

УДК 349.412.44(476)

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА
В СВЕТЕ ЕГО ВЛИЯНИЯ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ И ОХРАНУ ЗЕМЕЛЬ
И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРАВ ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ**

канд. юрид. наук, доц. О.А. ХОТЬКО
(Белорусский государственный университет, Минск)

Исследовано правовое регулирование придорожного сервиса, влияние транспортной деятельности на состояние земельных ресурсов, окружающей среды, обеспечение прав землепользователей в части установления ограничений прав на землю. Представлен анализ законодательных положений в сфере использования и охраны земельных участков в контексте развития нормативных правовых актов о придорожном сервисе. Акцентировано внимание на том, что природоохранное законодательство недостаточно развито без учета влияния эксплуатации транспорта и транспортной инфраструктуры на состояние окружающей среды, земельные ресурсы. Показаны недостатки правового обеспечения отношений по использованию земель и прав землепользователей с учетом размещения объектов придорожного сервиса, отмечена необходимость системного исследования всей совокупности правовых отношений в данной сфере, предложены направления совершенствования природоресурсного законодательства.

Ключевые слова: транспортная деятельность, придорожный сервис, транспортный комплекс, экологическая безопасность, земельные ресурсы, земельные участки, права землепользователей, охранные зоны, законодательство.

Введение. Проблемой стратегической значимости на сегодняшний день является сохранение земель, ее плодородных свойств, сохранение почв, а также неуклонное обеспечение прав и реализация юридических гарантий лиц, использующих земельные участки.

В условиях массовой автомобилизации, роста транспортных перевозок грузов в транзитном сообщении, улучшения качества сервисного обслуживания на объектах придорожного сервиса предъявляются повышенные требования по качеству обслуживания. При этом для соблюдения указанных выше требований на первый план выдвигается постулат о том, что дорожное хозяйство – одна из важнейших отраслей экономики Беларуси, поскольку развитие торговых, туристических и других связей напрямую зависит от состояния и надлежащей работы автодорог и придорожного сервиса [1]. Придорожный сервис важен для развития сети автомобильных дорог, поскольку он может оказывать огромное воздействие как на восприятие пользователей автодорог, так и на развитие населенных пунктов, расположенных вдоль магистралей. Но не всегда при развитии объектов придорожного сервиса учитывается природоохранная составляющая, а также защита прав и интересов землепользователей. Проблемы современного этапа развития придорожного сервиса и использования автомобильных дорог в условиях ограниченности земельных ресурсов и необходимости их охраны вызывают потребность осуществления теоретических изысканий соответствующей направленности. В настоящее время в Республике Беларусь изучаемые автором направления не урегулированы ни на законодательном уровне, ни в науке земельного права. Правовым исследованиям в области недопущения загрязнения земель, минимизации вреда окружающей среде, регулирования механизма возмещения ущерба землепользователям при активном развитии объектов придорожного сервиса не уделено должного внимания. Вместе с тем автором не ставится задача изучения проблем придорожного сервиса, качества оказываемых услуг, в суть которых входит содержание транспортных магистралей, обслуживание участков дорожного движения и т.д. Цель данного исследования – изучить влияние данной сферы транспортного обслуживания на состояние земельных ресурсов Республики Беларусь, выявить проблемы правового регулирования использования земель для развития придорожного сервиса.

Основная часть. В соответствии со статьей 1 Закона Республики Беларусь от 2 декабря 1994 года № 3434-ХП «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» под объектами придорожного сервиса понимаются капитальные строения (здания, сооружения), расположенные на придорожной полосе республиканских автомобильных дорог и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (мотели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, объекты торговли и общественного питания, мойки) [2]. В Республике Беларусь в настоящее время насчитывается достаточно большое количество объектов придорожного сервиса, ведется их реконструкция и строительство. На республиканских автомобильных дорогах функционирует 341 автозаправочная станция, 166 автозаправочных пунктов, 59 гостиниц, 44 автомойки, 84 охраняемые стоянки, 345 предприятий торговли, 454 пункта питания и 90 пунктов технического обслуживания [3]. Успешному развитию данного направления способствует сформированная стабильная нормативная правовая база, которая регулируется крайне взвешенно, что отмечено на официальном сайте Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [3].

На эффективное развитие придорожного сервиса обращается внимание на самом высоком уровне. В частности, в целях создания благоприятных условий для его развития на республиканских автомобильных дорогах, обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь Указом Президента Республики Беларусь от 15 мая 2008 г. № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса» установлено, что строительство объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним осуществляется без возмещения потерь сельскохозяйственного и (или) лесохозяйственного производства, вызванных изъятием сельскохозяйственных земель и земель лесного фонда для целей, не связанных с ведением сельского и лесного хозяйства [4]. Кроме того, данным Указом, установлено, что не требуется предварительное согласование места размещения земельных участков для строительства объектов придорожного сервиса, местоположение и размер которых определены Решением Президента Республики Беларусь, Программой, утвержденной Президентом Республики Беларусь или Советом Министров Республики Беларусь, либо схемой землеустройства соответствующего района [4]. В названном Указе и Особенной части Налогового кодекса закреплено, что освобождаются от земельного налога земельные участки, предоставляемые для строительства объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним, в течение периода проведения проектных работ и осуществляемых в пределах нормативных сроков, определенных в проектной документации, строительных работ, а также земельные участки, занятые объектами придорожного сервиса, в течение двух лет после ввода таких объектов в эксплуатацию [4; 5].

Специальным законодательством об охране и использовании земель устанавливаются субъекты, которым на данном праве участки передаются. Статья 15 Кодекса Республики Беларусь о земле 2008 года (далее – КоЗ) закрепляет, что земельные участки предоставляются в постоянное пользование юридическим лицам Республики Беларусь для строительства и (или) обслуживания объектов транспортной и инженерной инфраструктуры и объектов придорожного сервиса, за исключением случаев строительства объектов придорожного сервиса в пригородных зонах города Минска и областных центров [6].

Размещение объектов придорожного сервиса осуществляется в придорожной полосе (контролируемой зоне) автомобильной дороги. Порядок предоставления земельных участков для развития придорожного сервиса определяется Указом Президента Республики Беларусь от 27 декабря 2007 г. № 667 «Об изъятии и предоставлении земельных участков» с внесенными в него изменениями и дополнениями, в котором установлено, что земельные участки для строительства и (или) обслуживания объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним предоставляются юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям без проведения аукционов (за исключением случаев строительства объектов придорожного сервиса в пригородных зонах города Минска и областных центров), а также, если месторасположение и размер таких объектов определены решением Президента Республики Беларусь либо Программой, утвержденной Президентом Республики Беларусь или Советом Министров Республики Беларусь, без взимания платы за право заключения договоров аренды этих участков [7].

Вид вещного права, на котором может быть предоставлен земельный участок, определяется в соответствии с законодательными актами в зависимости от целей его использования и с учетом требований выше названного Указа. В целях совершенствования регулирования отношений в области охраны и использования земель на территории Республики Беларусь, в том числе порядка предоставления земельных участков при продаже недвижимого имущества, находящегося в государственной собственности, расширения полномочий местных исполнительных комитетов в решении вопросов изъятия и предоставления земельных участков установлено, что земельные участки предоставляются индивидуальным предпринимателям на праве аренды; юридическим лицам Республики Беларусь на праве постоянного или временного пользования, частной собственности или аренды, юридическим лицам, не являющимся резидентами Республики Беларусь, – на праве аренды.

Изъятие и предоставление земельных участков, за исключением указанных в абзаце первой части первого пункта 2 названного Указа, если иное не предусмотрено Президентом Республики Беларусь, осуществляется районными исполнительными комитетами – из земель в границах районов для обслуживания капитальных строений (зданий, сооружений), незавершенных законсервированных капитальных строений, для строительства и (или) обслуживания объектов придорожного сервиса и транспортной и инженерной инфраструктуры к ним, для целей, связанных с ведением лесного, сельского хозяйства, в том числе крестьянского (фермерского) хозяйства, а также подсобного сельского хозяйства, традиционных народных промыслов (ремесел), коллективного садоводства, дачного строительства, добычи торфа, из земель в границах городов, являющихся административными центрами районов, сельских населенных пунктов, поселков городского типа, дачных кооперативов, садоводческих товариществ, за исключением земель, решение по которым принимается Минским городским, городскими (городов областного, районного подчинения), сельскими, поселковыми исполнительными комитетами, а также из земель запаса [7].

В специальной литературе высказывается мнение, что созданная нормативно-правовая база, регулирующая вопросы придорожного сервиса, в полной мере соответствует современным требованиям рынка услуг и способствует количественному и качественному развитию придорожного сервиса в республике [8]. Однако, полагаем, она является недостаточно развитой без учета влияния эксплуатации транспорта,

транспортной инфраструктуры на состояние окружающей среды и конкретно земельных ресурсов. Серьезным недостатком правового регулирования рассматриваемой деятельности считается то обстоятельство, что вопросы выделения земельных участков для объектов придорожного сервиса связаны с работой районных властей в регионах, специалисты которых не всегда обладают актуальной информацией по вопросам развития придорожного сервиса [1]. Решение данной проблемы видится в правовом закреплении координации действий специалистов землеустроительных служб, организаций Государственного комитета по имуществу и территориальных инспекций Министерства транспорта и коммуникаций, в связи с чем предлагается внести дополнения в Указ Президента Республики Беларусь от 11 декабря 2009 г. № 622 «О совершенствовании порядка регулирования земельных отношений и осуществления государственного контроля за использованием и охраной земель».

Актуальной проблемой при развитии транспортной инфраструктуры является недопущение загрязнения земель. Разработка организационных мероприятий и нормативной правовой базы по предупреждению загрязнения автотранспортными средствами земель и почв – одна из главных задач. На сегодняшний день вопросы уменьшения отрицательных последствий автомобилизации решаются слабо. Остается много проблем, которые требуют научно обоснованных и взвешенных с правовой точки зрения подходов к их устранению. Автомобили становятся активными источниками загрязнения как атмосферного воздуха, воды, так и почвы. Причиняется значительный ущерб от автомобильных масел, автокосметических средств. Автомобиль оставляет в почве тяжелые металлы и другие вредные вещества. С целью охраны земель от негативного воздействия выхлопными газами в законодательстве должны предусматриваться мероприятия по восстановлению и улучшению нарушенных земель. И поскольку серьезной деградации в результате воздействия выхлопных газов подвергается почвенный покров, уничтожается ее верхний плодородный слой, изменяется состав, а почвы закономерно рассматриваются в качестве составной части земли, полагаем, в Республике Беларусь следует принять Закон «О почвах», который бы способствовал усилению природоохранного аспекта землепользования и правовому регулированию устойчивого использования земельных ресурсов. В частности, в нем следует закрепить экологические требования при эксплуатации транспорта, урегулировать вопросы применения мер ответственности при причинении ущерба землям сельскохозяйственного назначения. Система рационального использования земель должна носить природоохранительный, ресурсосберегающий характер и предусматривать сохранение почв. Рациональное использование земель выражается в требовании эффективной, целевой эксплуатации земли землевладельцами, землепользователями в сочетании с охраной земли как основы жизни и деятельности человека собственниками земли.

С нашей точки зрения, отрицательный эффект загрязнений земель следует снижать за счет установления не только охранных, но и санитарно-защитных зон. В соответствии с Законом Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. № 140-З «Об основах транспортной деятельности» (статья 17) участки земли, на которых осуществляется транспортная деятельность, по решению соответствующих республиканских органов государственного управления, могут быть отнесены к зонам повышенной опасности с установлением особого режима производства работ и услуг и пребывания в них [9]. Использование земель транспорта может быть ограничено или даже запрещено на отдельных земельных участках в связи с установлением на них особого режима эксплуатации [10]. Согласно статье 20 названного Закона производители транспортных работ и услуг обязаны использовать территории транспортной деятельности и охранные зоны в соответствии с целевым назначением и условиями их предоставления, осуществлять природоохранительные и другие меры, исключающие ухудшение экологической обстановки на этих территориях, т.е. в независимости от того, предоставлен ли им земельный участок на таких территориях, они обязаны соблюдать данные требования. Охранные зоны предусмотрены в целях обеспечения безопасных условий осуществления транспортной деятельности, надежной эксплуатации транспортных коммуникаций и других объектов транспортной деятельности в районах, подверженных опасным природным воздействиям. В свою очередь, санитарно-защитные зоны имеют направленность на сохранение земельных ресурсов, а именно *зоны санитарной охраны* создаются с целью санитарно-эпидемиологической защищенности населения, а также охраны среды обитания, *защитные зоны* устанавливаются вокруг производственных объектов и иных источников вредных веществ с целью обеспечения безопасности населения, снижения вредного воздействия химических веществ на природные объекты, охраны окружающей среды и природные компоненты. Именно в связи с их установлением вводятся ограничения прав на земельные участки и специальный режим их использования, правовое регулирование которых крайне ограничено в настоящее время, как и права землепользователей на возмещение убытков, вопросы налогообложения и иные гарантии их прав. Учитывая необходимость охраны земель от негативного воздействия, следует закрепить в Законе Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» норму о том, что вокруг объектов придорожного сервиса устанавливаются санитарно-защитные зоны, на которых вводится специальный режим использования земельных участков. В Коз такие зоны также не выделены, что является пробелом в регулировании ограничений в использовании земельных участков. Соответственно, необходимо четко урегулировать и классифицировать подобные ограничения путем внесения изменений в статью 18, указав, какие конкретно ограничения могут быть установлены, в частности, с целью надлежательной

эксплуатации промышленных объектов и предупреждения их повреждений, обеспечения промышленной и экологической безопасности и недопущения вредного влияния таких объектов на здоровье и жизнь населения и окружающую среду могут быть установлены: в зонах особого (специального) режима использования: в охранных зонах вокруг стационарных пунктов гидрометеорологических наблюдений; в придорожных полосах (контролируемых зонах) автомобильных дорог, а также в охранных зонах железных дорог и иных транспортных коммуникаций; линий связи и радиодиффузии, электропередачи, магистральных трубопроводов, в охранных зонах сетей и сооружений водоснабжения, канализации, теплоснабжения, газоснабжения и на иных территориях; в пределах территорий перспективного развития населенных пунктов; в охранных зонах геодезических пунктов; стационарных военных объектов и объектов оборонного сектора экономики Республики Беларусь.

Сопутствующим данной проблеме является вопрос отсутствия эффективного механизма возмещения причиненного вреда землям, поэтому необходимо обратить внимание на усиление контроля за выполнением правовых норм об охране земель, о соблюдении ограничений в использовании земель придорожных полос (контролируемых) зонах автомобильных дорог и санитарно-защитных зон. Такие меры необходимо проводить в рамках мероприятий государственного контроля за использованием и охраной земель.

Связь охраны земель и установления ограничений по использованию земельных участков, хотя и косвенная, усматривается в предусмотренной статьей 89 КоЗ, согласно которой юридические лица и индивидуальные предприниматели, хозяйственная и иная деятельность которых непосредственно связана с использованием земель или вредным воздействием на них, осуществляют мероприятия по охране земель в соответствии с утвержденными планами, согласованными с территориальными органами Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь [6]. Таким образом, можно признать, что существуют взаимные обязанности: у землепользователей – соблюдать установленные ограничения, у лиц, в интересах которых они установлены, – принимать меры по устранению вредного воздействия их деятельности на земельные участки, в том числе соседние [10].

Проанализировав уровень воздействия транспортного комплекса на использование земельных ресурсов и окружающую среду в целом, приходим к выводу о том, что при размещении объектов придорожного сервиса происходит изъятие значительного количества площадей земельных угодий из традиционного пользования, отторжение территорий для расширения полос движения, организации стоянок. Такой, безусловно, неблагоприятный фактор требует разрешения на законодательном уровне путем замены имеющегося в КоЗ принципа эффективного использования земель принципом рационального (устойчивого) использования земель, который в большей степени соответствует природоохранному, ресурсосберегающему, инновационному типу развития экономики и задачам охраны окружающей среды [12]. Для реализации этого принципа необходимо закрепить правовой механизм охраны земель в главе 10 КоЗ.

С точки зрения природоохранных интересов большое значение имеет применение мер юридической ответственности за причиненные посяательства на земельные ресурсы (за уменьшение почвенного покрова, порчу земель). С целью минимизации и недопущения совершения нарушений природоохранного характера в рассматриваемой сфере отношений, полагаем, необходимо разработать правовые нормы, регламентирующие порядок деятельности физических и юридических лиц в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, в частности, при строительстве и эксплуатации объектов придорожного сервиса, что, с одной стороны, придаст гарантии их правам, закрепленным в статье 69 КоЗ, а с другой – обеспечит более полное регулирование охраны земель и обеспечения экологической безопасности. По мнению М.В. Васильевой, решение проблемы сокращения автомобильных выбросов следует решать методами экономического стимулирования к повышению экологичности автомобиля, поскольку прямое ограничение (запрет на приобретение, использование) невозможно, и иных эффективных методов, кроме удорожания пользованием автомобилем, не изобретено [13]. Такого рода новации в нормативных правовых актах возможны посредством внесения дополнений не только в транспортное, но и в природоохранное, и природоресурсное законодательство.

Основная проблема неполного регулирования данной деятельности – отсутствие продуманной концепции, включающей все аспекты развития придорожного сервиса в совокупности с развитием транспортной отрасли в целом с учетом влияния его на окружающую среду, обеспечение прав и законных интересов землепользователей. Так, в западноевропейских странах объекты придорожного сервиса отличаются не только комфортностью, но и соблюдением экологических требований, т.е. за нарушение норм, загрязнение окружающей среды следуют меры ответственности [14]. Стоит обратить внимание, что принятая в Республике Беларусь 25 мая 2016 г. Концепция развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года разработана с целью качественного уровня сервисного обслуживания пользователей республиканских автодорог и развития транзитного потенциала, при этом цели развития придорожного сервиса, согласно данной Концепции, не предусматривают сохранение природоресурсного потенциала страны и обеспечение экологической безопасности [15]. Важно иметь такую законодательную базу, которая одновременно способствовала бы дальнейшему развитию придорожного сервиса и полностью соответствовала мировым стандартам.

В Национальной стратегии социально-экономического развития Беларуси на период до 2030 года указано, что среди локальных и региональных экологических угроз основными могут стать опасность возникновения техногенных аварий, деградация почв и природных комплексов вследствие нарушения экологического равновесия и водного баланса. Исходя из названного документа, необходимы действенные механизмы экологизации национальной экономики, способствующие улучшению охраны окружающей среды и рациональному природопользованию, минимизации возможного вреда, наносимого окружающей среде экономической деятельностью [16]. В частности, Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог Республики Беларусь на 2015–2019 годы содержит раздел, посвященный охране окружающей среды и рациональному использованию природных ресурсов, в котором предусмотрены мероприятия, направленные на сохранение благоприятной окружающей среды, биологического разнообразия. Однако в ней отсутствуют указания о сохранении земель, недопущении их нерационального использования, что не соответствует принципам земельных отношений, закрепленным в статье 5 КоЗ. Полагаем, что следует разработать Концепцию развития обеспечения охраны окружающей среды и экологической безопасности транспортной деятельности, в которой необходимо предусмотреть основные направления сохранения природных ресурсов, особенно земель, а также мероприятия по восстановлению и улучшению нарушенных земель. Бесспорно, следует принять во внимание Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, участниками которого являются как Российская Федерация, Республика Казахстан, так и Республика Беларусь. Согласно XXI разделу задачи скоординированной транспортной политики – снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека, формирование благоприятного инвестиционного климата и развитие национального законодательства в соответствии с указанными положениями.

Таким образом, в проблеме воздействия объектов придорожного сервиса на земельные ресурсы республики можно выделить два взаимосвязанных аспекта: потребление земельных ресурсов и загрязнение земель, почв, что в целом затрагивает реализацию прав субъектов земельных отношений.

Закключение. Необходимость надлежащего правового регулирования охраны земельных ресурсов, окружающей среды в целом, а соответственно и обеспечения прав землепользователей при размещении объектов придорожного сервиса в частности не вызывает сомнений. Существует несколько путей решения затронутых в проведенном исследовании проблем. В первую очередь, необходимо усовершенствовать нормативную правовую базу в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения, разработать и внедрить *правовые нормы и нормативные правовые акты*, которые *позволят* создать условия для эффективной и скоординированной работы местных исполнительных и распорядительных органов и организаций Государственного комитета по имуществу при выделении земельных участков для строительства объектов придорожного сервиса, *будут* направлены на повышение контроля за использованием и охраной земель, где размещены объекты придорожного сервиса, и *обеспечат* подготовленность инфраструктуры эксплуатации автомобилей соответствующим экологическим требованиям. Кроме того, учитывая взаимодействие Республики Беларусь с другими государствами в части заключения международных соглашений, необходимо разрабатывать и реализовывать меры, направленные на интеграцию в европейскую транспортную систему, включая гармонизацию законодательства, стратегий и программ в области уменьшения вредного воздействия автомобилей на окружающую среду.

В целях совершенствования законодательного закрепления регулирования охраны земель и обеспечения прав, заинтересованных в использовании земельных ресурсов, предлагается устранить пробелы в рамках существующей системы земельного законодательства: уточнить принципы земельных отношений путем закрепления принципа рационального (устойчивого) использования земель; в КоЗ необходимо четко урегулировать и классифицировать ограничения в использовании земельных участков посредством внесения изменений в статью 18; принять Закон «О почвах», в котором закрепить требования по недопущению загрязнения почв в процессе осуществления транспортной деятельности; разработать правовые нормы, регламентирующие порядок деятельности физических и юридических лиц в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Кроме того, следует дополнить Концепцию развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года целью сохранения плодородных земель, недопущения их загрязнения и обеспечение экологической безопасности, разработать Концепцию развития обеспечения охраны окружающей среды и экологической безопасности транспортной деятельности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Дворниченко, В.В. Придорожный сервис: правовое регулирование, проблемы и перспективы / В.В. Дворниченко // Транспортный комплекс Республики Беларусь ; под общ. ред. Т.В. Луцевич. – Минск : Ред. газ. «Транспортный вестник», 2016. – 166 с.
2. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 2 дек. 1994 г., № 3434-ХП : в ред. Закона Респ. Беларусь от 14.07.2011 г. // Консультант Плюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.

3. Официальный сайт Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.by/ru/activity-roadmanagement-pridorojniy-ru/>. – Дата доступа: 20.06.2016.
4. О мерах по развитию придорожного сервиса [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь от 15 мая 2008 г. № 270 // Консультант Плюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
5. Налоговый кодекс Республики Беларусь (особенная часть) [Электронный ресурс] : Кодекс Респ. Беларусь, 29 дек. 2009 г., № 71-3 : принят Палатой представителей 11 дек. 2011 г. : одобр. Советом Респ. 18 дек. 2009 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 26.10.2012 г. // Консультант Плюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
6. Кодекс Республики Беларусь о земле [Электронный ресурс] : Кодекс Респ. Беларусь, 23 июля 2008 г., № 425-3 : принят Палатой представителей 17 июня 2008 г. : одобр. Советом Респ. 28 июня 2008 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 07.01.2011 г. // Консультант Плюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
7. Об изъятии и предоставлении земельных участков [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 27 дек. 2007 г., № 667 : в ред. Указа Президента Респ. Беларусь от 04.07.2012 г. // Консультант Плюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
8. Лацкевич, Н.В. Придорожный сервис в Республике Беларусь: состояние и направления развития / Н.В. Лацкевич. – Гомель : Белорус. торгово-экономический ун-т потреб. кооперации, 2015. – 167 с.
9. Об основах транспортной деятельности [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 3 нояб. 1992 г., № 1902-ХП : в ред. Закона Респ. Беларусь от 22.12.2011 г. // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
10. Игнатович, В.В. Правовые основания использования земель транспорта / В.В. Игнатович // Земля Беларуси. – 2005. – № 1. – С. 9–12.
11. Хотько О.А. О совершенствовании законодательства, регулирующего охрану земель / О.А. Хотько, Н.А. Шингель // Земля Беларуси. – 2014. – № 4. – С. 20–24.
12. Макарова Т.И. Экологизация земельного законодательства: состояние и проблемы совершенствования / Т.И. Макарова, О.А. Хотько // Современное право (РФ). – 2014. – № 7. – С. 123–131.
13. Васильева, М.И. Концептуальные вопросы совершенствования экологической политики и законодательства об охране окружающей среды / М.И. Васильева // Экологическое право. – 2007. – № 2. – С. 8–19.
14. Кирпиченкова, Н. Придорожный сервис в единстве с ландшафтом и ради имиджа страны / Н. Кирпиченкова // Вестн. Белнефтехима. – 2009. – № 6 (41). – С. 32–36.
15. Концепция развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года, 25 мая 2016 г. // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
16. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 г. // Экон. бюл. НИЭИ М-ва экономики Респ. Беларусь. – 2015. – № 4. – С. 2–99.

Поступила 05.10.2016

ORGANIZATIONAL AND LEGAL ASPECTS OF DEVELOPMENT OF ROADSIDE SERVICE IN THE DIRECTION OF HIS INFLUENCE ON USE AND PROTECTION OF LANDS AND IMPACT OF THE RIGHTS OF LAND USERS

О. ХОТЦКО

In the article the directions of the school of sciences in the field of the environmental, land-resource and agrarian right created in Republic of Belarus are investigated. Analysis of legislation in the field of land use in the context of the development of normative legal acts of the service is represented. The attention that environmental legislation is not sufficiently developed without the influence of operation of transport and transport infrastructure on the environment, land resources. The drawbacks of the legal provision on the use of land relations and the rights of land users, taking into account the placement of roadside service, the need to study the totality of the system of legal relations in this sphere, the main scientific results and the most significant scientific development of scientists of school are given.

Keywords: transport operations, roadside service, transport sector, environmental safety, land, land plots, land users rights, conservation zones, legislation.