

Национальный исследовательский
Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского

Исследуется вопрос оборотоспособности автомобильных дорог как объекта гражданских прав. Путем дифференцированного подхода рассматривается оборотоспособность автомобильных дорог с учетом их значения и вида разрешенного использования, высказываются предложения, направленные на совершенствование действующего законодательства, касающегося автомобильных дорог.

Ключевые слова: автомобильные дороги, объекты гражданских прав, оборотоспособность.

Автомобильные дороги занимают земли общего пользования, которые согласно п. 12 ст. 85 ЗК РФ могут включаться в состав различных территориальных зон, например в силу п. 1 ст. 90 ЗК РФ признаваться землями транспорта, которые являются подкатегорией такой категории земель, как земли промышленности и земли иного специального назначения, расположенные за границами населенных пунктов. Земли населенных пунктов – это самостоятельная категория земель, в состав которых могут входить земельные участки, отнесенные к территориальным зонам инженерных и транспортных инфраструктур. В соответствии с законодательством¹ названные объекты не подлежат отчуждению в порядке приватизации², если их целевое назначение не изменяется, как, например, не может измениться целевое назначение земель, занимаемых автомобильными дорогами общего пользования. Среди автомобильных дорог общего пользования есть дороги, включенные в перечень автомобильных дорог федерального значения, и дороги, отнесенные к муниципальной собственности, как находящиеся в границах соответствующего муниципального образования.

Названные дороги в совокупности с входящим в их состав имуществом относятся к объектам транспортной инфраструктуры и располагаются на территориях, которые являются объектами права публичной собственности, и если они открыты для общего доступа, ими свободно, без каких-либо разрешений может пользоваться неограниченный круг лиц (п. 1 ст. 262 ГК РФ, п. 12 ст. 1 ГрК РФ). Становится ли в связи с этим оборотоспособным имущество, входящее в состав объекта транспортной инфраструктуры?

В доперестроечное время из-за принадлежности автомобильных дорог к государственной собственности вопрос их оборотоспособности

Л.А. Чеговадзе

*Профессор кафедры гражданского права
и процесса юридического факультета
Национального исследовательского
Нижегородского государственного
университета им. Н.И. Лобачевского,
доктор юридических наук, профессор*

С.А. Кирьянов

*Магистрант юридического факультета
Национального исследовательского
Нижегородского государственного
университета им. Н.И. Лобачевского*

не был актуальным. Сейчас же наблюдается активное вовлечение в гражданский оборот специфических объектов, таких, например, как единый недвижимый комплекс (далее – ЕНК), линейные сооружения, и то обстоятельство, что автомобильные дороги обладают качествами и линейного сооружения, и ЕНК, предопределяет необходимость изучения их правового режима.

Оборотоспособность является одним из элементов правового режима³, однако в гражданско-правовой науке и практике отсутствует четкое определение оборотоспособности. Достаточно сложно опровергнуть, что под оборотоспособностью следует понимать «свойство объектов прав, которое позволяет совершать в отношении них различного рода сделки и иные действия, направленные на их отчуждение и переход в рамках гражданских правоотношений»⁴. Однако надо продолжить, что для этого любой предмет или явление внешнего мира сначала должно быть легализованы в качестве объекта гражданских прав с включением в одну из уже

признанных законодательством групп, поскольку совершение сделок и иных действий в сфере оборота подчиняется «своему» правовому режиму, присущему каждой группе объектов (вещи, имущественные права, объекты интеллектуальной собственности). И, например, «для применения ограничения по размеру арендной платы необходимо установить принадлежность объектов на соответствующем земельном участке к категории линейных»⁵. Этот пример показывает, как правовой режим одного объекта может оказывать влияние на правовое регулирование отношений в связи с другим объектом, если объекты связаны юридически.

Представляется, что как объект гражданских прав автомобильные дороги относятся к вещам, поскольку они, в первую очередь, пространственно ограничены, и это сообщает им свойство внешней объективизации и обособления в пространстве, которым обладают все иные предметы в группе вещей. Кроме того, автодороги относятся к недвижимым вещам, чему способствует их неразрывное единство с землей и несоизмеримость ущерба, наносимого при отделении дороги от земельного участка, на котором она расположена. Дороги также обладают способностью к индивидуализации, и согласно ст. 8 Закона об автомобильных дорогах⁶ каждой из них присваивается наименование и идентификационный номер. В связи с чем среди вещей, определенных родовыми признаками, и индивидуально определенных автомобильные дороги включаются в группу индивидуально определенных вещей. Учитывая то, что в состав автомобильной дороги входит целый комплекс имуществ, следует решить – сложная это вещь или простая, делимая или неделимая. В связи с тем что сложные вещи не включают в свой состав недвижимость, а неотъемлемой частью любой автомобильной дороги является земельный участок, автомобильная дорога должна быть отнесена к простым, неделимым вещам и, как следствие, право собственности на нее может быть зарегистрировано как на ЕНК.

Так же как и по поводу других вещей, по поводу автомобильных дорог общего пользования лица и публично-правовые образования вступают в гражданские правоотношения (собственности, аренды, подряда), и это еще одно качество объектов гражданских прав – принадлежать на вещном праве или быть «предметом» требования при осуществлении обязательственных прав. Отдельные ученые называют такое свойство автомобильных дорог – возможность

правового закрепления за субъектами гражданского права – юридической привязкой⁷, что, на наш взгляд, не совсем удачно.

Есть у них еще одно свойство, наличие которого позволяет отнести автомобильные дороги к вещам. Это наличие у дорог общеизвестных системных признаков вещей и отсутствие признаков каких-либо иных объектов – денег, ценных бумаг, иного имущества, имущественных прав, нематериальных благ и т.д.

По вопросу оборотоспособности автомобильных дорог среди ученых-цивилистов идут дискуссии, и одни из них относят автомобильные дороги к изъятым из гражданского оборота вещам. Так, по мнению С.А. Бабкина, «автомобильные дороги общего пользования изъяты из гражданского оборота, поскольку являются исключительно государственной собственностью»⁸. Однако другой автор отмечает, что «понятие исключительной государственной собственности, подразумевающее, что публично-правовое имущество не может быть объектом гражданско-правовых сделок и быть передано частному лицу, отнюдь не исключает такое имущество из оборота. Категория исключительной госсобственности указывает лишь на принадлежность имущества определенному участнику оборота «государству»⁹. Одно ясно: автомобильные дороги принадлежат на праве собственности государству и муниципальным образованиям и в их отношении не могут совершаться сделки и иные юридические действия, которые могут повлечь за собой смену собственника. А отношения, в которых учету подлежит правовой режим автомобильных дорог общего пользования, устанавливаются не по поводу дорог как объекта гражданских прав, а по поводу земельных участков, на которых располагаются дороги, придорожные полосы и другое автодорожное имущество.

Проанализировав действующее законодательство, отдельные авторы уверенно говорят об отнесении автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения к объектам, ограниченным в гражданском обороте. Вместе с тем не учитывается одно весьма важное обстоятельство: в соответствии с подп. 7 п. 5 ст. 27 ЗК РФ ограничиваются в обороте не автомобильные дороги как таковые, а находящиеся в государственной или муниципальной собственности земельные участки, предназначенные для строительства, реконструкции и (или) эксплуатации автомобильных дорог федерального значения, регио-

нального значения, межмуниципального значения или местного значения. И споры в судах идут не по поводу предоставления в собственность автодороги или придорожных полос, а в связи с требованиями собственников зданий и сооружений предоставить в собственность земельный участок, на котором располагается их недвижимость. И суды отказывают в удовлетворении подобного рода требований только потому, что истребуемый земельный участок входит в границы планируемого размещения объекта федерального значения – автотранспортной развязки и это делает его ограниченным в обороте согласно пп. 7 п. 5 ст. 27 ЗК РФ¹⁰. Тем самым факт, что автомобильные дороги не могут менять собственника, исключает предоставление в собственность тех земельных участков, которые заняты объектом транспортной инфраструктуры или зарезервированы под него. Земельный кодекс Российской Федерации в ч. 2 ст. 27 устанавливает, что земельные участки, из числа ограниченных в обороте земель, не предоставляются в частную собственность, налагая запрет на предоставление в частную собственность ограниченных в обороте земельных участков, относящихся к землям транспорта.

Примеры судебной практики подтверждают сделанный вывод. Так, общество приобрело в собственность здание в соответствии с федеральным законом «О приватизации государственного и муниципального имущества». Участок, необходимый для эксплуатации здания, находится в госсобственности. Росимущество отказало в предоставлении в собственность общества земельного участка в соответствии со ст. 36 ЗК РФ, мотивировав отказ тем, что участок предназначен для эксплуатации автодороги и ограничен в обороте в силу закона¹¹. Другой пример: общество «Юпитер Плюс» является собственником незавершенного строительством жилого дома, который располагается на земельном участке в составе другого земельного участка, предоставленного на праве постоянного (бессрочного) пользования Федеральному государственному учреждению Федерального управления автомобильных дорог «Центральная Россия» для автодороги «Москва – Рига». Общество «Юпитер Плюс» полагая, что у него как собственника объекта недвижимого имущества в силу ст. 36 Земельного кодекса Российской Федерации имеется право на приобретение в собственность земельного участка, находящегося в государственной собственности и необходимого для эксплуатации этого объекта, обратилось с соответствующим заявлением в террито-

риальное управление Росимущества по Московской области и получило отказ, оспаривая который получило отказ в удовлетворении требований в суде, поскольку судом был учтен разрешенный вид использования спорного земельного участка – под автодорогу Москва – Рига¹². И опять приходим к выводу, что именно правовой режим автомобильных дорог общего пользования, запрещающий данному объекту менять собственника, влияет на оборотоспособность земельных участков и ограничивает их участие в частном обороте.

Однако по поводу автомобильных дорог все же совершаются юридически значимые действия с участием частных юридических лиц, которые приобретают в отношении автомобильных дорог субъективные гражданские права как в отношении объекта права. Например, если заключен государственный или муниципальный контракт на капитальный ремонт или реконструкцию участка автомобильной дороги, появляется право подрядчика производить фактические и юридически значимые действия для выполнения задания заказчика. Представляется, что на время действия контракта автомобильная дорога становится вовлеченной в гражданский оборот: передается подрядчику во владение для производства работ, а затем «возвращается» заказчику, в результате чего на учет ставится иной объект права публичной собственности – капитально отремонтированный или реконструированный участок автомобильной дороги, обладающий другой стоимостью и новыми качественно-количественными характеристиками. Точно так же автомобильные дороги могут становиться объектом целевого владения частных лиц (подрядчиков) для выполнения работ по их содержанию и для обеспечения сохранности дороги и безопасности движения по ней.

Более того, автомобильные дороги являются объектом права общего пользования для всех и каждого, их гражданско-правовой режим нормативно нацелен на то, чтобы всем без исключения пользователям обеспечивалось их беспрепятственное и комфортное использование¹³. Поэтому окончательным выводом будет заключение о возможности целевого участия автомобильных дорог общего пользования в гражданском обороте в качестве объекта обязательственных прав подрядчиков при выполнении работ по их содержанию и ремонту. А также об участии автомобильных дорог общего пользования в гражданском обороте в качестве объекта прав общего пользования, имеющего характер вещно-правового правомочия пользования иму-

ществом без завладения им. Поэтому можно признать за автодорогами оборотоспособность, объем которой предопределяется видом их разрешенного использования и назначением. Также следует отметить, что правовой режим автомобильных дорог, предоставленных членам гражданского общества в общее пользование в качестве объектов субъективных прав вещно-правового характера, оказывает решающее влияние на правовой режим земельных участков, ограничивая их оборотоспособность назначением дороги.

Библиографический список

1. Земельный кодекс Российской Федерации от 25.10.2001 № 136-ФЗ // СЗ РФ. – 2001. – № 44. – Ст. 4147.
2. Федеральный закон от 21.12.2001 № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества» // СЗ РФ. – 2002. – № 4. – Ст. 251.
3. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5553.
4. Определение ВАС РФ от 16.08.2010 № ВАС-7454/10 по делу № А41-31964/09 // СПС «Консультант-Плюс» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 17.12.2019).
5. Андреев В.К. Вещь как объект гражданских прав / В.К. Андреев // Гражданское право. – 2014. – № 1. – С. 26–29.
6. Бабкин С.А. Основные начала организации оборота недвижимости / С.А. Бабкин. М., 2001.

7. Дерюгина Т.В., Иншакова А.О. Оборотоспособность и правовой режим объектов гражданских прав: соотношение понятий / Т.В. Дерюгина, А.О. Иншакова // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2019. – № 6. – С. 31–34.

8. Засыпкин Д.Ю. Объект концессионного соглашения // Право и политика. – 2010. – № 11. – С. 2037–2046.

9. Лапач В.А. Система объектов гражданских прав. Теория и судебная практика / В.А. Лапач. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. – 544 с.

10. Межецкий А.Н. Некоторые правовые аспекты определения размера арендной платы за землю под линейными объектами (на примере магистральных нефтепроводов) / А.Н. Межецкий // Юрист. – 2013. – № 16. – С. 34–36.

11. Обзор практики по спорам из договоров аренды за июнь 2019 года (Филиал партнерства с ограниченной ответственностью Брайан Кейв Лейтонпейзнер (Раша) ЛЛП в г. Москве, Практика по разрешению споров) // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 17.12.2019).

12. Чеговадзе Л.А. О частных правах лиц на публичную собственность // Современные тенденции развития частного права, исполнительного производства и способов юридической защиты: Материалы 5 Международной научно-практической конференции 6 декабря 2019 года: в 2-х т. СПб.: Санкт-Петербургский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России), 2019. Т. 1. С. 73–80.

13. Шарнина Ю.В. Вопрос-ответ // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 17.12.2019).

¹ См. п. 8 ст. 28 Федерального закона от 21.12.2001 № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества» // СЗ РФ. – 2002. – № 4. – Ст. 251.

² Земельный кодекс Российской Федерации от 25.10.2001 № 136-ФЗ // СЗ РФ. – 2001. – № 44. – Ст. 4147.

³ Дерюгина Т.В., Иншакова А.О. Оборотоспособность и правовой режим объектов гражданских прав: соотношение понятий // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2019. – № 6. – С. 31–34.

⁴ Андреев В.К. Вещь как объект гражданских прав // Гражданское право. – 2014. – № 1. – С. 26–29.

⁵ Межецкий А.Н. Некоторые правовые аспекты определения размера арендной платы за землю под линейными объектами (на примере магистральных нефтепроводов) // Юрист. – 2013. – № 16. – С. 34–36.

⁶ Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ // СЗ РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5553.

⁷ Лапач В.А. Система объектов гражданских прав. Теория и судебная практика. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. – С. 156.

⁸ Бабкин С.А. Основные начала организации оборота недвижимости. – М., 2001.

⁹ Засыпкин Д.Ю. Объект концессионного соглашения // Право и политика. – 2010. – № 11. – С. 2037–2046.

¹⁰ Обзор практики по спорам из договоров аренды за июнь 2019 года (Филиал партнерства с ограниченной ответственностью Брайан Кейв Лейтонпейзнер (Раша) ЛЛП в г. Москве, Практика по разрешению споров) // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 17.12.2019).

¹¹ Шарнина Ю.В. Вопрос-ответ // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 17.12.2019).

¹² Определение ВАС РФ от 16.08.2010 № ВАС-7454/10 по делу № А41-31964/09 // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 17.12.2019).

¹³ Чеговадзе Л.А. О частных правах лиц на публичную собственность // Современные тенденции развития частного права, исполнительного производства и способов юридической защиты: Материалы 5 Международной научно-практической конференции 6 декабря 2019 года: в 2-х т. – СПб.: Санкт-Петербургский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России), 2019. – Т. 1. – С. 73–80.

ON THE TRANSFERABILITY OF ROADS

L.A. Chegovadze

Professor of the Department of the Civil Law and Procedure of the Law Faculty at the Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod, Doctor of Sciences (Law)

S.A. Kiryanov

Masters program student of the Law Faculty at the Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod

This article examines the transferability of roads in the system of objects of civil rights. By using the differentiated approach, the authors examine the transferability of roads with regard to their purpose and permitted use. Some proposals are made aiming to improve the current legislation relating to roads.

Keywords: roads, transferability, objects of civil rights.