



П Р И К А З

15.01.2020г.

№ 0007/61-04

г. Ижевск

Об утверждении Руководства по соблюдению обязательных требований, соблюдение которых оценивается при осуществлении регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значений на территории Удмуртской Республики

В соответствии с общими требованиями к организации и осуществлению органами государственного контроля (надзора), органами муниципального контроля мероприятий по профилактике нарушений обязательных требований, требований, установленных муниципальными правовыми актами, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2018 года № 1680, и в целях предупреждения нарушений обязательных требований, соблюдение которых оценивается при осуществлении регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значений на территории Удмуртской Республики, устранения причин, факторов и условий, способствующих нарушениям таких обязательных требований, **п р и к а з ы в а ю:**

1. Утвердить руководство по соблюдению обязательных требований, соблюдение которых оценивается при осуществлении регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значений на территории Удмуртской Республики.

2. В течение 3 рабочих дней с момента подписания настоящего приказа обеспечить его размещение на официальном сайте Министерства транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Министр

А.В. Горбачев

Утверждено приказом
Министерства транспорта и
дорожного хозяйства
Удмуртской Республики от
«15» *сентября* 2020 года
№ 0008/01-04

Руководство
по соблюдению обязательных требований, соблюдение которых
оценивается при осуществлении регионального государственного
надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог
регионального или межмуниципального значений на территории
Удмуртской Республики

В настоящем руководстве по соблюдению обязательных требований, соблюдение которых оценивается при осуществлении регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значений на территории Удмуртской Республики (далее – обязательные требования), даются комментарии правовых актов и их отдельных частей (положений), содержащих обязательные требования. Данные обязательные требования утверждены приказом Миндортранса УР от 13 ноября 2017 года № 0298/01-04. В комментариях изложены:

- пояснения целей обязательных требований;
- содержание обязательных требований;
- рекомендации по необходимым действиям подконтрольных субъектов по обеспечению соблюдения обязательных требований;
- указания на юридические последствия нарушения обязательных требований, а также приведены примеры из судебной практики.

Краткое описание круга лиц и (или) перечня объектов, в
отношении которых устанавливаются обязательные требования

Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие размещение объектов дорожного сервиса, инженерных коммуникаций, рекламных конструкций, примыканий, пересечений, съездов (въезды и выезды), дорожных знаков в полосе отвода и (или) придорожной полосе автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Удмуртской Республики.

Комментарии к статьям 19, 20, 22, 25, 26 Федерального закона от 08.11.2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

1. Комментарии к статье 19

1. В данной статье регламентируются вопросы размещения автомобильных дорог и инженерных сетей, распределяются обязанности, устанавливается ответственность при прокладке, переустройстве, переносе инженерных коммуникаций, их эксплуатации в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог. Инженерные коммуникации пронизывают территории поселений, промышленные территории, поскольку без них невозможно полноценное функционирование зданий, сооружений.

Под сетью инженерно-технического обеспечения понимается совокупность трубопроводов, коммуникаций и других сооружений, предназначенных для инженерно-технического обеспечения зданий и сооружений, а сама система инженерно-технического обеспечения представляет одну из систем здания или сооружения, предназначенную для выполнения функций водоснабжения, канализации, отопления, вентиляции, кондиционирования воздуха, газоснабжения, электроснабжения, связи, размещения инженерных сетей, в т.ч. и подземных.

Действующее законодательство допускает возможности пересечения инженерных коммуникаций с автомобильными дорогами. Однако инженерные коммуникации требуют определенного содержания, ремонта и т.п., в связи с чем в отдельных случаях возникает необходимость вскрытия дорожного полотна автомобильных дорог. Рассматриваемая норма устанавливает правила прокладки, переустройства, переноса инженерных коммуникаций, их эксплуатации, особенности которых зависят от того, размещены ли инженерные коммуникации в границах полос отвода автомобильной дороги (ч. ч. 2, 2.1, 4, 6.1, 6.2) или в границах придорожных полос автомобильных дорог (ч. ч. 3, 5). Специфика изложения законодателем нормативного материала позволяет рассмотреть указанные нормы не в последовательности их изложения, а в логической взаимосвязи.

2. Полоса отвода автомобильной дороги представляет собой земельные участки (независимо от категории земель), которые предназначены для размещения конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и на которых располагаются или могут располагаться объекты дорожного сервиса, т.е., по сути, это земельный участок, на котором расположена сама автомобильная дорога. В случае если инженерные коммуникации располагаются на таких земельных участках, отношения по поводу прокладки, переустройства, переноса инженерных коммуникаций, их эксплуатации строятся между владельцами инженерных сетей и владельцами автомобильных дорог на договорных началах, с учетом положений статьи. В ч. 2 статьи 19 определены два существенных условия договоров, заключаемых в целях прокладки, переустройства, переноса инженерных

коммуникаций: первое - осуществление таких работ за счет владельца инженерных коммуникаций и второе - технические требования и условия, подлежащие обязательному исполнению владельцами таких инженерных коммуникаций.

В силу положений ч. 6.1 комментируемой статьи следует иметь в виду, что существенные условия договора на перенос или переустройство линий связи и сооружений связи вследствие строительства, расширения территорий поселений, капитального ремонта, реконструкции зданий, строений, сооружений, дорог и мостов, освоения новых земель, переустройства систем мелиорации, разработки месторождений полезных ископаемых и иных нужд, влекущие реконструкцию или капитальный ремонт автомобильных дорог, имеют приоритет перед положениями Федерального закона от 07.07.2003 г. № 126-ФЗ «О связи». В соответствии с п. 4 ст. 6 названного законодательного акта оператору связи при переносе или переустройстве линий связи и сооружений связи возмещаются расходы, связанные с такими переносом или переустройством. Возмещение может осуществляться по соглашению сторон в денежной форме либо посредством переноса или переустройства линий связи и сооружений связи заказчиком строительства за свой счет в соответствии с техническими условиями, выдаваемыми организацией связи, и стандартами. Таким образом, если в договоре не будет иного указания о том, за чей счет осуществляется перенос или переустройство линий связи и сооружений связи, то по общему правилу, закрепленному в ч. 2 комментируемой статьи, такие работы будут осуществляться за счет владельца инженерных коммуникаций, т.е. в данном случае - за счет оператора связи. Как следует из системного анализа норм комментируемого Федерального закона от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон) и названного положения Федерального закона от 07.07.2003 г. № 126-ФЗ, в вопросе возмещения расходов оператора правила диктует владелец автомобильной дороги, поскольку если в договоре не будет указания на иного плательщика, то оператор будет иметь право на возмещение расходов в денежной форме. Следовательно, соглашение сторон о способе возмещения расходов оператору теряет силу с момента заключения договора на перенос или переустройство линий связи и сооружений связи.

3. Положения ч. ч. 3 и 5 регламентируют особенности прокладки, переноса или переустройства инженерных коммуникаций, их эксплуатацию в границах придорожных полос автомобильной дороги. Придорожные полосы автомобильной дороги - это территории, которые прилегают с обеих сторон к полосе отвода автомобильной дороги и в границах которых устанавливается особый режим использования земельных участков (частей земельных участков) в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, содержания автомобильной дороги, ее сохранности с учетом перспектив развития автомобильной дороги. Исходя из анализа

комментируемой нормы размещение инженерных коммуникаций в пределах придорожных полос автомобильных дорог федерального значения допускается при соблюдении трех нижеизложенных условий:

1) во-первых, размещение инженерных коммуникаций в пределах придорожных полос автомобильных дорог допускается только за счет средств владельцев инженерных коммуникаций. Более того, если прокладка или переустройство инженерных коммуникаций в границах придорожных полос автомобильной дороги влечет за собой реконструкцию или капитальный ремонт автомобильной дороги, ее участков, такие реконструкция, капитальный ремонт осуществляются владельцами инженерных коммуникаций или за их счет;

2) во-вторых, такое размещение инженерных коммуникаций возможно исключительно при наличии согласия, выдаваемого в письменной форме владельцем автомобильной дороги. Такое письменное согласие должно содержать технические требования и условия, подлежащие обязательному исполнению владельцами таких инженерных коммуникаций при их прокладке или переустройстве.

Кроме того, при согласовании прокладки, переноса, переустройства инженерных коммуникаций следует учитывать, что в местах пересечения автомобильных дорог воздушными линиями связи и высоковольтными линиями электропередачи расстояние от основания каждой из опор этих линий до бровки земляного полотна автомобильной дороги должно быть не менее высоты опоры плюс 5 метров.

4. Положения ч. ч. 6, 7 комментируемой статьи распространяются на размещение инженерных коммуникаций как в границах полос отвода автомобильной дороги, так и в границах придорожной полосы автомобильной дороги. Указанные нормы основаны на положениях гражданского законодательства, в соответствии с которым правообладатели (в рассматриваемых случаях - владельцы автомобильных дорог) имеют право на защиту своих гражданских прав путем восстановления положения, существовавшего до нарушения права, и пресечения действий, нарушающих право или создающих угрозу его нарушения; присуждения к исполнению обязанности в натуре; возмещения убытков (ст. ст. 12, 15 ГК РФ). Основаниями для таких требований, как это следует из комментируемых норм, выступают действия (бездействие) владельцев инженерных коммуникаций:

- которые повлекли за собой необходимость реконструкции или капитального ремонта автомобильной дороги (ч. 6);

- осуществляемые без согласия и без разрешения на строительство (в случае если для прокладки, переноса, переустройства таких инженерных коммуникаций требуется выдача разрешения на строительство) (ч. 7);

- осуществляемые с нарушением технических требований и условий, обязательных для исполнения (ч. 7);

- выразившиеся в отказе от исполнения требований по сносу незаконно возведенных сооружений, иных объектов и приведению автомобильной дороги в первоначальное состояние (ч. 7).

Кроме владельцев автомобильных дорог право требовать прекращения прокладки, переноса, переустройства инженерных коммуникаций, осуществления сноса незаконно возведенных сооружений, иных объектов и приведения автомобильной дороги в первоначальное состояние имеет орган государственного надзора.

Следует иметь в виду, что прокладка или переустройство инженерных коммуникаций в границах полосы отвода автомобильной дороги без заключения договора с владельцем автомобильной дороги или с его нарушением, прокладка или переустройство инженерных коммуникаций в границах придорожных полос автомобильной дороги без согласования с владельцем автомобильной дороги образуют состав административного правонарушения, предусмотренного ст. 11.21 КоАП РФ. Протоколы о таких правонарушениях составляются должностными лицами органов внутренних дел (полиции), а дела о привлечении к ответственности рассматриваются судами.

2. Комментарии к статье 20

1. Обязательными элементами автомобильных дорог являются пересечения и примыкания в одном и разных уровнях. Основной особенностью пересечений и примыканий автомобильных дорог в одном уровне является наличие в их пределах значительного числа конфликтных точек, образуемых разветвлением, слиянием и пересечением транспортных потоков разных направлений. Сосредоточение большого числа конфликтных точек на относительно небольшой площади пересечений и примыканий в одном уровне (особенно нерегулируемых) резко повышает вероятность дорожно-транспортных происшествий. Общее количество конфликтных точек заметно возрастает с увеличением числа полос движения в каждом из направлений, поэтому планировочные решения пересечений и примыканий должны быть такими, при которых общее число конфликтных точек было бы сведено к возможному минимуму. В комментируемой норме регулируются вопросы строительства, реконструкции и капитального ремонта пересечения автомобильной дороги с другими автомобильными дорогами и примыкания автомобильной дороги к другой автомобильной дороге. Следует отметить, что порядок строительства, реконструкции, капитального ремонта пересечений автомобильных дорог и примыканий к автомобильным дорогам, порядок взаимодействия владельцев автомобильных дорог с лицами, осуществляющими строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт пересечений и примыканий, по своей сути схож с порядком размещения инженерных коммуникаций, проведения капитального ремонта автомобильных дорог, за исключением отдельных особенностей, которые будут освещены в комментарии к настоящей статье.

Так же как и в случае с размещением инженерных коммуникаций в границах придорожных полос автомобильных дорог, строительство и реконструкция пересечений и примыканий, в соответствии с ч. 1 комментируемой статьи, возможны при наличии двух условий:

1) получения разрешения на строительство, реконструкцию пересечений и примыканий;

2) получения письменного согласия владельцев автомобильных дорог на строительство или реконструкцию пересечений и примыканий.

Порядок выдачи разрешений на строительство примыканий и пересечений автомобильных дорог урегулирован положениями ГрК РФ и конкретизирован в нормативно-правовых актах федерального, регионального и муниципального уровня, в которых в соответствии с положениями ч. 2 комментируемой статьи определяются специально уполномоченные на выдачу разрешений на строительство органы государственной власти или органы местного самоуправления.

2. Единый федеральный нормативно-правовой акт о порядке согласования строительства и реконструкции пересечений и примыканий в действующем законодательстве отсутствует. Такие отношения регулируются отдельно принятыми регламентами подведомственных Росавтодору федеральных государственных учреждений по управлению автомобильными дорогами, а также нормативно-правовыми актами субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления. В целом схема получения такого согласования, как показывает анализ названных правовых источников, схожа, за некоторыми расхождениями.

Пример. Двумя судебными инстанциями (Октябрьский районный суд г. Краснодара, решение от 29.03.2012 г. , Краснодарский краевой суд, Апелляционное определение от 12.07.2012 г. по делу № 33-11961/12) А. было отказано в удовлетворении требований о признании незаконным отказа ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог по Краснодарскому краю Федерального дорожного агентства» в согласовании размещения объекта придорожной инфраструктуры и выдаче технических условий. Согласно материалам дела ФКУ Упрдор «Кубань» А. был выдан отказ в согласовании устройства нового примыкания (съезда) к Федеральной автомобильной дороге «Подъезд к г. Краснодару от М-4 «Дон», поскольку размещение данного примыкания противоречит требованиям нормативных и правовых актов, регулирующих деятельность по использованию полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования федерального значения, ввиду непосредственной близости санкционированного съезда, и, как следствие, отрицательно скажется на безопасности дорожного движения. В соответствии с ГОСТ Р 52398-2005 "Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования" и п. 19 Порядка установления и использования полос отвода автомобильных дорог федерального значения для автомобильных дорог второй технической категории расстояние от планируемого к размещению примыкания до ближайшего должно быть не менее 600 м. Судом первой инстанции при

рассмотрении дела установлено, что в соответствии с утвержденной дислокацией Федеральной автомобильной дороги «Подъезд к г. Краснодару от М-4 «Дон» ближайший съезд расположен на расстоянии 226 м от предполагаемого места примыкания. С учетом вышеизложенных обстоятельств суды обоснованно отказали в удовлетворении требований, заявленных А.

3. В силу положений п. 17 ст. 51 ГрК РФ выдача разрешения на строительство не требуется на производство работ по капитальному ремонту и ремонту объектов капитального строительства. В соответствии с указанной нормой в ч. 4 комментируемой статьи законодатель установил, что для осуществления капитального ремонта и ремонта пересечений и примыканий автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения необходимо только согласие владельца автомобильной дороги, получаемое в том же порядке, что и согласие на строительство и реконструкцию пересечения или примыкания автомобильной дороги. Аналогичная норма о необходимости получения согласия на капитальный ремонт и ремонт пересечений и примыканий в отношении частных автомобильных дорог содержится в ч. 5 комментируемой статьи. Однако следует обратить внимание на разницу в субъектах, с которыми необходимо осуществлять согласование. В отношении дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения в качестве таковых выступают владельцы автомобильных дорог, а в отношении частных автомобильных дорог - их собственники. Как следует из положений гражданского законодательства, от имени Российской Федерации и субъектов Российской Федерации права собственника осуществляют органы государственной власти в рамках их компетенции, установленной актами, определяющими статус этих органов. От имени муниципальных образований права собственника осуществляют органы местного самоуправления в рамках их компетенции, установленной актами, определяющими статус этих органов (ст. ст. 125, 214, 215 ГК РФ). Как правило, федеральное, имущество субъекта Российской Федерации, муниципальное имущество закрепляется за соответствующими органами и организациями на праве оперативного управления или хозяйственного ведения, что подтверждается свидетельствами о соответствующем вещном праве на имущество. В качестве владельца автомобильных дорог федерального значения выступает и государственная компания «Автодор», которая в соответствии с п. 8 ч. 1 ст. 5 Федерального закона от 17.07.2009 г. № 145-ФЗ дает согласие в письменной форме на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт и (или) содержание подъездов к автомобильным дорогам Государственной компании, съездов с них и примыканий таких автомобильных дорог к объектам дорожного сервиса, размещаемым или размещенным в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании.

Собственником же является лицо, осуществляющее права владения, пользования и распоряжения принадлежащим ему имуществом, что

подтверждается свидетельством о праве собственности на это имущество, выданным органами Росреестра в установленном законом порядке. Установление законного правообладателя той или иной автомобильной дороги в таких случаях является принципиальным, поскольку с позиции судебной практики установление этого факта входит в предмет доказывания по спорам, связанным с согласованием капитального ремонта и ремонта примыканий и пересечений автомобильных дорог.

Пример. Постановлением ФАС Северо-Кавказского округа от 15.11.2011 г. по делу № А15-2239/2010 по иску ГУ «Управление ордена Знак Почета Северо-Кавказских автомобильных дорог Федерального дорожного агентства» в лице филиала в Республике Дагестан к индивидуальному предпринимателю об обязанности устранить препятствия в использовании федеральной собственности, чинимые истцу ответчиком, в связи с незаконным возведением объекта дорожного сервиса в полосе отвода и придорожной полосе федеральной автомобильной дороги общего пользования М-29 «Кавказ» путем демонтажа (ликвидации) примыкания к федеральной автомобильной дороге общего пользования М-29 «Кавказ» дело было передано на новое рассмотрение, поскольку суд не выяснил собственника и фактического владельца объекта недвижимости, не оценил обстоятельства предоставления земли под строительство, расположение участка в районе федеральной дороги, не установил собственника участка и полномочия администрации распоряжаться им.

4. Независимо от того, в отношении какой автомобильной дороги (федеральной, регионального, межмуниципального, местного значения или частной) осуществляется согласование капитального ремонта или ремонта пересечений и примыканий автомобильных дорог, такое согласование в обязательном порядке должно включать согласование вопросов, во-первых, по порядку осуществления работ по ремонту указанных пересечений и примыканий и, во-вторых, по объему таких работ согласно Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них.

Кроме того, важным условием согласования как строительства и реконструкции, так и капитального ремонта и ремонта пересечений и примыканий автомобильных дорог в соответствии с ч. 5.1 комментируемой статьи является установление соответствующих технических требований и условий, подлежащих обязательному исполнению лицами, осуществляющими строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт пересечений и примыканий. Согласно ч. 3 комментируемой статьи одним из требований является твердое покрытие примыкающих к автомобильным дорогам общего пользования автомобильных дорог, подъездов к автомобильным дорогам общего пользования, съездов с автомобильных дорог общего пользования, начиная с мест примыкания, на расстояние, размер которого должен быть не менее установленного техническими регламентами размера. К твердому покрытию автодорог относятся усовершенствованное покрытие (цементобетонное,

асфальтобетонное и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных органическими вяжущими материалами), а также щебеночное, гравийное и мостовое покрытие.

При определении технических требований и условий владельца автомобильных дорог должны также руководствоваться положениями нормативно-технической документации, устанавливающими особенности проектирования, строительства пересечений и примыканий автомобильных дорог, в частности в Миндортрансе УР такие обязательные требования закреплены в приказе Миндортранса УР от 13 ноября 2017 года № 0298/01-04 «Об утверждении перечня правовых актов и их отдельных частей (положений), содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при осуществлении регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значений на территории Удмуртской Республики».

5. Положения ч. 7 комментируемой статьи носят императивный характер и возлагают расходы, связанные со строительством, реконструкцией, капитальным ремонтом, ремонтом пересечений и примыканий автомобильных дорог, на лицо, в интересах которого осуществляются строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт пересечений или примыканий, иными словами, - на застройщика. Застройщиком в соответствии с положениями п. 16 ст. 1 ГрК РФ является физическое или юридическое лицо, обеспечивающее на принадлежащем ему земельном участке строительство, реконструкцию, капитальный ремонт объектов капитального строительства, а также выполнение инженерных изысканий, подготовку проектной документации для их строительства, реконструкции, капитального ремонта. Положения комментируемой нормы признаются судами одним из весомых аргументов при установлении обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения на пересечениях и примыканиях автомобильных дорог.

Пример. В отношении ООО «Автодом» (далее - общество) был выявлен факт обустройства примыкания к ул. Октябрьской, не предусмотренного проектом организации дорожного движения и не оборудованного соответствующими техническими средствами организации дорожного движения (дорожными знаками, разметкой), по которому осуществляется подъезд транспортных средств к обществу, и вынесено постановление по делу об административном правонарушении о признании общества виновным в совершении правонарушения, предусмотренного ст. 12.34 КоАП РФ. Общество обратилось в арбитражный суд с заявлением о признании незаконным и отмене постановления по делу об административном правонарушении. Решением от 05.05.2011 г. суд отказал обществу в удовлетворении заявленных требований. Не согласившись с выводами суда, общество подало апелляционную жалобу, утверждая, что не является субъектом вмененного ему правонарушения, поскольку основной экономической деятельностью общества является не соблюдение правил

ремонта и содержания дорог, а также устранение помех движения, как это указано в комментариях к ст. 12.34 КоАП РФ, а ремонт автомобилей.

Шестнадцатый арбитражный апелляционный суд своим Постановлением от 02.09.2011 г. № 16АП-1924/11(2) подтвердил решение суда первой инстанции, отклонив указанный довод общества, и, руководствуясь положениями действующего законодательства о безопасности дорожного движения, а также положениями ч. 7 ст. 20 комментируемого Закона, признал общество субъектом административного правонарушения.

6. Соблюдение лицами, планирующими осуществить строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт пересечений и примыканий автомобильных дорог, требований, определенных законодателем в рассматриваемой статье, гарантируется установленными в ч. 8 комментируемой статьи мерами юридической ответственности: гражданско-правовой и административной.

3. Комментарий к статье 22

1. В соответствии с п. 13 ст. 3 комментируемого Закона под объектами дорожного сервиса понимаются здания, строения, сооружения, иные объекты, предназначенные для обслуживания участников дорожного движения по пути следования (автозаправочные станции, автостанции, автовокзалы, гостиницы, кемпинги, мотели, пункты общественного питания, станции технического обслуживания, подобные объекты, а также необходимые для их функционирования места отдыха и стоянки транспортных средств). К объектам дорожного сервиса в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 29.10.2009 г. № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода» наряду с перечисленными отнесены площадки отдыха, моечные пункты, предприятия торговли. Автомобильные дороги общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значения обустриваются различными видами объектов дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода таких автомобильных дорог, исходя из транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств этих дорог. При этом объекты дорожного сервиса различного вида могут объединяться в единые комплексы.

В соответствии с положениями ч. 2 комментируемой статьи на Правительство РФ возлагается обязанность по установлению минимально необходимых для обслуживания участников дорожного движения требований к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального, местного значения объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода автомобильных дорог, а также требований к перечню минимально необходимых услуг, оказываемых на таких объектах дорожного сервиса. Во

исполнение указанной нормы Правительством РФ принято вышеназванное Постановление. В приложении № 1 к этому Постановлению предусмотрены минимально необходимые для обслуживания участников дорожного движения требования к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значения объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода автомобильных дорог путем определения максимального расстояния между конкретными видами объектов дорожного сервиса в зависимости от класса (категории) автомобильной дороги.

В приложении № 2 по каждому объекту дорожного сервиса определены минимально необходимые услуги, оказываемые на объектах дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода автомобильных дорог, согласно которому кемпинги предназначены для сезонного (в период летнего потока пассажиров) приема и обслуживания (с частичным самообслуживанием) владельцев и пользователей транспортных средств (проживание в палаточном городке и частично в легких неотопляемых помещениях); мотели обеспечивают круглогодичный прием и обслуживание владельцев и пользователей транспортных средств с кратковременным и длительным сроком пребывания; площадки отдыха позволяют организовать кратковременный отдых, для чего должны быть оборудованы столами и скамейками для отдыха и приема пищи, стоянкой транспортных средств, туалетами и мусоросборниками и т.д.

2. Правилами комментируемой статьи устанавливаются особенности размещения объектов дорожного сервиса, которые зависят от того, размещается ли объект дорожного сервиса в границах полосы отвода автомобильных дорог или в границах придорожной полосы автомобильной дороги. Учитывая эту специфику, положения ч. 1 комментируемой нормы носят отсылочный характер, направляя правоприменителя к положениям ч. 8 ст. 26 Закона в части размещения объектов дорожного сервиса в границах придорожных полос автомобильной дороги. Таким образом, исходя из системного анализа указанных норм размещение каждого вида объектов дорожного сервиса должно осуществляться:

- в границах полосы отвода автомобильной дороги соответствующего класса и категории в соответствии с документацией по планировке территории с учетом минимально необходимых для обслуживания участников дорожного движения требований к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значения объектами дорожного сервиса;

- в границах придорожных полос автомобильных дорог на основании согласия в письменной форме владельца автомобильной дороги, в котором определяются технические требования и условия, подлежащие обязательному исполнению лицами, осуществляющими строительство, реконструкцию в границах придорожных полос автомобильной дороги таких объектов.

Согласно ст. 13 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления, юридические и физические лица, в ведении которых находятся автомобильные дороги, принимают меры к обустройству этих дорог предусмотренными объектами сервиса в соответствии с нормами проектирования, планами строительства и генеральными схемами размещения указанных объектов, организуют их работу в целях максимального удовлетворения потребностей участников дорожного движения и обеспечения их безопасности, предоставляют информацию участникам дорожного движения о наличии таких объектов и расположении ближайших учреждений здравоохранения и связи, а равно информацию о безопасных условиях движения на соответствующих участках дорог. Учитывая изложенное, в компетенцию владельцев автомобильных дорог входит осуществление предусмотренных действующим законодательством мер по размещению объектов дорожной инфраструктуры, но не решение о целесообразности размещения таких объектов.

Пример. Индивидуальный предприниматель обратился в Арбитражный суд Иркутской области с заявлением к Федеральному казенному учреждению «Управление автомобильной магистрали Красноярск-Иркутск Федерального дорожного агентства» (далее - учреждение) о признании незаконным отказа, заключавшегося в невыдаче согласования на размещение кафе на км 1846 + 500 (слева) федеральной автодороги М-53 «Байкал», и обязанности выдать согласование на размещение указанного кафе. Впоследствии дело было рассмотрено в апелляционном порядке Четвертым арбитражным апелляционным судом.

Материалами дела было установлено, что учреждением в согласовании размещения кафе было отказано в связи с нецелесообразностью его размещения в данном месте и заявителю было предложено выбрать другое место, а также разъяснено, что на км 1843 + 600 (слева) федеральной автодороги М-53 «Байкал» существует придорожное кафе в составе АЗС, а максимальное расстояние между объектами дорожного сервиса на указанной автодороге должно составлять не менее 100 км. Однако, как указали суды, минимальные расстояния между объектами дорожного сервиса законом не предусмотрены, в связи с чем требования обеспеченности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значения объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода автомобильных дорог, заявителем при обращении в учреждение нарушены не были. При этом то обстоятельство, что на км 1843 + 600 (слева) в составе АЗС уже имеется придорожное кафе, не имеет правового значения. По этим основаниям обе судебные инстанции пришли к выводу о неправомерности отказа в согласовании размещения кафе на автомобильной дороге и обязали учреждение выдать предпринимателю согласование на размещение кафе (см. решение Арбитражного суда Иркутской области от 25.08.2011 г.,

Постановление Четвертого арбитражного апелляционного суда от 24.11.2011 г. по делу № А19-12070/2011).

3. Независимо от места размещения объектов дорожного сервиса действующим законодательством к размещению указанных объектов предъявляются следующие требования:

1) размещение таких объектов не должно ухудшать видимость на автомобильной дороге, другие условия безопасности дорожного движения, а также условия использования и содержания автомобильной дороги и расположенных на ней сооружений и иных объектов (ч. 3 комментируемой статьи);

2) такие объекты должны быть оборудованы стоянками и местами остановки транспортных средств, а также подъездами, съездами и примыканиями в целях обеспечения доступа к ним с автомобильной дороги (ч. 6 комментируемой статьи);

3) примыкания, подъезды и съезды должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами и элементами обустройства автомобильной дороги в целях обеспечения безопасности дорожного движения (ч. 6 комментируемой статьи);

4) выбор места размещения объектов дорожного сервиса должен осуществляться на участке автомобильной дороги с уклоном, не превышающим 40 промилле (вышеуказанные пункты названных порядков).

Иные требования и условия к размещению объектов дорожного сервиса могут устанавливаться нормативно-технической документацией.

4. Строительство и реконструкция объектов дорожного сервиса, вне зависимости от их расположения, требуют получения разрешения на строительство. Однако от того, располагается ли объект дорожного сервиса в границах полосы отвода автомобильных дорог или в пределах придорожной полосы автомобильной дороги, зависит, в какой орган следует обращаться за разрешением на строительство (ч. ч. 4, 5). Следует обратить внимание, что в случае планирования строительства, реконструкции объекта дорожного сервиса на частной автомобильной дороге заинтересованные лица, как следует из совокупного толкования ч. ч. 4, 5 комментируемой статьи, должны обращаться за выдачей разрешения на строительство в органы местного самоуправления. При этом выбор конкретного уполномоченного органа местного самоуправления соответствующего муниципального образования зависит не от границ полосы отвода автомобильной дороги или придорожной полосы автомобильной дороги, а от того, на территории какого муниципального образования (поселения, округа, района) планируется размещение объекта дорожного сервиса. В частности, если строительство, реконструкцию таких объектов планируется осуществить на межселенной территории, то разрешение будет выдаваться органом местного самоуправления муниципального района.

5. Размещенные на автомобильных дорогах объекты дорожного сервиса и прилегающие к ним территории (подъезды, съезды и примыкания, стоянки и места остановки транспортных средств, переходно-скоростные

полосы) содержатся их владельцами за собственный счет. Надлежащее содержание таких объектов предполагает поддержание объекта дорожного сервиса в чистоте и порядке, очистку от мусора и посторонних предметов, текущий ремонт отдельных дефектов, включая подъезды, съезды и примыкания, стоянки и места остановки транспортных средств, переходно-скоростные полосы, а в необходимых случаях и капитальный ремонт или реконструкцию таких объектов. Положения ч. ч. 10, 11 комментируемой статьи определяют порядок проведения работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию подъездов, съездов и примыканий, стоянок и мест остановки транспортных средств, переходно-скоростных полос. Общими правилами осуществления таких работ являются следующие:

- расходы по их осуществлению несет владелец объекта дорожного сервиса;

- такие работы осуществляются в соответствии с Классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Особые требования установлены в отношении работ по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту примыканий объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам. Примыкание - это место сопряжения автомобильной дороги со съездами, подъездами. Следовательно, работы по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту примыканий непосредственно затрагивают и саму автомобильную дорогу. Именно поэтому в соответствии с положениями ч. 11 комментируемой статьи такие работы требуют получения согласия владельцев автомобильных дорог, а также выдачу технических требований и условий на проведение таких работ. Схема обращения за получением согласия и выдачей технических требований и условий на проведение таких работ в отношении примыканий к автомобильным дорогам та же, что и при получении согласия на осуществление капитального ремонта, ремонта пересечений автомобильных дорог (см. комментарий к ст. 19).

Работы по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту примыканий к автомобильным дорогам осуществляются в соответствии с требованиями СП 34.13330.2012. Свод правил. Автомобильные дороги. Примыкания автомобильных дорог должны обеспечивать максимальную безопасность и удобство движения автомобилей с наименьшей потерей времени в пределах примыкания. Удобство проезда примыканий в соответствии с динамическими и геометрическими характеристиками автомобильных дорог достигается: достаточной шириной полос движения; соответствием их направления траекториям движения автомобилей и достаточным их продолжением за пересечением; четким обозначением границ полос движения разметкой; смещением возвышающихся островков от кромок полос движения. Основой для проектирования осуществления таких работ служат перспективная интенсивность движения потоков по направлениям узла пересечения и ее ежегодный прирост, план местности в

районе пересечения в масштабе не мельче 1:5000, их продольные и поперечные профили, типы и состояние покрытий, грунтово-гидрологические и другие технические характеристики соединяющихся дорог.

6. За нарушение требований к порядку размещения, строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта объектов дорожного сервиса, примыканий к автомобильным дорогам положениями ч. 12 комментируемой статьи установлена гражданско-правовая ответственность, особенности которой рассматривались в п. 7 комментария к ст. 19. Изложенные в рассматриваемой части статьи законоположения являются основанием для возложения судами обязанности по устранению таких нарушений.

Пример. Прокурор г. Топки Кемеровской области обратился в Рудничный районный суд г. Кемерово с иском к З.В., указав на то, что по территории района проходит федеральная автомобильная дорога общего пользования сообщением Новосибирск - Иркутск № М-53 «Байкал». На данной автодороге расположен объект дорожного сервиса - автозаправочная станция, принадлежащая З.В. Данный объект используется без согласования с ФГУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Сибирь» (далее - учреждение), т.е. с нарушением законодательства о безопасности дорожного движения в Российской Федерации, что является недопустимым и нарушает права и интересы участников дорожного движения.

Судебными инстанциями иск прокурора был удовлетворен в полном объеме, поскольку материалами дела был установлен факт неисполнения ответчиком требований п. 6 ст. 22 комментируемого Закона, подтверждением чему служило отсутствие согласования обустройства указанной автозаправочной станции с учреждением и невыполнение требований по оборудованию примыкающей к автомобильной дороге дороги переходно-скоростными полосами и элементами обустройства автомобильной дороги в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Суд установил, что перечисленные нарушения могут привести к возникновению дорожно-транспортных происшествий, возникновению угрозы жизни и здоровью людей, что нарушает один из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения - приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности. В связи с этим эксплуатация автозаправочной станции как объекта дорожного сервиса была признана недопустимой и ее деятельность была приостановлена до устранения нарушений (см. Апелляционное определение Кемеровского областного суда от 04.04.2012 г. № 33-2427).

4. Комментарий к статье 25

1. Законодатель в ч. ч. 3 - 4, 4.1 - 4.15 комментируемой статьи определяет правовой статус полосы отвода автомобильной дороги,

устанавливая запреты на отдельные виды деятельности в границах таких полос и основания использования земельных участков в границах таких полос. Установленный ч. 3 перечень запретов конкретизируется в п. п. 11, 12 Порядка установления и использования полос отвода автомобильных дорог федерального значения, согласно которым осуществление деятельности в границах полосы отвода автомобильной дороги федерального значения допускается при условии, что такая деятельность (при обычных условиях ее осуществления) не повлечет за собой:

- загрязнение полос отвода автомобильных дорог, включая выброс мусора вне специально предусмотренных для указанных целей мест;

- использование водоотводных сооружений автомобильных дорог для стока или сброса вод;

- выполнение в границах полос отвода автомобильных дорог, в т.ч. на проезжей части автомобильных дорог работ, связанных с применением веществ, которые могут оказать воздействие на уменьшение сцепления колес транспортных средств с дорожным покрытием, а также без соблюдения требований пожарной безопасности;

- создание условий, препятствующих обеспечению безопасности дорожного движения;

- повреждение автомобильных дорог или осуществление иных действий, наносящих ущерб автомобильным дорогам либо создающих препятствия движению транспортных средств и (или) пешеходов;

- нарушение других установленных нормативными правовыми актами Российской Федерации требований к ограничению использования автомобильных дорог федерального значения и их полос отвода, а также к обеспечению их сохранности.

Кроме того, в границах полос отвода автомобильных дорог запрещается вырубка лесных насаждений, за исключением случаев, когда такая деятельность осуществляется в рамках выполнения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения или строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального значения в соответствии с утвержденными проектами строительства, реконструкции, капитального ремонта таких автомобильных дорог.

Положения ч. ч. 4, 4.1, 4.2 комментируемой статьи допускают использование земельных участков в границах полосы отвода автомобильных дорог для:

- размещения объектов дорожного сервиса, рекламных конструкций;

- строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов дорожного сервиса, их эксплуатации, установки и эксплуатации рекламных конструкций;

- прокладки, переноса, переустройства инженерных коммуникаций, их эксплуатации.

Правовыми основаниями такого использования является частный и публичный сервитуты. Частный сервитут устанавливается в соответствии с гражданским законодательством и представляет собой право ограниченного

пользования чужим земельным участком, которое наряду с правом собственности является одним из вещных прав на имущество (п. 1 ст. 216 ГК РФ). Данное право означает, что собственник вправе требовать от собственника соседнего земельного участка предоставления права ограниченного пользования соседним участком (сервитута). Сервитут, как правило, устанавливается для обеспечения прохода и проезда через соседний земельный участок, прокладки и эксплуатации линий электропередачи, связи и трубопроводов, обеспечения водоснабжения и мелиорации, а также других нужд собственника недвижимого имущества, которые не могут быть обеспечены без установления сервитута. Основанием установления сервитута является соглашение между лицом, требующим установления сервитута, и собственником соседнего участка и подлежит регистрации в порядке, установленном для регистрации прав на недвижимое имущество. При этом собственник участка, обремененного сервитутом, вправе требовать от лиц, в интересах которых установлен сервитут, соразмерную плату за пользование участком. Таким образом, исходя из норм гражданского законодательства соглашение о сервитуте заключается между собственниками (земельного участка и объекта, расположенного на нем).

Положения ч. 4.1 комментируемой статьи устанавливают особые правила, которые в данном случае имеют приоритет перед нормами гражданского законодательства. В соответствии с комментируемой нормой соглашения об установлении частных сервитутов заключаются между владельцами автомобильных дорог и собственниками объектов дорожного сервиса, рекламных конструкций. Данная особенность обусловлена тем, что, как правило, автомобильные дороги, закрепленные за соответствующими органами власти, передаются в оперативное управление или хозяйственное ведение подведомственным им учреждениям и предприятиям, а земельные участки - в постоянное (бессрочное) пользование. В данном случае именно такие учреждения и предприятия будут осуществлять полномочия собственников, являясь де-юре владельцами соответствующих автомобильных дорог. Заключение соглашений между владельцами автомобильных дорог и владельцами объектов дорожного сервиса, рекламных конструкций не означает перехода права собственности на автомобильную дорогу к владельцу автомобильной дороги. Более того, ввиду особого правового статуса подведомственных учреждений, которые не вправе самостоятельно распоряжаться закрепленным за ними имуществом, соглашение об установлении сервитута должно быть согласовано с собственником автомобильной дороги, а именно с уполномоченным органом субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления. Согласованное с собственником соглашение направляется в уполномоченный на ведение кадастрового учета орган Росреестра.

2. Положениями ч. ч. 4.2 - 4.10 комментируемой статьи регламентируется порядок установления, прекращения публичного сервитута при прокладке, переносе, переустройстве инженерных коммуникаций, их эксплуатации в границах полосы отвода автомобильной дороги. Специфика

публичного сервитута заключается в том, что такой сервитут специально устанавливается законом, как в рассматриваемом случае, для обеспечения интересов государства, местного самоуправления или местного населения, без изъятия земельных участков. В частности, публичный сервитут, как определено в комментируемой статье и соответствует нормам земельного законодательства, может устанавливаться для использования земельного участка в целях ремонта коммунальных, инженерных, электрических и других линий и сетей, а также объектов транспортной инфраструктуры (п. 2 ч. 3 ст. 23 ЗК РФ). Публичные сервитуты могут быть срочными и бессрочными.

В отличие от частного сервитута, основанием для возникновения публичного сервитута является не соглашение сторон, а решение уполномоченного органа. В соответствии с комментируемой статьей такие решения принимаются соответствующими уполномоченными органами власти в зависимости от категории автомобильных дорог: в отношении дорог федерального значения - Росавтодором, в отношении дорог регионального, межмуниципального или местного значения - соответствующим органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченным на принятие таких решений, или органом местного самоуправления. При этом инициатива об установлении сервитута должна исходить от владельцев инженерных коммуникаций.

Решение об установлении сервитута принимается уполномоченным органом и оформляется соответствующим распорядительным актом в течение десяти рабочих дней с даты регистрации заявления. В решении об установлении сервитута должны содержаться сведения о лицах, в интересах которых устанавливается сервитут; цель его установления, кадастровые номера земельных участков, в отношении которых устанавливается сервитут; срок действия сервитута; размер платы за сервитут и реквизиты распорядительного акта (дата, номер) об установлении сервитута. Копия решения направляется заявителю по его почтовому адресу, а также в соответствии с ч. 4.5 комментируемой статьи в территориальный орган Росреестра, осуществляющий наряду с функциями регистрации прав на недвижимое имущество и функции по ведению государственного кадастра недвижимости. В Росреестр также направляется копия решения компетентного органа о прекращении сервитута в случае принятия такого решения (ч. 4.9).

Следует отметить, что предусматривается необходимость переоформления публичного сервитута в случае изменения организационно-правовой формы, наименования, места нахождения юридического лица или Ф.И.О., места жительства физического лица (индивидуального предпринимателя). К заявлению о переоформлении прилагаются документы, подтверждающие произошедшие изменения.

3. Решения об установлении публичного сервитута, хотя оно и является его правовым основанием, все же недостаточно для осуществления той деятельности, ради которой он устанавливается. Согласно положениям ч. 4.6

комментируемой статьи, прежде чем приступить к работам на таком земельном участке, владелец инженерных сетей должен заключить соглашение с владельцем автомобильной дороги, которому на праве постоянного (бессрочного) пользования принадлежит земельный участок. В целом схема по установлению публичного сервитута та же, что и при установлении частного сервитута: соглашение заключается с владельцами автомобильных дорог, а компетентный орган либо принимает решение об установлении публичного сервитута, либо дает согласие на установление частного сервитута. И в том и в другом случае в соглашении предусматривается плата за установление сервитута.

Исходя из анализа условий таких соглашений можно сделать вывод, что их сторонами выступают владелец и пользователь, сервитуты устанавливаются на определенный срок, плата за сервитуты перечисляется на счет владельца автомобильной дороги одновременно в течение определенного соглашением времени с момента государственной регистрации сервитутов в ЕГРП, обязанность по совершению действий, направленных на регистрацию сервитутов, возлагается на пользователя - владельца объекта дорожного сервиса или инженерных коммуникаций.

5. Комментарий к статье 26

1. В комментируемой статье законодатель достаточно четко и полно определил порядок установления границ придорожных полос автомобильных дорог (ч. ч. 1 - 5) и использования таких придорожных полос (ч. ч. 6 - 8), распространив действие рассматриваемой нормы на все автомобильные дороги независимо от их категории, за исключением дорог в границах населенных пунктов, где придорожные полосы не устанавливаются. Установленные границы придорожных полос автомобильных дорог учитываются в документах территориального планирования, документации по планировке территории, предназначенной для размещения автомобильных дорог.

Размеры придорожных полос, как это следует из положений ч. 2 комментируемой статьи, зависят от класса и категории автомобильной дороги, а органы, уполномоченные на их установление, - от того, относится ли автомобильная дорога к дорогам федерального, регионального, межмуниципального или местного значения (ч. 3). При этом каждой категории дороги соответствует свой уровень органа власти или органа местного самоуправления.

Основанием для установления границ придорожных полос выступает решение соответствующего компетентного органа, оформленное в виде распорядительного акта. Важным условием принятия таких решений является доведение их до сведения муниципальных образований, в отношении территорий которых принято такое решение (ч. 5), а соответствующие органы местного самоуправления доводят информацию об этих решениях до заинтересованных лиц, осуществляющих свою

деятельность на земельных участках, находящихся в границах придорожных полос автомобильной дороги (до собственников, землевладельцев, землепользователей, арендаторов). Целью такого информирования в соответствии с ч. 6 комментируемой статьи является соблюдение особого режима использования земельных участков в указанных границах. В пределах придорожных полос автомобильных дорог федерального значения устанавливается особый режим использования земельных участков (частей земельных участков) в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, ремонта, содержания таких автомобильных дорог, их сохранности и с учетом перспектив их развития. В соответствии с этим особым режимом в придорожных полосах автомобильных дорог общего пользования запрещается строительство капитальных сооружений, за исключением объектов, предназначенных для обслуживания таких автомобильных дорог, их строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания; объектов ГИБДД МВД РФ; объектов дорожного сервиса, рекламных конструкций, информационных щитов и указателей и инженерных коммуникаций. Собственники, владельцы, пользователи и арендаторы земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос автомобильной дороги федерального значения, осуществляют указанную хозяйственную деятельность на таких земельных участках, включая возведение объектов, при условии недопущения нанесения вреда автомобильной дороге федерального значения и входящим в ее состав дорожным сооружениям, соблюдения условий эксплуатации автомобильной дороги и безопасности дорожного движения.

При этом, с тем чтобы избежать конфликтных ситуаций в практической деятельности, законодатель устанавливает конкретные сроки такого информирования как для органов местного самоуправления, так и для заинтересованных лиц. В частности, такое информирование может осуществляться путем обозначения границ придорожных полос автомобильных дорог информационными щитами (указателями), устанавливаемыми на межевых знаках, обозначающих границы полосы отвода таких автомобильных дорог, с указанием сведений о расстоянии от границы полосы отвода до границы придорожной полосы таких автомобильных дорог. Эта обязанность, включая и расходы по ее выполнению, в соответствии с положениями ч. 7 комментируемой статьи возложена на владельцев автомобильных дорог.

2. Положениями ч. ч. 8 и 8.1 комментируемой статьи устанавливаются требования к использованию придорожных полос автомобильных дорог при строительстве, реконструкции в границах придорожных полос автомобильной дороги объектов капитального строительства, объектов, предназначенных для осуществления дорожной деятельности, объектов дорожного сервиса, установке рекламных конструкций, информационных щитов и указателей и ответственность за их невыполнение. Подробнее о порядке получения согласия владельца автомобильной дороги на совершение

вышеназванных действий, выдаче технических требований и условий и ответственности за их неисполнение см. п. п. 6, 7 комментария к ст. 19, п. 2 комментария к ст. 20, п. 7 комментария к ст. 22. В целях соблюдения собственниками, владельцами, пользователями и арендаторами земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос автомобильной дороги, технических требований и условий, подлежащих обязательному исполнению, владельцами автомобильных дорог должен осуществляться мониторинг их деятельности. Проект приказа Минтранса РФ об утверждении Порядка осуществления владельцем автомобильной дороги мониторинга соблюдения владельцем инженерных коммуникаций технических требований и условий, подлежащих обязательному исполнению, при прокладке, переносе, переустройстве инженерных коммуникаций и их эксплуатации в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог рассматривался в п. 8 комментария к ст. 19.

3. В ч. 9 комментируемой статьи законодатель возлагает обязанности по принятию нормативно-правовых актов, устанавливающих порядок установления и использования придорожных полос автомобильных дорог, на федеральные, региональные органы государственной власти и органы местного самоуправления, в зависимости от категории автомобильной дороги. На федеральном уровне Минтрансом РФ принят ранее неоднократно упоминавшийся Приказ, которым утвержден Порядок установления и использования придорожных полос автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального, местного значения. Этим документом определяется:

- процедура установления придорожных полос автомобильных дорог федерального значения в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, ремонта, содержания таких автомобильных дорог, их сохранности и с учетом перспектив их развития;

- условия использования придорожных полос автомобильных дорог федерального значения.

Подобные акты в отношении региональных и межмуниципальных автомобильных дорог, а также дорог местного значения разработаны соответствующими органами власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления. Как показывает анализ регионального законодательства, схема процедуры установления придорожных полос автомобильных дорог в основном основана на указанном федеральном нормативно-правовом акте.