

Міністерство освіти і науки,  
молоді та спорту України  
Прикарпатський національний університет  
імені Василя Стефаника  
Юридичний інститут

**Збірник наукових праць  
викладачів  
Юридичного інституту**

*присвячений 20-річчю  
створення Юридичного інституту*

м. Івано-Франківськ, 2012



## **ВІВЧАРЕНКО Олег Антонович**

**кандидат юридичних  
наук, доцент**

### **Правова охорона земель автомобільного транспорту**

Специфіка правового режиму земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства, що відрізняє його від правового режиму інших земель транспорту, пов'язана з особистими характеристиками об'єктів, обслуговувати які призначені ці землі. Характерною ознакою автомобільного транспорту є те, що цей вид транспорту є одним із найбільших забруднювачів навколишнього природного середовища, що безпосередньо призводить до негативного впливу на життя і здоров'я людини. При цьому значно погіршується стан земель автомобільного транспорту і дорожнього господарства та прилеглих земель. Тому специфічний правовий режим зазначених земель буде пов'язаний з особистими заходами щодо забезпечення їх охорони та екологічної безпеки.

Аналіз чинного законодавства дозволяє стверджувати, що раціональне використання земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства пов'язується з компактним розміщенням об'єктів автомобільного транспорту та економією земель, необхідних

для зазначених потреб. Йдеться про надання мінімальних земельних ділянок для відповідних несільськогосподарських цілей, щоб забезпечити використання найбільшої кількості земель в сільському господарстві. При цьому питання про мінімально необхідні розміри земель автомобільного транспорту і дорожнього господарства також є неоднозначним. Розміри земельних ділянок для потреб автомобільного транспорту повинні бути такими, які необхідні для нормального розміщення відповідних об'єктів автомобільного транспорту з урахуванням раціонального розміщення несільськогосподарських об'єктів, економічності будівництва й експлуатації того або іншого об'єкта.

До системи заходів у галузі охорони земель, згідно зі ст. 22 Закону України «Про охорону земель» [1], можна віднести державну комплексну систему спостережень; розробку загальнодержавних і регіональних (республіканських) програм використання та охорони земель, документації із землеустрою у галузі охорони земель; створення екологічної мережі; раціонування (зонування) земель; економічне стимулювання впровадження заходів щодо охорони та використання земель; стандартизацію і нормування.

Відповідно до ст. 166 Земельного кодексу України [2], рекультивация порушених земель являє собою комплекс організаційних, технічних і біотехнологічних заходів, спрямованих на відновлення ґрунтового покриву, поліпшення стану та продуктивності порушених земель. Рекультивация підлягають землі, які зазнали змін у структурі рельєфу, екологічному стані ґрунтів і материнських порід та гідрологічному режимі внаслідок проведення будівельних робіт. Для рекультивация порушених земель використовується ґрунт, знятий при проведенні будівельних робіт, шляхом його нанесення для ділянки без ґрунтового покриву.

Майже всі автомобільні шляхи України проходять по землях населених пунктів, що не відповідає вимогам до міжнародних автомобільних транспортних коридорів (МАТК). Усі ці фактори призводять до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту в населених пунктах. Негативно впливає на їх створення і лімітування ваги автомобіля до 38 тонн (з 2001 р. на окремих напрямках – 40 тонн) через обмеження навантаження на автомобільні мости. При проведенні будівництва МАТК на землях за межами на-

селених пунктів істотно покращаються умови руху та експлуатаційних показників роботи автотранспорту, зменшиться собівартість перевезень і час перебування пасажирів та вантажів у дорозі; підвищиться безпека руху, знизиться негативний вплив на навколишнє середовище. Усе це вимагає здійснення проектних рішень відповідно до норм і правил охорони навколишнього середовища та норм екологічної безпеки.

Орган, у віданні якого знаходяться охоронні зони, зобов'язані відшкодувати відповідним землекористувачам усі збитки, включаючи упушену вигоду, зумовлені встановленням цих зон. Умови використання охоронних зон землекористувачами, по території яких вони проходять, а також вартість відшкодування збитків встановлюються на підставі договорів, що укладаються між сторонами.

Конкретизація цільового призначення ділянок, наданих суб'єктам транспорту, є однією з істотних правових форм забезпечення охорони використання земель автомобільного транспорту. Згідно зі ст. 67 Земельного кодексу України, до земель транспорту належать землі, надані для здійснення діяльності, пов'язаної з експлуатацією, ремонтом, удосконаленням і розвитком об'єктів транспорту.

Ширина охоронних зон визначається проектом. Ці зони не вилучаються зі складу земель, якими вони проходять, але право користування ними обмежується в інтересах обслуговування ділянки транспорту. У межах охоронних зон забороняється розробляти кар'єри; землекористувачам без погодження Укравтодором зводити капітальні будинки і споруди, а також закладати багаторічні насадження; у регіонах де існує небезпека зсувів, вирубка лісу і чагарників; здійснення земельних робіт, грабарських робіт, що можуть погіршити стійкість схилів.

Для земель автомобільного транспорту та прилеглих до них земель, які зазнають значного впливу шкідливих речовин, що створюють небезпеку для здоров'я людини, необхідно розробити та закріпити у законодавстві відповідні нормативи, що визначатимуть рівень гранично допустимого забруднення цих земель. Законодавець не випадково приділяє велику увагу цьому питанню, оскільки ґрунти мають велику екологічну та економічну цінність.

Згідно з розпорядженням від 29 червня 2004 року № 445 - р, Кабінет міністрів України про делегував Укравтодору повноваження для затвердження робочих проектів реконструкції МАТК № 9 – автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці від Жашкова до Червонозкам'янки. Слід зазначити, що територія, яку займатиме швидкісна автомобільна дорога, має родючі ґрунти, а тому їх охорона має велике значення. Закон України «Про реконструкцію та експлуатацію на платній основі автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці від Жашкова до Червонозкам'янки» [4] визначає особливості реконструкції та експлуатації на платній основі цієї автомобільної дороги. Зняття родючого шару ґрунту та питання подальшого його використання передбачені проектом реконструкції дороги Київ – Одеса, затвердженням Укравтодором, якого й повинні дотримуватися забудовники ділянки міжнародного автомобільного транспортного коридору № 9.

На виконання вимог щодо раціонального використання та охорони земель автомобільного транспорту спрямований державний контроль. Об'єктом державного контролю за використанням та охороною земель, згідно статті Закону України «Про державний контроль за використанням та охороною земель» [1] є всі землі у межах території України. Основними завданнями державного контролю за використанням та охороною земель є забезпечення додержання органами влади, органами місцевого самоврядування, фізичними та юридичними особами земельного законодавства України забезпечення реалізації державної політики у сфері охорони та раціонального використання земель; запобігання порушенням законодавства України у сфері використання та охорони земель, своєчасне виявлення таких порушень і вжиття заходів щодо їх усунення; забезпечення додержання власниками землі та землекористувачами стандартів і нормативів у сфері охорони та вигортання земель, запобігання забрудненню земель та зниженню родючості ґрунтів, погіршення стану рослинного та тваринного світу, водних та інших природних ресурсів.

Отже, державний контроль за використанням та охороною земель автомобільного транспорту являє собою діяльність компетентних органів держави, спрямовану на додержання вимог земельного законодавства, забезпечення гарантій реалізації земельно – правових

норм та утвердження законності у земельних відносинах у процесі будівництва та експлуатації земель автомобільного транспорту. Він дозволяє не тільки виявляти й усувати наслідки земельних правопорушень, а й застосовувати у необхідних випадках до порушників земельного законодавства заходи відповідальності.

Контроль за використанням земель дає змогу державі своєчасно виявляти, усувати негативні наслідки у зв'язку з неправильним розподілом чи перерозподілом землі між окремими землекористувачами й землевласниками або з неналежним використанням земельних ресурсів, а також примушувати всіх несумлінних землекористувачів, землевласників чітко використовувати свої обов'язки із землекористування й землеволодіння.

Одним із напрямків державного управління у галузі використання й охорони земель автомобільного транспорту є моніторинг, що являє собою систему спостереження за станом даних земель, зокрема земель, розташованих у зонах радіоактивного забруднення. Моніторинг земель і ґрунтів проводиться з метою своєчасного виявлення зміни стану земель та властивостей ґрунтів, оцінки здійснення заходів щодо охорони земель, збереження та відтворення родючості ґрунтів, попередження впливу негативних процесів і ліквідація наслідків цього впливу.

Основним завданням моніторингу земель, відповідно до статті 192 Земельного кодексу України, є прогнозування еколого – економічних наслідків деградації земель цих ділянок з метою запобігання або усунення дії негативних процесів. Об'єктом моніторингу є весь земельний фонд незалежно від форм власності на землю.

Залежно від охоплюваних територій вирізняють:

1. глобальний моніторинг, що пов'язаний з міжнародними науково – технічними програмами;
2. національний моніторинг, що охоплює всю територію України;
3. регіональний моніторинг, що здійснюється на територіях, які характеризуються єдиною фізико – географічних, екологічних та економічних умов;
4. локальний моніторинг, що проводиться на територіях нижче регіонального рівня, аж до територій окремих земельних ділянок

та елементарних структур ландшафтно – екологічних комплексів. Здійснення моніторингу земель забезпечує державне агентство земельних ресурсів України за участю Міністерства охорони навколишнього природного середовища, міністерства аграрної політики, Української академії аграрних наук, Національної космічного агентства та інших міністерств і організацій.

Отже, під управлінням у галузі використання і охорони земель автомобільного транспорту слід розуміти засновану на правових нормах діяльності відповідних представницьких і виконавчих органів у галузі земельних відносин з метою забезпечення ефективного та раціонального використання зазначених земель всіма суб'єктами господарювання, які здійснюють будівництво, ремонт, реконструкцію та експлуатацію автомобільних доріг.

1. *Про охорону земель: Закон України від 19 червня 2003 року // ВВідомості Верховної Ради України. – 2003. - №39. – ст. 349.*
2. *Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 року // Відомості Верховної Ради України. – 2002. - №3-4. – ст.. 27.*
3. *Про делегування Укравтодором права на затвердження робочих проектів реконструкції автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці від Жашкова до Червонознамянки: розпорядження Кабінету Міністрів України від 29 червня 2004 року № 455 – р. // Офіційний вісник України. - 2003. - №36. – ст. 279.*
4. *Про державний контроль за використанням та охороною земель: Закон України від 19 червня 2003 року // Відомості Верховної Ради України. – 2003. - №39. – ст. 350.*

**Vivcharenko O.A.** The legal protection of road transport lands

The article describes the legal regulation of using of road transport lands. The features of state control over state highways are analyzed.

**Keywords:** regulation, land road transport

