

К вопросу о правовом режиме платных автомобильных дорог общего пользования

ПЛАТНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ШИРОКО РАСПРОСТРАНЕНЫ В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ.

И. Карлявин,
ст. преп. кафедры гражданского права, процесса и основ предпринимательской деятельности Ивановского Государственного Университета

Их появление вызвано необходимостью модернизации и повышения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, ускоренного развития сети автомагистралей и региональных дорог в связи с бурным ростом автомобилизации в условиях, когда финансовые средства, необходимые для реализации этих задач значительно превосходят бюджетные возможности государства. Мировой опыт эксплуатации платных автомобильных дорог показал их высокую эффективность для привлечения дополнительных источников финансирования дорожного строительства. Введение механизма платности автодорог способствует повышению мотивации труда дорожно-эксплуатационных организаций, традиционно финансирующихся из бюджета и полностью зависящих от его состояния (*Батурин В., Пидоймо Л., Царегородцева О. Где деньги лежат // Автомобильные дороги. 2001. № 2. С.3; Райло Г. Платные автомобильные дороги: итальянский опыт // Автомобильные дороги. 1999. № 7. С. 15-17.*)

Как правило, платные автомобильные дороги за рубежом создаются на наиболее важных и напряженных направлениях с высокой интенсивностью движения и имеют параметры автомагистралей с многополосной проезжей частью и разделительной полосой. Въезд и выезд автомобилей полностью контролируется. Все пересечения с автомобильными и железными дорогами выполняются в разных уровнях. Чтобы доехать от Парижа до немецкой границы, на оплату дороги надо потратить около 100 долл. США. Практически каждые 100 км – шлагбаум и касса. (*Харнас А. Нам любые дороги дороги // Коммерсантъ Деньги. 1998. С. 19-20.*)

Сейчас в мире 3% всех автодорог – платные. И нигде водители не проводят акций протеста. Условия функционирования платных дорог устраивают всех. Наряду с платным всегда есть альтернативный – бесплатный проезд – по обычной автодороге общего пользования в том же направлении.

Платные автомобильные дороги предоставляют пользователям ряд преимуществ:

- они, как правило, короче, чем альтернативные автомобильные дороги общего пользования;
- на платных автодорогах гарантируется безопасный режим следования;
- устраиваются дополнительные ограждения от диких зверей, стад домашних животных, а также во избежание других непредвиденных препятствий. Специальные службы безопасности патрулируют дороги с целью устранения иных препятствий для автомобильного движения;
- на платных автодорогах – наиболее скоростной режим автомобильного движения за счет постоянного поддержания дорожного полотна в эксплуатационном состоянии (отвод грязи, уборка снега и льда, дорожный подогрев и т.д.);
- на таких дорогах предоставляется комфортный режим передвижения: можно не только передвигаться без опасений по дорожному полотну, но и с дополнительным информационным, осветительным и иным предупредительным сервисным обслуживанием.

Совокупность благ, предоставляемых при передвижении по платной автомобильной дороге, с экономической точки зрения квалифицируется как комплекс инженерных услуг, которые в свою очередь создают особую потребительную и меновую стоимость. Резервирование такого рода услуг называется пропускной способностью автомобильной дороги. Предоставление таких услуг носит непрерывный характер, хотя их потребление и непостоянно во времени. (*Симонова А.А. Экономика систем инженерного оборудования. М., 1990. С.12.*)

Процесс потребления инженерной продукции в целом может носить как производственный, так и личный характер. В нашем случае потребление инженерной продукции на платной автомобильной дороге всегда носит личный характер, поскольку при личном потреблении возмещение издержек следует практически неразрывно во времени и пространстве с самим потребителем услуг (*Симонова А.А. указ. соч., С.15.*)

В зависимости от конкретных условий функционирования платной автомобильной дороги, состояния рынка транспортных услуг платежеспособного спроса на перевозки, особенностей законодательства в мировой практике применяются различные виды платы за проезд. Однако все они основаны на двух общих принципах:

Во-первых оплата проезда приносит выгоду тому, кому дорога передана в коммерческое управление, то есть она должна возмещать расходы, связанные с созданием, содержанием, управлением дорогой, обеспечивать погашение займов и кредитов, процентов по ним, а также получение прибыли. По подсчетам зарубежных инвесторов, если в России строить платные автомобильные дороги, то плата за 50 км пути не должна быть ниже 50 рублей. В этом случае инвестиции в дорожное строительство могут окупиться за 30 лет эксплуатации. (Альперина С. 50 рублей за 50 км – это немного // Рос. Газ. 2003. 27 авг.) Во-вторых, плата должна приносить выгоду пользователям автомобильной дороги, которые при наличии альтернативного проезда по бесплатному маршруту предпочли его платному за счет уменьшения расстояния, сокращения времени пребывания в пути, ускорения оборачиваемости транспортных средств, снижения расходов горюче-смазочных материалов, износа шин, амортизации автомобилей, сокращения убытков от возможных аварий и т.д. (Концепция создания и развития сети платных автомобильных дорог в Российской Федерации. М.: Федеральная дорожная служба, 1998. С. 8; Варнавский В., Солодовникова И. Трехрублевый «рай» // Автомобильные дороги. 1999. № 1. С. 14-16; Самойлова Л.И. Владимирский обход // Автомобильные дороги. 1998. С. 16-17.)

В течение 90-х годов XX в. В России накоплен определенный опыт создания участков платных автомобильных дорог и дорожных объектов. В 1991 г. Правительством РФ было принято решение о проведении эксперимента по строительству за счет банковских кредитов с последующей эксплуатацией на платной основе моста через р. Дон в Воронежской области. К настоящему времени проект реализован. За последние годы

были разработаны предложения и проекты создания ряда платных автомобильных дорог и мостов, в том числе на участках Москва-Клин, Санкт-Петербург – Выборг – граница на федеральной дороге «Россия», по направлению автомобильных дорог Хабаровск – Владивосток – Находка, Абинск – Кабардинка, Малого московского кольца, ряда дорог и мостов в различных регионах Российской Федерации, а также в Республике Карелия, Белгородской области, Приморском крае. Создание платных автомобильных дорог планируется организовать на всех уровнях: Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальном. (Концепция создания и развития сети платных автомобильных дорог в Российской Федерации. С. 9-11; Никольский А. Платные дороги могут спасти дорожное строительство // Российский телеграф. 1997 № 9 Васильченко Е. Крест на дороге // Рос. Газ. 2003. 29 окт.)

Вместе с тем, складывающаяся практика открытия платных участков автомобильных дорог часто идет в разрез с основным принципом открытия платной дороги – обязательным наличием альтернативного проезда. Так, например, в Татарстане существует ряд участков автомобильных дорог, где берут плату не за проезд, а за въезд на дорогу. При этом организации альтернативного проезда нет и речи. (Проказов Н. Не заплатишь не поедешь // Автомобильные дороги. 1998. № 7. С. 6-7.) Аналогичная ситуация сложилась на платном мосту во Владимирской области в направлении Муром-Навашино.

Между тем, альтернативный проезд – это одно из условий существования режима общего пользования платной автомобильной дорогой. Другими отличительными признаками режима общего пользования на платных автомобильных дорогах являются:

- преимущества безопасного, скоростного и комфортного проезда;
- проезд за плату, то есть доступ ограничен платой;
- личное потребление в сочетании с проездом за плату также создают отличительную черту платных автомобильных дорог от бесплатных поскольку пос-

ледние предполагают и производственное потребление. При производственном потреблении возмещение стоимости инженерной продукции происходит в результате реализации промышленной продукции (Симонова А.А. Указ. соч. С. 15.);

– передвижение по платным автомобильным дорогам предполагает льготный (бесплатный) проезд для ряда категорий специальных служб.

Режиму общего пользования на платных автомобильных дорогах присущи те же черты, что и режиму общего пользования на бесплатных автомобильных дорогах:

– добровольный и свободный доступ для всех и каждого, у кого есть необходимые средства;

– равенство условий для всех пользователей. Одинаковые услуги обеспечения безопасного, скоростного, комфортного передвижения. Добавляется условие об одинаковой плате за проезд. Различия в оплате устанавливаются в зависимости от грузоподъемности автотранспортных средств;

– ни один из пользователей не имеет исключительного права на автомобильную дорогу.

В этой связи показательным является Постановление Президиума Верховного Суда РФ № 2 пв 04 пр от 29.09.2005 по делу о предоставлении платного проезда по мосту через р. Каму, расположенном в г. Набережные Челны Республики Татарстан. Примечательно, что владельцам транспортных средств с номерными знаками местного региона проезд был предоставлен бесплатно, а всем приезжим – за определенную плату. Только при рассмотрении спора на уровне Президиума Верховного Суда РФ ситуацию удалось исправить и предоставить всем гражданам равные возможности проезда по платному мосту (Постановление Президиума Верховного Суда РФ от 29.09.2005 № 2 пв 04 пр // Документ опубликован не был; Аналогичный спор рассматривался по поводу бесплатного проезда местных предпринимателей и платного всех остальных в Псковской области. См.: Определение Верховного Суда РФ от 11.11.2002 № 91 – Г02-17 // Документ опубликован не был.)

Таким образом, пользование платной автомобильной дорогой есть режим потребления комплекса услуг, предоставляемых пользователю. Эти услуги предоставляет пользователю эксплуатирующая организация, получившая автомобильную дорогу общего пользования по договору о создании и эксплуатации на платной основе.

Важную роль при определении правового режима пользования платной автомобильной дорогой играют Временные правила определения стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам и использования взимаемых за проезд средств (Утверждены Постановлением Правительства РФ от 27 августа 1999 № 973 // Рос. Газ. 1999 г. 25 сент.) Утверждение этих правил Правительством РФ одновременно с Временными правилами организации эксплуатации на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов подчеркивает определенную связь между режимом эксплуатации автомобильной дороги общего пользования и режимом общего платного пользования.

Во Временных правилах определения стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам и использования взимаемых средств за проезд говорится об организации, которая имеет право взимать плату за проезд, условиях (основаниях) взимания платы, названы организации – владельцы транспортных средств, освобожденные от платы за проезд. Интересно отметить, что наряду с транспортом специальных служб от платы за проезд освобождаются маршрутные автобусы (кроме выполняющих международные и междугородние перевозки) – п. 7 Правил. Таким образом, значительная часть перевозок пассажиров транспортом общего пользования осуществляется бесплатно. Это замечательный момент, свидетельствующий о том, что платная автомобильная дорога остается объектом общего пользования, предназначенным для удовлетворения общественных потребностей. Маршрутные автобусы – это общественный транспорт, перевозящий пассажиров по утвержденному местными органами самоуправления маршруту. Из этого следует, что приоритетом при

установлении платного режима пользуются общественные интересы муниципальных образований. Мы полагаем, что муниципальное образование, в чьих интересах устанавливается маршрут по платной автодороге, должно компенсировать эксплуатирующей организации затраты на обеспечение проезда маршрутного транспорта общего пользования. В этой ситуации муниципальное образование выступает как заказчик при установлении маршрута и в отношении перевозчика, и в отношении эксплуатирующей организации, предоставляющей путь сообщения.

В Правилах говорится о направлении средств, получаемых в виде платы за проезд и определении стоимости проезда. В разделе VI сказано, что стоимость проезда должна соответствовать объему и качеству услуг, предоставляемых пользователю платной автомобильной дороги, а также учитывать себестоимость оказанных услуг. В п.п. 11, 12 Правил говорится, что методика расчета стоимости проезда должна учитывать преимущества пользователей платных автомобильных дорог и дорожных объектов, которые, в свою очередь, определяются:

- экономией эксплуатационных затрат (транспортных расходов) при проезде по платной автомобильной дороге и дорожному объекту за счет снижения расхода горюче-смазочных материалов, износа шин, расходов на ремонт и расходов по другим статьям эксплуатационных затрат;
- экономией времени доставки грузов и пассажиров, повышением комфорта движения и снижением ущерба от дорожно-транспортных происшествий.

В соответствии с п.п. 14,15,16 плата за проезд дифференцируется в зависимости от типа и грузоподъемности транспортных средств, максимальный размер оплаты устанавливается в соответствии с договором о создании и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта. Конкретный размер платы для каждой автомобильной дороги утверждается Федеральным дорожным агентством.

В Правилах сказано также, что плата за проезд взимается при въезде или выезде с платных автомобильных дорог и дорожных объектов на специально оборудованных для этого пунктах. Это положение не нужно понимать слишком буквально. Платная автомобильная дорога может быть довольно большой протяженности, поэтому целесообразно установить сбор платы за проезд по участкам.

Водитель транспортного средства оплачивает в пункте взимания платы проезд кассиру-контролеру или через автоматическое устройство в соответствии с прейскурантом и после получения чека продолжает движение. Плата за проезд может производиться наличными, с помощью кредитных абонементных карточек (п. 19-21 Правил).

Приведенные Правила носят временный характер, не рассчитаны на всестороннее регулирование отношений, возникающих при пользовании платной автомобильной дорогой и тем более не дают полного представления о данном объекте. Эту задачу в принципе должен решить Закон «О платных автомобильных дорогах», проект которого содержит положения, характеризующие платную автомобильную дорогу и требования, предъявляемые к данному объекту. В проекте указаны отличия платной автомобильной дороги общего пользования от частной автомобильной дороги: на частной дороге не предоставляется услуг дополнительного комфорта, безопасности и обеспечения скоростного режима. В ст. 5 Проекта сказано, что «частные автомобильные дороги устраиваются в качестве подъездов к частным владениям и не выполняют функций автомобильных дорог общего пользования».

Вместе с тем в проекте говорится, что платные автомобильные дороги общего пользования могут находиться в государственной, муниципальной и частной собственности. Проект содержит в себе нормы, регулирующие создание и эксплуатацию платных автомобильных дорог, отвод земельных участков, обустройство автомобильной дороги объектами дорожного сервиса, участие государственных учреждений и органов исполнительной власти, создания платных дорог на основе договора концессии и многие другие вопросы.

Однако, существенным недостатком как Временных правил, так и Проекта Закона является отсутствие указания на

такой важный элемент правового регулирования пользования платными автомобильными дорогами, как правовую форму регулирования отношений между эксплуатирующей организацией и пользователем. Проект содержит лишь указание на элементы, способствующие опреде-



- оказанию услуг освещения, подогрева дорожного полотна, предоставления информации о состоянии дорожного покрытия по пути следования, диспетчерских услуг и т.п.

Проделанные работы естественным образом влияют на состояние дорожного полотна и составляют

лению правовой конструкции – это режим общего пользования с предоставлением услуг повышенной комфортности, скорости и безопасности на платной основе. Действующее законодательство о транспорте и связи активно использует в случаях сочетания общего пользования и платности конструкции публичного договора и договора присоединения.

Однако прежде чем перейти к характеристике договорного режима пользования платной автомобильной дорогой, обратим внимание на предмет правового регулирования. С юридической точки зрения, первостепенную важность имеет вопрос о том, что предоставляется пользователю автодороги – материальный объект, работы, услуги или все в совокупности? От ответа на него зависит выбор соответствующего режима.

Гипотетически возможны следующие варианты: аренда, сервитут, работы, услуги, смешанные конструкции – аренда

и услуги, работы и услуги, сервитут, услуги и работы. Постараемся выбрать и обосновать применение наиболее оптимального из них.

В п. 3 Временных правил определения стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам и использования взимаемых за проезд средств сказано, что «плата за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам является платой за обеспечиваемые на таких дорогах и объектах повышенные безопасность и комфорт движения». Истолковывая буквально, речь идет об обеспечении движения транспортного средства благодаря деятельности организации, эксплуатирующей дорогу. Эта деятельность сводится:

– осуществлению работ по ремонту автомобильной дороги, уборке снега, льда, мусора, грязи, камней, поваленных деревьев и т.п.;

целостное его восприятие у владельца транспортного средства, который им управляет (автомобиль не трясет на ямах, не заносит на льду, он не буксует в снежных сугробах, стекла не забрызгиваются грязью). Оказанные услуги также воспринимаются пользователем в неразрывной связи с движением по автомобильной дороге (на дороге нет неосвещенных участков; опасность появления диких животных и иных непредвиденных ситуаций сведена к минимуму). Несмотря на это мы не можем говорить о том, что сферу правового регулирования отношений между пользователем и эксплуатирующей организацией составляют гражданско-правовые отношения по использованию материального объекта.

Гражданско-правовое пользование (аренда) предполагает пользование исключительное, чего нет на автомобильной дороге общего пользования. Ни один

водитель, заплативший за проезд, не может отстранить (исключить) другого участника дорожного движения. Это противоречило бы принципам режима общего пользования и, прежде всего, всеобщей доступности. По этим же причинам можно отклонить возможность применения сервитута в классическом его смысле. Однако действующее законодательство упоминает о так называемом публичном сервитуте, в том числе и как о возможности прохода или проезда через земельный участок (п.п. 1 п. 3 ст. 23 ЗК РФ). Кроме Земельного кодекса РФ о публичном сервитуте упоминают ст. 43 Водного кодекса РФ; ст. 21 Лесного кодекса РФ, п.п. 8 и 5 ст. 43 Градостроительного кодекса РФ (*Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 № 190-ФЗ // СЗ РФ. 2005. № 1. (ч. 1). Ст. 16.*), а также п. 6 ст. 28 ФЗ РФ «О приватизации государственного и муниципального имущества» (*О приватизации государственного и муниципального имущества: Федеральный закон от 21 декабря 2001 № 178-ФЗ // СЗ РФ. 2002. № 4. Ст. 251.*)

Публичный сервитут категория не частноправовая и представляет собой административное ограничение права собственности, при этом в отличие от частноправовых сервитутов не уделяется внимания содержательной стороне как прав и обязанностей пользователей, так и прав и обязанностей собственника. По этим причинам мы также отклоняем эту конструкцию.

Какова же квалификация пользования платными автомобильными дорогами? По всей вероятности речь идет о комплексе работ и услуг, который имеет общий положительный эффект – 1) сохранность жизни и здоровья людей, 2) сохранность автомобиля и перевозимого груза, 3) экономию времени. В практике существует аналогичная ситуация, сложившаяся вокруг комплекса туристических услуг, именуемых туристическим туром. В соответствии со ст. 6 ФЗ РФ «Об основах туристической деятельности в Российской Федерации» (*Об основах туристической деятельности в Российской Федерации: ФЗ РФ от 24 ноября 1996 // СЗ РФ. 1996. № 49. Ст. 5491.*) между туристом и туристическим агентством по поводу «тури-

стического продукта» заключается договор розничной купли-продажи. В литературе было высказано мнение о том, что купля-продажа туристического продукта стала возможной потому, что «турфирма при заключении договора с туристом предоставляет ему не сами услуги как таковые, а права (гарантии) на эти услуги, реально осуществляемые другими фирмами, не имеющими прямых договорных отношений с данным туристом. (Сергеев В.И. *Договор об оказании международных туристических услуг. Теоретические проблемы и практические аспекты правоотношений туриста и туристической фирмы в процессе заключения договора // Право и экономика. 1998. № 4. С.18.*) Эта неожиданно возникшая в законодательстве и доктрине ситуация, была подвергнута справедливой критике со стороны ряда ученых.

М.И. Брагинский указывал, что ст. 454 ГК РФ действительно допускает продажу не только вещи, но и права. Однако в подобных случаях четко различаются два самостоятельных правоотношения. Одно из них составляет куплю-продажу и порождает цессию, при которой продавец – цедент, а покупатель – цессионарий. Другое правоотношение – то, в которое в результате купли-продажи вступает покупатель, заменяя в нем собой продавца – кредитора. В случае же с различными турфирмами речь идет о простом возложении обязательства на третье лицо. (*Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. – М.: Издательство Статут, 2002. С. 219-220.*)

Другой исследователь В.А. Кабатов, анализируя медицинские услуги, отмечает, что хотя они в ряде случаев и предполагают установление протезов, стимуляторов различных органов, но все же не могут считаться подрядными. Основанием к этому служит то, что «достижение такого овеществленного результата неразрывно связано с проведением различного рода медицинских обследований, хирургического, медикаментозного лечения и составляет с ним неразрывное единство. (Кабатов В.А. *Возмездное оказание услуг Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая. Текст, комментарии, алфавитно-предметный*

указатель. – М.: Международный центр финансово-экономического развития, 1996. С. 393.)

М.И. Брагинский обоснованно предлагает в этих случаях использовать конструкцию смешанного договора, в котором сочетаются элементы договора подряда и оказания услуг. В силу п. 4 ст. 421 ГК РФ к «медицинским услугам» в их чистом виде должны применяться нормы гл. 39 ГК РФ, а к обязательствам, непосредственно связанным с протезными работами, – нормы гл. 37 ГК РФ. Имеется в виду, что для части отношений, которая охватывает исключительно изготовление и установку протеза, необходимо использовать принцип: «если получен предусмотренный договором результат, – есть и оплата». И наоборот: «нет результата – нет и оплаты». (*Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 222*)

М.И. Брагинский и на других страницах своей работы «Договорное право», указывает, что решающее значение для разграничения договора подряда от договора оказания услуг имеет лежащий в их основе характер интереса соответствующей стороны – заказчика. Если этот интерес наряду с действиями исполнителя включает и результат, то естественно договор включает в себя регулирование отношений по приемке-сдаче работ. Если результат находится за пределами регулирования отношений, то надо полагать, что речь идет о договоре об оказании услуг. (Там же С. 215.)

Изложенная позиция М.И. Брагинского представляется наиболее взвешенной, в сравнении с высказываемыми им ранее взглядами на деление договоров (*См.: Брагинский М.И. Общее учение о хозяйственных договорах. Минск, 1967. С. 34-36.*), а также взглядами других ученых на правовую природу договора об оказании услуг (*См.: Шешенин Е.Д. Классификация гражданско-правовых обязательств по оказанию услуг // Гражданское право и сфера обслуживания. Свердловск, 1984. С. 43-44; Кабалкин А.Ю. Сфера обслуживания: гражданско-правовое регулирование. М., 1972. С. 38-48.*)

Кроме этого, при квалификации обязательств об оказании услуг, считаем

важным указать на замечание, сделанное А.Е. Шерстобитовым, что нематериальная услуга неотделима от личности услугодателя, так как потребляется услугополучателем в процессе ее оказания, то есть самой деятельности услугодателя. В отличие от этого в подрядных отношениях сам смысл обязательства состоит в том, чтобы передать полученный вещественный результат. (См.: *Гражданское право: В 2 т. Том II. Полутом 2: Учебник / Отв. Ред. Проф. Е.А. Суханов. М., 2000. С.3*)

Учитывая изложенное, можем утверждать, что предметом договора проезда по платной автомобильной дороге является комплекс услуг, обеспечивающих безопасный и комфортный проезд по платной автомобильной дороге. Именно это попадает в сферу правового регулирования. Какой – либо вещественный результат в нашем случае отсутствует, не идет речи и о его приеме-сдаче.

Вместе с тем, следует обратить внимание на специфику проезда, то есть преодоления некоего пространства на высокой скорости с теми или иными ощущениями комфортности. Эти ощущения связаны с транспортным средством – автомобилем, которым управляет пользователь. Получается, что большинство услуг, оказываемых на пути его следования, потребляются пользователем опосредованно через его автомобиль, через ощущения водителя транспортного средства, управляющего им.

Это наводит на мысль, что ряд услуг получаемых во время движения по автодороге направлены на сохранность и эффективную работу всех узлов и механизмов транспортного средства, в частности, услуги по поддержанию в хорошем состоянии проезжей части. Если это так, то в комплексе услуг, связанных с проездом по платной автомобильной дороге, выделяется группа услуг, очень напоминающих экспедиционные услуги (ст. 801 ГК РФ), а если быть более точным – услуги транспортного обслуживания. В качестве предмета обслуживания в нашем случае с достаточной степенью относительности выступает автомобиль, движущийся по платной автомобильной дороге.

Получается, что владелец автодороги оказывает услуги по предоставлению автомобильного пути сообщения, что в свою очередь влияет на транспортное средство (на наиболее благоприятный режим его использования), и опосредованно на безопасность и комфорт водителя.

Похожими являются и свойства услуг, оказываемых при перевозке транспортом общего пользования: безопасность, доступность, информативность и достоверность, качество, комфортность и комплексность (См.: *Проект Типовых правил организации транспортного обслуживания населения в городском и пригородном сообщении / Руков. Разработки проф. Я. И. Шефтер. М., 2003.*) Представляет интерес содержательная сторона этих свойств. Так, например, безопасность услуг пассажирского транспорта определяется как процесс оказания услуг пассажирского транспорта, характеризуемый отсутствием недопустимого риска, связанного с возможностью нанесения ущерба пассажирам и их имуществу, а также окружающей среде. Доступность представляется как свойство услуги пассажирского транспорта, отражающее совокупность ее социальных, экономических и технических характеристик, обеспечивающих доступ без дискриминации для различных категорий потребителей (пассажиров) к пользованию услугой в соответствии с ее назначением (Указ правила. С. 55.)

Выделенные свойства услуг специфичны и приемлемы практически для всех режимов общего пользования, складывающихся на транспорте. В.В. Витрянский отмечает, что в сфере транспортных правоотношений находит применение большое количество других договоров о возмездном оказании услуг, так или иначе связанных с транспортным процессом, которые, однако, не преследуют цели обеспечения перевозки конкретной партии груза. Скорее эта цель достигается косвенным образом, является одним из результатов оказания соответствующей услуги. (*Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной эк-*

спедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Изд-во Статут, 2003. С. 740) Мы полагаем, что исследуемые нами правоотношения также являются транспортными, поскольку возникают в сфере транспортного процесса, касаются его обеспечения, косвенно влияют на сохранность материальных ценностей (автомобиля и груза).

Полное название этого договора – договор об обеспечении безопасного, скоростного и комфортного проезда по платной автомобильной дороге или об обеспечении безопасного и комфортного использования автомобильной дороги общего пользования. В последнем варианте название созвучно услугам по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Итак, предметом предстоящего нашему описанию договорного регулирования будут две группы действий:

- по предоставлению автомобильной дороги транспортному средству с целью его безопасного передвижения;
- направленные на обеспечение дополнительных в сравнении с обычными, информационных, осветительных и иных охранительных услуг.

Все эти действия можно назвать деятельностью, направленной на предоставление пользователю безопасного и комфортного пути сообщения. С точки зрения характера деятельности услугодателя, обязательство по предоставлению названных услуг относится к услугам фактического характера. Договорное регулирование данных отношений будет складываться в рамках института договора возмездного оказания услуг. Возможны отдельные случаи, когда речь будет идти о смешанном договоре – работы и услуги. Например, когда для преодоления определенных препятствий, пересеченной местности, необходимо постоянно выполнять разного рода работы (убирать завалы камней, деревьев, осуществлять ремонт паромных переправ и т.п.). Однако преимущество в данном рода отношениях все же отдается услугам. Таким образом, определяется первый камень в строительстве гражданско-правового режима платных автомобильных дорог.