

ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**Именем Российской Федерации****РЕШЕНИЕ****от 29 сентября 2011 г. N ГКПИ11-610**

Верховный Суд Российской Федерации в составе:
судьи Верховного Суда Российской Федерации Зайцева В.Ю.,
при секретаре С.,
с участием прокурора Степановой Л.Е.,
рассмотрев в открытом судебном заседании гражданское дело по заявлению В. о признании частично недействующим пункта 9.6 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090,

установил:

Правила дорожного движения Российской Федерации (далее - Правила) утверждены Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090, действуют в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 10 мая 2010 г. N 316.

Раздел 9 Правил регулирует расположение транспортных средств на проезжей части. Пунктом 9.6, в редакции от 14 декабря 2005 г. N 767, предусмотрено, что разрешается движение по трамвайным путям попутного направления, расположенным слева на одном уровне с проезжей частью, когда заняты все полосы данного направления, а также при объезде, обгоне, повороте налево или развороте с учетом пункта 8.5 Правил. При этом не должно создаваться помех трамваю. Выезжать на трамвайные пути встречного направления запрещается. Если перед перекрестком установлены дорожные знаки 5.15.1 или 5.15.2, движение по трамвайным путям через перекресток запрещается.

В. обратился в Верховный Суд Российской Федерации с заявлением о признании приведенного пункта недействующим в части разрешения движения по трамвайным путям попутного направления, расположенным слева на одном уровне с проезжей частью, для обгона. В заявлении указано, что из анализа пунктов 1.1, 1.2 и 9.1 Правил видно, что обгон не может иметь место на трамвайных путях попутного направления, так как последние не располагаются на полосе (стороне проезжей части), предназначенной для встречного движения. В связи с этим пункт 9.6 Правил в оспариваемой части противоречит как названным положениям Правил, так и статье 6, пункту 4 статьи 22 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" и нарушает его права, гарантированные этим Федеральным законом. В дополнении к заявлению В. поддержал свое требование и пояснил, что как водитель он обязан знать и соблюдать относящиеся к нему требования Правил. Однако наличие в них неопределенности создает опасность для движения, поскольку участники движения могут по-иному, чем он, воспринимать оспариваемое предписание, что может привести к дорожно-транспортному происшествию. Тем самым пунктом 9.6 Правил нарушаются его права на безопасность дорожного движения, охрану жизни, здоровья и имущества.

Заявитель в суд не явился, о времени и месте судебного заседания извещен надлежащим образом.

Представитель Правительства Российской Федерации А. требование заявителя не признал, ссылаясь на то, что оспариваемое положение статьям 6 и 22 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" не противоречит, поскольку они содержат лишь отсылку к Правилам, которыми устанавливается порядок дорожного движения в Российской Федерации. В то же время в письменных возражениях представителя заинтересованного лица от 27 июня 2011 г.

указано, что Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 мая 2010 г. N 316 в отдельные положения Правил были внесены существенные изменения, которые изменили понятийный аппарат документа. В частности, была изменена формулировка понятия "обгон", однако из пункта 9.6 Правил данный термин не был исключен, несмотря на то, что его новое определение по своей сути противоречило контексту этого пункта. Указанный пробел предполагается устранить путем внесения в Правила соответствующего изменения.

Выслушав объяснения представителя заинтересованного лица и изучив материалы дела, заслушав заключение прокурора Генеральной прокуратуры Российской Федерации Степановой Л.Е., просившей удовлетворить требование заявителя, суд находит заявление В. подлежащим удовлетворению по следующим основаниям.

В соответствии с пунктом 1.2 Правил под обгоном понимается опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части). При этом в силу пункта 9.1 Правил стороной, предназначенной для встречного движения на дорогах с двусторонним движением без разделительной полосы, считается половина ширины проезжей части, расположенная слева, не считая местных уширений проезжей части (переходно-скоростные полосы, дополнительные полосы на подъеме, заездные карманы мест остановок маршрутных транспортных средств). На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре или более полосы, запрещается выезжать для обгона или объезда на полосу, предназначенную для встречного движения (пункт 9.2).

Из приведенных норм следует, что при движении по трамвайным путям попутного направления, расположенным слева на одном уровне с проезжей частью, обгон не может иметь место, поскольку трамвайные пути не находятся на полосе (стороне проезжей части), предназначенной для встречного движения. Однако пункт 9.6 Правил говорит о возможности обгона в таких случаях, создавая тем самым правовую неопределенность в толковании понятия "обгон".

Согласно статье 6 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" формирование и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, установление единой системы правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения находятся в ведении Российской Федерации. Пунктом 4 статьи 22 этого Федерального закона определено, что единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации устанавливается Правилами дорожного движения, утверждаемыми Правительством Российской Федерации. По смыслу изложенных положений установление единого порядка дорожного движения на всей территории Российской Федерации предполагает, что регламентирующие его нормы должны согласовываться между собой и отвечать критериям определенности, ясности и недвусмысленности. Между тем содержание пункта 9.6 Правил в оспариваемой части этим критериям не отвечает, что не позволяет признать его соответствующим требованиям Федерального закона "О безопасности дорожного движения".

Пленум Верховного Суда Российской Федерации в пункте 25 Постановления от 29 ноября 2007 г. N 48 "О практике рассмотрения судами дел об оспаривании нормативных правовых актов полностью или в части" разъяснил, что, проверяя содержание оспариваемого акта или его части, необходимо выяснять, является ли оно определенным. Если оспариваемый акт или его часть вызывает неоднозначное толкование, суд не вправе устранять эту неопределенность путем обяания в решении органа или должностного лица внести в акт изменения или дополнения, поскольку такие действия суда будут являться нарушением компетенции органа или должностного лица, принявших данный нормативный правовой акт. В этом случае оспариваемый акт в такой редакции признается недействующим полностью или в части с указанием мотивов принятого решения.

Руководствуясь статьями 194 - 199, 253 ГПК РФ, Верховный Суд Российской Федерации

решил:

заявление В. удовлетворить.

Признать недействующим со дня вступления решения суда в законную силу первое предложение пункта 9.6 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090, в редакции от 14 декабря 2005 г. N 767, в части, разрешающей движение по трамвайным путям попутного направления, расположенным слева на одном уровне с проезжей частью, для обгона.

Решение может быть обжаловано в Кассационную коллегия Верховного Суда Российской Федерации в течение десяти дней со дня его изготовления судом в окончательной форме.

Судья Верховного Суда
Российской Федерации
В.Ю.ЗАЙЦЕВ