.В. Субботин. – М., 2007. – 200 л.

4. Малеина, М.Н. Исполнение и прекращение договора публичного конкурса (без обязательства заключить с победителем новый договор) [Электронный ресурс] / М.Н. Малеина // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2018.

Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части первой (постатейный) / рук. авт. коллектива и отв. ред. О.Н. Садилов. – М. : Контракт : Инфра-М, 1997. – 800 с.

Дата поступления в редакцию: 26.03.19

A.A. Kapitanova, Candidate of Juridical Sciences, Teacher-Methodist of the Office of Educational Process Quality Control of the of Educational and Methodical Department of the Academy of the MIA of the Republic of Belarus

PROBLEMS OF THE EXECUTION OF THE PRIORITY RIGHT OF A PERSON WHO HAS DECLARED PUBLIC TENDER TO MAKE A TRIPS AGREEMENT WITH THE AUTHOR

The peculiarities of the legal regulation of the priority right of a person who has declared public tender to make a TRIPS agreement with the author in the domestic legislation and in the legislation of the EAEU member states are considered. Attention is drawn to the fact that the Civil Code of the Republic of Belarus does not specify the period of execution of the mentioned above priority right, does not define the method and term of its legal protection. The author's vision of improvement of the civil legislation of the Republic of Belarus on the studied question is offered.

Keywords: author of the work, TRIPS agreement, priority, priority right, public tender.

УДК 342

С.Г. Луговский, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры конституционного и международного права Академии МВД Республики Беларусь
(e-mail: 1482370@mail.ru)

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: О НЕОБХОДИМОСТИ ИСПОЛНЕНИЯ ГРАЖДАНАМИ КОНСТИТУЦИОННОЙ ОБЯЗАННОСТИ ПО ФИНАНСИРОВАНИЮ ГОСУДАРСТВЕННЫХ РАСХОДОВ

Рассматривается нормативное правовое регулирование исполнения гражданами конституционной обязанности по финансированию государственных расходов как средство обеспечения безопасности дорожного движения. Изучаются статистические данные, механизм уплаты государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении, а также административная ответственность, предусмотренная за неуплату пошлины.

Исследуется зарубежный опыт в данном направлении. Предлагается авторское видение процедуры совершенствования исполнения гражданами конституционной обязанности по финансированию государственных расходов.

Ключевые слова: конституционная обязанность, пошлина, безопасность дорожного движения, бюджет, дороги, штраф, транспортное средство, государственный технический осмотр.

Современный научно-технический процесс развития белорусской государственности характеризуется достаточно высокой степенью развития, в том числе и в области дорожного движения. В связи с этим вопросы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий являются многоаспектными, требующими пристального внимания и изучения. Необходимо отметить, что вопросам безопасности дорожного движения всегда уделялось особое внимание государством в лице его государственных органов. Кроме того, обеспечению безопасности дорожного движения посвящены труды многих отечественных и зарубежных авторов (В.А. Ананич, М.Б. Афанасьев, В.В. Зиновенко, А.С. Квитчук, В.В. Лукьянов, В.И. Майоров, Л.М. Рябцев, Ю.Н. Туник и др.).

Так, проведенный анализ современных научных трудов показал, что становление и развитие государственно-управленческой деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения обусловлено темпами дорожного строительства и ростом количества транспортных

средств. В Республике Беларусь за текущий период зарегистрировано более 3,5 млн автомобилей, находящихся в собственности у юридических и физических лиц.

Увеличение количества транспортных средств приводит к ухудшению состояния дорожной сети и соответственно росту затрат на ее содержание. В связи с этим конституционная обязанность граждан принимать участие в финансировании государственных расходов взаимообусловлена и взаимосвязана. Налоговый Кодекс Республики Беларусь, а именно ст. 8, закрепляет республиканские налоги, сборы (пошлины).

К республиканским налогам, сборам (пошлинам) в сфере безопасности дорожного движения относятся: сбор за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь; утилизационный сбор; сбор на финансирование государственных расходов.

В связи с этим Законом Республики Беларусь от 30 декабря 2015 г. № 343-3 «О внесении изменений и дополнений в некоторые законы Республики Беларусь по вопросам предпринимательской деятельности и налогообложения» установлена государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении. Указанная пошлина является обязательной к уплате как для физических, так и юридических лиц, владеющих транспортными средствами, при этом следует указать на факт наличия на сайте РУСП «Белтехосмотр» базы данных с информацией обо всех транспортных средствах, прошедших государственный технический осмотр. Имеющиеся сведения обновляются ежедневно по рабочим дням и актуальны только на момент получения результатов. Так, по данным РУСП «Белтехосмотр», сегодня в республике зарегистрировано 4,2 млн автомобилей. Только в 2013 г. было выдано 1,86 млн разрешений, в 2017 г. – 1,38 млн, за 1-е полугодие 2018 г. – 725 тыс., что на 8 % меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Так, наблюдается сокращение выданных разрешений на допуск к участию в дорожном движении. Приведенные статистические данные свидетельствуют о том, что 40 % автовладельцев не платят пошлину и не проходят государственный технический осмотр. Отметим, что к такой категории граждан можно отнести тех, кто имеет в собственности несколько автомобилей; старый автомобиль; использующие автомобиль сезонно. Вместе с тем немаловажной причиной неуплаты пошлины является то, что в законодательстве Республики Беларусь не предусмотрены понижающие коэффициенты для граждан пенсионного возраста, многодетных семей и т. д. Основная причина, по которой водители не проходят технический осмотр, – неисправность двигателя, рулевого управления, внешних световых приборов, тормозных систем.

По мнению В.В. Зиновенко, «в последние годы наряду с быстрым ростом уровня автомобилизации в Республике Беларусь отмечается увеличение количества совершаемых правонарушений, выражающихся в управлении транспортным средством, имеющим неисправности, либо с несоблюдением условий, при наличии которых правилами дорожного движения запрещено его участие в дорожном движении. При этом совершение подобных правонарушений влечет дорожно-транспортное происшествие, характеризующееся высоким риском общего и смертельного травматизма» [1, л. 111].

Например, 2 декабря 2017 г. в Минске около 16.20, на оживленном участке проспекта Победителей, возле торгового центра «Замок» на пешеходном переходе грузовой автомобиль ЗИЛ на смерть сбил 11-летнюю девочку. В результате дорожно-транспортного происшествия пострадали еще четыре человека. По словам водителя, у автомобиля отказали тормоза. В ходе следствия выяснилось, что государственный технический осмотр грузовика не проводился с 2015 г., а в августе 2017 г. обвиняемый привлекался к административной ответственности за управление транспортным средством, не прошедшим государственный технический осмотр.

Таким образом, особую актуальность приобретает такая мера административного пресечения, как запрещение участия в дорожном движении транспортных средств и самоходных машин, имеющих неисправности, полномочиями на применение которой наделена государственная автомобильная инспекция МВД Республики Беларусь. Указанная мера может применяться в рамках компетенции ВАИ Минобороны и инспекции гостехнадзора Минсельхозпрода. В свою очередь, в законодательстве Республики Беларусь отсутствует правовой механизм реализации соответствующими должностными лицами указанных полномочий, что не позволяет обеспе-

читать исключение из дорожного движения транспортного средства, когда его участие в данном процессе запрещено законом и приводит на практике обычно только к привлечению виновного лица к административной ответственности.

В свою очередь, налогообложение, ограничивающее право собственности, вытекает из полномочий государства по регулированию экономической деятельности в интересах человека и общества, в том числе связанной с установлением налогов, и ответственности гражданина перед государством за неукоснительное исполнение обязанностей, возложенных на него Конституцией. Размер налога должен быть справедливым и разумным, обеспечивать оптимальное сочетание (баланс) государственных, общественных и частных интересов [2, с. 72].

Правовой основой уплаты пошлины в Республике Беларусь являются: Конституция Республики Беларусь, Налоговый кодекс Республики Беларусь, постановление Совета Министров Республики Беларусь от 6 декабря 2017 г. № 933, Положение о порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2008 г. № 630. Наряду с этим ст. 56 Конституции Республики Беларусь обязывает граждан принимать участие в финансировании государственных расходов путем уплаты государственных налогов, пошлин и иных платежей. В частности п. 1.64 ст. 249 Налогового кодекса предусматривает «выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении».

Введение названной пошлины в Республике Беларусь обусловила необходимость финансирования строительства новых и ремонта существующих дорог. В этой связи предусмотрено 50 % суммы от госпошлины направить в республиканский и 50 % – в местные бюджеты. Ранее большинство собранных в качестве «дорожного сбора» средств выделялось на строительство минской кольцевой автомобильной дороги № 2. В бюджете на 2018 г. было запланировано собрать 322 млн 750 тыс. рублей дорожного налога, в бюджете на 2019 г. – почти на 3 млн меньше. Согласно Закону Республики Беларусь от 13 декабря 2018 г. № 160-3 «О республиканском бюджете на 2019 год», дорожный фонд в 2019 г. составит 560,5 млн руб. Средства пойдут на строительство, текущий ремонт, капремонт и реконструкцию республиканских автодорог, а также на погашение долга на строительство второй кольцевой дороги вокруг Минска.

Необходимо отметить, что ставки пошлины для физических и юридических лиц различаются и зависят от возраста автомобиля, его максимально разрешенной массы, числа посадочных мест и других параметров. За автомобили, прошедшие государственный технический осмотр, раз в два года пошлина уплачивается однократно двойной суммой. Для автомобилей, проходящих государственный технический осмотр два раза в год, госпошлина уплачивается дважды и в полном объеме. При этом оплата госпошлины не является платой за прохождение государственного технического осмотра, за него водитель платит отдельно. В случае обнаружения неисправностей водитель получает диагностическую карту, в которую вносятся выявленные недочеты, а автомобиль направляется на повторный государственный технический осмотр. За проведение самого государственного технического осмотра плата взимается согласно тарифам диагностической станции, кроме этого дополнительно оплачивается 0,3 базовой величины за идентификацию транспортного средства, регистрацию и оформление разрешения.

Вместе с тем законодательством Республики Беларусь предусмотрены льготы для категории транспорта, предназначенного для передвижения ветеранов Великой Отечественной, инвалидов I или II группы при наличии медицинской справки о состоянии здоровья, подтверждающей их годность к управлению механическими транспортными средствами. Таким образом, отдельные категории граждан могут уплатить госпошлину со скидкой 50 % от основного тарифа. Предусмотрено также освобождение от уплаты госпошлины в отношении транспортных средств, специально оборудованных для использования инвалидами, а также полученных (приобретенных) через органы по труду, занятости и социальной защите.

Необходимо отметить, что перечень льготников среди юридических лиц более обширный, чем физических лиц. К данной категории относятся следующие транспортные средства: троллейбусы и пассажирские автобусы; спецтранспорт скорой медицинской помощи; автотранспорт, используемый (оборудованный) для перевозки инвалидов; транспортные средства Министерства обороны, Министерства по чрезвычайным ситуациям, Министерства внутренних дел, Комитета государственной безопасности и Государственного пограничного комитета и других силовых ведомств.

Оформление платежных документов и уплата дорожного налога осуществляются отдельно на каждое транспортное средство, а квитанция об уплате налога предъявляется сотрудникам РУСП «Белтехосмотр» при прохождении государственного технического осмотра. В свою очередь, ч. 5 ст. 18.12 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях за «управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке или не прошедшим государственный технический осмотр, предусмотрено предупреждение или наложение штрафа в размере от 1 до 3 базовых величин. За действия, предусмотренные повторно после наложения административного взыскания за такое же нарушение, предусматривается наложение штрафа в размере от 2 до 5 базовых величин.

Налоговым законодательством Республики Беларусь предусматривается возврат государственной пошлины в случаях, определенных ст. 259 Налогового кодекса. Так, возврат или зачет полностью или частично уплаченной суммы государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении может быть произведен, если: государственная пошлина уплачена в большем размере, либо не должна была уплачиваться; плательщик, уплативший государственную пошлину, отказывается от выдачи разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении до обращения в РУСП «Белтехосмотр»; плательщику отказано в выдаче разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

В рамках рассматриваемых вопросов следует отметить, что постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 6 декабря 2017 г. № 933 внесены изменения и дополнения в Положение о порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении, утвержденное постановлением Совета Министров от 30 апреля 2008 г. № 630. Согласно данному Положению с 1 января 2018 г. работник РУСП «Белтехосмотр» переносит отметку в документ (сертификат) о прохождении государственного технического осмотра. Так, отметка переносится при госрегистрации транспортного средства новым собственником в период действия разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

Необходимо обратить внимание и на тот факт, что во многих зарубежных странах транспортный сбор не входит в систему техосмотра. Так, в США, например, он включен в цену топлива (примерно 15 % от стоимости), т. е. чем больше автомобилист ездит, тем больше платит. В некоторых странах Европы транспортный налог выплачивается отдельно и зависит от объема двигателя, количества лошадиных сил или выбросов вредных веществ в атмосферу. В Дании при регистрации авто водитель уплачивает 105 % стоимости машины, а в Германии – в среднем 80–100 евро в год за обычный бензиновый автомобиль и 250–350 евро за дизельный. Но следует подчеркнуть, что в ряде европейских стран дороги платные, что частично решает вопрос, связанный с финансированием ремонта автомагистрали. В Казахстане, России транспортный налог привязан к мощности автомобиля, и в России кроме транспортного налога предусмотрен налог на дорогие автомобили.

Итак, для наиболее эффективного исполнения гражданами конституционных обязанностей по финансированию государственных расходов в сфере безопасности дорожного движения представляется необходимым усовершенствовать действующее законодательство в рассматриваемой сфере. В связи с этим предлагаем для собственников транспортных средств отделить уплату налога от прохождения техосмотра и вносить его отдельным платежом на специально установленный расчетный счет через систему ЕРИП. Гражданам, управляющим своими транспортными средствами сезонно, необходимо разрешить уплачивать дорожный налог на месяц или более. На наш взгляд, ежемесячная оплата пошлины решит проблему граждан. С целью контроля фактов уплаты пошлины и решения вопроса с неплательщиками целесообразно осуществлять сотрудникам государственной автомобильной инспекции сравнение базы ЕРИП с базами фотофиксации и прохождения государственного технического осмотра. При выписке страхового полиса страховым компаниям рекомендуется проверять у владельца транспортного средства наличие пройденного технического осмотра. В случае совершения дорожно-транспортного происшествия владелец транспортного средства будет самостоятельно из своих сбережений восстанавливать свое транспортное средство.

Список использованных источников

1. Зиновенко, В.В. Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Республике Беларусь : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / В.В. Зиновенко. – Минск, 2015. – 196 л.
2. Решение Конституционного Суда Республики Беларусь от 24.12.2014 г. ЗР-962/2014 «О соответствии Конституции Республики Беларусь Закона Республики Беларусь «О внесении изменений и дополнений в Налоговый кодекс Республики Беларусь» // Вестн. Конституционного Суда Республики Беларусь. – 2014. – № 4.

Дата поступления в редакцию: 19.01.19

S.G. Lugovskiy, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Constitutional and International Law of the Academy of the MIA of the Republic of Belarus

EXECUTION OF THE CONSTITUTIONAL OBLIGATION ON THE FINANCING OF PUBLIC EXPENDITURES BY CITIZENS AS A MEANS OF ENSURING ROAD SAFETY

The article discusses the legal regulation of the execution of our constitutional obligation to finance public expenditures by citizens as a means of ensuring road safety. The statistical data, the mechanism for paying the state fee for permission to allow the vehicle to participate in traffic, as well as administrative responsibility for the non-payment of the fee are studied. The foreign experience is studied. The author's view of the procedure for improvement of execution of the constitutional obligation to finance public expenditures by citizens is proposed.

Keywords: constitutional obligation, duty, road safety, budget, roads, fine, vehicle, state technical inspection.

УДК 341.211

*Е.Н. Мазаник, кандидат юридических наук, доцент кафедры конституционного и международного права Академии МВД Республики Беларусь
(e-mail: mazanik.e@mail.ru)*

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СУВЕРЕНИТЕТ УЧАСТНИКОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Рассматриваются вопросы, связанные с государственным суверенитетом современных стран. Акцентируется внимание на международном и национальном правовом регулировании его охраны.

На примере Европейского союза показана трансформация государственного суверенитета в условиях интеграции.

Ключевые слова: государства, государственный суверенитет, международное право, международные организации, Европейский союз, интеграция, наднациональные институты.

За длительный период существования человечество использовало различные формы взаимодействия государств в важнейших сферах общественных отношений, и в этой связи, как показала практика, объединение в международные организации является наиболее эффективной из них.

Субъекты международного права, в том числе и государства, для осуществления своей деятельности на международной арене должны обладать определенными свойствами, в частности суверенитетом и юрисдикцией на собственной территории и независимостью друг от друга в международных отношениях.

Положение о том, что «организация основана на принципе суверенного равенства всех ее Членов» в соответствии с ч. 1 ст. 2 Устава ООН вступило в силу для Республики Беларусь 24 октября 1945 г., а также получило свое развитие и в других международных актах. В современном международном праве закреплен принцип «суверенного равенства государств», который является основополагающим в определении суверенности субъектов международного права.

Отдельные авторы, с мнением которых логично согласиться, отмечают, что суверенитет государств обеспечивают кроме рассматриваемого и другие принципы, в частности территориальной неприкосновенности и невмешательства во внутренние дела государства [1, с. 4]. Таким образом, суверенитет современных государств охраняется нормами-принципами международного права. Вопросы государственного суверенитета в научной литературе достаточно значимы и обсуждаемы, но особую актуальность данное направление исследований получило в связи с образованием большого количества международных организаций.