

Машино-место как объект гражданских прав

Научный руководитель – Ханова Заира Реймановна

курмалиева пайха маратовна

Студент (специалист)

Российская правовая академия МЮ РФ, Северо-Кавказский филиал, Факультет
дополнительного образования, Махачкала, Россия

E-mail: paikhakurmalieva@gmail.com

Актуальной представленная тема является потому что в современном мире каждый владелец автомобиля хочет иметь свое место на парковке возле своего места жительства. Чаще всего люди покупают автостоянку на подземных автостоянках или на стоянке на этаже в домах, в которых они живут, на праве общей долевой собственности. После ввода в эксплуатацию жилого дома, место для автомобиля в качестве объекта совместного строительства может быть передано участнику акции. Но в то же время у владельцев есть много проблем с его реализацией. Такие трудности были связаны, прежде всего, с неопределенностью юридического статуса машино-места как самостоятельного объекта гражданских прав. Необходимость разрешения этого вопроса назрела в связи с тем, что их оборот осуществляется весьма активно, а мнения уполномоченных органов, осуществляющих государственную регистрацию прав на недвижимое имущество, а также судов, по указанному вопросу разделились.

Российский законодатель, наконец, определил юридический характер машино-места. С 1 января 2017 года в Гражданском кодексе Российской Федерации перечислено как самостоятельный объект недвижимости

Теоретики и практики давно пытались прийти к общему пониманию и выработать общие правила для оборота машино-мест, но им это не удавалось. Мнения уполномоченных органов, осуществляющих государственную регистрацию прав на недвижимое имущество, разделились, что привело к противоречивой практике правоприменения в разных регионах. Причины были спрятаны в самом понимании недвижимости, определении функций и диапазоне объектов, которые можно назвать недвижимыми вещами. Закон не дал исчерпывающий список недвижимости и не разработал безусловных признаков классификации вещей как недвижимых.[1]

Чаще всего, когда речь идет о машино-месте, речь шла о части недвижимого имущества. Сегодня, можно назвать машино - место как самостоятельный объект недвижимости. Но не все гражданские лица согласны с таким положением дел.

Так, например, по мнению Е.А. Суханова, недвижимость имеет право признавать только земельные участки, как это принято в немецком законодательстве. Все, что расположено на земле, является их составными частями. Например, здание на земельном участке является неотъемлемой частью земельного участка. Так было зафиксировано в Европе, аналогичное правило было заложено в классическом римском праве. В. Витрянский согласен с этим. Нынешний подход к недвижимости в России В. В. Витрянский, который был источником создания современного Гражданского кодекса Российской Федерации, объясняет ситуацию, историческими условиями, сложившиеся в 1990-х годах, когда создавался Гражданский кодекс Российской Федерации. В то время необходимо было обеспечить оборот зданий и сооружений. Они уже в результате активных процессов приватизации, имели конкретных владельцев, и все земельные участки принадлежали государству.[2]

С. Бевзенко анализирует две условно существующие модели организации оборота недвижимости - западноевропейские, где земля неподвижна, а стоящие на ней здания - ее составляющие, а модель, присущая арабским государствам, Персидскому заливу страны,

Таиланд и т. Д., где все земли изъяты из обращения, нет частной собственности на землю. Это свойство короля, шейхов. Такая же ситуация присуща англо-американскому законодательству. В Англии вся земля принадлежит королю, в Соединенных Штатах тоже нет частной собственности на землю. Существует частная собственность на здания, а на земле под ними существуют другие права - права на строительство, аренду. Наша юрисдикция была близка ко второй модели.

Что касается режима машино-мест, то, по мнению Е.А. Суханова, это зависит от их местоположения. Итак, если место для автомобиля расположено на асфальтовой поверхности с нарисованными границами, нужно говорить о земельном участке и праве на земельный участок, предназначенный для размещения автомобилей. Если это отдельный гараж на 2, 5, 10 и т.д., то речь идет об одном объекте недвижимости в долевом владении, где есть владельцы 1/10, 1/20 этой недвижимости объект, чья доля включает в себя место для автомобиля. Та же доля включает стены, крышу, подвал и т.д., которые необходимо обслуживать и содержать.

При таком режиме у владельцев нет вопроса, почему я должен содержать стены, крыши и т.д. если управляющая компания вводит их в обращение и получает доход от нее, то, по словам Е.А. Суханова, это уже злоупотребление. Когда дело доходит до «народного гаража», многоэтажных автостоянок, можно не только применять режим совместного владения, но и создать гаражный кооператив. Это нормальный юридический путь, и отклонения от него - это злоупотребления, с которыми сталкиваются управляющие компании. Разные подходы сложились в российских регионах. Так, в Москве с 2006 года части пола зарегистрированы как объекты недвижимости, описывают их как помещения, помещают в кадастровые записи и регистрируют право собственности на независимую недвижимость. Р. С. Бевзенко этот подход кажется неправильным. Он обосновывает это следующим образом. Если мы предположим, что помещение, парковочное место делится на парковочные машино-места и регистрирует на этих прямоугольниках право собственности как объекты недвижимости, то возникает вопрос, а чьи стены, подъездные пути, потолок, опорные колонны, ворота? В этой модели нет понятия об общем имуществе автостоянки владельцев автомобильных мест. По словам Б.М. Гонгалю, по этому маршруту следовал Екатеринбург. В Ставрополе и ряде других городов эта модель также воспринималась как основная, но не единственная.

В Санкт-Петербурге была принята еще одна модель. Росреестр всегда регистрировал права на долю собственности на стоянке: доля 1/15, 1/30 и т.д., но здесь тоже есть недостатки, нет идеи писать в реестре, какое машино-место присвоенный владельцу акции. Есть доля, но она не выделяется натурой. При продаже пакета не ясно, какое место продается. Самым большим недостатком этой модели является необходимость применения правил режима совместного режима общей долевой собственности при отчуждении машино-места, а именно соблюдения правил преимущественного права приобретения всех других участников права совместное владение права общей долевой собственности. Таких сособственников могут быть 20, 50 или более. Если нотариус участвует в такой продаже, и это стало обязательным с 2 июня 2016 года, нотариальное рассылка уведомлений всем совладельцам стоит «копейки». Кроме того, продавцы часто сталкивались с ситуацией, требующей «компенсации» со стороны сособственников, прежде чем они откажутся от преимущественного права на покупку. Если есть много сособственников, процедура становилась очень дорогой, и продажа превращалась в бессмысленную. Естественно, были схемы обхода этих неудобств, а именно, вместо заключения договоров купли-продажи были заключены договор дарения. Как отметил нотариус А. Комаров, «почти 99% сделок на вторичном рынке машино-мест являются недействительными, потому что обход прав преимущественной покупки по статье 250 Гражданского кодекса заключается дарением».[3]

Статья 130 Гражданского кодекса Российской Федерации дополнена абзацем: «К недвижимым вещам относятся жилые и нежилые помещения, а также предназначенные для размещения транспортных средств части зданий или сооружений (машино-места), если границы таких помещений, частей зданий или сооружений описаны в установленном законодательством о государственном кадастровом учете порядке». Из этого положения сразу видно, что она все еще касается «частей зданий или сооружений». То есть законодатель в Гражданском кодексе Российской Федерации не фиксировал открытые стоянки возле домов в качестве машино-мест и т.д., их статус и способ использования остаются неясным.

Кроме того, с учетом законодательного закрепления термина «машинно-место» в Гражданском кодексе Российской Федерации и Градостроительном кодексе Российской Федерации, где пункт 29 статьи 1 дает следующее толкование «машинно-место - предназначенная исключительно для размещения транспортного средства индивидуально-определенная часть здания или сооружения, которая не ограничена либо частично ограничена строительной или иной ограждающей конструкцией и границы которой описаны в установленном законодательством о государственном кадастровом учете порядке», уже невозможно говорить об синонимии понятий машино-место и парковочного места, которое неоднократно предлагалось ранее. Градостроительный кодекс теперь содержит два понятия, понятие «парковка (парковочное место)» и понятие «машинно-место». Анализ этих понятий, на наш взгляд, не позволяет нам приписывать парковку возле жилого дома любому из них. В конце концов, парковочное место является «специально обозначенным местом, которое также является частью автомобильной дороги и (или) прилегающие к проезжей части и / или тротуару, обочине, эстакаде или мосту или которые являются частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей или других объектов дорожной сети и предназначены для организованной парковки транспортных средств.[4] Мы снова сталкиваемся с отсутствием регулирования парковки возле домов и появлением третьей категории, в дополнение к законодательно закрепленным. На сегодняшний день есть машино-место, парковочное место (парковка) и третье - это не имеет специального регулирования, но на самом деле существует на практике - парковка на земельных участках, прилегающая к домам.

Таким образом, для того, чтобы ввести машино-место в полный гражданский и экономический оборот, необходимо разработать механизм для его перерегистрации от долевой собственности до индивидуальной собственности. Предполагается, что при регистрации права собственности на помещение каждый собственник получает право выделить свою долю и оформить свое машино-место. Но как это произойдет конкретно, до конца не ясно. К счастью, нет необходимости заниматься перерегистрацией, когда машино-места уже зарегистрированы как самостоятельные объекты недвижимости, даже несмотря на то, что приказ Минэкономразвития Российской Федерации от 7 декабря 2016 года, установленный с 1.01.2017 минимальные и максимально допустимые размеры машино-места. Собственникам уже зарегистрированных машино-мест как объектов недвижимости не нужно повторно переоформлять правоустанавливающие документы, даже если их машино-места не соответствуют максимально и минимально допустимым размерам.

[1] Старцева Ю. В. Покупка места на парковке. Когда суд признает такой объект недвижимым // Арбитражная практика. 2015. №2. С.76-80

[2] Всероссийский спутниковый онлайн-семинар «Круглый стол «Особенности правового регулирования объектов недвижимости» URL: <http://www.aero.garant.ru/seminars/> (Дата обращения: 09.01.2017).

[3] Машинное место станет недвижимостью: делимся подробностями URL: <http://www.finance.rambler.ru/news/2016-07-22/mashinomesto-stanet-nedvizhimostyu> (Дата обращения:

05.01.2017).

[4] Федеральный закон №190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации» от 29.12.2004 // Российская газета. 2004. №290.

Источники и литература

- 1) Старцева Ю. В. Покупка места на парковке. Когда суд признает такой объект недвижимым // Арбитражная практика. 2015. №2. С.76-80
- 2) Всероссийский спутниковый онлайн-семинар «Круглый стол «Особенности правового регулирования объектов недвижимости» URL: <http://www.aero.garant.ru/seminars/> (Дата обращения: 09.01.2017).
- 3) Машиноместо станет недвижимостью: делимся подробностями URL: <http://www.finance.rambler.ru/news/2016-07-22/mashinomesto-stanet-nedvizhimostyu> (Дата обращения: 05.01.2017).
- 4) Федеральный закон №190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации» от 29.12.2004 // Российская газета. 2004. №290.