

Справка
по результатам обобщения судебной практики по рассмотрению дел о взыскании
платы в счёт возмещения вреда, причинённого автомобильным дорогам
при перевозке тяжеловесных грузов

В соответствии с планом работы Арбитражного суда Архангельской области на второе полугодие 2013 года проведены анализ и обобщение судебной практики рассмотрения дел о взыскании платы в счёт возмещения вреда, причинённого автомобильным дорогам при перевозке тяжеловесных грузов.

Исследование проведено с целью проверки наличия единообразных подходов к рассмотрению дел данной категории¹, выявления ошибок, а также спорных вопросов при их рассмотрении, анализ практики обжалования, а также причин изменения и отмен судебных актов, принятых Арбитражным судом Архангельской области.

Предметом исследования являлись судебные акты, принятые Арбитражным судом Архангельской области по заявлениям, поступившим в течение 2012 года и десяти месяцев 2013 года, а также судебные акты, принятые Четырнадцатым арбитражным апелляционным судом и Федеральным арбитражным судом Северо-Западного округа итогам обжалования судебных актов по делам данной категории.

За указанный период в Арбитражный суд Архангельской области поступило 245 исковых заявлений о взыскании платы в счёт возмещения вреда, причинённого автомобильным дорогам при перевозке тяжеловесных грузов, из них:

- за 2012 год поступило 72 заявления, или 0,42% от общего числа поступивших в суд за указанный период заявлений (исковых заявлений);
- за десять месяцев 2013 года поступило 173 заявления, или 1,34% от общего числа поступивших в суд за указанный период заявлений (исковых заявлений).²

Распределение поступивших заявлений по периодам и по истцам приведено в таблице № 1, из которой видно, что в течение 2013 года наблюдается значительный рост количества исковых заявлений, поступивших по указанной категории дел.

Таблица 1.

№ п/п	Наименование истца	Поступило исковых заявлений	
		2012 год	10 месяцев 2013 года
1	Федеральное казённое учреждение «Управление автомобильной магистрали Москва-Архангельск Федерального дорожного агентства»	45	59
2	Федеральное казённое учреждение «Федеральное управление автомобильных дорог «Сибирь» Федерального дорожного агентства»	0	3
3	Федеральное казённое учреждение «Федеральное управление автомобильных дорог Волго-Вятского региона Федерального дорожного агентства»	0	2
4	Федеральное казённое учреждение «Управление федеральных автомобильных дорог «Южный Урал» Федерального дорожного агентства»	1	0
5	Агентство по транспорту Архангельской области	10	76
6	Дорожное агентство Республики Коми	15	32
7	Областное государственное казённое учреждение «Костромское областное управление автомобильных дорог общего пользования «Костромаавтодор»	1	1
8	ВСЕГО:	72	173

¹ Понятие категория в данном случае применяется условно, поскольку дела о взыскании платы в счёт возмещения вреда причинённого автомобильным дорогам при перевозке тяжеловесных грузов не выделены в отдельную категорию споров в АИС «Судопроизводство».

² Здесь и далее статистические данные приведены на основании информации, содержащейся в АИС «Судопроизводство».

Из числа поступивших исковых заявлений возвращено 2 заявления на основании пункта 3 части 1 статьи 129 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (далее – АПК РФ) в связи с тем, что до вынесения определения о принятии искового заявления к производству арбитражного суда от истца поступило ходатайство о возвращении заявления. Указанные ходатайства мотивированы тем, что до момента принятия заявлений к производству ответчик уплатил предъявленные к взысканию суммы. Остальные заявления приняты судом к производству.

По рассматриваемой категории дел Арбитражным судом Архангельской области в течение 2012 года и 10 месяцев 2013 года было рассмотрено 201 дело. Сведения о результатах рассмотрения приведены в таблице № 2. Все дела рассмотрены судом с соблюдением установленных АПК РФ сроков.

Таблица 2.

Всего:	Рассмотрено дел			
	из них:			
	с оставлением без рассмотрения	с прекращением производства	с принятием решения	
			об удовлетворении заявленного требования (полностью или частично)	об отказе в удовлетворении заявленного требования
201	1	25	165	10
100%	0,5 % от рассмотренных	12,43 % от рассмотренных	82,1 % от рассмотренных	4,97 % от рассмотренных

Основанием для оставления заявления без рассмотрения в 1 случае послужило установление судом после принятия заявления к производству того, что исковое заявление не было подписано представителем истца.³

Производство по 17 делам было прекращено на основании пункта 4 части 1 статьи 150 АПК РФ в связи с тем, что истец отказался от иска и отказ был принят арбитражным судом. По 1 делу производство было прекращено на основании части 2 статьи 150 АПК РФ в связи с утверждением мирового соглашения.⁴ По 3 делам производство было прекращено на основании пункта 1 части 1 статьи 150 АПК РФ, поскольку в ходе производства по делу было установлено, что на момент обращения истца в арбитражный суд с заявлением о взыскании платы ответчик не был зарегистрирован в статусе индивидуального предпринимателя. По 3 делам производство было прекращено на основании пункта 5 части 1 статьи 150 АПК РФ в связи с тем, что организация, являющаяся ответчиком по делу, ликвидирована. Кроме того, основанием для прекращения производства по 1 делу явилась смерть гражданина – ответчика (пункт 6 части 1 статьи 150 АПК РФ).

Вынесенные арбитражным судом определение об оставлении заявления без рассмотрения и определения о прекращении производства по делу не обжаловались.

Нарушений установленных Арбитражным процессуальным кодексом Российской Федерации правил о компетенции судом не допущено, все дела данной категории споров рассмотрены с соблюдением требований о подведомственности и подсудности.

Из 175 дел, рассмотренных судом по существу, по 165 делам (то есть в 94,3 % случаев) приняты решения об удовлетворении заявленных требований полностью или частично, по 10 делам (то есть в 5,7 % случаев) приняты решения об отказе в удовлетворении заявленных требований.

³ Определение от 29.12.2012 по делу № А05-14726/2012.

⁴ Определение от 04.03.2013 по делу № А05-16433/2012.

Выборочный анализ судебных актов по делам, в рамках которых заявленные требования о взыскании платы за провоз тяжеловесных грузов удовлетворены судом, показал, что при рассмотрении этих дел верно определены субъектный состав спора, предмет доказывания, правильно, на основании объективной, полной и всесторонней оценки доказательств установлены обстоятельства, имеющие значение для дела, правильно применены законы и иные нормативные правовые акты.

Анализ судебных актов по тем 10 делам, по которым суд первой инстанции полностью отказал в удовлетворении заявленных требований, позволяет установить, что основаниями для отказа в удовлетворении заявленных требований послужили следующие причины:

а) лицо, к которому, предъявлено требование, является ненадлежащим ответчиком, поскольку транспортное средство на момент перевозки тяжеловесного груза находилось во владении другого лица (дела № А05-7029/2012, № А05-7031/2012⁵, № А05-8047/2012; № А05-4034/2013⁶, № А05-7230/2013, № А05-9402/2013);

Так, при рассмотрении дела № А05-7029/2012 суд на основании представленных в материалы дела договора аренды транспортного средства без экипажа, акта приёма-передачи установил, что предприниматель А., к которому было предъявлено требование о взыскании платы за провоз тяжеловесного груза на принадлежащем ему на праве собственности седельном тягаче IVECO с прицепом SCHMITZ SKO-24, передал этот тягач с прицепом во временное владение и пользование арендатору – гражданину Ш. Суд сделал вывод о том, что владельцем транспортного средства, причинившего вред дорогам, являлся арендатор – гражданин Ш., в связи с чем суд отказал в удовлетворении требований, заявленных к предпринимателю А.

Суды апелляционной и кассационной инстанций поддержали указанный вывод суда, отметив, что в соответствии с пунктом 1 статьи 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.). В соответствии с положениями статьи 642 ГК РФ по договору аренды транспортного средства без экипажа арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им и его технической эксплуатации. Согласно статье 648 ГК РФ ответственность за вред, причиненный третьим лицам транспортным средством, его механизмами, устройствами или оборудованием, несёт арендатор. Если иное не предусмотрено договором аренды транспортного средства без экипажа, арендатор несёт все расходы на содержание арендованного транспортного средства, включая его страхование, а также расходы, возникшие в связи с его эксплуатацией (статья 646 ГК РФ).

Суд апелляционной инстанции указал, что факт предъявления Ш. на стационарном пункте весового контроля путевого листа, а не договора аренды и акта приёма-передачи транспортного средства не свидетельствует о том, что груз перевозился предпринимателем А. Суд апелляционной инстанции отметил, что путевой лист не является исключительным доказательством нахождения предпринимателя А. и водителя транспортного средства Ш. в трудовых либо иных отношениях. Договор аренды

⁵ Решение суда по делу № А05-7031/2012 отменено судом апелляционной инстанции, дело рассмотрено по правилам, установленным для рассмотрения дела в суде первой инстанции, заявленные требования удовлетворены к другому ответчику, привлечённому судом апелляционной инстанции к участию в деле).

⁶ На момент подготовки настоящей справки решение суда по делу № А05-4034/2013 не вступило в законную силу, так как обжаловано истцом в апелляционном порядке, апелляционная жалоба не рассмотрена.

не признан недействительным, заявления о его фальсификации истцом суду первой инстанции заявлено не было.

Суд кассационной инстанции также отметил, что достоверность договора аренды, а также актов приёма и возврата транспортного средства в установленном порядке не оспорена.

Сходные обстоятельства были установлены и аналогичные выводы были сделаны судом при рассмотрении дел № А05-7031/2012, № А05-8047/2012, № А05-7230/2013.

При рассмотрении дела № А05-7031/2012 суд первой инстанции отказал в удовлетворении иска со ссылкой на то, что владельцем автотранспортного средства, причинившего вред дорогам, являлся не предприниматель Ш., а арендатор Шв., который в силу статьи 648 ГК РФ и в соответствии с правилами главы 59 названного Кодекса несёт ответственность за вред, причинённый третьим лицам транспортным средством, его механизмами, устройствами, оборудованием.

Суд апелляционной инстанции при рассмотрении апелляционной жалобы истца на решение суда от 10.08.2012 по данному делу отменил это решение как вынесенное с нарушением пункта 4 части 4 статьи 270 АПК РФ, посчитав, что данный судебный акт принят о правах и обязанностях лица, не привлечённого к участию в деле. Суд апелляционной инстанции перешёл к рассмотрению дела по правилам, установленным для рассмотрения дела в суде первой инстанции, и, учитывая, что установленные в рамках дела обстоятельства могут повлиять на права и обязанности гражданина Шв. по отношению к истцу, на основании статьи 51 АПК РФ привлёк гражданина Шв. к участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора. Затем по ходатайству истца суд апелляционной инстанции привлёк предпринимателя Шв. к участию в деле в качестве ответчика, исключив его из числа третьих лиц. Рассмотрев дело, суд апелляционной инстанции удовлетворил заявленное требование о взыскании с предпринимателя Шв., являющегося арендатором транспортного средства, платы за провоз тяжеловесного груза и отказал в удовлетворении иска к предпринимателю Ш., являющейся собственником транспортного средства.

При рассмотрении дела № А05-9402/2013 суд на основании представленной в материалы дела доверенности установил, что предприниматель Д., к которому было предъявлено требование о взыскании платы за провоз тяжеловесных грузов на принадлежащем ему на праве собственности автомобиле IVECO с прицепом SCHMITZ, доверил гражданину А. право управлять и пользоваться этим транспортным средством с прицепом сроком на один год. Суд со ссылкой на положения статьи 1079 ГК РФ, а также на разъяснения, содержащиеся в пункте 20 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина», указал, что по смыслу статьи 1079 ГК РФ, лицо, в отношении которого оформлена доверенность на управление транспортным средством, признаётся его законным владельцем, если транспортное средство передано ему во временное пользование, и он пользуется им по своему усмотрению. Если в обязанности лица, в отношении которого оформлена доверенность на право управления, входят лишь обязанности по управлению транспортным средством по заданию и в интересах другого лица, за выполнение которых он получает вознаграждение (водительские услуги), такая доверенность может являться одним из доказательств по делу, подтверждающим наличие трудовых или гражданско-правовых отношений. Указанное лицо может считаться законным участником дорожного движения (пункт 2.1.1 Правил дорожного движения), но не владельцем источника повышенной опасности.

Суд указал, что истец, несмотря на предложение суда, не представил ни путевых листов, ни товарно-транспортных накладных, ни других документов, на основании которых был сделан вывод о том, что перевозку тяжёловесных грузов с превышением установленных ограничений осуществлял предприниматель Д. В связи с этим суд сделал вывод о недоказанности причинения вреда автомобильным дорогам именно предпринимателем Д.

При рассмотрении дела № А05-4034/2013, суд отказал в удовлетворении требований, предъявленных к предпринимателю Ш., являвшемуся, по утверждению истца, арендатором транспортного средства, осуществлявшего перевозку тяжеловесных грузов. При этом суд исходил из недоказанности нахождения транспортного средства во владении предпринимателя Ш. на момент осуществления перевозки тяжеловесного груза.

Принятое по этому делу решение было обжаловано истцом в апелляционном порядке и на момент составления настоящей справки не вступило в законную силу.

б) не доказан факт перевозки именно тяжеловесного груза (дела № А05-7029/2012; № А05-14721/2012⁷, № А05-4786/2013, № А05-9275/2013).

При рассмотрении дела № А05-7029/2012 суд первой инстанции наряду с выводом о том, что требование предъявлено к ненадлежащему ответчику, счёл недоказанным факт перевозки 19.04.2011 именно тяжеловесного груза с превышением допустимой осевой нагрузки. Суд исходил из того, что 07.12.2011 в паспорте на весы автомобильные электронные «ВА-Д-20» (заводской № 10-28434) сделана запись «не годны», с 08.12.2011 до 29.12.2011 эти весы находились в ремонте, при этом суд указал, что истцом не представлены доказательства, однозначно свидетельствующие о том, с какого момента эти весы стали «не годны». Кроме того, суд исходил из того, что водитель Ш. с результатами взвешивания, произведённого в 21 час 49 мин 19.04.2011, не согласился, мотивировав своё несогласие несоответствием установленной в ходе весового контроля фактической общей массы автопоезда информации о фактической общей массе автомобиля с прицепом, содержащейся в вынесенном в отношении него в тот же день в 12 час 00 мин органом ГИБДД постановлении по делу об административном правонарушении (расхождение составило 2,22 т).

Суд апелляционной инстанции счёл ошибочным вывод суда первой инстанции об отсутствии достоверных данных об исправности 19.04.2011 весов автомобильных электронных «ВА-Д-20» (заводской № 10-28434). При этом суд апелляционной инстанции указал, что в акте о превышении транспортным средством установленных ограничений по массе и (или) нагрузке на ось от 19.04.2011 отражено, что эти весы признаны пригодными к применению и поверены 10.12.2010. Факт исправности данных весов суд апелляционной инстанции счёл подтверждённым также имеющимся в деле паспортом весов, в котором содержится отметка о годности весов с 10.12.2010 по 07.12.2011, то есть и на 19.04.2011. Кроме того, в ходе рассмотрения дела в суде апелляционной инстанции истец представил акт о фиксировании повреждения автомобильного оборудования от 07.11.2011, а также письмо о факте повреждения весов 07.12.2011.

Сделав вывод о том, что представленные акты контроля весовых параметров автомобиля (автопоезда) являются недопустимыми доказательствами факта превышения допустимой массы и допустимых нагрузок на оси транспортных средств, суд при рассмотрении дела № А05-14721/2012 исходил из того, что взвешивание транспортных средств ответчика вопреки пункту 4 постановления Правительства Российской Федерации от 22.09.1999 № 1079 «О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах», производилось на передвижном пункте весового контроля, а также на весах автомобильных CAS RW-15P, которые не предназначены для взвешивания пятиосных транспортных средств, а также указал, что результаты определения общей массы автомобиля, полученные суммированием нагрузок на оси, нельзя считать достоверными. Суд со ссылкой на представленное в материалы дела руководство по эксплуатации весов автомобильных CAS RW-15P указал, что результат поколёсного и поосного взвешивания содержит неустранимую методическую погрешность. Возникающая погрешность измерений обусловлена конструкцией весов и отсутствием аттестованных методик, регламентирующих процедуру проведения взвешивания при поосном или помашинном

⁷ Решение суда по делу № А05-14721/2012 отменено судом апелляционной инстанции, заявленные требования удовлетворены в полном объёме; суд кассационной инстанции оставил постановление суда апелляционной инстанции без изменения.

методе измерения нагрузки на оси транспортного средства, если положение всех осей транспортного средства не выровнено относительно горизонтальной плоскости. Единственный способ устранить эту погрешность – использовать схему помашинного взвешивания с 4 или 6 платформами (что возможно только при взвешивании двух- или трёхосных транспортных средств). По мнению суда, указанные весы, имеющие 1 платформу, не предназначены для взвешивания пятиосных транспортных средств.

Суд апелляционной инстанции, отменяя указанное решение, а также суд кассационной инстанции, оставляя постановление суда апелляционной инстанции без изменения, указали, что пункт весового контроля на 9 км автодороги «Обход г. Сыктывкар» оборудован выделенной полосой для движения грузовых транспортных средств, наружным освещением, специальной площадкой для взвешивания транспортных средств, видеонаблюдением; данный пункт является стационарным и работающим в круглосуточном режиме. Кроме того, Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» непосредственно не предусматривает, какие посты (стационарные или передвижные), могут использоваться соответствующими органами в целях выполнения возложенных на них задач. Из содержания названного Закона также не следует, что Правительству Российской Федерации поручалось установить, каким способом может производиться весовой контроль транспортных средств. Вопрос о том, каким способом собственник дороги имеет право осуществлять весовой контроль в целях сохранности своей собственности, постановлением Правительства Российской Федерации от 22.09.1999 № 1079 не регулируется. Указанное Постановление не содержит запрета на использование передвижных постов весового контроля. В свою очередь, подтверждением того, что контроль за осуществлением автомобильных перевозок может осуществляться с использованием как стационарных, так и передвижных контрольных пунктов, являются положения постановления Правительства Российской Федерации от 31.10.1998 № 1272 «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок» (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 02.02.2000 № 100).

Также суды апелляционной и кассационной инстанции сочли, что весы автомобильные CAS RW-15P могли быть использованы для контроля весовых параметров пятиосного транспортного средства. Как указал суд кассационной инстанции, в соответствии со статьёй 13 Федерального закона от 26.06.2008 № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» и Порядком проведения проверки средств измерений, утверждённым приказом Комитета Российской Федерации по стандартизации, метрологии и сертификации от 18.07.1994 № 125 единственным подтверждением соответствия средств измерений метрологическим требованиям и их пригодности к применению является свидетельство о поверке. В данном случае контроль весовых параметров производился в использованием весов, поверка которых подтверждена соответствующими свидетельствами, кроме того, на основании положительных результатов испытаний Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии утверждён тип весов поколёсного взвешивания автомобиля CAS RW-15P, который зарегистрирован в Государственном реестре средств измерений под номером 20520-06 и допущен к применению в Российской Федерации. Согласно руководству по эксплуатации весы автомобильные типа RW-P производятся в различных модификациях и предназначены для поколёсного, а при комплектовании несколькими платформами - для их поосного, потележечного или помашинного взвешивания. Каких-либо ограничений по количеству осей взвешивания транспортного средства руководство по эксплуатации не содержит.

Отказывая при рассмотрении дела № А05-4786/2013 в удовлетворении заявленного требования о взыскании платы за провоз тяжеловесного груза, суд первой инстанции посчитал недоказанным факт перевозки тяжеловесного груза принадлежащим ответчику транспортным средством с превышением допустимой осевой нагрузки, сделав вывод о том, что ни протокол весового контроля от 06.04.2011, ни акт контроля весовых

параметров транспортного средства от 06.04.2011 не могут быть признаны допустимыми доказательствами по делу, а изложенные в них сведения о результатах взвешивания транспортного средства ответчика достоверными сведениями, поскольку содержат в себе противоречивые сведения об использованном средстве измерения, а на само средство измерения не представлены либо действующий сертификат об утверждении типа средства измерения, либо свидетельства о поверке.

Из содержания акта контроля весовых параметров транспортного средства от 06.04.2011 следовало, что взвешивание принадлежащего ответчику транспортного средства произведено с применением следующего весового оборудования: весы ВА-15 СЗ № 1314 от 25.08.2010 до 25.08.2011; № 1318 от 29.09.2010 до 29.09.2011. При этом в протоколе весового контроля от 06.04.2011 имелась ссылка на весы ВА-15 НР 1314 НР 1318. В материалах дела отсутствовали доказательства в подтверждение того, что весы ВА-15 и ВА-15 СЗ относятся к одному типу средств измерений.

Кроме того, к исковому заявлению приложены копии свидетельств о поверке весов автомобильных ВА-15С заводской № 1314 и весов автомобильных ВА-15С-3 заводской № 1318. Суд посчитал неподтверждённым материалами дела довод истца о том, что надпись в протоколе «ВА-15» фактически относится ко всем автомобильным весам ВА-15С.

С учётом несоответствия данных о типе средств измерений, содержащихся в акте контроля весовых параметров транспортного средства от 06.04.2011 и в протоколе весового контроля от 06.04.2011, суд посчитал, что не представляется возможным достоверно определить применённое в ходе взвешивания принадлежащего ответчику транспортного средства средство измерения, следовательно, невозможно сделать вывод о пригодности применённых в ходе взвешивания средств измерения к использованию.

Кроме того, в материалах дела имеется копия сертификата об утверждении типа средств измерений - весов автомобильных переносных ВА-15С, действительного до 01.01.2011, тогда как взвешивание принадлежащего ответчику транспортного средства производилось 06.04.2011, то есть по истечении срока действия указанного сертификата.

Суд первой инстанции также учёл, что в акте контроля весовых параметров транспортного средства от 06.04.2011 имеется отметка о том, что водитель от подписи отказался. Данный факт удостоверен лишь подписью специалиста ГКУ РК «Дорожный контроль» по эксплуатации весового оборудования. В связи с этим суд счёл, что в материалах дела отсутствуют надлежащие доказательства ознакомления ответчика с актом от 06.04.2011, вручения ему копии данного акта, предоставления ему возможности заявлять возражения относительно обстоятельств изложенных в акте.

Суд апелляционной инстанции, рассмотрев апелляционную жалобу истца, оставил решение суда первой инстанции без изменения, полностью согласившись с выводами суда первой инстанции.

В решении от 11.10.2013 по делу № А05-9275/2013 суд, отказывая в удовлетворении заявленного требования, также сослался на недоказанность факта превышения нагрузки ось транспортного средства и причинение ответчиком вреда, подлежащего возмещению. Суд указал, что как в акте от 07.07.2010, так и расчёте размера ущерба органом весового контроля не указано, в каком режиме осуществлялось взвешивание (динамическом, статистическом), произведён ли учёт погрешности при взвешивании транспортного средства. В акте не указана скорость автомобиля при движении на платформе, в детализации расчёта отсутствуют данные об учёте погрешности весов и величины погрешности. Суд также указал, что погрешность по третьей оси составляет менее 1 %, истцом не доказан факт надлежащего взвешивания и учёта погрешности измерений при взвешивании и расчёте ущерба.

в) пропуск срока исковой давности (дело № А05-4836/2013).

В обоснование заявленных требований по указанному делу истец представил акты контроля весовых параметров транспортного средства (автопоезда) от 12.04.2010 и от 15.04.2010. До принятия решения по существу спора ответчик заявил о пропуске истцом срока исковой давности.

Суд пришёл к выводу, что право на предъявление иска возникло у истца с 13.04.2010 применительно к требованию о взыскании платы по акту от 12.04.2010 и с 16.04.2010 применительно к требованию о взыскании платы по акту от 15.04.2010, Истечение сроков исковой приходится, соответственно, на 13.04.2013 и на 16.04.2013.

Суд установил, что исковое заявление направлено в суд почтой 19.04.2013. Признав, что исковое заявление подано с пропуском установленного статьёй 196 ГК РФ трёхлетнего срока исковой давности, суд отказал в удовлетворении заявленных требований.

Из принятых Арбитражным судом Архангельской области за период с 01.01.2012 по 31.10.2013 судебных актов по рассматриваемой категории дел в апелляционном порядке обжаловано 49 решений (11 решений обжалованы истцами, 38 решений обжалованы ответчиками), а также 1 определение об отказе в удовлетворении ходатайства истца о привлечении соответчика по делу № А05-7031/2012.

Суд апелляционной инстанции рассмотрел 41 апелляционную жалобу (10 апелляционных жалоб истцов и 31 апелляционную жалобу ответчиков), 1 апелляционная жалоба была возвращена, на момент составления настоящей справки не рассмотрены 8 апелляционных жалоб.

Из 10 рассмотренных апелляционных жалоб, поданных истцами, удовлетворено 5 апелляционных жалоб с принятием новых решений об удовлетворении заявленных требований⁸, оставлены без удовлетворения 5 апелляционных жалоб, в числе которых 1 апелляционная жалоба на определение об отказе в удовлетворении ходатайства о привлечении соответчика по делу № А05-7031/2012. Суд апелляционной инстанции, посчитав, что решение по последнему делу принято о правах и обязанностях лица, не привлечённого к участию в деле, перешёл к рассмотрению дела по правилам, установленным для рассмотрения дела в суде первой инстанции.

В удовлетворении всех 31 рассмотренных апелляционных жалоб, поданных ответчиками, судом апелляционной инстанции отказано. Результаты апелляционного обжалования приведены в таблице 3.

Таблица 3.

№ п/п		По жалобам истцов	По жалобам ответчиков	Всего:
1	Обжаловано в суд апелляционной инстанции	12	38	50
	<i>% к общему количеству рассмотренных дел данной категории</i>	<i>6,0%</i>	<i>18,9%</i>	<i>24,9%</i>
2	Возвращено апелляционных жалоб	0	1	1
	<i>% к общему количеству рассмотренных дел данной категории</i>	<i>0%</i>	<i>0,5%</i>	<i>0,5%</i>
3	Рассмотрено апелляционных жалоб	10	31	41
	<i>% к общему количеству рассмотренных дел данной категории</i>	<i>5,0%</i>	<i>15,4%</i>	<i>20,4%</i>
4	Отменено, изменено судебных актов в апелляционной инстанции	5	0	5
	<i>% к общему количеству рассмотренных дел данной категории</i>	<i>2,5%</i>	<i>0%</i>	<i>2,5%</i>

Основания, по которым были отменены решения суда первой инстанции по делам № А05-7031/2012, № А05-14721/2012 указаны выше.

Основанием к частичной отмене решения суда по делу № А05-8043/2012 послужила недоказанность имеющих значение для дела обстоятельств, которые суд считал установленными.

Суд первой инстанции пришёл к выводу о том, что истец не доказал факт перевозки тяжеловесного груза от г. Северодвинска до п. Савинский, и удовлетворил исковое требование частично исходя из контррасчёта ответчика с учётом его доводов

⁸ Дела № А05-7031/2012, № А05-8043/2012, № А05-14721/2012, № А05-7224/2103, № А05-7290/2013.

о том, что он выехал на трассу М-8 в районе п. Долматово (Архангельская область). В подтверждение своих доводов предприниматель представил товарно-транспортную накладную.

Суд апелляционной инстанции не согласился с выводами суда первой инстанции, отменил решение и удовлетворил иск в полном объёме, указав, что маршрут транспортного средства подтверждается путевым листом, а товарно-транспортная накладная является недопустимым доказательством для определения такого маршрута. Суд апелляционной инстанции, а затем и суд кассационной инстанции указали, что доводы предпринимателя о необходимости расчёта платы в счёт возмещения вреда исходя из более короткого маршрута, определённого на основании товарно-транспортной накладной, нельзя признать обоснованными. Свою правовую позицию суды апелляционной и кассационной инстанций мотивировали ссылками на следующие правовые нормы.

Пунктом 8 статьи 2 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее – Устав автомобильного транспорта) маршрут определён как путь следования транспортного средства между пунктами отправления и назначения. Путевой лист – документ, служащий для учёта и контроля работы транспортного средства, водителя (пункт 14 статьи 2 Устава автомобильного транспорта). Согласно пункту 20 статьи 2 Устава автомобильного транспорта транспортная накладная является перевозочным документом, подтверждающим заключение договора перевозки груза.

В соответствии с пунктами 14 и 15 Инструкции Минфина СССР № 156, Госбанка СССР № 30, ЦСУ СССР № 354/7, Минавтотранса РСФСР № 10/998 от 30.11.1983 (в редакции от 28.11.1997) «О порядке расчётов за перевозки грузов автомобильным транспортом» основным первичным документом учёта работы грузового автомобиля является путевой лист. Путевой лист является документом строгой отчётности, изготавливается типографским способом с учётной серией и типографским номером. Все государственные, кооперативные и общественные предприятия, организации и учреждения, имеющие как собственные, так и арендованные грузовые автомобили, обязаны при выпуске автомобиля на линию выдавать водителю путевой лист соответствующей формы. Выпуск грузового автомобиля на линию без путевого листа утверждённой формы категорически запрещается.

На основании указанных правовых норм суды апелляционной и кассационной инстанции заключили, что маршрут движения транспортного средства определяется на основании путевого листа, а не товарно-транспортной накладной.

Частично отменяя (в части отказа в удовлетворении заявленных требований) решение суда по делу № А05-7224/2013, суд апелляционной инстанции исходил из того, что выводы суда первой инстанции не соответствуют обстоятельствам дела и основаны на неправильном применении норм материального права.

Суд первой инстанции установил, что ответчик осуществлял движение по дорогам, находящимся в оперативном управлении истца, в период временного ограничения движения транспортных средств с грузом или без груза, следующих по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения с превышением временно установленных предельно допустимых нагрузок на оси (приказ Росавтодора от 24.01.2012 № 3 «О введении временных ограничений движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения в 2012 году»).

Установив, что ответчик вёз рыбу, суд на основании пункта 20 Порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам, утверждённого приказом Минтранса РФ от 12.08.2011 № 211, в соответствии с которым временное ограничение движения в весенний период не распространяется на перевозки пищевых продуктов, пришёл к выводу, что на ответчика не распространяются временные ограничения при движении по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения с превышением временно установленных предельно допустимых

нагрузок на оси. Суд указал, что размеры вреда, определённые в четвёртом столбце таблицы № 2 приложения к Правилам возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, утверждённым постановлением Правительства Российской Федерации от 16.11.2009 № 934 (далее – Правила № 934), исходя из буквального его названия, касаются только случаев применения временных ограничений в связи с неблагоприятными природно-климатическими условиями. Посчитав, что деятельность ответчика не регулируется временными ограничениями в связи с неблагоприятными природно-климатическими условиями, суд сделал вывод о неправомерном применении истцом при расчёте размера ущерба ставок, определённых в четвёртом столбце указанной таблицы, и применил при расчёте вреда ставки, определённые в столбце 3 названной таблицы (с учётом того, что транспортное средство ответчика оборудовано пневматической подвеской).

Суд апелляционной инстанции с этим подходом не согласился, указав, что использование истцом в расчёте ставки размера вреда, указанной в четвёртом столбце таблицы № 2 приложения к Правилам № 934, для периодов временных ограничений в связи с неблагоприятными природно-климатическими условиями, является обоснованным. При этом суд апелляционной инстанции отметил, что порядок расчёта ущерба разъяснен письмом Федерального дорожного агентства от 17.03.2011 № 01-28/2818.

При принятии решения по делу № А05-7290/2013 суд первой инстанции пришёл к выводу о том, что истец не доказал размер ущерба на сумму 505 777 руб., поскольку не подтверждены указанные в акте полная масса транспортного средства и осевые нагрузки на протяжении всего маршрута движения транспортного средства (1078 км), и удовлетворил исковые требования частично в размере, указанном в контррасчёте ответчика. При этом суд согласился с позицией ответчика о том, что после разгрузки 21.04.2012 груза в г. Вологде имело место изменение как общей массы транспортного средства, так и осевых нагрузок.

Частично отменяя решение суда первой инстанции по данному делу (в части отказа в удовлетворении заявленных требований), суд апелляционной инстанции счёл неверными выводы суда о необходимости расчёта платы в счёт возмещения вреда исходя из более короткого маршрута, определённого по товарно-транспортной накладной от 19.04.2012 № 21 до г. Вологды, то есть до разгрузки груза.

Со ссылкой на уже упомянутые выше положения пунктов 8, 14, 20 статьи 2, пунктов 14 и 15 Инструкции Минфина СССР № 156, Госбанка СССР № 30, ЦСУ СССР № 354/7, Минавтотранса РСФСР № 10/998 от 30.11.1983 (в редакции от 28.11.1997) «О порядке расчётов за перевозки грузов автомобильным транспортом», а также постановление Госкомстата России от 28.11.1997 № 78, которым утверждена форма товарно-транспортной накладной (форма № 1-Т), суд апелляционной инстанции указал, что маршрут движения транспортного средства определяется на основании путевого листа, а не товарно-транспортной накладной, товарно-транспортные накладные не подтверждают маршрут движения тяжеловесного транспортного средства и не требуются для расчета платы в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, перевозящими тяжеловесные грузы. Суд апелляционной инстанции также указал, что доводы ответчика о том, что после выгрузки товара в г. Вологде на дальнейшем участке дороги перегруза осей быть не могло, являются необоснованными, поскольку ответчик не представил доказательств того, что после частичной разгрузки автомобиля осевые нагрузки соответствовали допустимым нормам. Повторное взвешивание не производилось.

Кроме того, суд апелляционной инстанции отметил, что в материалах дела отсутствуют надлежащие доказательства перевозки 21.04.2012 товара по товарно-транспортной накладной от 19.04.2012 № 21 тягачом марки IVECO 440E 38 с прицепом SCHMITZ SKO24L, указал на отсутствие в упомянутой накладной, а также в договоре на перевозку грузов автомобильным транспортом от 12.04.2012, представленном ответчиком в материалы дела, сведений о принятии водителем указанного транспортного средства

соответствующего товара к перевозке. При этом суд апелляционной инстанции установил, что согласно путевому листу местом доставки груза являлся г. Архангельск. Об этом же свидетельствует предъявленная водителем сотрудникам весового контроля товарно-транспортная накладная от 19.04.2012 № 20. По утверждению истца, иной товарно-транспортной накладной водитель сотрудникам весового контроля не предъявлял.

В кассационном порядке обжаловано 6 решений суда первой инстанции (2 жалобы были поданы истцами, а 4 жалобы были поданы ответчиками). Все решения суда первой инстанции оставлены судом кассационной инстанции без изменения.

Кроме того, в кассационном порядке обжаловано 2 постановления суда апелляционной инстанции, которыми были отменены решения суда первой инстанции (1 кассационная жалоба была подана истцом, 1 - ответчиком). Суд кассационной инстанции оставил постановления суда апелляционной инстанции без изменения.

Основные спорные вопросы, часто возникающие при рассмотрении дел о взыскании платы за провоз тяжеловесных грузов, можно подразделить на три основные группы:

- 1) вопросы, связанные с установлением того, является ли лицо, к которому предъявлено требование, надлежащим ответчиком, а также определением надлежащего ответчика в том случае, если лицо, к которому предъявлено требование, является ненадлежащим ответчиком;
- 2) вопросы, связанные с подтверждением факта перевозки именно тяжеловесного груза;
- 3) вопросы, связанные с оценкой обоснованности расчёта размера платы за провоз тяжеловесных грузов.

Анализ судебных дел рассматриваемой категории свидетельствует о том, что, как правило, вопрос о надлежащем ответчике возникает либо в связи с заявлением соответствующих возражений ответчиком, либо при исследовании судом доказательств, представленных истцом или истребованных судом у органов ГИБДД по ходатайству истца.

Так, в уже упомянутом выше деле № А05-7029/2013 ответчик – предприниматель А. заявил о том, что не является надлежащим ответчиком в связи с тем, что не являлся владельцем транспортного средства на момент осуществления перевозки тяжеловесного груза. Суд при рассмотрении этого дела, установив, что требование заявлено к ненадлежащему ответчику, отказал в удовлетворении заявленных требований.

В ходе рассмотрения дел № А05-7006/2012 и № А05-7010/2012 ответчик – предприниматель И., возражая против заявленных требований, указал, что он является ненадлежащим ответчиком, поскольку транспортное средство передано в аренду обществу «К». Суд по ходатайству истца привлёк общество «К» к участию в деле в качестве соответчика. Оценив представленный предпринимателем И. договор аренды наряду с другими доказательствами по делу, суд пришёл к выводу о недостоверности этого договора, установил, что надлежащим владельцем транспортного средства на момент перевозки груза являлся именно предприниматель И., в связи с чем удовлетворил заявленные требования к этому ответчику и отказал в удовлетворении заявленных требований к соответчику – обществу «К».

В деле № А05-16433/2012 суд на основании истребованных у органа ГИБДД документов о принадлежности транспортных средств установил, что транспортное средство зарегистрировано на иное лицо, нежели общество «Н», к которому было предъявлено требование. В ходе дальнейшего рассмотрения данного суд по ходатайству истца произвёл замену ненадлежащего ответчика – общества «Н» надлежащим ответчиком – обществом «Д», при этом общество «Н» было привлечено к участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований. Производство по

делу было прекращено в связи с утверждением мирового соглашения, заключенного истцом и ответчиком.

Вторая группа спорных вопросов, возникающих при рассмотрении дел о взыскании платы за провоз тяжеловесных грузов, связана с оценкой доказанности факта перевозки именно тяжеловесного груза и включает в себя:

- вопросы оценки допустимости представляемых истцом доказательств с точки зрения наличия у лиц, проводивших весовой контроль, соответствующих полномочий, соблюдения соответствующей процедуры (дело № А05-10515/2012, № А05-7000/2012);
- вопросы оценки допустимости представляемых истцом доказательств с точки зрения использования надлежащих средств измерения (весов) (дела № А05-16626/2012, № А05-14721/2012, № А05-4786/2013);
- вопросы оценки достоверности указанных в актах и в соответствующих расчётах факторов, учитываемых при расчёте размера ущерба: а) величины превышения установленных значений предельно допустимой массы транспортного средства, предельно допустимых осевых нагрузок транспортного средства; б) протяжённости участков автомобильных дорог, по которым проходил маршрут транспортного средства (дело № А05-8043/2012, № А05-7290/2013)

Третья группа спорных вопросов связана с оценкой обоснованности расчёта размера платы за провоз тяжеловесных грузов с точки зрения правильности применённых ставок платы за провоз тяжеловесных грузов. Так, например, в упомянутом выше деле № А05-7224/2013 рассматривался вопрос о том, какие именно ставки следует применять при расчёте размера ущерба: ставки из третьего столбца таблицы 2 приложения к Правилам № 934 или из четвёртого столбца этой таблицы.

Проведённый анализ судебных актов показал, что практика рассмотрения дел о взыскании платы в счёт возмещения вреда, причинённого автомобильным дорогам при перевозке тяжеловесных грузов, в настоящий момент формируется единообразно, судом в основном правильно применяются нормы материального права и нормы процессуального права.

Судья



И.В. Быстров

29 ноября 2013 года