

Гультяев К.С.

Государственная регистрация прав на машиноместа как самостоятельные объекты в Москве началась с момента создания органа по государственной регистрации.

Московское городское БТИ выдавало выписки из технических паспортов на здания, где обозначало машиноместо его номер и отображало на поэтажном плане пунктирной линией, имея ввиду, что никаких стен нет.

При этом в дела правоустанавливающих документов сдавались такие планы, на которых машиноместо было отображено в отрыве от этажа или хотя бы помещения, в котором оно было расположено. Таким образом из дела правоустанавливающих документов (дел) невозможно было установить нахождения данных объектов, проверить не пересекаются ли они. Такую проверку можно было сделать только в МосгорБТИ.

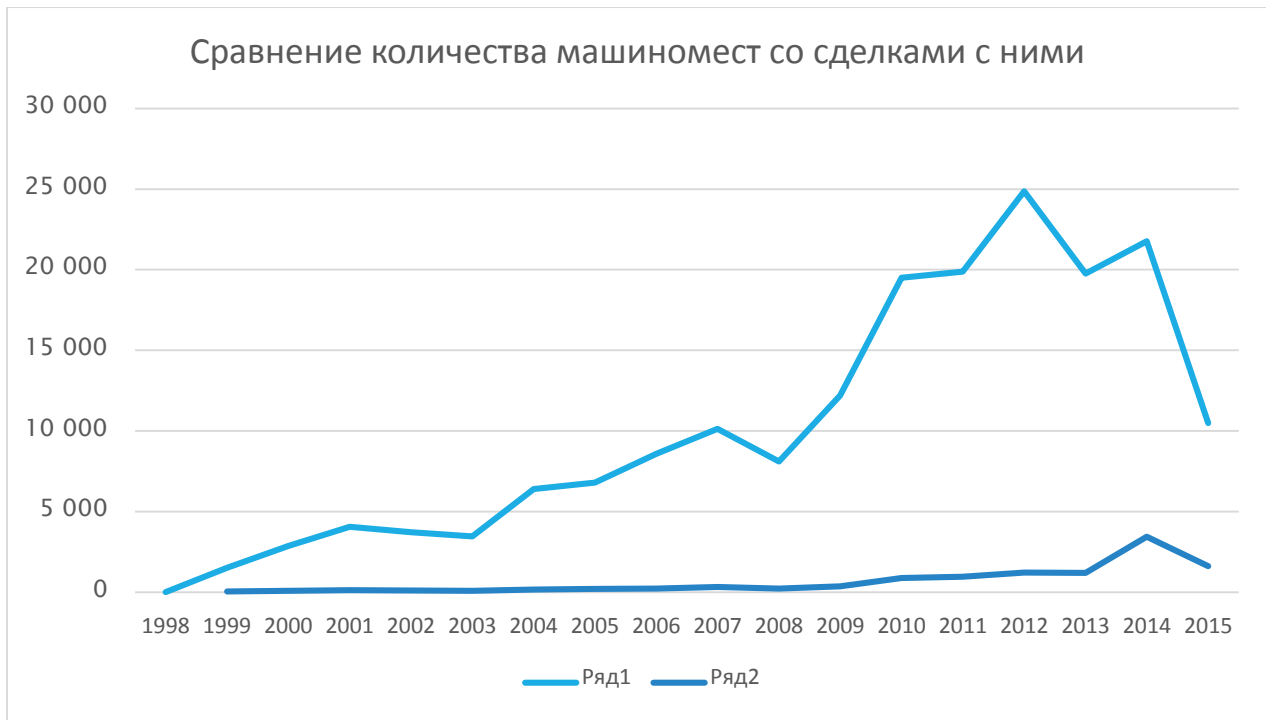
Статистика государственной регистрации прав на машиноместа по годам выглядит следующим образом



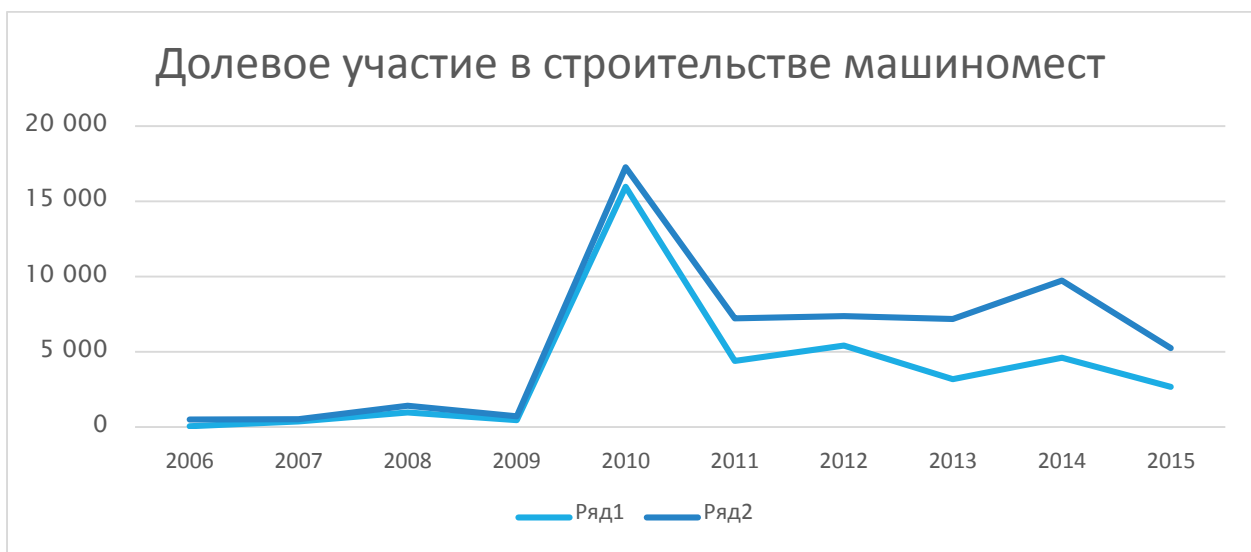
Итого, за время существования государственной регистрации прав зарегистрированы права на 184100 машиноместа, что составляет 4% от всех объектов права на которые зарегистрированы в реестре (общее количество примерно 4,5 млн). При этом, конечно, велась так же регистрация прав и на помещения (парковки) и здания, которые включают в себя машиноместа, т.е. приведённые сведения не характеризуют общее количество машиномест в Москве, а характеризуют количество машиномест, которые могут участвовать в самостоятельном обороте.

Дополнительно надо отметить, что в реестре учтено незначительное число объектов с наименованием "мотоциклместо"

При этом обращает на себя внимания минимальная статистика оборота (сделок) с машиноместами в сравнение с их количеством.



С 2006 года начата регистрации прав договоров участия в долевом строительстве предметом которых является обязательство застройщика «создать» и передать машиноместо. При этом обращает на себя внимание, что нередко по одному договору возникает обязательство о передаче более чем одного машиноместа. Особенно это заметно после 2010 года. При этом в ситуации с ДДУ регистратор вообще практически лишён возможности провести сверку того, не является ли машиноместо предметом другого обязательства. Нередко встречаются ситуации, когда в проектную декларацию вносятся такие изменения, что общая площадь здания не увеличивается, но увеличивается число машиномест. По-видимому, это происходит за счёт использования помещений общего пользования проездов, либо за счёт уменьшения машиномест, либо за счёт того и другого.



В 2012 году, перед заседанием ВАС РФ по делу № А40-124539/09-54-801 Управление Росреестра по Москве проводило опрос территориальных органов Росреестра о практике регистрации прав на машиноместа. Тогда поступило 18 ответов из Территориальных органов, одиннадцать из которых считают, что машиноместа не могут относиться к объектам недвижимости, в связи с чем, осуществляется государственная регистрация права общей долевой собственности на помещение в целом, в котором находятся машиноместа. Пять регионов полагают, что государственная регистрация машиноместа возможна при наличии изготовленного на него органом технического учёта и технической инвентаризации кадастрового паспорта (ч. 3 ст. 43 Федерального закона от 24.07.2007 № 221-ФЗ «О государственном кадастре недвижимости»). В двух регионах Управлениями Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Воронежской области и Алтайскому краю ранее осуществлялась государственная регистрация права общей долевой собственности на помещение в целом. Однако в настоящее время в указанных регионах сложилась судебная практика по оспариванию отказов в государственной регистрации прав и сделок с ним не в пользу регистрирующих органов, в связи с чем, государственная регистрация на машиноместа осуществляется ими при наличии кадастрового паспорта.

При этом, только Управление Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Свердловской области сообщило (письмо вх. № 130661/2011 от 22.12.2011) о наличии судебной практики в пользу регистрирующего органа, согласно которой судом кассационной инстанции сделан вывод о том, что машиноместо не может относиться к объекту недвижимости, поскольку не может быть индивидуализировано, в связи с чем, указанным Территориальным органом в настоящее время осуществляется государственная регистрация права общей долевой собственности на помещение в целом, в котором находятся машиноместа.

С 2013 года вступили в силу положения Федерального закона от 24.07.2007 № 221-ФЗ «О государственном кадастре недвижимости» в соответствии с которыми возможен кадастровый учёт только помещений.

Как до этого времени, так и после Минэкономразвитие неоднократно разъясняло, что помещение может быть только изолированным стенами. Одним из последних писем является письмо от 26 мая 2015 г. N ОГ-Д23-7475 <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/landrelations/2015052944> . Данное письмо, как известно, подготовлено в связи с запросом Правительства Москвы. Вместе с тем, в настоящее время Минэкономразвитию дано поручение проработать вопрос нормативно-правового регулирования для введения в оборот машиномест как самостоятельных объектов права.

Возникает закономерный вопрос, почему с 2013 года объем зарегистрированных прав на новые машиноместа не упал?

В первую очередь это связано с тем, что государственный кадастр недвижимости сформирован из данных ОТИ, которые передали сведения об учтенных машиноместах. Т.е. если инвентаризация машиноместа была проведена до 2013 года, оно включено в кадастр.

Вторым объяснением является то, что органы кадастрового учёта лишены реальной возможности проверить соблюдение кадастровым инженером правил описания объекта, в связи с чем тот может описать объект, не имеющий стен, как имеющий их.

Далее, отказы в кадастровом учёте машиномест признаются незаконными судами общей юрисдикции (например: Апелляционное определение Московского городского суда от 28.05.2015 по делу N 33-

18084/2015). В таких решениях суды делают выводы об «обособленности» машиномест от других машиномест обозначением на плане и краской на полу.

В тоже время, только в 2015 в ЕГРП зарегистрированы права на 4800 «подозрительных» объекта, не обозначенных как машиноместо, а имеющих общее наименование «нежилое помещение». При этом их «подозрительность» заключается в площади от 10 до 16 кв.м., что позволяет сделать вывод о продолжающемся учёте машиномест в качестве самостоятельных объектов.

При этом государственный регистратор не вправе отказать в государственной регистрации прав на учтённый в кадастре объект, даже если полагает, что этот объект учтён с нарушением (встречается и другая точка зрения, что проверка возможна и, даже изредка она подтверждается судебной практикой, но все же это нельзя признать возможным).

Таким образом можно сделать вывод, что машиноместо, уже стало устоявшимся элементом правовой реальности. Это не маргинальные заборы или замощения, а более 4% объектов, права на которые зарегистрированы в реестре.

Любое правовое регулирование, которое будет предполагать их исключение из объектов прав будет обходиться с помощью нарушений кадастровых инженеров при их постановке на кадастровый учёт.

Люди продолжают покупать не только существующие машиноместа, но и как мы видим, будущие, даже несмотря на такие казусы из практики судов общей юрисдикции как дело «о снятии с кадастрового учёта машиноместа» (Определение Московского городского суда от 26 апреля 2013 г. N 4г/7-3199/13). Прочитав его, невозможно понять, что заставило истца осознать, что машиноместо не объект недвижимости и обратиться в суд. А у вопроса есть небольшая, но пикантная предыстория. Право истца на машиноместо было зарегистрировано в реестре, однако машиноместо загромождало пожарный выход (не иначе из-за увеличения застройщиком их количества относительно проекта). И в результате проверки пожарный инспектор предписал стереть машиноместо. Так был уничтожен объект, принадлежащий истцу, что заставило его искать «справедливости для всех», требуя «раз его лишили объекта права, то справедливо будет если все машиноместа на этой стоянке не будут объектами»

Размышляя над вопросом, что такое машино-место как благо напрашивается и другой вывод, что прежде всего надо размышлять не над вопросом вещь/не вещь, а над тем, сколько их должно быть во вновь строящихся домах, какие потребности людей они должны удовлетворять.

Ведь легко можно догадаться, что люди покупают машиноместо с целью удовлетворить потребность не в конкретной вещи, а в возможности оставить принадлежащий им личный автотранспорт. Не имея такой возможности, они задумываются о приобретении вещи. Так и в случае со складскими помещениями, если бы для людей были недоступны услуги по хранению, к примеру, сезонной резины, они бы задумывались о приобретении некоего помещения под её хранение (изменение планировки квартиры или как ответ на спрос от рынка от застройщиков – продажа «резиномест»).

Европейские исследования показывают, что в городской застройке обязательно должны вводиться нормы обеспеченности машиноместами относительно площади вводимых помещений (см. здесь [страницы 50-52](#)). Об этом же говорят и некоторые Российские нормы <http://referendum.tomsk.ru/topic.phtml?id=3754&view=news> . Более того, суды иногда указывают, что разрешение на строительство или разрешение на ввод в эксплуатацию не может быть выдано без

соответствия проекта или построенного объекта по количеству предполагаемых машиномест установленному нормативами (например, Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 13.11.2014 N Ф08-7423/2014 по делу N А32-28447/2013; Постановление Арбитражного суда ЗСО от 23 июля 2015 г. по делу N А70-9581/2014; Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 15.06.2015 N Ф04-19909/2015 по делу N А70-9903/2014).

Изучение этих документов наталкивает на мысль, что при отсутствии дефицита парковочных мест никому бы и в голову не пришло укреплять свои права на них в реестре прав на недвижимое имущество.

В тоже время возникает другое справедливое замечание, что раз машиноместа являются обязательным условием создания дома, то они не могут быть проданы отдельно, например, лицам не являющимся собственникам помещений в данном доме. Т.е. они должны являться элементом общего имущества, или право на конкретное место должно вписываться в запись о праве на объект. При этом излишки, не предусмотренные нормативами, могут быть и оборотоспособными.

Сегодня, можно увидеть множество новых жилых комплексов с огромными парковками, созданными в рамках проекта и рамках нормативов, при этом машины владельцев помещений стоят где угодно, но только не в гараже, т.к. люди не оплачивают машиноместа <http://zebra-tv.ru/novosti/jizn/polumillionnyy-dovesok-k-novoy-kvartire/>.

Представляется, что правовое регулирование должно исключить возможность возникновения подобных ситуаций ради общего блага.

Примером такого регулирования могут быть некоторые штаты США. Там парковочные места могут регулироваться как общее имущество, общее имущество с исключительным правом использования определённым собственником квартиры (дома), парковочное место в частной собственности – оборотоспособное. (См. например <https://www.ltgc.com/marketing/topic?id=205> ; http://www.reesbroome.com/community/April_2001.pdf ; <http://www.thecondogroup.com/can-sell-parking-spot/> ; <http://www.housing.gov.bc.ca/pub/stratapdf/Guide29.pdf> (Канада))

При этом ненадлежащее регулирование этих вопросов, как в случае со «стертым машиноместом», приводит к спорам, либо к ухудшению общей дорожной обстановки, конфликтам.

Более того, уже появляются жилые комплексы, где используются двойные места с подъёмниками, что может привести к спору аналогичному описанному здесь http://www.dispatch.com/content/stories/home_and_garden/2013/10/13/1-ownership-of-parking-space-not-always-clear.html)

В связи с этим, стоит надеяться, что предполагаемое правовое регулирование оборота машиномест не будет заключаться только в констатации самой возможности их индивидуализации в качестве объектов, но и будет примером Права, т.е. будет готовиться с учётом всех факторов.