

Процедура категорирования ОТИ: в преддверии нововведений



С 1 марта 2026 года присваивать объектам транспортной инфраструктуры категории, а также изменять присвоенные ранее компетентные органы будут по новым правилам. Вероятно, к этому времени также будут утверждены обновлённые критерии категорирования и их количественные показатели по видам транспорта. Рассмотрим значимые новации документов.



Виталий Тимофеев,
адвокат по вопросам транспорта
и транспортной безопасности

Постановлением Правительства РФ от 28.11.2025 № 1915 (ПП РФ 1915) утверждены Правила категорирования объектов транспортной инфраструктуры и изменения ранее присвоенной объекту транспортной инфраструктуры категории. С вступлением документа в силу с 1 марта 2026 года утратит действие постановление Правительства РФ от 03.10.2020 № 1595 «Об утверждении Правил категорирования и установления количества категорий объектов транспортной инфраструктуры» (ПП РФ 1595). Проанализируем содержание пока ещё действующих и обновлённых Правил, определим основные отличия и выявим уязвимые места.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПП РФ 1915

Кто проводит категорирование: компетентные органы в сфере транспортной безопасности (Росморречфлот, Росавиация, Росжелдор, Росавтодор — в зависимости от вида транспорта).

Процедура (основные этапы):

- подача заявления и документов субъектом транспортной инфраструктуры (СТИ);
- проверка сведений компетентным органом (в том числе через межведомственное взаимодействие);
- принятие решения о присвоении/изменении категории или об отказе.

Когда меняется категория:

- при изменении количественных показателей критериев категорирования;
- при изменении конструктивных, технических или технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры (ОТИ).

Способы подачи документов:

- через Единый портал госуслуг (с УКЭП);
- через систему межведомственного электронного документооборота (для подключённых организаций);
- на бумажном носителе (при отсутствии технической возможности).

Сроки:

- рассмотрение заявления — не более 14 рабочих дней;
- внесение в реестр — не позднее 14-го рабочего дня после представления полной информации.

Основания для отказа:

- неполные или недостоверные сведения в заявлении;
- отсутствие необходимых документов;
- нарушение требований к электронным подписям.

Концептуально порядок категорирования ОТИ не изменился — процедуру проводят те же органы на основании представленных СТИ заявления и документов. Тем не менее значимые нововведения есть.

ЧТО НОВОГО? СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

В ПП РФ 1915 конкретизирован перечень сведений, подлежащих предоставлению СТИ в компетентный орган.

Заявление должно содержать сведения о СТИ и ОТИ, а при изменении ранее присвоенной категории — основания для её изменения. И если содержимое предоставляемых сведений о субъекте (наименование, ИНН, адрес и т. д.) вопросов не вызывает, то крайне неоднозначным выглядит перечень предоставляемых сведений об ОТИ.

**Концептуально
порядок
категорирования
ОТИ не изменился,
но значимые
нововведения есть**

Так, к числу обязательных для предоставления данных относятся «...сведения из ЕГРН о правах субъекта транспортной инфраструктуры на объект транспортной инфраструктуры **как объект недвижимости...**».

Из буквального толкования текста следует, что ОТИ — это самостоятельный объект недвижимости, который можно идентифицировать в ЕГРН, в том числе по кадастровому номеру. Если ОТИ состоит, к примеру, из одного причала и какая-либо инфраструктура отсутствует, то формулировка корректна (вопрос будет уже в другом — является ли один «голый» причал ОТИ). Но ведь согласно п. 5 ч. 1 ст. 1 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» «объект транспортной инфраструктуры — это технологический **комплекс...**», который в 99 % случаев состоит из нескольких объектов недвижимости с расположенными на них инфраструктурными мощностями (погрузочно-разгрузочные механизмы, техника, здания и т. д.).



Какие сведения в таком случае должны предоставлять субъекты? Об одном из нескольких объектов, входящих в состав ОТИ, или о всех? И почему не нужно предоставлять сведения об инфраструктурных мощностях?

Примечательно, что в проекте новых Правил, ранее размещённом на правительственном портале для проведения общественных обсуждений, формулировка была более корректной: речь шла о «кадастровых номерах объектов, входящих в состав технологического комплекса объекта транспортной инфраструктуры, реквизитах документов, подтверждающих наличие, возникновение права на объекты недвижимости, входящие в состав объекта транспортной инфраструктуры».

Почему в итоге была утверждена формулировка, которая однозначно создаст

проблемы в толковании и в правоприменении, — непонятно.

Основной целью получения компетентным органом этих сведений от субъекта является дальнейшая их оценка на предмет достоверности представленных количественных показателей о возможном материальном ущербе. В этой связи более полезным для компетентного органа явилось бы получение от СТИ полного перечня объектов, входящих в состав технологического комплекса ОТИ и используемых при выполнении технологических операций на нём (в том числе о порталных кранах, погрузчиках и т. д.), с указанием сведений, позволяющих их идентифицировать (наименование, кадастровые номера и т. д.).

Проверка компетентным органом сведений, поступивших от СТИ, становится обязательной.

Согласно пока ещё действующим Правилам проверка поступивших сведений осуществляется при необходимости, но с 1 марта её проведение компетентным органом неизбежно. В соответствии с п. 13 ПП РФ 1915 компетентный орган обязан запросить: у ФНС — выписку из ЕГРЮЛ (ЕГРИП) и (или) копии учредительных документов организации; у ППК «Роскадастр» — сведения из ЕГРН о правах СТИ на ОТИ как объект недвижимости.

Нельзя не отметить, что подп. «б» п. 9 ПП РФ 1595 прямо наделял компетентный орган правом запрашивать дополнительную информацию у СТИ. В ПП РФ 1915 аналогичного положения нет. Достаточно ли будет сведений от ФНС и Роскадастра для эффективной проверки представленных сведений? Конечно, нет.

Будут ли должностные лица компетентных органов запрашивать дополнительную информацию? Полагаю, да. Вряд ли СТИ будут массово отклонять поступающие запросы, но в любом случае это потенциальный очаг для судебных споров.

Детализирован порядок изменения ранее присвоенной категории.

Так, изменение ранее присвоенной категории осуществляется в случаях: (1) изменения количественных показателей критериев категорирования и (2) при изменении конструктивных, технических или технологических характеристик ОТИ.

Процедура изменения категории осуществляется по аналогии с присвоением категории: подача заявления, проверка сведений, принятие решения.

Основания для отказа в изменении: неполные или недостоверные сведения в заявлении; отсутствие необходимых документов; нарушение требований к электронным подписям.

Отнесение ОТИ к одной из категорий теперь является целью, а не задачей категорирования (п. 3 ПП РФ 1915).

Цель — это конечный результат, задача — инструмент для его достижения. Устранена лингвистическая неточность.

Срок на рассмотрение компетентным органом представленных документов сокращён.

Если в соответствии с ПП РФ 1595 срок принятия решения составлял 30 календарных дней со дня поступления заявления, то теперь этот срок — 14 рабочих дней.

Расширен перечень способов предоставления документов в компетентный орган.

С 1 марта подать документы можно будет через Единый портал госуслуг, либо с использованием системы межведомственного электронного документооборота, либо на бумажном носителе. Преимущественным способом подачи документов теперь считается Единый портал госуслуг. Другие два способа — только при отсутствии возможности подачи через «Госуслуги» (ранее преобладающим методом являлся бумажный носитель).

КРИТЕРИИ И ИХ КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Вступление в силу ПП РФ 1915 призвано модернизировать сложившийся порядок категорирования ОТИ, но важно отметить, что основной проблемный вопрос в этой процедуре до сих пор связан с определением количественных показателей критериев категорирования.

В настоящее время Порядок установления критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры регулируется приказом Минтранса России от 07.09.2020 № 358. 2 декабря 2025 года на официальном портале правовой информации (<https://regulation.gov.ru/projects/162895/>) для общественных обсуждений был размещён проект ведомственного приказа «Об определении количества категорий объектов транспортной инфраструктуры, критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и их количественных показателей по видам транспорта».

Какие важные изменения предлагает регулятор?

- Из критериев категорирования исключены степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспорта.

- Актуализированы количественные показатели возможного материального ущерба ОТИ с учётом изменения индекса потребительских цен на товары и услуги с момента установления (изменения) указанных показателей.

- Установлен порядок расчёта количественных показателей критериев категорирования ОТИ.

К примеру, для ОТИ морского и речного транспорта количественные показатели о возможных погибших или получивших вред здоровью людей теперь определяются как совокупность всех людей, находящихся на ОТИ: персонал СТИ + персонал организаций, не являющихся СТИ + максимальное количество физических лиц, одновременно следующих и (или) находящихся на ОТИ.

Количественные показатели о возможном материальном ущербе предлагается определять по стоимости восстановления ОТИ. Для 4-й категории ущерб должен составлять менее 50 млн рублей, 3-й категории — от 50 до 624 млн, 2-й категории — от 624 млн до 1,25 млрд, 1-й категории — 1,25 млрд и более.

Указанные новшества позволяют урегулировать некоторые противоречивые вопросы, но далеко не все. Например, если возможный материальный ущерб определяется по стоимости восстановления ОТИ, то от актов незаконного вмешательства какой силы нужно восстанавливать имущество? Может быть, это будет точечный прилёт в причал, а может, и уничтожение всего технологического комплекса. И будет ли справедливым делать расчёт по стоимости разрушения всего ОТИ? Насколько реалистична такая ситуация?

То же самое касается и количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей. Если количество персонала СТИ и сторонних организаций теоретически можно подсчитать, то на основании каких данных можно вычислить максимальное количество физических лиц, одновременно следующих и (или) находящихся на ОТИ?

О необходимости разработки полноценной методики определения указанных количественных показателей регулярно говорят участники отраслевых конференций. Считаю, что к мнению практиков стоило бы более внимательно прислушаться регулятору и тщательнее проработать данный вопрос.

РЕЗЮМИРУЯ

Несомненно, Правительство РФ и Минтранс России провели серьёзную работу при подготовке рассмотренных выше нормативных документов. Но нужно помнить, что перепрыгнуть пропасть на 99 % и на 100 % — не одно и то же, а значит, достижение главной цели — реальной защиты ОТИ от угроз — невозможно без дальнейшего совершенствования процедуры категорирования. 

Основной проблемный вопрос в процедуре категорирования ОТИ до сих пор связан с определением количественных показателей критериев