

АПЕЛЛЯЦИОННОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ

Санкт-Петербург 28 апреля 2021 года

Судебная коллегия по гражданским делам Ленинградского областного суда в составе:

председательствующего: Матвеевой Н.Л.,

судей: Озерова С.А., Сирачук Е.С.,

при секретаре: Ваганове Т.А.,

рассмотрела в открытом судебном заседании дело по апелляционной жалобе Сапожникова В.Ю. на решение Бокситогорского городского суда Ленинградской области от ДД.ММ.ГГГГ по делу № по иску Сапожникова В.Ю. к Правительству Ленинградской области, Комитету по дорожному хозяйству Ленинградской области, Администрации Бокситогорского муниципального района Ленинградской области, Государственному казенному учреждению Ленинградской области «Управление автомобильных дорог Ленинградской области», Ленинградскому областному государственному предприятию «Лодейнопольское дорожное ремонтно-строительное управление», ПАО «Газпром», ООО «Стройтрансгаз Трубопроводстрой» о взыскании ущерба, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия.

Заслушав доклад судьи Ленинградского областного суда Матвеевой Н.Л., объяснения представителя истца Сапожникова В.Ю. Химкова А.Е., поддержавшего доводы апелляционной жалобы, объяснения представителей ответчиков ГКУ «Ленавтодор» Зубовой Е.А., ГП Лодейнопольское ДРСУ Егоровой О.Ю., ООО «Стройтрансгаз Трубопроводстрой» Шубина Д.В., просивших решение суда оставить без изменения, судебная коллегия по гражданским делам Ленинградского областного суда установила:

18 декабря 2019 года Сапожников В.Ю. обратился в Бокситогорский городской суд Ленинградской области с иском к Правительству Ленинградской области, Комитету по дорожному хозяйству Ленинградской области, Администрации Бокситогорского муниципального района Ленинградской области, Государственному казенному учреждению Ленинградской области «Управление автомобильных дорог Ленинградской области», Ленинградскому областному государственному предприятию «Лодейнопольское дорожное ремонтно-строительное управление», ПАО «Газпром», ООО «Стройтрансгаз Трубопроводстрой» о взыскании ущерба, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия, в котором просил о взыскании с ответчиков солидарно в счет возмещения материального ущерба денежных средств в размере 571 570 руб., судебных расходов на проведение экспертизы в размере 13 000 руб., судебных расходов на оказание юридических услуг и расходов на представителя в размере 25 000 руб.

В обоснование заявленных требований указал, что ДД.ММ.ГГГГ в 20 часов 40 минут на 6-ом км. автомобильной дороги Пикалево-Струги- Колбеки (5 км + 576 м) в Бокситогорском районе Ленинградской области произошло дорожно-транспортное происшествие, при котором Сапожников В.Ю., управляя технически исправным автомобилем Ниссан Патфайндер, государственный номерной знак №, принадлежащим ему на праве собственности, двигаясь по направлению к г. Пикалево с разрешенной скоростью 65 км/ч, въехав на искусственное загрязнение проезжей части дороги песчано-глиняной смесью, потерял управление над транспортным средством, в результате чего его автомобиль занесло, он съехал в кювет с последующим опрокидыванием.

Непосредственно слева и справа от места расположения загрязнения дороги ПАО «Газпром» и ООО «Стройтрансгаз Трубопроводстрой» производил строительство газопровода, в том числе работы по подготовке пересечения газопровода через региональную автомобильную дорогу Пикалево-Струги-Колбеки.

В результате произошедшего автомобиль истца получил механические повреждения и наступила полная гибель автомобиля. Виновными лицами в произошедшем ДТП и причинении ущерба истцу являются ответчики, которые ненадлежащим образом исполнили обязанности по содержанию участка автомобильной дороги, поскольку в момент дорожно-транспортного происшествия на проезжей части дороги находилось загрязнение песчано-глиняной смесью, что следует из материалов ДТП № ОМВД ГИБДД России по Бокситогорскому району Ленинградской области. Ответчики обязаны в силу требований специальных норм о технической безопасности принимать своевременные меры по предупреждению таких загрязнений. В том числе должны быть организованы и согласованы меры по организации безопасности: дорожного движения при проведении строительных работ по строительству газопровода. За безопасность движения на данном участке дороги отвечают Правительство Ленинградской области, Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области, Администрация Бокситогорского муниципального района, ГКУ «Ленавтодор», ЛОГП «Лодейнопольское дорожное ремонтно-строительное управление», ПАО «Газпром», ООО «Стройтрансгаз Трубопроводстрой», которые обязаны были надлежащим образом обеспечить содержание и обслуживание дороги.

Причиной дорожно-транспортного происшествия явилось наличие на дороге песчано-глиняной смеси, что явилось следствием ненадлежащей организации работы по содержанию автомобильной дороги и обеспечению бесперебойного движения транспортных средств, а также ненадлежащей организации проведения работ по прокладке газопровода при пересечении автомобильной дороги и в полосе отвода и в придорожной полосе дороги.

На данном участке не было принято мер для ограждения и выставления временных дорожных знаков, требуемых для обеспечения безопасности движения: предупреждающих о препятствии, обозначающих проведение дорожных работ, прочих опасностей, ограничивающих скорость движения или каких-либо других, предупреждающих об опасности в виде сильного загрязнения дороги, что подтверждается схемой ДТП, составленной инспектором ДПС ГИБДД ОМВД России по Бокситогорскому району Ленинградской области, прибывшим на место ДТП. Автомобильная дорога Пикалево-Струги-Колбеки является региональной согласно Постановлению Правительства Ленинградской области от ДД.ММ.ГГГГ N 294 (ред. от ДД.ММ.ГГГГ) "Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального значения" (п.34), и находится в оперативном управлении ГКУ «Ленавтодор».

В соответствии с распоряжением Правительства Ленинградской области от ДД.ММ.ГГГГ № «О государственном казенном учреждении Ленинградской области «Управление автомобильных дорог Ленинградской области» (в редакции распоряжения Правительства Ленинградской области от ДД.ММ.ГГГГ) на ГКУ «Ленавтодор» возложено осуществление мероприятий по выполнению государственных программ по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию региональных автомобильных дорог, обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах при осуществлении дорожной деятельности, а также заключение государственных контрактов и контроль их исполнения подрядными организациями.

На основании пунктов 2.4, 2.7 Положения о Комитете по дорожному хозяйству Ленинградской области, утвержденного постановлением Правительства Ленинградской области от ДД.ММ.ГГГГ №, Комитет осуществляет полномочия главного распорядителя и получателя бюджетных средств на цели обеспечения дорожной деятельности и полномочия планирования дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

Ответчики ненадлежащим образом исполнили обязанности по организации дорожного движения на вышеуказанном участке дороги, а также ненадлежащим образом исполняли обязанности по содержанию непосредственно участка

автомобильной дороги, полосы отвода и придорожной полосы дороги, поскольку в момент дорожно-транспортного происшествия на проезжей части дороги имелось загрязнение проезжей части дороги песчано-глиняной смесью, не обеспечили соблюдение мер безопасности за ее пределами, в придорожной полосе, если имеется угроза для движения по дороге.

Автомобильная дорога «Пикалево-Струги-Колбеки» находится в собственности Ленинградской области и закреплена на праве оперативного управления за ЛОГП «Лодейнопольское ДРСУ». Таким образом, по вине ответчиков причинен имущественный вред истцу и ответчики солидарно обязаны возместить причиненный ущерб.

Решением Бокситогорского городского суда Ленинградской области от 15 января 2021 года в удовлетворении исковых требований Сапожников В.Ю. к Правительству Ленинградской области, Комитету по дорожному хозяйству Ленинградской области, Администрации Бокситогорского муниципального района Ленинградской области, ГКУ Ленинградской области «Управление автомобильных дорог Ленинградской области», ЛОГП «Лодейнопольское дорожное ремонтно-строительное управление», ПАО «Газпром», ООО «Стройтрансгаз Трубопроводстрой» о взыскании ущерба, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия - отказано.

В апелляционной жалобе Сапожников В.Ю. просит решение Бокситогорского городского суда Ленинградской области от 15 января 2021 года отменить, вынести новое решение об удовлетворении заявленных требований.

В обоснование доводов апелляционной жалобы указано, на то, что судом необоснованно не принято во внимание заключение № от ДД.ММ.ГГГГ, выполненное экспертом ООО «ПетроЭксперт» А.М. Как из заключения экспертизы № от ДД.ММ.ГГГГ ООО «ПетроЭксперт», так и из заключения эксперта ФБУ Северо-Западный РЦСЭ Минюста России №, № от ДД.ММ.ГГГГ следует, что с технической точки зрения при заданных исходных данных влажное покрытие проезжей части дороги при условии отсутствия загрязнения не могло быть причиной ДТП. (п.7 Заключения экспертизы ФБУ Северо-Западный РЦСЭ Минюста России). Истец считает, что он предоставил достаточные доказательства, свидетельствующие о том, что дорожно-транспортное происшествие произошло из-за загрязнения дороги при проведении работ работниками ООО «Стройтрансгаз Трубопроводстрой» по прокладке газопровода, поскольку при таких условиях должны неукоснительно выполняться требования Правил дорожного движения, и в частности п. 1.5 ст. 1 Постановления Правительства РФ от ДД.ММ.ГГГГ № "О Правилах дорожного движения".

Материалами дела достоверно установлено, что работы по строительству газопровода выполнялись с нарушением требований по обеспечению безопасности дорожного движения на 6-ом километре дороги (5 км + 576 м), что послужило причиной загрязнения проезжей части и судом достоверно установлено, что именно загрязнение глиняно-песчаной смесью явилось причиной заноса автомобиля истца и съезда автомобиля в кювет, его опрокидывания, в результате чего истцу причинен ущерб, который должен быть возмещен ответчиками, которые не обеспечили безопасное проведение работ на участке дороги, где произошло ДТП.

Судом неправильно определены обстоятельства, имеющие значение для дела, а также неправильно применены нормы материального и процессуального права, что является основанием для отмены решения Бокситогорского городского суда.

Дело рассмотрено в отсутствие представителей ответчиков Правительства Ленинградской области, Комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области, Администрации Бокситогорского муниципального района Ленинградской области, ПАО «Газпром», надлежащим образом уведомленных о месте и времени судебного заседания.

Изучив материалы дела, обсудив доводы апелляционной жалобы, судебная коллегия по гражданским делам Ленинградского областного суда приходит к следующему.

Судом установлено, что ДД.ММ.ГГГГ в 20 часов 40 минут Сапожников В.Ю., управляя принадлежащим ему на праве собственности автомобилем марки Ниссан Патфайндер, государственный номерной знак №, двигаясь по автодороге Пикалево-Струги-Колбеки в районе 6-го км., не справился с управлением, в результате чего совершил съезд в левый кювет по ходу движения с последующим опрокидыванием.

Истец, указывая, что причиной данного дорожно-транспортного происшествия явилось наличие на дороге песчано-глиняной смеси, в результате наезда на которую он потерял управление над автомобилем, и съехал в кювет с последующим опрокидыванием, в результате ДТП наступила полная гибель автомобиля, так как стоимость восстановительного ремонта автомобиля превышает его рыночную стоимость, просит суд взыскать с ответчиков разницу между рыночной стоимостью автомобиля и годными остатками, что составляет 571 570 руб.

Из экспертного исследования ООО «Авто-Азм» № от ДД.ММ.ГГГГ следует, что рыночная стоимость затрат на восстановительный ремонт транспортного средства марки Ниссан Патфайндер, государственный номерной знак №, составляет 872 248,72 руб., с учетом износа транспортного средства - 337 700,42 руб., рыночная стоимость транспортного средства на дату ДТП составляет 981 646,85 руб., стоимость годных остатков составляет 110 076,94 руб. (т.1 л.д.19-82).

В соответствии с абзацем 1 пункта 2 статьи 1064 ГК РФ вред, причиненный имуществу гражданина, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Лицо, причинившее вред, освобождается от возмещения вреда, если докажет, что вред причинен не по его вине. Законом может быть предусмотрено возмещение вреда и при отсутствии вины причинителя вреда.

По смыслу статьи 1082 ГК РФ возмещение суммы причиненных убытков (пункт 2 статьи 15 ГК РФ) является способом возмещения вреда.

Согласно разъяснениям, содержащимся в п. 12 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23 июня 2015 года № 25 "О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации", по делам о возмещении убытков истец обязан доказать, что ответчик является лицом, в результате действий (бездействия) которого возник ущерб, а также факты нарушения обязательства или причинения вреда, наличие убытков (пункт 2 статьи 15 ГК РФ).

Размер подлежащих возмещению убытков должен быть установлен с разумной степенью достоверности. По смыслу пункта 1 статьи 15 ГК РФ в удовлетворении требования о возмещении убытков не может быть отказано только на том основании, что их точный размер невозможно установить. В этом случае размер подлежащих возмещению убытков определяется судом с учетом всех обстоятельств дела, исходя из принципов справедливости и соразмерности ответственности допущенному нарушению. Отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство (пункт 2 статьи 401 ГК РФ). По общему правилу лицо, причинившее вред, освобождается от возмещения вреда, если докажет, что вред причинен не по его вине (пункт 2 статьи 1064 ГК РФ). Бремя доказывания своей невиновности лежит на лице, нарушившем обязательство или причинившем вред. Вина в нарушении обязательства или в причинении вреда предполагается, пока не доказано обратное. Если лицо несет ответственность за нарушение обязательства или за причинение вреда независимо от вины, то на него возлагается бремя доказывания обстоятельств, являющихся основанием для освобождения от такой ответственности (например, пункт 3 статьи 401, пункт 1 статьи 1079 ГК РФ).

В соответствии с п.1 ст.3 Федерального закона от 08 ноября 2007 года N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" автомобильная дорога - объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них

или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Согласно п.1 ст.17 указанного Федерального закона содержание автомобильных дорог осуществляется в соответствии с требованиями технических регламентов в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог, также организации дорожного движения, в том числе посредством поддержания бесперебойного движения транспортных средств по автомобильным дорогам и безопасных условий такого движения.

Согласно ст. 28 указанного Федерального закона пользователи автомобильными дорогами имеют право: получать компенсации вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу в случае строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог вследствие нарушений требований настоящего Федерального закона, требований технических регламентов лицами, осуществляющими строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог, в порядке, предусмотренном гражданским законодательством.

В соответствии с ч.2 ст.12 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог при их содержании установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам возлагается на лица, осуществляющие содержание автомобильных дорог.

В ходе рассмотрения дела судом установлено, что автомобильная дорога общего пользования регионального значения «Пикалево-Струги-Колбеки» (IV категория) на основании распоряжения Ленинградского областного Комитета по управлению государственным имуществом от ДД.ММ.ГГГГ № «О передаче государственного имущества Ленинградской области в оперативное управление Государственному казенному учреждению «Управление автомобильных дорог Ленинградской области» (далее - ГКУ «Ленавтодор») закреплена за ГКУ «Ленавтодор» на праве оперативного управления.

В соответствии с распоряжением Правительства Ленинградской области от 02 декабря 2011 года №709-р «О государственном казенном учреждении Ленинградской области «Управление автомобильных дорог Ленинградской области» (в редакции распоряжения Правительства Ленинградской области от 17 августа 2015 года № 317-р) на ГКУ «Ленавтодор» возложено осуществление мероприятий по выполнению государственных программ по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию региональных автомобильных дорог, обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах при осуществлении дорожной деятельности, а также заключение государственных контрактов и контроль их исполнения подрядными организациями.

В соответствии с п.п. 2.4, 2.7 Положения о Комитете по дорожному хозяйству Ленинградской области, утвержденного постановлением Правительства Ленинградской области от 07 сентября 2011 года № 283, Комитет осуществляет полномочия главного распорядителя и получателя бюджетных средств на цели обеспечения дорожной деятельности и полномочия планирования дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

В соответствии с пунктом 1.2 Государственного контракта на выполнение работ по эксплуатации региональных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в Лодейнопольском, Подпорожском, Бокситогорском и Тихвинском районах Ленинградской области от 15 июня 2017 года №0202, заключенного между ГКУ «Ленавтодор» (Заказчик) и Ленинградским областным государственным предприятием «Лодейнопольское дорожное ремонтно-строительное управление» (Подрядчик), Заказчик поручает, а Подрядчик принимает на себя обязательства выполнить работы по эксплуатации региональных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в Лодейнопольском, Подпорожском, Бокситогорском и Тихвинском районах Ленинградской области (далее - Объект) для обеспечения сохранности автомобильных дорог, круглогодичного, бесперебойного и безопасного движения транспортных средств, эксплуатационного состояния, допустимого по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, а также снижения количества дорожно-транспортных происшествий с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, осуществления мониторинга автомобильных дорог (далее - Работы), а Заказчик обязуется принять надлежащим образом выполненные Работы и оплатить их в соответствии с условиями Контракта.

Таким образом, автомобильная дорога «Пикалево-Струги-Колбеки», находится в собственности Ленинградской области, закреплена на праве оперативного управления за ГКУ «Ленавтодор», которым заключен государственный контракт на выполнение работ по эксплуатации указанной автомобильной дороги с ЛОГП «Лодейнопольское ДРСУ» для обеспечения ее сохранности, круглогодичного, бесперебойного и безопасного движения транспортных средств по ней.

Таким образом, ЛОГП «Лодейнопольское ДРСУ» должно обеспечивать сохранность данной автомобильной дороги как объекта транспортной инфраструктуры, предназначенной для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильной дороги, а также круглогодичное, бесперебойное и безопасное движение транспортных средств по ней.

В ходе рассмотрения дела судом первой инстанции по ходатайству представителя ответчика ООО «Стройтрансгаз Трубопроводстрой» назначена судебная автотехническая экспертиза.

В заключении экспертов ФБУ Северо-Западный РЦСЭ Минюста России №, №, № от ДД.ММ.ГГГГ сделан вывод о том, что согласно исследовательской части заключения эксперта по данным вопросам следует, что водитель автомобиля марки Ниссан Патфайндер должен был в сложившейся ДТС (дорожно-транспортной ситуации) действовать в соответствии с требованиями следующих пунктов ПДД РФ: 9.10. Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения.

П. 10.1. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Водитель автомобиля марки Ниссан Патфайндер должен был в сложившейся ДТС в соответствии с требованиями п.п. 9.10. и 10.1. ПДД РФ с технической точки зрения при возникновении опасности для движения в виде загрязнения покрытия проезжей части дороги песчано-глинистой смесью, которую он в состоянии обнаружить, принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства, двигаться со скоростью, обеспечивающей ему возможность постоянного контроля за движением автомобиля с учетом необходимого бокового интервала от левого края проезжей части дороги, обеспечивающего безопасность движения.

Согласно вышеприведенному исследованию экспертным путем определить численные значения коэффициента сцепления шины с покрытием проезжей части дороги в месте ДТП, в том числе в месте наличия загрязнения, не

представляется возможным. Анализ и сопоставление действий водителя автомобиля марки Ниссан Патфайндер с требованиями ПДД РФ позволяет утверждать, что с технической точки зрения предотвращение ДТП зависело не от наличия или отсутствия у него технической возможности, а от своевременного и полного выполнения им требований п.п. 9.10. и 10.1. ПДД РФ, т.е. водитель автомобиля марки Ниссан Патфайндер имел возможность предотвратить ДТП при выполнении вышеуказанных пунктов ПДД РФ.

Сопоставляя действия водителя автомобиля марки Ниссан Патфайндер с требованиями ПДД РФ, учитывая вышеприведенное исследование и сделанные выводы, в частности, что при заданных исходных данных он имел возможность предотвратить ДТП, следует считать, что с технической точки зрения в сложившейся ДТС действия водителя автомобиля марки Ниссан Патфайндер противоречат требованиям п.п. 9.10., 10.1. ПДД РФ.

Загрязнение покрытия проезжей части дороги песчано-глинистой смесью изменяет дорожные условия.

С технической точки зрения занос автомобиля возникает при недостаточном поперечном сцеплении шин с дорогой в следующих случаях: при движении по дороге, имеющей поперечный уклон, или по косоугору; при движении на повороте дороги; при торможениях, особенно резких, на мокрых и скользких дорогах, а также при резком торможении на сухой дороге при высоких скоростях; при ускорении движения на мокрых и скользких дорогах, особенно при резком нажатии на педаль подачи топлива; при резком повороте рулевого колеса при высокой скорости движения; при подсакивании колес на неровностях дороги; при различном сцеплении колес правой и левой сторон автомобиля, происходящего из-за неодинакового состояния проезжей части дороги и различного состояния шин.

Занос автомобиля может происходить и при одновременном воздействии нескольких указанных выше факторов, и при заносе автомобиль находится в неуправляемом состоянии. Прекратить занос автомобиля нелегко даже водителям высокой квалификации, а в ряде случаев просто технически невозможно.

В определении суда от ДД.ММ.ГГГГ, материалах гражданского дела № и материалах по факту ДТП № от ДД.ММ.ГГГГ отсутствует численное значение конкретной видимости загрязнения в виде песчано-глинистой смеси на покрытии проезжей части дороги.

Таким образом, если водитель автомобиля марки Ниссан Патфайндер с момента возникновения опасности для движения до момента наезда на загрязнение в виде песчано-глинистой смеси на покрытии проезжей части дороги успевает снизить скорость движения до безопасной, исключающей возникновение заноса, численное значение которой экспертным путем определить не представляется возможным, то можно сделать вывод, что с технической точки зрения водитель автомобиля марки Ниссан Патфайндер при своевременном и полном выполнении требований п.п. 9.10. и 10.1. ПДД РФ имел возможность предотвратить ДТП и его действия противоречат требованиям п.п. 9.10., 10.1. ПДД РФ, а, если водитель автомобиля марки Ниссан Патфайндер с момента возникновения опасности для движения до момента наезда на загрязнение в виде песчано-глинистой смеси на покрытии проезжей части дороги не успевает снизить скорость движения до безопасной, то можно сделать вывод, что с технической точки зрения водитель автомобиля марки Ниссан Патфайндер мог не иметь возможности предотвратить ДТП, т.к. в результате наезда на загрязнение в виде песчано-глинистой смеси на покрытии проезжей части дороги автомобиль попал в занос (для категоричного ответа на поставленный вопрос требуется оценка профессиональных и психофизиологических качеств водителя автомобиля марки Ниссан Патфайндер, что не входит в компетенцию эксперта-автотехника), и в его действиях противоречий требованиям п.п. 9.10., 10.1. ПДД РФ могло не усматриваться.

Экспертным путем определить, могло ли загрязнение в виде песчано-глинистой смеси на покрытии проезжей части дороги быть причиной ДТП, не представляется возможным.

С технической точки зрения при заданных исходных данных влажное покрытие проезжей части дороги при условии отсутствия загрязнения не могло быть причиной ДТП.

Согласно исследовательской части заключения эксперта следует, что анализируя вышеприведенное исследование и заданные исходные данные, учитывая, что отсутствие загрязнения на покрытии проезжей части дороги не изменяет дорожных условий, можно сделать вывод, что с технической точки зрения влажное покрытие проезжей части дороги при условии отсутствия загрязнения не могло быть причиной ДТП.

Экспертным путем при заданных исходных данных определить наличие или отсутствие несоответствий площади загрязнения в виде песчано-глинистой смеси на покрытии проезжей части дороги и коэффициента сцепления шин с покрытием численными значениями, регламентированными требованиями п.п. 5.1.2 и 5.2.2 ГОСТа Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля», не представляется возможным.

При этом из исследовательской части указанного экспертного заключения следует, что покрытие проезжей части дороги не должно иметь загрязнений (розлив горюче-смазочных материалов, россыпь грунта, торфа и т.п.) площадью 1 м и более, при этом они должны быть удалены в течение трех суток, и коэффициент сцепления колеса автомобиля с покрытием должен быть не менее 0,3 при его измерении измерительным колесом стандартным с покрышкой с протектором без рисунка по ГОСТ 33078.

Согласно требованиям ГОСТа Р 50597-2017 [6]:

5.1.2 Покрытие проезжей части дорог и улиц, укрепительных полос и полос безопасности не должно иметь загрязнений (розлив горюче-смазочных материалов, россыпь грунта, торфа и т.п.) площадью 1 м² и более.

Загрязнения должны быть удалены на дорогах категорий IA - IB, II с четырьмя полосами движения и группах улиц А - Г в течение одних суток, на остальных дорогах и улицах - в течение 3-х сут.

5.2.2 Коэффициент сцепления колеса автомобиля с покрытием должен быть не менее 0,3 при его измерении измерительным колесом стандартным с покрышкой с протектором без рисунка по ГОСТ 33078.

Анализируя вышеизложенное и, учитывая отсутствие зафиксированных в определении суда от ДД.ММ.ГГГГ, материалах гражданского дела № и материалах по факту ДТП № от ДД.ММ.ГГГГ фактических численных значений площади загрязнения в виде песчано-глинистой смеси на покрытии проезжей части дороги и коэффициента сцепления шины с покрытием проезжей части дороги в месте ДТП, в том числе в месте наличия загрязнения, можно сделать вывод, что экспертным путем при заданных исходных данных определить наличие или отсутствие несоответствий площади загрязнения в виде песчано-глинистой смеси на покрытии проезжей части дороги и коэффициента сцепления шин с покрытием численными значениями, регламентированными требованиями п.п. 5.1.2 и 5.2.2 ГОСТа Р 50597-2017 "Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля", не представляется возможным.

Судом первой инстанции обоснованно в качестве доказательств принято заключение ФБУ Северо-Западный РЦСЭ Минюста России №, №, № от ДД.ММ.ГГГГ, поскольку оно выполнено компетентным лицом, в рамках рассматриваемого гражданского дела, при выдаче заключения эксперт был предупрежден об уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения. Заключение содержит подробное описание проведенного исследования, сделанные в результате него выводы. Эксперт имеет необходимое для производства экспертизы образование и стаж экспертной работы, обладает соответствующей квалификацией. Доказательств порочности данного заключения стороной истца не представлено.

Так следует отметить, что вопреки доводам истца, административный материал так и иные материалы дела не содержат каких-либо сведений о несоответствии дорожного покрытия требованиям п. 5.2.2. ГОСТ Р 50597-2017.

Сведений о выдаче предписания по факту ненадлежащего содержания участка дороги, на котором произошло ДТП, также не имеется.

При этом наличие скользкости на указанном участке дороги, с учетом его покрытия, само по себе не свидетельствует о ненадлежащем содержании данного дорожного покрытия дорожными службами, поскольку до определенного предела в соответствии с вышеуказанными правовыми актами, является допустимым.

В материалах дела отсутствуют документы, подтверждающие, что причиной дорожно-транспортного происшествия явилось бездействие ответчиков, несоответствие дорожного полотна требованиям к эксплуатационному состоянию, допустимому для обеспечения безопасности дорожного движения, отсутствуют доказательства нарушения ответчиками правил содержания и эксплуатации автомобильных дорог.

Пунктом 1.4 Правил учета и анализа дорожно-транспортного происшествия на автомобильных дорогах от 29 мая 1998 года предусмотрено, что дорожные организации совместно с работниками Госавтоинспекции в установленном порядке участвуют в осмотре мест дорожно-транспортного происшествия, в которых неудовлетворительные дорожные условия способствовали возникновению этих дорожно-транспортных происшествий, с целью определения характеристик дорожных условий на момент совершения дорожно-транспортного происшествия и составления акта, форма которого приведена в приложении N 1.

При невозможности участия дорожной организации в осмотре непосредственно после совершения дорожно-транспортного происшествия, осмотр проводится в течение суток.

Доказательства привлечения представителей соответствующих дорожных служб к участию в расследовании дорожно-транспортного происшествия, в результате которого нарушение правил содержания и эксплуатации автомобильных дорог повлекло за собой причинение вреда истцу, в материалах дела отсутствуют.

Таким образом, в материалах дела не имеется каких-либо доказательств, свидетельствующих о том, что участок дороги в момент ДТП не отвечал требованиям ГОСТ.

Более того, в ходе рассмотрения настоящего дела в целях проверки доводов истца о наличии причинно-следственной связи между действиями ответчиков и ДТП, в ходе которого пострадал его автомобиль, судом в ФБУ Северо-Западный РЦСЭ Минюста России была назначена автотехническая экспертиза, которая также подтвердила невозможность установления по имеющимся материалам несоответствия состояния участка дороги, где произошло ДТП, техническим регламентам и нормативным документам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, ввиду отсутствия необходимой информации.

Вместе с тем, экспертиза показала, что в сложившейся дорожно-транспортной ситуации водитель Сапожников В.Ю., должен был руководствоваться пунктом 10.1 ПДД РФ.

В соответствии с п. 10.1 ПДД РФ водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Таким образом, как обоснованно указано судом первой инстанции, управляя транспортными средствами, водитель Сапожников В.Ю. должен был учитывать погодные условия и дорожную обстановку, выбрать скорость безопасную для дорожного движения и принять все возможные меры к снижению скорости, вплоть до остановки транспортного средства, однако им не было учтено состояние дорожного покрытия на проезжей части, и выбрана скорость, не обеспечивающая постоянный контроль за движением транспортного средства.

Учитывая, что судом не установлено причинно-следственной связи между действиями ответчиков в части неудовлетворительного содержания дороги и произошедшим ДТП, которое, как следствие, привело к причинению имущественного ущерба истцу, судебная коллегия соглашается с выводом суда первой инстанции о том, что правовых оснований для возложения на ответчиков обязанности по возмещению истцу материального ущерба не имеется.

Доводы апелляционной жалобы о том, что повреждения дороги могли быть получены по причине нарушения дорожного покрытия, в связи с прокладыванием газопровода также не нашли своего подтверждения и опровергаются экспертным заключением. Наличие недостатков на участке дороги не опровергает и не влияет на правильность выводов суда об отсутствии оснований для удовлетворения исковых требований истца к ответчикам.

Судебная коллегия принимает во внимание, что от действий истца по выбору скорости движения своего автомобиля и соблюдения пункта 10.1 Правил дорожного движения РФ зависела безопасность движения транспортного средства и его самого. При этом доказательства наличия объективных препятствий Сапожникова В.Ю. выполнять требования пункта 10.1 Правил дорожного движения РФ, им не представлено.

Выводы суда подробно мотивированы, основаны на всестороннем, полном и объективном исследовании имеющихся в деле доказательств, правовая оценка которым дана судом в соответствии с требованиями ст. 67 Гражданского процессуального кодекса РФ, соответствуют нормам материального права, регулирующим спорные правоотношения, оснований для признания их неправильными у судебной коллегии не имеется.

Истцом выводы суда не опровергнуты, надлежащих и бесспорных доказательств в обоснование своей позиции в материалы дела не представлено.

Исходя из изложенного, судебная коллегия считает, что решение суда первой инстанции является законным, так как основано на установленных по делу обстоятельствах и принято с правильным применением норм материального права и с соблюдением норм процессуального права.

Руководствуясь статьями 328, 329 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации, судебная коллегия по гражданским делам Ленинградского областного суда

определила:

решение Бокситогорского городского суда Ленинградской области от 15 января 2021 года оставить без изменения, апелляционную жалобу Сапожникова В.Ю. - без удовлетворения.

Настоящее определение вступает в законную силу со дня его вынесения.

Председательствующий:

Судьи:

Судья: Гусарова И.М.