

Демонтаж-шоу: как москвичи борются с РЖД за гаражи | Москва | ФедералПресс

Редакция «ФедералПресс» / Виктор Бодров

С 1 сентября владелец любого гаража имеет законные основания приватизировать землю под постройкой. Однако далеко не у всех это получится сделать, так как за оставшееся до осени время многие могут остаться без гаражей. В том, как обычный россиянин может лишиться гаража даже при наличии законно оформленных на него документов, разобрался «ФедералПресс».

С сентября в России должна начаться гаражная амнистия, напрямую затрагивающая интересы тысяч владельцев «железных коней». В соответствии с ней граждане могут получить в бесплатную собственность земельные участки, на которых стоят их личные гаражи.

Правда, амнистия распространяется только на гаражи, возведенные до введения в действие Градостроительного кодекса России (до 30 декабря 2004 года), и касается земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности. Действовать гаражная амнистия будет в течение пяти ближайших лет, и после сентября 2026 года землю бесплатно получить уже не удастся (более подробно – [«Несколько простых вопросов о том, как бесплатно получить землю под гаражом»](#)).

Но до старта гаражной амнистии в Москве возникла ситуация, которая может быть тиражирована практически во всех регионах.

Нежданные гости

7 июля в гаражный потребительский кооператив «Плющево», расположенный рядом с Казанско-Рязанским направлением Московской железной дороги (МЖД, входит в состав РЖД), прибыли сотрудница Алина Казакова, президент ассоциации «Доброе дело» Георгий Панферов, его коллега Кирилл Осипов, бойцы ОМОНа, рабочие, трактор и грузовики.

Трактор последовательно сорвал двери со 105 гаражей. Затем рабочие принялись выгрести из них имущество и грузить его в машины, после чего стали ломать гаражи. Вызванные охраной «Плющево» сотрудники полиции и Росгвардии в происходящее не вмешивались. Процесс сноса и «экспроприации» вещей из гаражей закончился только на третий день.

По словам председателя правления кооператива Людмилы Ананьевой, Кирилл Осипов раздавал владельцам гаражей бумагу с указанием адресов баз, где они могут получить вывезенное имущество (в распоряжении редакции есть документ, подписанный Георгием Панферовым, на него была поставлена печать «Доброго дела» и еще печать фирмы «ПиК Спецстрой»).

«Наши люди туда ездили – там стоят наглухо закрытые ангары», – сообщила **Людмила Ананьева**.

Людмила Ананьева обратила внимание на то, что ломка гаражей и вывоз имущества осуществлялись без какого-либо решения суда. Зато Алина Казакова сказала возмущенным членам кооператива, что снос проводится на основе внутреннего документа РЖД. Ни о какой компенсации речь даже не шла.

Пострадавшие подали заявления в полицию, обратились в Кузьминскую межрайонную прокуратуру, Московскую межрегиональную транспортную прокуратуру, МВД России, подали иск в суд.

На запрос редакции «ФедералПресс» в Московской межрегиональной транспортной прокуратуре сообщили, что по обращению руководителя «Плющево» провели проверку относительно действий работников РЖД и никакого подтверждения изложенным доводам не нашли.

Все законно

Кооператив «Плющево» был организован для сотрудников оборонного завода «Молния» в 1980 году. В 2008 году ему потребовалось перезаключить договор аренды земли с МЖД, но компания отказалась это сделать. С тех пор «Плющево» фактически существовало на птичьих правах, переговоры с МЖД ни к чему не привели.

По мнению Людмилы Ананьевой, МЖД, возможно, не хочет заключать новый договор с «Плющево», чтобы вместо этого продать землю, занятую гаражами, с торгов. В феврале 2021 года представитель компании в открытую заявил владельцам гаражей: *«Если хотите, вы можете снести свои гаражи и участвовать в тендере на общих основаниях».*

По информации пресс-службы МЖД, гаражи «Плющево» на кадастровом учете вообще не состоят. *«Эти постройки, обнесенные бетонным забором, не позволяют в полной мере обслуживать железнодорожную инфраструктуру, что может негативно сказаться на безопасности пассажирских перевозок»*, – прокомментировали в ней.

Оказывается, согласно постановлению правительства от 12 октября 2006 года № 611, в полосе отвода железных дорог (занятые ими или прилегающие к ним земельные участки) запрещается размещение объектов, затрудняющих обслуживание железнодорожной инфраструктуры и влияющих на безопасность железнодорожного транспорта. В соответствии с этим Московская межрегиональная транспортная прокуратура выдала МЖД представление об устранении нарушений федерального законодательства.

«7 июля 2021 года земельный участок полосы отвода железной дороги был частично освобожден от незаконных построек, – говорится в ответе пресс-службы МЖД. – Имущество владельцев гаражных боксов перевезено на базу хранения, расположенную по адресу: г. Долгопрудный, ст. Хлебниково, ул. Новое шоссе, стр. 14/1, о чем были уведомлены присутствующие при демонтаже члены ГПК «Плющево», а также председатель автостоянки «ВИМ».

Загадочная ассоциация

Ассоциация «Доброе дело» – столь любопытная структура, что заслуживает отдельного описания. Как сказано на ее сайте, она предлагает «безвозмездную помощь в формировании и осуществлении проектов демонтажа (перемещение) любых объектов, находящихся в статусе «незаконных», находящихся в запустении, неработающих предприятий, некапитальных».

Еще, оказывается, «Доброе дело» имеет тесное взаимодействие с РЖД, Федеральной службой судебных приставов, управами округов Москвы, администрациями городов. Не чуждо оно благотворительности – «Доброе дело» опекает нескольких детских домов, помогает малоимущим, многодетным семьям, ветеранам, проводит спортивные мероприятия.

На портале «Доброго дела» красуется фото его президента Георгия Панферова (у ассоциации есть страницы в Instagram и «ВКонтакте»), и он, согласно данным «СПАРК-Интерфакс», является ее учредителем вместе с некими Натальей Кузьминой и Ириной Тарасенко. Также Георгий Панферов и Ирина Тарасенко выступают совладельцами «ПиК Спецстрой» и ассоциации «Поколение чемпионов».

Финансовое состояние «Доброго дела» очень туманно: последние сведения о нем в «СПАРК-Интерфакс» относятся к 2019 году, тогда оно получило убыток в размере 107 тыс. рублей. «ПиК Спецстрой» в 2018 году заработал 31,9 млн рублей выручки и 186 тыс. рублей чистой прибыли, в июне же текущего года ФНС приостановила проведение операций по его счетам за непредставление налоговой декларации.

Обе организации охотно сотрудничают с государственными и муниципальными органами. Судя по «СПАРК-Интерфакс», «Доброе дело» в 2020 году заключило по контракту с администрациями подмосковных городов Ступино и Красногорск на 200 тыс. рублей каждый. «ПиК Спецстрой» в 2020 году получил пять контрактов на 909,6 тыс. рублей, в 2021 году – четыре контракта на более чем 1 млн рублей. Среди его клиентов – администрации Щелково, Подольска, Ступино и Пушкино (об этом есть данные в «СПАРК-Интерфакс»).

По удивительному совпадению «Доброе дело» и «ПиК Спецстрой» арендуют офисы в здании научного

института «Гинцветмет», принадлежащего государственной корпорации «Ростех».

«Доброе дело» явно специализируется на гаражах. В 2018 году оно снесло «ракушку», принадлежащую жителю Солнечногорска инвалиду Данияру Койчиеву, и увезло находившиеся в ней вещи на свою базу хранения (цитируются «Известия»).

Ответственность будет, но...

Эксперты расходятся во мнениях относительно правовой специфики сноса гаражей, построенных еще в советское время.

«Снос таких гаражей должен осуществляться либо на основании решения суда (если постройка незаконна), либо решения администрации с выплатой компенсации», – считает [Наталья Скрябина](#), член Ассоциации юристов России.

[Илья Бахилин](#), юрист коллегии адвокатов «Юков и партнеры», утверждает, что подобные гаражи, как правило, сносятся на основании актов региональных властей в целях выполнения принятых ими программ строительства транспортной инфраструктуры, в том числе объектов железнодорожного транспорта. Такие действия в целом являются правомерными.

«Если же распоряжение или постановление о сносе не принималось, и это происходит по собственной инициативе МЖД, при том, что сносимый гараж находится в собственности других лиц (например, гаражного кооператива), то можно говорить о неправомерности сноса, – добавил он. – В случае же, когда гараж не оформлялся в чью-либо собственность (что часто бывает с советскими гаражами), ситуация в этом плане несколько сложнее, так как в случае оспаривания таких действий в суде придется доказывать законность владения».

Аналогичным образом эксперты высказывают противоположные взгляды по поводу наказания за вывоз имущества из гаража членов кооператива «Плющево». По словам Натальи Скрябиной, ответственность будет возложена на подрядчика.

«Подрядчик несет ответственность за хищение имущества, оказавшегося у него в связи с исполнением договора, согласно Гражданскому кодексу России и судебной практике», – считает она.

Илья Бахилин допускает, что вопрос будет решаться отнюдь не в рамках гражданского законодательства: *«Если имущество действительно украдено, то речь идет об уголовном преступлении, и распределение гражданских обязанностей между сторонами договора подряда значения здесь не имеет. Ответственность будут нести те конкретные физические лица, которые совершили преступление, при наличии их вины (в том числе такое преступление может быть совершено при соучастии)».*

Все зависит от нюансов

Формально же противостоять сносу гаражей, как в случае «Плющево», довольно трудно, поскольку здесь много зависит от юридических тонкостей и действий непосредственно самой железной дороги. Если МЖД отказала гаражному кооперативу в заключении договора на новый срок, однако в течение года со дня истечения старого документа подписала договор с иным лицом, то, обращает внимание Наталья Скрябина, кооператив вправе потребовать в суде возмещения убытков.

«Если же МЖД осуществляет на этой территории теперь иную деятельность, то понудить к заключению договора аренды и предотвратить снос гаражей на его территории нельзя, поскольку это противоречит свободе договора», – рассказала она.

Точно так же будет непросто получить возмещение убытков или добиться от МЖД предоставления новых гаражей либо машино-мест.

«Требование к МЖД будет правомерным, только если речь идет о незаконном сносе, при этом нет никаких препятствий к тому, чтобы в судебном порядке добиваться восстановления гаража и заключения договора аренды на прежних условиях», – сообщил Илья Бахилин.

Наталья Скрябина с ним не согласна: «Учитывая, что преимущественное право аренды не действует, а территория используется для иных целей, если договором не были предусмотрены условия о предоставлении новых гаражей или машино-мест взамен утраченных на прежних условиях, то такой исход не обоснован».

Иными словами, разбирательство между «Плюшево», МЖД и «Добрый делом» будет трудным и долгим. За оставшееся до сентября время еще много гаражей может быть снесено по всей России.

Фото: РИА Новости / Рамиль Ситдиков