

частичной собственности обнаружили несколько совладельцев, продавец имеет право выбора покупателя» [5].

Подводя итоги исследования, приведенного в рамках настоящей работы, и руководствуясь высказанными соображениями, представляется логичным констатировать:

1. Анализ правовой природы извещения о продаже доли при реализации преимущества права покупки доли в праве общей собственности позволяет сделать вывод о том, что оно не имеет характерных признаков, позволяющих расценивать его как оферту. Такое извещение является только приглашением делать оферты на заранее известных условиях, адресованных вполне определенному кругу лиц.

2. В том случае если приобрести долю пожелают сразу несколько участников общей собственности, право выбора покупателя принадлежит продавцу доли.

Л и т е р а т у р а

1. Гражданский кодекс Республики Беларусь // Нац. Интернет-портал Респ. Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024. – URL: <http://www.pravo.by> (дата обращения: 06.03.2024).
2. Толчеев, Н. Является ли извещение о преимущественном праве покупки офертой? / Н. Толчеев // Российская юстиция. – 2003. – № 7. – С. 21.
3. Гражданский кодекс Латвийской Республики / науч. ред. и предисл. Н. Э. Лившиц ; обзор ст. А. В. Свиб ; пер. с латыш. под рук. И. Алферовой. – СПб. : Юрид. центр Пресс, 2001. – 830 с.
4. Денисов, С. А. Преимущественное право на заключение договора как институт, устанавливающий пределы свободы заключения договора / С. А. Денисов // Законодательство. – 1997. – № 2. – С. 34–39.
5. Гражданский кодекс Украины: Комментарий. – Т. I. – Изд. второе. – Х. : Одиссей, 2004. – 832 с.

УДК 349.6

СТИМУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ: ЭКОЛОГО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

А. И. Циуньчык

Белорусский государственный университет, г. Минск

Научный руководитель В. Е. Лизгаро

Изложено влияние использования электромобилей на окружающую среду, проанализирован комплекс мер, направленных на стимулирование перехода к электротранспорту, включая налоговые льготы, субсидии, развитие инфраструктуры зарядных станций, а также обоснована актуальность правового обеспечения стимулирования использования электротранспорта как инструмента, направленного на охрану окружающей среды.

Ключевые слова: правовое регулирование, электромобили, экономическое стимулирование, льготы, окружающая среда.

STIMULATION OF USE OF ELECTRIC VEHICLES: ENVIRONMENTAL AND LEGAL ASPECT

A. I. Tsiunchyk

Belarusian State University, Minsk

Scientific supervisor V. E. Lizgaro

The article describes the impact of electric vehicles on the environment, analyzes a set of measures aimed at stimulating the transition to electric transport, including tax incentives,

subsidies, development of charging station infrastructure, and substantiates the relevance of legal support for stimulating the use of electric transport as a tool aimed at protecting the environment.

Keywords: legal regulation, electric vehicles, economic incentives, benefits, environment.

Закон Республики Беларусь от 26 ноября 1992 г. «Об охране окружающей среды» в новой редакции от 17 июля 2023 г., предусматривает открытый перечень основ осуществления экономического стимулирования охраны окружающей среды, к которым, в том числе, относится внедрение юридическими и физическими лицами, индивидуальными предпринимателями, наилучших доступных технических методов, малоотходных, энерго- и ресурсосберегающих технологий, специального оборудования, снижающего вредное воздействие на окружающую среду, использование отходов в качестве вторичных материальных ресурсов (ст. 43) [1].

В Республике Беларусь более 78 % населения проживает в городах. Урбанизация приводит к загрязнению почвы, ухудшению качества воды и атмосферного воздуха, сокращению площади природных территорий, утрате биоразнообразия, причем не только в самих городах, но и за их пределами. Уменьшить ее негативное влияние возможно благодаря новым транспортным решениям с низким уровнем выбросов углерода. Так, первые электромобили в Беларуси начали появляться еще в 2013 г., а на 1 января 2015 г. по данным Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел их насчитывалось всего 27. Принятие первого Национального плана действий по развитию «зеленой» экономики в Республике Беларусь до 2020 г. (утв. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 21 декабря 2016 г. № 1061) закрепило понятие «электромобиль». Определение данного термина также дано в п. 2.77² Правил дорожного движения Республики Беларусь, пп. 1.1 п. 1 ч. 1 Указа Президента Республики Беларусь от 12 марта 2020 г. № 92 «О стимулировании использования электромобилей», косвенно в Постановлении Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 6 декабря 2022 г. № 78/104 «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации автомобильного и городского электрического транспорта». При этом стоит отметить, что данные определения содержат различные формулировки, которые описывают электромобиль по его основным характеристикам (источник энергии, тип двигателя и т. д.).

Обращаясь к статистике, показатель выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от мобильных источников на 2016 г. составлял 442,6 тыс. т, а на 2023 г. – 408,4 тыс. т. Кроме того, в 2023 г. в стране был выполнен плановый показатель по росту экономики, при этом показатель по выбросам парниковых газов снизился на 2–3 % в сравнении с 2022 г., что стало возможным благодаря развитию электротранспорта. Республика Беларусь находится в лидерах на пространстве СНГ по развитию электротранспорта, а ее население все чаще пользуется автомобилями с зелеными номерами. И государство поощряет переход к новому типу автомобилей путем закрепления в законодательстве различных льгот для стимулирования использования такого типа транспорта.

Во исполнение действующего Национального плана действий по развитию «зеленой» экономики в Республике Беларусь на 2021–2025 гг., утвержденного Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 декабря 2021 г. № 710 [2], был принят ряд нормативных правовых актов, предоставляющих льготы при использовании электромобилей. Так, Указ Президента Республики Беларусь от 12 марта 2020 г. № 92 «О стимулировании использования электромобилей»

предусматривает, что электромобили не признаются объектом обложения транспортным налогом по 31 декабря 2025 г. Также освобождены от НДС, взимаемого таможенными органами, зарядные станции для таких автомобилей. При ввозе физическими лицами на территорию Республики Беларусь электромобилей для личного пользования ставка НДС применяется в размере ноль (0) процентов [3]. Здесь следует подчеркнуть, что нулевой НДС, согласно п. 1.4 Указа № 447 от 22 ноября 2021 г. «Об изменении Указа Президента Республики Беларусь от 12 марта 2020 г. № 92», распространялся до 1 марта 2022 г. После этой даты *нулевая ставка НДС действует, только если с даты выпуска этих электромобилей прошло не более пяти лет*. Еще одной льготой для пользователей электромобилей согласно данному Указу (пп. 5.1 п. 5) является их освобождение от взимания платы за пользование автомобильными парковками, находящимися в коммунальной собственности до 1 января 2026 г. Кроме того, Правила дорожного движения устанавливают определенные льготы для электромобилей, например, п. 124 предусматривает, что на дорогах с полосой движения для маршрутных транспортных средств, обозначенных дорожными знаками «Полоса для маршрутных транспортных средств», «Дорога с полосой для маршрутных транспортных средств», запрещаются движение, остановка и стоянка других транспортных средств на этой полосе, за исключением движения в данной полосе электромобилей.

С внедрением в нашу жизнь электромобилей, развивается и соответствующая инфраструктура. Успешно реализуется Программа создания государственной зарядной сети для зарядки электромобилей, утвержденная постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 октября 2018 г. № 731. Согласно Постановлению Совета Министров Республики Беларусь от 9 апреля 2021 г. № 213 «О комплексной программе развития электротранспорта на 2021–2025 гг.», на 1 января 2024 г. сеть только ЭЗС РУП «Производственное объединение «Белоруснефть» состоит из 690 ЭЗС, несмотря на то, что заправочные станции открывают и другие компании. Зарядка электромобилей происходит, как правило, на платной основе (о платности указано в вышеупомянутой Программе создания зарядной сети для зарядки электромобилей), но действуют и бесплатные заправочные станции. Например, в рамках экологической программы и стремления улучшить клиентский сервис, компания «Евроопт», решила предоставить покупателям возможность бесплатно зарядить электромобиль на территории своих торговых объектов. Подобные льготы предлагают и некоторые банки Беларуси на определенных условиях и т. п.

Учитывая вышеизложенное, представляется перспективным развитие нормативной правовой базы способствующей распространению электромобилей, а также внедрение больших льгот и стимулов для потребителей и производителей. В первую очередь, в законодательстве необходимо закрепить единое определение понятия «электромобиль». Также, опираясь на опыт соседних стран, например, на Постановление Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2015 г. № 364 «О предоставлении из федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение части затрат по кредитам, выданным в 2018–2026 гг. физическим лицам на приобретение автомобилей», видится весьма актуальным введение подобной льготы в Республике Беларусь, что сделает доступным использование электромобилей для большего количества лиц. Кроме того, на наш взгляд, стоит уделить внимание и повышению осведомленности общества о преимуществах электромобилей, а также разработке стратегий по утилизации батарей и снижению углеродного следа на всех этапах жизненного цикла электромобилей. Например, на законодательном уровне закрепить льготы при внедрении юридическими лицами технологий утилиза-

ции, которые позволят извлекать из отработанных батарей ценные металлы, что делает возможным использовать их как вторсырье в металлургии. В конечном итоге, интеграция электромобилей в транспортные системы стран может существенно снизить уровень загрязнения воздуха и негативное воздействие на климат, что делает данную тему актуальной как с правовой, так и с экологической точки зрения.

Литература

1. Об охране окружающей среды : Закон Респ. Беларусь от 26 нояб. 1992 г. № 1982-XII : в ред. от 17 июля 2023 г. № 294-З // ЭТАЛОН (дата обращения: 16.04.2025).
2. О Национальном плане действий по развитию «зеленой» экономики в Республике Беларусь до 2020 года : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 21 дек. 2016 г. № 1061 // ЭТАЛОН (дата обращения: 16.04.2025.)
3. О стимулировании использования электромобилей : Указ Президента Респ. Беларусь от 12 марта 2020 г. № 92 // ЭТАЛОН (дата обращения: 16.04.2025).

УДК 331.5

ДАВЛЕНИЕ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ НА ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ РАБОЧЕЙ СИЛЫ

Ма Нина

Белорусский государственный университет, Минск

Научный руководитель П. С. Лемешенко

Исследовано влияние цифровой трансформации на требования к квалификации рабочей силы. Она приводит к потере некоторых традиционных рабочих мест и появлению новых, требующих высоких цифровых и междисциплинарных навыков. В производстве и логистике цифровые технологии меняют задачи работников. Создание междисциплинарных навыков трудоемко из-за различий в дисциплинах, нехватки соответствующего образования и конфликта времени между работой и обучением. Для решения проблемы рекомендуется сотрудникам практиковать непрерывное обучение, использовать образовательные ресурсы, развивать различные навыки и планировать карьеру с учетом рынка труда.

Ключевые слова: цифровая трансформация, квалификации рабочей силы, работа, рынок труда.

DIGITAL TRANSFORMATION PUTS PRESSURE ON WORKFORCE SKILLS IMPROVEMENT

Ma Nina

Belarusian State University, Minsk

Scientific supervisor P. S. Lemeshchenko

This article explores the impact of digital transformation on workforce skill requirements. It leads to the loss of some traditional jobs and the emergence of new ones that demand high-level digital and interdisciplinary skills. In manufacturing and logistics, digital technologies change workers' tasks. Developing interdisciplinary skills is difficult due to differences in disciplines, a lack of relevant education, and time conflicts between work and study. To address this issue, employees are recommended to practice continuous learning, utilize educational resources, develop various skills, and plan their careers considering the labor market.

Keywords: digital transformation, workforce skills, work, labor market.