

**Замечания Российского топливного союза
к проекту Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный
закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о
внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»**

1. Законопроект не разрешает вопрос об имущественно-правовом статусе переходно-скоростных полос, съездов, подъездов, примыканий.

Собственник АЗС как владелец объекта дорожного сервиса обязан строить и эксплуатировать ПСП, съезды, подъезды, примыкания. С момента завершения строительства указанные объекты фактически становятся элементами автомобильной дороги и, по своей сути, не могут быть обособлены и оборотоспособны в качестве самостоятельного имущества отдельно от автомобильной дороги.

С момента завершения строительства владелец дорожного сервиса использует ПСП, съезды, примыкания в объеме участника дорожного движения. Несмотря на данные обстоятельства, по завершении строительства права на эти объекты должным образом не оформляются, их имущественный статус, как объектов недвижимости, полноценно не определен, они сохраняются у владельца дорожного сервиса в качестве «затрат», кроме того, владелец АЗС обязан вносить арендную плату либо плату за сервитут за их размещение.

2. Законопроектом не определен статус генеральной схемы размещения объектов дорожного сервиса в системе градостроительной документации - документов территориального планирования, схем, планировки и по отношению к нормам градостроительного законодательства РФ.

2.1 Генеральная схема размещения объектов дорожного сервиса не предусмотрена градостроительным законодательством, в то время как порядок размещения объектов капитального строительства, включая объекты дорожного сервиса, определяется в соответствии с градостроительной документацией по планировке территории. При этом порядок согласования с владельцами дорог планировочной документации при размещении объектов также определен градостроительным законодательством. Таким образом, данным законопроектом устанавливаются дополнительные административные барьеры к строительству, размещению объекта дорожного сервиса. При этом законопроект не содержит норм, определяющих порядок изменений, приведения в соответствие и устранения противоречий между схемой и документами территориального планирования, документацией по планировке территории.

2.2. Законопроект не учитывает, что в нормативных параметрах полосы отвода автомобильной дороги могут находиться земельные участки, имеющие иной правовой режим, чем установленный для полосы отвода, например земельные участки, находящиеся в частной собственности (наличие титула, зарегистрированного права собственности владельца дорожного сервиса, муниципальных образований и т.д. на земельный участок исключает возможность отнесения земельного участка к полосе отвода автомобильной дороги, являющейся территорией общего пользования).

На земельные участки, находящиеся в собственности владельца объекта дорожного сервиса, собственности субъекта РФ, муниципальных образований,

распространяются требования градостроительной документации, разработанной в соответствии с Градостроительным кодексом РФ. Полномочия в отношении указанных земельных участков осуществляются органами государственной власти и местного самоуправления.

Включение положений о схеме влечет возникновение следующих рисков и препятствий:

- отсутствие у владельцев автомобильных дорог прав осуществлять полномочия в отношении объектов, расположенных на землях, земельных участках, находящихся в собственности третьих лиц (частных лиц, публичных образований).

- расширение полномочий владельцев автомобильных дорог, вероятность возложения на владельцев дорожного сервиса дополнительных обязанностей по приведению ранее созданных объектов в соответствие с требованиями владельцев автомобильных дорог и создает поле для злоупотреблений владельцами автомобильных дорог.

- конкуренция норм градостроительного законодательства и законодательства об автомобильных дорогах эксплуатации земельного участка (необходимость при эксплуатации объекта дорожного сервиса обеспечивать соблюдение правового режима земельного участка в соответствии с документацией по планировке территории, например, режима ООПТ и, одновременно с этим, режим полосы отвода автомобильной дороги)

3. Законопроект не предусматривает четких критериев для включения/исключения в схему/из схемы объектов дорожного сервиса, не регламентирован порядок исполнения функций и полномочий владельцами автомобильных дорог в связи с включением объектов в схему размещения объектов дорожного сервиса.

Отсутствие четких критериев, оснований для включения (отказа во включении) в схему влечет риски необоснованного отказа владельцами автомобильных дорог во включении объектов дорожного сервиса в схему, а также является коррупциогенным фактором (в том числе в части необоснованного затягивания сроков включения объектов в схему, и т.д.).

4. Законопроект возлагает на владельцев объекта дорожного сервиса в срок до 2025 г. обязанность заключить договор на присоединение либо привести ранее заключенные договоры в соответствие с требованиями законодательства.

Данные положения законопроекта фактически задвигают процедуру присоединения легально построенных объектов дорожного сервиса, влекут необходимость повторного выполнения владельцем объекта дорожного сервиса технических условий и требований владельцев автомобильных дорог. Кроме того, данные положения не учитывают случаи невозможности приведения легально размещенного объекта дорожного сервиса и примыканий в соответствие действующему законодательству, в том числе в силу принципиального изменения строительных норм и правил, градостроительной ситуации и т.д.

С учетом изложенным комментариев законопроект требует доработки.