



УДК 349.6

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ЗАЩИТЫ ПОЧВ И ЗЕМЕЛЬ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ПРОДУКТАМИ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАНСПОРТА

Кузнецова Виктория Анатольевна

студент 4 курса

Факультет Юриспруденция

Оренбургский институт (филиал) Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

Россия, г Оренбург

Аннотация. В статье рассматривается правовой режим охраны почв и земель от загрязнения продуктами эксплуатации автотранспорта. В работе анализируется современное состояние проблемы, выявляются ключевые нормативно-правовые акты, формирующие основу правового режима. Особое внимание уделяется анализу правоприменительной практики последних лет.

Ключевые слова: охрана почв, правовой режим, автотранспорт, загрязнение, тяжелые металлы, рекультивация земель, Росприроднадзор.

LEGAL REGIME FOR THE PROTECTION OF SOILS AND LANDS FROM POLLUTION BY PRODUCTS OF MOTOR TRANSPORT OPERATION

Kuznetsova Victoria Anatolyevna

student 4 term

Faculty of Jurisprudence

Orenburg Institute (branch) O.E. Kutafin University (MGUA)

Russia, Orenburg

Abstract. The article considers the legal regime of protection of soils and lands from pollution by products of motor transport operation. The paper analyzes the current state of the problem, identifies key regulatory acts that form the basis of the legal regime. Special attention is paid to the analysis of law enforcement practice in recent years.

Keywords: soil protection, legal regime, motor transport, pollution, heavy metals, land reclamation, Rosprirodnadzor.

С каждым годом количество транспортных средств на дорогах страны интенсивно растет. На сегодняшний день автомобиль стал не просто средством передвижения, а неотъемлемой частью повседневной жизни граждан. Однако, автомобильный транспорт остается одним из наиболее распространенных и активно воздействующих на окружающую среду антропогенных

факторов. Вклад автотранспорта в деградацию почвенного покрова огромен и многогранен: он проявляется как в постоянном загрязнении придорожных территорий выхлопными газами, продуктами износа шин и дорожного покрытия, так и в аварийных разливах топлива и технических масел. Особую опасность представляют два класса загрязняющих веществ — тяжелые металлы (свинец, кадмий, хром, никель, цинк, медь) и нефтепродукты.

Актуальность темы обусловлена не только масштабами загрязнения, но и новыми научными данными, свидетельствующими о том, что в условиях антропогенного воздействия тяжелые металлы становятся более подвижными и легче включаются в биологический круговорот, создавая прямые риски для здоровья населения [9]. Проблематика заключается в том, что существующий правовой режим должен одновременно решать две задачи: минимизировать повседневное техногенное воздействие и обеспечивать оперативную ликвидацию последствий аварийных ситуаций с возмещением нанесенного вреда.

Целью данной статьи является комплексный анализ правовых норм, регулирующих защиту почв от загрязнения продуктами эксплуатации автотранспорта. Для достижения цели необходимо рассмотреть современное состояние проблемы загрязнения, выявить ключевые нормативно-правовые акты, формирующие основу правового режима, и проанализировать правоприменительную практику привлечения к ответственности за такие нарушения.

Любая эксплуатация автотранспорта неизбежно ведет к поступлению в почву широкого спектра загрязняющих веществ. Так, исследования, проведенные вблизи крупных автомагистралей, подтверждают формирование устойчивых геохимических изменений. Так, в почвах острова Ольхон, испытывающего высокий туристический трафик, зафиксирован рост концентраций меди, хрома и никеля, который связан с техногенным воздействием, а в поселке Песчаная именно транспорт был определен как основной источник загрязнения почв [2].

Ученые из Южного федерального университета и Института почвоведения СО РАН выяснили, что в почвах, прилегающих к автомобильным трассам, снижается нейтрализующая способность, что ведет к увеличению подвижности металлов. Если в естественных условиях до 98% хрома и 94% никеля находятся в прочносвязанном, безопасном состоянии, то под антропогенным воздействием доля опасных, подвижных форм этих элементов возрастает, делая их доступными для растений и живых организмов [9].

Параллельно с накоплением металлов происходит загрязнение нефтепродуктами, которое наиболее остро проявляется при дорожно-транспортных происшествиях. Случаи с опрокидыванием бензовозов фиксируются по всей стране, демонстрируя высокий риск локальных, но катастрофических по интенсивности воздействия загрязнений.

Правовой режим защиты почв в Российской Федерации базируется на нескольких уровнях нормативного регулирования. Конституционные основы закрепляют право каждого на

благоприятную окружающую среду [4]. Базовым отраслевым законом является Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», который устанавливает обязанность возмещения вреда окружающей среде, в том числе почвам [10].

Особое значение имеет Земельный кодекс РФ, закрепляющий приоритет охраны земли как важнейшего компонента окружающей среды и средства производства в сельском хозяйстве [3]. Важнейшую роль в рассматриваемой сфере играет Федеральный закон от 24.06.1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления», поскольку пролитые нефтепродукты и загрязненный грунт квалифицируются как отходы, требующие специального обращения [11]. Ключевыми документами здесь так же являются СанПиН 1.2.3685-21 «Гигиенические нормативы и требования к обеспечению безопасности и (или) безвредности для человека факторов среды обитания», который устанавливает предельно допустимые концентрации (ПДК) и ориентировочно допустимые концентрации (ОДК) химических веществ, включая тяжелые металлы и нефтепродукты, в почве [6]. Для оценки уровня загрязнения и определения порядка рекультивации применяются ГОСТы и методические указания.

Особую группу составляют подзаконные акты, регулирующие порядок исчисления размера вреда. Наиболее значимым является Постановление Правительства РФ от 10.07.2018 № 800 «О проведении рекультивации и консервации земель» [7], а также Методика исчисления размера вреда, причиненного почвам как объекту охраны окружающей среды, утвержденная приказом Минприроды России от 08.07.2010 № 238. Именно на основе этой методики надзорные органы рассчитывают суммы исков к виновникам загрязнения. Контрольно-надзорные функции возложены на Федеральную службу по надзору в сфере природопользования (Росприроднадзор) и ее территориальные органы, которые проводят проверки по фактам разливов нефтепродуктов и иных загрязнений.

Анализ же правоприменительной практики последних лет наглядно демонстрирует неуклонную реализацию принципа «загрязнитель платит». Так, в ноябре 2025 года в Бурятии после опрокидывания бензовоза с 9,3 тысячами литров бензина на севере региона, специалисты не только собрали весь загрязненный грунт, но и вывезли его на специализированную площадку для утилизации, после чего были проведены контрольные отборы проб почвы [1]. Данный случай показывает отработанный механизм реагирования, направленный на недопущение пролонгированного загрязнения.

В случаях, когда виновники отказываются от добровольного возмещения ущерба, Росприроднадзор инициирует судебные иски. Ярким примером является дело в Самарской области, где после ДТП с бензовозом в Хворостянском районе экологический ущерб почве на площади 170 квадратных метров был оценен в 2,756 миллиона рублей. Суд взыскал эту сумму с компании-владельца транспорта, отклонив доводы ответчика о том, что простая замена верхнего

слоя грунта является достаточной мерой для восстановления земли. Суд указал, что это лишь ликвидация последствий разлива, а не полноценная рекультивация [8].

Аналогичное решение было принято и в Липецкой области, где с сельхозпредприятия, по вине которого перевернулся бензовоз, через суд были взысканы 322 704 рубля за разлив нефтепродуктов у автодороги «Лебедянь — Доброе» [5]. Процедура доказывания, как правило, единообразна: сотрудники Росприроднадзора выезжают на место, фиксируют факт разлива, а специалисты аккредитованной лаборатории (например, ЦЛАТИ) отбирают пробы и проводят анализ для точного определения степени загрязнения. Эти материалы ложатся в основу иска.

Правовой режим защиты почв от загрязнения продуктами эксплуатации автотранспорта представляет собой сложную, многоуровневую систему, включающую экологические и земельно-правовые нормы, санитарно-гигиеническое нормирование и экономические механизмы исчисления вреда. Современные научные исследования углубляют понимание проблемы, выявляя новые риски, такие как повышение подвижности тяжелых металлов в придорожных почвах, что ставит перед законодателем и правоприменителем задачу постоянного совершенствования нормативов и методик оценки.

Практика работы Росприроднадзора и судов демонстрирует последовательное применение норм об ответственности. Взыскание многомиллионных сумм ущерба с виновников аварийных разливов нефтепродуктов и требования к полному удалению и утилизации загрязненного грунта становятся не исключением, а правилом. Тем не менее, остаются проблемы, связанные с хроническим загрязнением почв в результате повседневной эксплуатации миллионов автомобилей. Если аварийные разливы имеют ярко выраженного виновника, то накопление тяжелых металлов вдоль дорог — это результат совокупного вклада множества источников, что требует иных, публично-правовых механизмов регулирования и планирования природоохранных мероприятий.

В этой связи особую важность приобретают меры по снижению токсичности выхлопов, контролю качества топлива и совершенствованию дорожного покрытия, а также детальные исследования, позволяющие отделить техногенное загрязнение от природных геохимических особенностей территорий. Дальнейшее развитие правового режима должно быть направлено на усиление профилактических мер и совершенствование методик кумулятивной оценки вреда от рассеянного загрязнения.

Список литературы:

1. В Бурятии вывезли загрязненный после опрокидывания бензовоза грунт // Тасс. — URL: <https://tass.ru/obschestvo/25576915> (дата обращения: 04.03.2026).



2. Гала Сибирякова. Влияние автомобилей на почвы острова Ольхон // Заповедное Прибайкалье. — URL: <https://baikal-1.ru/> (дата обращения: 02.03.2026).
3. Земельный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 25.10.2001 № 136-ФЗ (ред. от 26.12.2024) // Собрание законодательства РФ. — 2001. — № 44. — Ст. 4147.
4. Конституция Российской Федерации : принята всенар. голосованием 12 дек. 1993 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2014. — №31. — Ст. 4398.
5. Липецкая фирма выплатит 322 704 за нефтепродукты в почве из-за ДТП с бензовозом // Вести Липецк. — URL: <https://vesti-lipetsk.ru/> (дата обращения: 04.03.2026).
6. Постановление Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 28.01.2021 № 2 "Об утверждении санитарных правил и норм СанПиН 1.2.3685-21 "Гигиенические нормативы и требования к обеспечению безопасности и (или) безвредности для человека факторов среды обитания" // Официальное опубликование правовых актов. — 03.02.2021. - № 0001202102030022
7. Постановление Правительства РФ от 10.07.2018 № 800 «О проведении рекультивации и консервации земель» // Официальное опубликование правовых актов. — 12.07.2018. - № 0001201807120031
8. Суд взыскал с самарской компании 2,7 млн руб. за ущерб почвам после ДТП с нефтевозом // Интерфакс. — URL: <https://www.interfax-russia.ru/> (дата обращения: 04.03.2026).
9. Тяжёлые металлы в почвах около заводов и крупных автодорог стали более подвижными // Российская Академия наук. — URL: <https://new.ras.ru/> (дата обращения: 02.03.2026).
10. Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2002. — №2. — Ст. 133.
11. Федеральный закон от 24.06.1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» // Собрание законодательства РФ. — 1998. — № 26. — Ст. 3009.