Секция «44.39 Экологическое и земельное право»

Проблема поиска баланса между публичными и частными интересами в судебной практике при размещении автомобильных дорог

Научный руководитель – Заславская Надежда Михайловна

Турецкая Мария Юрьевна

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Юридический факультет, Москва, Россия

E-mail: mturetskaya@gmail.com

Развитие транспортной инфраструктуры является безусловным приоритетом для любого государства, однако его реализация неизбежно сталкивается с двумя фундаментальными ограничениями: необходимостью изъятия земель у частных собственников и обязанностью сохранения природной среды. Российская судебная практика последних лет наглядно демонстрирует сложность поиска баланса между этими публичными и частными интересами. С одной стороны, государство стремится ускорить строительство дорог, упрощая процедуры изъятия и установления сервитутов. С другой — общество и надзорные органы требуют неукоснительного соблюдения природоохранного законодательства, что порождает серию острых конфликтов, разрешаемых в судах. Ключевая проблема заключается в том, что судебная система вынуждена одновременно обеспечивать быстроту инфраструктурных проектов и жесткую экологическую ответственность, что нередко приводит к правовой неопределенности для застройщиков и землепользователей[1].

Наиболее показательной категорией споров являются дела об изъятии земельных участков для государственных нужд. Здесь суды демонстрируют последовательный формально-юридический подход, требуя от инициаторов изъятия неукоснительного соблюдения процедуры: наличия утвержденной документации по планировке территории и законного решения об изъятии. Отсутствие этих документов влечет отказ в иске, что защищает собственников от произвольного лишения земли[2]. Однако при соблюдении формальностей суды, как правило, встают на сторону дорожных ведомств, допуская даже консолидированные иски в отношении множества участков. При этом оценочная стадия вызывает наибольшее количество споров: суды назначают экспертизы для определения полного объема убытков, включая упущенную выгоду, что часто приводит к значительному увеличению выплат по сравнению с первоначальными предложениями[3]. Здесь проявляется противоречие: государство заинтересовано в минимизации расходов, а суды — в справедливой компенсации, что затягивает процессы и удорожает проекты.

Параллельно развивается практика установления публичных сервитутов, которая призвана упростить размещение дорог без изъятия земли. Судебная позиция здесь однозначно ориентирована на публичный интерес: согласие собственника не требуется, достаточно решения органа власти[4]. Однако Верховный Суд РФ ввел важное ограничение: сервитут не должен делать невозможным использование участка[5]. Это создает почву для споров о соразмерности платы и обременения, но в целом институт работает эффективно, позволяя оперативно решать вопросы прокладки дорог через частные владения.

Наиболее острая и проблемная зона — споры о возмещении вреда природным объектам. Здесь суды проявляют жесткий императивизм, строго следуя утвержденным таксам и методикам Минприроды[6]. Аргументы ответчиков о незначительности нарушения или завышенной кадастровой стоимости практически никогда не принимаются. Более того, действует презумпция виновности природопользователя: доказать отсутствие вины (например, при разливе нефтепродуктов) крайне сложно. Суды также возлагают солидарную

ответственность на заказчика строительства, даже если непосредственным причинителем вреда был подрядчик[7]. Такой подход, безусловно, стимулирует соблюдение экологических норм, но одновременно создает высокие финансовые риски для дорожных организаций, которые могут столкнуться с многомиллионными исками даже при добросовестном выполнении работ.

Тенденция к ужесточению экологической ответственности подтверждается и практикой оспаривания разрешений на строительство. Природоохранные прокуроры активно инициируют процессы, и суды удовлетворяют такие иски при выявлении любых нарушений экологического законодательства — от отсутствия государственной экологической экспертизы до недостоверной оценки воздействия на окружающую среду[8]. Даже если дорога уже построена, признание разрешения на ввод недействительным создает серьезные проблемы для эксплуатирующих организаций, хотя снос объекта маловероятен.

Отдельного внимания заслуживают новые вызовы, с которыми сталкивается судебная система.

Во-первых, это проблема «бесхозяйных» дорог: суды обязывают муниципалитеты ставить их на учет и нести ответственность за экологический вред, причиненный из-за отсутствия надлежащего содержания[9].

Во-вторых, в крупных городах возникает проблема точечного изъятия («золотников»), когда для строительства развязки требуется крошечный участок. Суды здесь предписывают выплачивать максимальные компенсации, вплоть до выкупа всего участка, чтобы не нарушать право частной собственности[10].

Таким образом, современная российская судебная практика в сфере размещения автомобильных дорог представляет собой сложный компромисс между двумя публичными интересами: развитием инфраструктуры и охраной природы. Если в земельно-имущественных спорах суды склонны поддерживать ускоренные процедуры в пользу дорожников, то в экологических — они становятся на сторону природы и общества, назначая максимальные санкции. Эта двойственность создает для застройщиков ситуацию правовой неопределенности: успешное прохождение земельных процедур не гарантирует отсутствия претензий со стороны экологов. Выход видится в совершенствовании предпроектной подготовки, включающей полный цикл экологических согласований и достоверную оценку всех возможных рисков, что позволит минимизировать конфликтный потенциал и обеспечить устойчивое развитие транспортной инфраструктуры[11].

Источники и литература

1) Боголюбов С.А. Правовые проблемы развития транспортной инфраструктуры и охраны окружающей среды // Журнал российского права. 2023. № 5. С. 45-58.
2) Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 15.03.2022 № 305-ЭС21-24567 по делу № А41-89765/2020.
3) Постановление Арбитражного суда Московского округа от 12.09.2023 № Ф05-23456/2023 по делу № А40-123456/22.
4) Галиновская Е.А. Публичный сервитут в системе ограничений прав на землю: теория и практика // Имущественные отношения в РФ. 2024. № 2. С. 67-73.
5) Определение Верховного Суда РФ от 23.08.2018 № 18-КГ18-224.
6) Приказ Минприроды России от 08.07.2010 № 238 «Об утверждении Методики исчисления размера вреда, причиненного почвам как объекту охраны окружающей среды».
7) Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 05.06.2023 № Ф04-2123/2023 по делу № А75-9876/2022.

8) Обзор судебной практики Верховного Суда РФ № 3 (2021) (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 10.11.2021) // СПС «КонсультантПлюс».

9) Определение Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда РФ от 19.01.2022 № 56-КАД21-11-К9.

10) Постановление Конституционного Суда РФ от 11.02.2019 № 9-П «По делу о проверке конституционности пункта 1 статьи 333 Гражданского кодекса Российской Федерации...» (в части, касающейся соразмерности изъятия).

11) Краснова И.О. Экологические требования при градостроительном планировании: правовые аспекты // Экологическое право. 2024. № 3. С. 15-22.