

ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Именем Российской Федерации

РЕШЕНИЕ

от 17 января 2012 г. № ГКПИ11-1938

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 Ч. о признании частично недействующими пункта 9.3 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, и абзаца тридцатого приложения 2 к данным Правилам,

установил:

Правила дорожного движения Российской Федерации (далее - Правила) утверждены постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, действуют в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 6 октября 2011 г. № 824.

Раздел 9 Правил регулирует расположение транспортных средств на проезжей части. Пунктом 9.3 предусмотрено, что на дорогах с двусторонним движением, имеющих три полосы, обозначенные разметкой (за исключением разметки 1.9), из которых средняя используется для движения в обоих направлениях, разрешается выезжать на эту полосу только для обгона, объезда, поворота налево или разворота. Выезжать на крайнюю левую полосу, предназначенную для встречного движения, запрещается.

Приложение 2 к Правилам регламентирует дорожную разметку и ее характеристики. В соответствии с абзацем тридцатым приложения 2 линии 1.1, 1.2.1 и 1.3 пересекать запрещается.

Ч. обратился в Верховный Суд Российской Федерации с заявлением, в котором просит признать недействующими первое предложение пункта 9.3 Правил, а также абзац тридцатый приложения 2 в той части, в которой он не запрещает при наличии сплошной разметки 1.1, 1.2.1 и 1.3 (осевой линии) движение по полосе встречного движения, когда выезд на эту полосу был осуществлен без пересечения сплошной разметки. В заявлении указано, что оспариваемые положения противоречат Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах, пункту 1 статьи 6, пункту 4 статьи 22 Федерального закона "О безопасности дорожного движения", содержат неопределенные формулировки и нарушают его право на безопасность дорожного движения.

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

Представители Правительства Российской Федерации Е. и Т. требования заявителя не признали, ссылаясь на то, что оспариваемые положения не противоречат нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу, не создают угрозу безопасности дорожного движения и не нарушают права и свободы граждан.

Выслушав объяснения представителей заинтересованного лица и изучив материалы дела, заслушав заключение прокурора Генеральной прокуратуры Российской Федерации Степановой Л.Е., просившей отказать заявителю в удовлетворении его требований, суд находит заявление Ч. не подлежащим удовлетворению по следующим основаниям.

Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации определены Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения". Согласно его статье 6 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 закреплено, что единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации устанавливается Правилами дорожного движения, утверждаемыми Правительством Российской Федерации. Следовательно, оспариваемый нормативный правовой акт утвержден органом государственной власти, уполномоченным на его принятие.

В соответствии с подпунктом "b" пункта 5 статьи 10 Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) на дороге с двусторонним движением, имеющей три полосы движения, водитель транспортного средства не должен выезжать на крайнюю полосу проезжей части, по которой совершается движение в противоположном направлении. Аналогичный запрет содержит и пункт 9.3 Правил, последнее предложение которого запрещает выезжать на крайнюю левую полосу, предназначенную для встречного движения. Таким образом, довод заявителя о противоречии данного пункта Правил пункту "b" пункта 5 статьи 10 Конвенции о дорожном движении несостоятелен, поскольку указанная

Конвенция не запрещает выезжать на среднюю полосу для обгона, объезда, поворота налево или разворота.

Утверждение заявителя о том, что на дорогах с двусторонним движением, имеющих три полосы, обозначенные разметкой (за исключением разметки 1.9), средняя полоса не может использоваться для движения в обоих направлениях, ошибочно. Пример разметки таких дорог с использованием средней полосы для движения в обоих направлениях приведен в диаграмме А-3, ссылка на которую содержится в пункте 9 приложения к Протоколу о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 г. (Женева, 1 марта 1973 г.). В названном пункте указано, что на дорогах с двусторонним движением, имеющих три полосы движения, полосы следовало бы, как правило, указывать прерывистыми линиями (диаграмма А-3). Одна или две сплошные линии или одна прерывистая линия, проведенные рядом со сплошной линией, должны применяться лишь в особых случаях. Указанный Протокол вступил в силу для СССР, правопреемником которого является Российская Федерация, 25 апреля 1985 г.

При этом необходимо отметить, что пункт 9.3 Правил разрешает выезжать на среднюю полосу лишь для обгона, объезда, поворота налево или разворота. Довод заявителя о том, что разрешение в таких случаях выезжать на среднюю полосу для обгона вступает в противоречие с понятием "обгон", содержащимся в пункте 1.2 Правил, также ошибочен, поскольку в подобных случаях происходит выезд на полосу, предназначенную в том числе для встречного движения. Данный маневр, исходя из понятия обгона, приведенного в пункте 1.2 Правил, в обязательном порядке должен завершаться возвращением на ранее занимаемую полосу движения.

Упомянутый заявителем в качестве обоснования своей позиции пункт 6.7 Правил определяет порядок организации дорожного движения на полосах, обозначенных разметкой 1.9, то есть случаи, которые пунктом 9.3 Правил не регламентируются.

Конвенция о дорожных знаках и сигналах (Вена, 8 ноября 1968 г.) закрепляет, что обозначения на проезжей части (разметка дорог) применяются в тех случаях, когда компетентные органы считают это необходимым с целью регулирования движения, предупреждения или ориентировки пользователей дороги. Эти обозначения могут применяться как самостоятельно, так и в сочетании с другими дорожными сигнальными знаками, с тем, чтобы усилить или уточнить их указания (статья 25); продольная разметка, состоящая из сплошной линии, проведенной по проезжей части, означает, что всем транспортным средствам запрещается переезжать через нее или наезжать на нее; равным образом, когда разметка разделяет оба направления движения, она означает, что ни одно транспортное средство не должно следовать с той стороны разметки, которая является для водителя противоположной краю проезжей части, соответствующей направлению движения. Продольная разметка, состоящая из двух сплошных линий, имеет аналогичное значение (пункт 1 статьи 26).

Ссылаясь на несоответствие абзаца тридцатого приложения 2 о запрете на пересечение линий 1.1, 1.2.1 и 1.3 пункту 1 статьи 26 названной Конвенции, заявитель утверждает, что оспариваемый абзац не запрещает (то есть разрешает) движение транспортных средств слева от указанной разметки, если транспортные средства эту разметку не пересекали. Однако с данным утверждением суд согласиться не может, поскольку такую норму оспариваемое положение не содержит. Более того, несостоятельность этого довода следует из пункта 1.4 Правил, устанавливающего на дорогах правостороннее движение транспортных средств.

С учетом изложенного у суда нет оснований полагать, что оспариваемые положения не соответствуют действующему законодательству Российской Федерации, нормам международного права и нарушают право заявителя на безопасность дорожного движения.

Согласно части первой статьи 253 ГПК РФ суд, признав, что оспариваемый нормативный правовой акт не противоречит федеральному закону или другому нормативному правовому акту, имеющим большую юридическую силу, принимает решение об отказе в удовлетворении соответствующего заявления.

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

решил:

Ч. в удовлетворении заявления отказать.

Решение может быть обжаловано в Апелляционную коллегию Верховного Суда Российской Федерации в течение месяца со дня его изготовления судом в окончательной форме.

Судья Верховного Суда
Российской Федерации
В.Ю.ЗАЙЦЕВ