

Очевидно, что по мере увеличения количества производителей энергии из ВИЭ, поставляющих энергию в централизованную сеть, количество «слабых звеньев» будет пропорционально увеличиваться, так как небольшие предприятия, как правило, не обладают достаточными ресурсами для инвестиций в информационную безопасность. В этой связи очень важным представляется повышение требований по безопасности к установкам по использованию ВИЭ и сетевому оборудованию на уровне промышленных стандартов.

Несмотря на высокий потенциал белорусской IT-сферы, в глобальном рейтинге кибербезопасности за 2018 г., подготовленном Международным союзом электросвязи, Беларусь заняла 69-е место из 175. Необходимость дальнейшего решения имеющихся в данной сфере проблем потребовала принятия Концепции информационной безопасности Республики Беларусь (утверждена постановлением Совета Безопасности Республики Беларусь от 18 марта 2019 г. № 1). Хотя удельный вес возобновляемой энергетики в Беларуси в настоящее время не очень высок (7,1 % в валовом потреблении энергоресурсов и 2,47 % в производстве электроэнергии по данным Национального статистического комитета за 2019 г.), проблемы кибербезопасности, в том числе в энергетической сфере, для нашей страны остаются нерешенными.

УДК 336.34

*С.Г. Луговский*

### **ФИНАНСИРОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ РАСХОДОВ ПУТЕМ УПЛАТЫ НАЛОГОВ КАК СРЕДСТВО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Конституционная обязанность граждан – принимать участие в финансировании государственных расходов путем уплаты налогов, пошлин и иных платежей. В Республике Беларусь с каждым годом наблюдается рост транспортных средств. В настоящее время зарегистрировано более 3,6 млн автомобилей, находящихся в собственности у юридических и физических лиц. Рост числа транспортных средств приводит к ухудшению состояния дорожной сети, следовательно увеличиваются затраты на ее содержание. В связи с этим необходимо изыскание дополнительных источников доходов. В 2014 г. Законом Республики Беларусь «О внесении изменений и дополнений в некоторые законы Республики Беларусь по вопросам предпринимательской деятельности и налогообложения»

была закреплена государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении. Исходя из этого в 2014 г. появилась обязанность собственников автотранспортных средств оплачивать ее при выдаче разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

Правовой основой уплаты государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении в Республике Беларусь являются Конституция Республики Беларусь (ст. 56), Налоговый кодекс Республики Беларусь (п. 1.69 ст. 284), законодательные акты о республиканском бюджете.

Необходимо отметить, что целью введения названной государственной пошлины в Республике Беларусь стала необходимость финансирования строительства новых и ремонта существующих дорог. В связи с этим предусмотрено 50 % суммы от госпошлины направлять в республиканский и 50 % – в местные бюджеты. В свою очередь, ранее большинство собранных средств выделялось на строительство второй минской кольцевой автомобильной дороги. В бюджет 2018 г. было запланировано собрать 322 млн 750 тыс. р. дорожного налога, в бюджет 2019 г. – почти на 3 млн меньше. Согласно Закону Республики Беларусь от 16 декабря 2019 г. № 269-З «О республиканском бюджете на 2020 год» дорожный фонд в 2020 г. должен составить 560,5 млн р. Приведенные аргументы свидетельствуют о том, что большинство автовладельцев не платят транспортный налог и не проходят техосмотр. К такой категории граждан можно отнести тех, кто имеет в собственности несколько автомобилей, старый автомобиль, использует автомобиль редко или только в сезон. В связи с этим становится очевидным, что бюджет с каждым годом все больше недополучает данный вид обязательного платежа, а это, в свою очередь, существенно сказывается на обеспечении экономической безопасности Республики Беларусь. Вместе с тем немаловажной причиной неуплаты дорожного налога можно считать отсутствие в законодательстве Республики Беларусь понижающих коэффициентов для ветеранов Великой Отечественной войны, инвалидов I и II групп, граждан пенсионного возраста, членов многодетных семей и др.

Уплата пошлины является обязательным условием выдачи разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении. Так, госпошлина для физических лиц за легковой автомобиль не более 1,5 т составляет 3 базовые величины; 1,5–2 т – 6 базовых величин; 2–3 т – 8 базовых величин; более 3 т – 11 базовых величин. За автомобили, проходящие техосмотр раз в два года, пошлина уплачивается однократно в

двойной сумме. Важно отметить, что уплата госпошлины не является платой за прохождение техосмотра, за него водитель платит отдельно. Законодательством Республики Беларусь предусмотрены льготы для следующих категорий транспорта: транспортные средства, предназначенные для передвижения инвалидов; транспортные средства медицинской помощи, транспорт Министерства обороны, Министерства по чрезвычайным ситуациям, Министерства внутренних дел, Комитета государственной безопасности и Государственного пограничного комитета.

В зарубежных странах транспортный сбор не входит в систему техосмотра. Так, в США он включен в цену топлива: чем больше автомобилист ездит, тем больше платит. В некоторых странах Европы транспортный налог платится отдельно и зависит от объема двигателя, количества лошадиных сил или выбросов вредных веществ в атмосферу. Так, в Германии водитель платит в среднем 80–100 евро в год за обычный бензиновый автомобиль и 250–350 евро за дизельный.

Таким образом, в целях обеспечения наиболее эффективного финансирования государственных расходов путем уплаты налогов представляется необходимым усовершенствовать действующее законодательство в рассматриваемой сфере общественных отношений. В связи с этим предлагаем отделить уплату государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении от прохождения техосмотра и вносить ее отдельным платежом на специально установленный расчетный счет в системе ЕРИП. Так, гражданам, которые управляют транспортными средствами сезонно, целесообразно разрешить уплачивать государственную пошлину ежемесячно. На наш взгляд, ежемесячная уплата государственной пошлины решит эту проблему. Кроме того, целесообразно предусмотреть понижающие коэффициенты для ветеранов Великой Отечественной войны, инвалидов I и II групп, граждан пенсионного возраста, членов многодетных семей, собственников транспортных средств, которые уплачивают сразу всю сумму за год и более.

Контроль за уплатой государственной пошлины целесообразно осуществлять сотрудникам транспортной инспекции и государственной автомобильной инспекции либо через камеры фотофиксации, которые используются в настоящее время для контроля скоростного режима. Кроме того, при выписке страхового полиса страховые компании следует обязать проверять у владельца транспортного средства наличие пройденного техосмотра. В случае попадания в дорожно-транспортное происшествие владелец транспортного средства будет оплачивать ремонт транспортного средства из собственных накоплений.

*О.В. Маркова*

### **ЛЕГАЛИЗАЦИЯ (ОТМЫВАНИЕ) ПРЕСТУПНЫХ ДОХОДОВ, ПОЛУЧЕННЫХ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ СБЫТА НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ, ПСИХОТРОПНЫХ ВЕЩЕСТВ, ИХ ПРЕКУРСОРОВ И АНАЛОГОВ ЧЕРЕЗ КРИПТОВАЛЮТУ**

Значительным сектором черной экономики является незаконный сбыт наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров и аналогов. Несмотря на все усилия правоохранительных органов по противодействию данному криминальному явлению, постоянному изъятию наркотиков из нелегального оборота, мировой наркодолларовый рынок по своим масштабам составляет  $\frac{1}{4}$  всего криминального бизнеса, который можно сравнить с ВВП достаточно развитого государства.

Проблема легализации средств, полученных преступным путем, на международном уровне стала рассматриваться именно в контексте противодействия незаконному обороту наркотиков. В 1988 г. в Вене была принята Конвенция ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ (Венская конвенция). Впервые речь шла о введении уголовно-правового запрета по законодательству стран – участников конвенции за действия, связанные с сокрытием или утаиванием подлинного характера, источника, местонахождения, способа распоряжения, перемещения, подлинных прав в отношении собственности или ее принадлежности, если известно, что такая собственность получена в результате торговли наркотическими средствами или психотропными веществами. Венская конвенция была ратифицирована Республикой Беларусь и вступила в силу в 1990 г.

За последние три десятилетия Республика Беларусь далеко ушла в правовом регулировании отношений, возникающих в процессе легализации преступных доходов, в том числе полученных в результате сбыта наркотиков. Правоохранительные органы умело противостоят организованным формам наркобизнеса, перекрывают каналы контрабанды запрещенных к обороту веществ, ликвидируют сетевые схемы сбыта наркотиков.

Однако и преступность не стоит на месте. Совершенствуются схемы отмывания наркодолларов. Так, за последнее десятилетие увеличилось количество наркопреступлений, совершаемых с применением информационных технологий. Криптовалюта широко используется наркодилерами в качестве средства платежа при покупке и сбыте наркотиков в интернет-магазинах. Во многом это обусловлено таким свойством