

ПРАВОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, УСТАНОВЛЕННЫЕ ДЛЯ ПЕРЕДВИЖНЫХ ИСТОЧНИКОВ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АТМОСФЕРЫ

Шкурихина Мария Владиславовна

Научный руководитель: **Ямалетдинов Руслан Равилович**

кандидат юридических наук

Башкирский Государственный Университет, г.Уфа

При эксплуатации передвижных источников негативного воздействия на окружающую среду происходит выбросы в атмосферный воздух загрязняющих веществ [1].

Существовавший комплекс нормативных правовых актов, который претерпел кардинальные изменения, позволяет определить примерно-возможную классификацию передвижных источников загрязнения атмосферы [2]. К передвижным источникам относятся все транспортные средства, приводимые в движение в силу физико-химических процессов, происходящих в связи с работой двигателей:

- легковые автомобили;
- грузовой и пассажирский автотранспорт;
- морские и речные суда;
- самолеты ближнего и дальнего следования;
- другие объекты движимого имущества, при эксплуатации которых используются следующие виды топлива: бензин; дизельное топливо; керосин; сжатый природный газ; сжиженный газ.

Важно подчеркнуть, что данный перечень передвижных источников является примерным, поскольку отразить весь перечень является невозможным, в силу разнообразия всего массива передвижных технических средств, оказывающих негативное воздействие на атмосферу.

Транспортные и иные передвижные средства, оказывающие вредное воздействие на атмосферный воздух своими выбросами должны регулярно проходить техническую проверку на соответствие инженерно-техническим нормативам. В качестве основных нормируемых загрязняющих веществ для передвижных источников рассматриваются: оксиды углерода и азота, углеводороды, сажа, соединения свинца, диоксиды серы [3].

Министерство транспорта РФ осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере морского, авиационного, речного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В каждой из этих транспортных отраслей

непосредственным образом влияет на загрязнение окружающей среды и выбросов вредных веществ в атмосферу.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года отводит важное место проблеме сокращения уровня негативного воздействия транспортными средствами на окружающую среду [4]. Необходимо построение системы, включающей принципы устойчивого развития, при соблюдении которых удовлетворение транспортных потребностей не вступает в противоречие с приоритетом охраны окружающей среды.

Обосновывать, что автомобильный транспорт является основным агрессивным источником воздействия на благоприятную атмосферу, по нашему мнению, является, по меньшей степени неоправданным, поскольку техногенное воздействие на атмосферу оказываемое автомобильным транспортом происходит не только на атмосферный воздух, но и на другие компоненты природной среды.

Основное негативное воздействие от передвижных источников загрязнения оказывается в процессе их эксплуатации, когда работает двигатель и происходит выброс в атмосферу отходов в виде газовой-химической смеси. В результате чего, происходит загазованность воздушной среды города.

Организация эффективной системы государственного экологического контроля за передвижными источниками загрязнения положительным образом повлияет на снижение уровня загрязнения атмосферного воздуха в городах и населенных пунктах. Обоснованной критике подвергается существующая система нормирования для передвижных источников загрязнения [5]. Поскольку методы контроля при оценке технического состояния систем автомобиля и двигателя качественным образом не изменяют уровень воздействия на окружающую среду отработавших газов оксида углерода и углеводородов автомобилей.

Рассматривая же отечественный опыт правового регулирования охраны атмосферного воздуха от вредных воздействий передвижных источников, необходимо сделать вывод о том, что существующий высокий уровень загазованности городов и крупных населенных пунктов токсичными и вредными выбросами свидетельствует о том, что они не выполняются и носят исключительно декларативный характер.

Таким образом, законодательством установлен широкий перечень нормативов и требований к передвижным источникам негативного воздействия на атмосферу, однако необходимо установление комплексного подхода, с целью устранения существующих проблем.

Список литературы:

1. Письмо Росприроднадзора от 17 февраля 2015 г. № ОД-06-01-26/2389 «О предоставлении информации» [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Приказ Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации (Минприроды России) от 4 июля 2014 г. № 302 «О признании утратившими силу Инструктивно-методических указаний по взиманию платы за загрязнение окружающей природной среды, утвержденных Министерством охраны окружающей среды и природных ресурсов Российской Федерации 26 января 1993 г., и приказа Госкомэкологии России от 15 февраля 2000 г. № 77» // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. URL:<http://www.pravo.gov.ru/> (дата обращения: 17.11.2018).
3. См.: Шеншин В.М. осуществление правового режима использования и охраны атмосферного воздуха воинскими частями войск национальной гвардии : актуальность проблемы и нормативно-правовое регулирование // Право в Вооруженных Силах – Военно-правовое образование. 2017. № 5. С. 43.
4. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. URL:<http://www.pravo.gov.ru/> (дата обращения: 17.11.2018).
5. Постановление Госстандарта РФ от 27 марта 2003 г. № 100-ст (в ред. от 2 мая 2012 г.) «ГОСТ Р 52033-2003. Государственный стандарт Российской Федерации. Автомобили с бензиновыми двигателями. Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния» [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».