

ности в Беларуси колеблются в пределах 10—15 % ВВП, что в перерасчете составит около 16—18 трлн р., сумма весьма существенная для налогообложения даже при низкой ставке по налогу на декларированные суммы;

2) финансовая стабилизация предприятий-должников. Данная тема весьма актуальна в условиях мирового финансового кризиса, так как поступление необходимых для осуществления бизнеса оборотных денежных средств, погашение задолженности по кредитам, заработной плате и иным платежам предостережет от неминуемого банкротства;

3) привлечение дополнительных инвестиций и стимулирование экономического роста путем легализации капиталов и повышения объемов налоговых доходов. С учетом того, что общий объем иностранных инвестиций в реальный сектор экономики в Республике Беларусь в 2009 г. составил 9303,7 млн дол. США, предполагаемая доля инвестирования легализованного капитала может составить 65 % годового объема данных инвестиций;

4) репатриация незаконно вывезенного капитала за пределы страны и последующая возможность введения его в отечественную экономику;

5) профилактика налоговых правонарушений (ст. 13.6 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях) и преступлений (ст. 243 Уголовного кодекса Республики Беларусь);

6) улучшение налоговой дисциплины в форме полного и достоверного налогового учета субъектов налоговых правоотношений.

Проведение налоговой амнистии будет способствовать также сокращению иных расходов государства. Во-первых, предоставляя возможность лицам, совершившим действия, подпадающие под состав правонарушения или преступления в области налогообложения, не только не привлекаться к административной либо уголовной ответственности, но и вовсе избежать административного либо уголовного процесса, государство экономит время и средства, необходимые для осуществления сего. Во-вторых, применение налоговой амнистии в противовес лишению свободы необходимо еще и с целью экономии средств на содержание тех, кто находится в местах лишения свободы, что составляет ежемесячно в Республике Беларусь на одного человека около 400 тыс. р.

*Т.А. Сигаева, канд. юрид. наук, доцент
БГЭУ (Минск)*

ОСНОВАНИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ПОДАЧЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПРЕДЪЯВЛЕНИЮ ГРУЗА К ПЕРЕВОЗКЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Перевозочный процесс представляет собой последовательность организационно и технологически сложных стадий. Необходимыми стадиями являются: подача транспортных средств и предъявление груза

к перевозке; погрузка; транспортировка; выгрузка (подача вагонов под выгрузку). Проблемным вопросом является определение основания возникновения обязательств по подаче транспортных средств, предъявлению груза к перевозке.

Верной представляется идея о том, что они основаны на договоре. Однако недвусмысленно указывая на эту основу, законодательство не позволяет определенно сделать вывод о том, из какого именно договора они возникают.

Не вызывает сомнений позиция о том, что эти обязательства входят в содержание договора об организации перевозки грузов. Но нерешенным остается вопрос об их источнике при разовом характере перевозки.

Устав железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь 2 августа 1999 г., № 1196 (далее — УЖТ), не определяет основание и не регламентирует порядок возникновения обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке. Исключение составляет декларирование разновидностей долгосрочного договора об организации систематических перевозок грузов — договоров на эксплуатацию подъездного пути и на подачу и уборку вагонов. Однако сфера их действия не распространяется на подачу транспортных средств, предъявление к перевозке грузов лиц, не являющихся владельцами подъездных путей, прирельсовых складов, погрузочно-разгрузочных площадок.

Что касается договора перевозки груза железнодорожным транспортом, то он — реальный. Правовые отношения по подаче транспортных средств, предъявлению груза к перевозке остаются за его пределами.

Рассматриваемая проблема актуальна в правоприменительной деятельности. Определение оснований возникновения правовых отношений, связанных с перевозкой груза, является распространенной ошибкой. Одним из ее возможных решений представляется следующий вариант.

Во-первых, на уровне Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее — ГК) предусмотреть модель договора об организации перевозки груза, который бы заключался независимо от наличия (отсутствия) необходимости в осуществлении систематических перевозок грузов. Им могли бы опосредствоваться отношения по организации разовой и систематических перевозок груза. Сегодня договоры об организации разовых перевозок активно заключаются. Их формой в зависимости от вида транспорта является заявка или заказ. Сущность договора определяется его целью. У договора об организации разовой перевозки она та же, что и у долгосрочного договора об организации перевозки: оба договора направлены на организацию перевозочного процесса. Их отличие состоит главным образом в частоте совершаемых операций.

Во-вторых, предусмотреть в ГК перечень оснований возникновения правовых отношений по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке. В абзаце 1 п. 1 ст. 745 ГК представляется целесообразным установить правило о том, что перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный договором об организации перевозки грузов или договором фрахтования, исправные тран-

спортивные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.

В-третьих, предусмотреть дефиницию договора об организации перевозки грузов в УЖТ, а также порядок его заключения и юридическую форму. Организационные договоры регулярно совершаются на железнодорожном транспорте. Их существенные условия и порядок заключения должны регулироваться УЖТ (абзац 2 п. 1). Кроме того, изменения в экономической политике государственного объединения «Белорусская железная дорога» повысили их роль и требуют новой правовой регламентации в направлении расширения свободы волеизъявления и юридического оформления.

*Д.М. Степаненко, преподаватель
БРУ (Могилев)*

ПРАВО И ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ

Право, будучи всеобщим универсальным регулятором общественного развития, способно и должно выступать в качестве катализатора прогресса общества на инновационной основе. Указанная посылка позволяет выделить инновационную функцию права как одно из ключевых направлений правового воздействия на общественные отношения в начале XXI в.

Суть инновационной функции права в концентрированном виде может быть обозначена следующим образом: правовые предписания должны всячески способствовать созданию и внедрению инноваций в стране, стимулировать физических и юридических лиц осуществлять инновационную деятельность, всесторонне защищать интересы инноваторов.

В наиболее общем виде могут быть выделены следующие направления правового воздействия на общественные отношения в рамках реализации выделенной инновационной функции права:

1) закрепление на высшем правовом уровне ориентации государства на развитие на инновационной основе;

2) законодательное закрепление налоговых льгот для субъектов, осуществляющих инновационную деятельность;

3) правовое закрепление возможностей и условий целевой финансовой поддержки за счет средств государства реализации предприятиями инновационных проектов;

4) закрепление на законодательном уровне норм, регламентирующих заключение и исполнение договоров на выполнение научно-исследовательских работ, опытно-конструкторских и технологических работ;

5) законодательное закрепление норм, регламентирующих гражданско-правовую защиту объектов интеллектуальной собственности, а также норм, регламентирующих вопросы административной и уголовной ответственности за нарушение прав на интеллектуальную собственность;

6) закрепление норм, регламентирующих функционирование в стране специальной инновационной инфраструктуры, под которой сле-