

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

22 мая 2023 г. № 329

**О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь**

На основании абзаца третьего статьи 10 Закона Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З «О дорожном движении» Совет Министров Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Концепцию обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь (прилагается).

2. Министерству транспорта и коммуникаций и Министерству внутренних дел совместно с заинтересованными республиканскими органами государственного управления, иными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, облисполкомами и Минским горисполкомом обеспечить реализацию Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь.

3. Министерству транспорта и коммуникаций ежегодно до 31 марта информировать Совет Министров Республики Беларусь о ходе реализации Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь.

4. Признать утратившими силу:

постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14 июня 2006 г. № 757 «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь»;

подпункт 1.9 пункта 1 постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18 октября 2012 г. № 947 «Об изменении и признании утратившими силу некоторых постановлений Правительства Республики Беларусь»;

постановление Совета Министров Республики Беларусь от 17 августа 2016 г. № 642 «О внесении дополнений и изменений в постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14 июня 2006 г. № 757».

5. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Премьер-министр Республики Беларусь

Р.Головченко

УТВЕРЖДЕНО

Постановление  
Совета Министров  
Республики Беларусь  
22.05.2023 № 329

**КОНЦЕПЦИЯ  
обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь**

**ГЛАВА 1  
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящая Концепция разработана в соответствии с Законом Республики Беларусь «О дорожном движении» и Правилами дорожного движения, утвержденными Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 (далее – ПДД).

2. Настоящей Концепцией определяются основные направления повышения безопасности дорожного движения (далее, если не указано иное, – БДД) в Республике Беларусь и меры по:

сокращению количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) на автомобильных дорогах и улицах населенных пунктов (далее, если не указано иное, – дороги);

снижению тяжести последствий ДТП, в том числе по уменьшению числа погибших и травмированных;

минимизации загрязнения окружающей среды и влияния других негативных факторов, связанных с дорожным движением.

3. Настоящая Концепция:

базируется на балансе целей, задач и интересов государства и общества, а также на эффективном использовании финансово-экономических, материальных и людских ресурсов в целях реализации государственной политики в области обеспечения БДД;

является основой для формирования и реализации государственной политики в области дорожного движения и обеспечения его безопасности на всех уровнях управления.

## **ГЛАВА 2**

### **СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

4. Повышение БДД, направленное на сохранение жизни и здоровья людей, их имущества, является одним из приоритетных направлений государственной политики в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, а также важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического развития страны.

5. В Республике Беларусь за 10 лет (с 2013 по 2022 год) произошло 37 625 ДТП, в которых погибло 6111 человек, более 39 тыс. человек получили ранения. В 2022 году произошло 3186 ДТП, в которых 466 человек погибло, 3384 получили ранения.

С 2011 по 2022 год наблюдается поступательное снижение показателей дорожно-транспортной аварийности (далее – аварийность). По сравнению с 2011 годом количество ДТП сократилось в 1,8 раза, число погибших – в 2,5 раза, число раненых – в 1,8 раза.

6. Основными угрозами БДД являются:

уязвимость незащищенных участников дорожного движения (пешеходы, велосипедисты);

допущение отдельными участниками дорожного движения (неопытные водители, нарушители режима движения, мотоциклисты и другие) нарушений ПДД, а также недооценка ими рисков наступления неблагоприятных последствий при несоблюдении ПДД;

недостаточное удовлетворение потребностей в обеспечении особых условий для участия в дорожном движении отдельных групп участников дорожного движения (дети, пожилые люди, люди с ограниченными возможностями и другие);

неудовлетворительное состояние проезжей части дороги и недостаточная видимость дороги;

противоправные действия отдельных участников дорожного движения (управление транспортным средством в состоянии опьянения либо лицом, не имеющим права управления, и другие).

7. Угрозы БДД остаются одной из острых социально-экономических проблем в Республике Беларусь, требующей активизации усилий государства и общества в воздействии на ключевые факторы аварийности, оказывающие влияние на гибель людей в результате ДТП. Недостаточное внимание к этой проблеме может привести к более заметному росту основных показателей аварийности уже в ближайшие годы.

8. Опыт экономически развитых государств свидетельствует о том, что имеются существенные возможности повышения БДД и снижения угроз для жизни и здоровья людей.

### **ГЛАВА 3**

## **ЦЕЛЬ НАСТОЯЩЕЙ КОНЦЕПЦИИ. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

9. Основной целью настоящей Концепции является создание предпосылок для достижения в будущем в Республике Беларусь такого состояния дорожного движения, при котором исключаются травматизм и гибель людей в результате ДТП.

10. Целевыми показателями настоящей Концепции являются:

снижение числа погибших в ДТП до уровня не более 450 в год к 2025 году, не более 400 в год – к 2030 году;

восстановление тенденции, имевшей место в 2011–2016 годах, по снижению показателей аварийности (сокращение количества ДТП с погибшими не менее чем на 15 процентов в год);

снижение других видов потерь в дорожном движении (экономических, экологических, социальных) по сравнению с 2022 годом не менее чем на 15 процентов в 2025 году, не менее чем на 25 процентов в 2030 году.

11. Достижение целей настоящей Концепции должно оцениваться ежегодно на основе анализа данных по учету количества ДТП, а также укрупненных данных по уровню экономических, экологических и социальных потерь в дорожном движении.

12. Основными направлениями повышения БДД в Республике Беларусь являются:

повышение эффективности государственного управления и государственного контроля в области дорожного движения;

построение государственной идеологии управления дорожным движением, основанной на повышении БДД во всех ее аспектах и соблюдении прав и свобод граждан в этой сфере;

получение широкой общественной поддержки при проведении государственной политики в области дорожного движения и обеспечения его безопасности.

### **ГЛАВА 4**

## **ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЕГО БЕЗОПАСНОСТИ**

13. Деятельность в сфере обеспечения БДД основывается на следующих принципах безопасного системного подхода:

безопасная дорожно-транспортная инфраструктура;

безопасная скорость;

безопасные транспортные средства;

безопасное поведение пользователей дорог;

безопасное производство транспортных работ и услуг;

эффективное оказание помощи после ДТП.

Указанный подход требует действенного участия заинтересованных сторон и направлен на укрепление безопасности всех составляющих дорожно-транспортной системы, чтобы при возможной недостаточности действий в одной области участники дорожного движения были защищены от гибели и серьезных ранений за счет принятия мер в других областях системы.

14. Государственная политика в области дорожного движения и обеспечения его безопасности основывается на осуществлении мер:

14.1. принимаемых в отношении транспортных средств:

совершенствование конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств и улучшение их технического состояния, гармонизация обязательных требований в Республике Беларусь к транспортным средствам, участвующим в дорожном движении, с аналогичными международными требованиями;

развитие и совершенствование системы диагностирования технического состояния транспортных средств, в том числе проведения их государственного технического осмотра;

создание условий для обновления парка транспортных средств, приобретения гражданами и организациями транспортных средств с высокими техническими и экологическими показателями, разработка программы утилизации транспортных средств (в первую очередь транспортных средств с низкими характеристиками пассивной безопасности и низкими экологическими показателями);

обеспечение согласованности допустимых весогабаритных параметров, в том числе осевых нагрузок, транспортных средств, выпускаемых автомобильной промышленностью, с несущей способностью дорог, а также расположенных на них дорожных сооружений (мостов, путепроводов и других сооружений);

обеспечение безопасной перевозки пассажиров и грузов;

14.2. принимаемых в отношении водителей механических транспортных средств и самоходных машин (далее – водители):

совершенствование системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации водителей, а также повышения профессионального мастерства обучающихся их специалистов;

усиление контроля за режимами труда и отдыха профессиональных водителей, создание условий для поддержания на оптимальном уровне их психофизиологического состояния;

принятие эффективных мер по недопущению употребления водителями алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических и других одурманивающих веществ;

совершенствование профилактической работы с водителями, нарушающими ПДД;

14.3. принимаемых в отношении иных участников дорожного движения (пешеходов, пассажиров, велосипедистов, лиц, передвигающихся на средствах персональной мобильности, и других):

совершенствование системы обучения иных участников дорожного движения безопасному поведению на дорогах;

совершенствование профилактической работы с иными участниками дорожного движения, нарушающими ПДД;

обеспечение необходимых условий для комфортного и безопасного участия в дорожном движении пешеходов, в первую очередь граждан с ограниченными возможностями и детей;

повышение культуры поведения участников дорожного движения;

повышение степени заметности всех участников дорожного движения друг для друга при их нахождении на дорогах;

14.4. принимаемых в отношении дорожно-транспортной инфраструктуры:

повышение качественного уровня строительства и эксплуатации (содержания и текущего ремонта) дорожно-транспортной инфраструктуры;

проведение обследования системы обеспечения БДД, оценки рисков при движении по дорогам;

плановое устройство дорожных ограждений, строительство и обустройство парковок для транспортных средств, транспортных развязок в разных уровнях, подземных и надземных пешеходных переходов, островков безопасности, конструктивно выделенных над проезжей частью дороги, обустройство техническими средствами, направленными на снижение количества ДТП с участием диких животных, устройство тротуаров, пешеходных дорожек и укрепленных обочин;

плановое устройство искусственного освещения на дорогах (прежде всего на аварийно-опасных пешеходных переходах и подходах к ним), повышение уровня освещенности отдельных участков дорог (при производстве на них дорожных работ или на постоянной основе);

проведение работ по ликвидации потенциально опасных участков на дорогах с одновременным осуществлением мероприятий по повышению информированности водителей и пешеходов об опасных условиях дорожного движения;

создание необходимых условий для участия в дорожном движении:

велосипедистов, в том числе посредством строительства и обустройства велосипедных дорожек и велосипедных парковок (прежде всего в г. Минске, городах областного и районного подчинения);

лиц, передвигающихся на средствах персональной мобильности, с принятием дополнительных мер по обеспечению безопасности пешеходов;

высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств путем внедрения современных информационно-коммуникационных технологий в дорожно-транспортную инфраструктуру;

14.5. принимаемых в отношении организации дорожного движения:

своевременное выявление и устранение причин и условий, способствующих нарушению требований законодательства в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, в том числе обязательных для соблюдения требований технических нормативных правовых актов;

постепенный частичный переход от ограничительно-запретительной к информационно-рекомендательной направленности управления дорожным движением;

оптимизация скоростных режимов движения транспортных средств;

внедрение технологий контроля средней скорости движения;

расширение применения методов, направленных на формирование требуемых скоростных режимов;

совершенствование методик расчета экономических и экологических потерь, а также разработка методики расчета социальных потерь в дорожном движении;

разработка методики по определению потенциальной опасности (рисков) совершения ДТП;

оптимизация структуры управления дорожным движением за счет перераспределения и более эффективного использования имеющихся ресурсов;

системный анализ и совершенствование нормативных правовых актов, определяющих требования к регулированию дорожного движения, в том числе обязательных для соблюдения технических нормативных правовых актов, в целях установления надлежащих условий и гарантий для обеспечения БДД и эффективности организации дорожного движения;

совершенствование условий и порядка участия в дорожном движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств;

разработка концепции обеспечения БДД на дорогах с участием высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств;

разработка и совершенствование нормативных правовых актов в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, в том числе обязательных для соблюдения технических нормативных правовых актов, в целях создания условий для участия в дорожном движении высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств;

14.6. принимаемых в отношении интеллектуальных транспортных систем:

разработка состава и иерархии интеллектуальной транспортной системы, а также иных решений с учетом цифровизации систем управления дорожным движением, внедрения современных информационно-коммуникационных технологий обеспечения безопасности дорожного движения и автоматизации его управления;

разработка и совершенствование нормативных правовых актов в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, в том числе обязательных для соблюдения технических нормативных правовых актов, в целях создания и развития интеллектуальных транспортных систем и их подсистем;

создание интеллектуальных транспортных систем на сети республиканских автомобильных дорог;

создание интеллектуальных транспортных систем в г. Минске, областных центрах и городах областного подчинения, в том числе путем объединения уже имеющихся подсистем;

формирование требований к новым транспортным средствам разных категорий для включения в их конструкцию компонентов интеллектуальных транспортных систем; совершенствование системы видеонаблюдения, фиксирующей дорожную обстановку на основных объектах дорожно-транспортной инфраструктуры, размещенной в городах областного и районного подчинения, а также на республиканских автомобильных дорогах;

14.7. принимаемых в отношении повышения эффективности государственного управления и государственного контроля в области дорожного движения:

координация деятельности и усиление взаимодействия между государственными органами, осуществляющими государственное управление в области дорожного движения, и государственными органами, осуществляющими государственный контроль в области дорожного движения;

совершенствование системы государственного контроля, в том числе исключение дублирования контрольных функций в данной сфере;

14.8. принимаемых в отношении формирования государственной идеологии управления дорожным движением:

проведение актуальных научных исследований в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, поддержка внедрения результатов этих исследований;

совершенствование системы ликвидации последствий ДТП, чрезвычайных ситуаций на дорогах и оказания первой помощи пострадавшим в них;

создание системы стимулирования правомерного поведения участников дорожного движения, в том числе путем совершенствования системы страхования рисков при участии в дорожном движении;

14.9. направленных на получение широкой общественной поддержки:

проведение мероприятий по закреплению у граждан положительных стереотипов безопасного поведения на дороге, повышению культуры участников дорожного движения;

внедрение инновационных педагогических технологий при изучении основ БДД в учреждениях дошкольного и общего среднего образования;

формирование негативного отношения в обществе к нарушениям требований законодательства в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, в том числе обязательных для соблюдения требований технических нормативных правовых актов;

пропаганда безопасного поведения участников дорожного движения, в том числе в учреждениях образования и коллективах работников, активное участие в этой работе местных исполнительных и распорядительных органов и средств массовой информации;

проведение долговременной кампании по информированию общественности о безопасных скоростях движения в разных условиях;

создание системы мониторинга общественного мнения в области дорожного движения и обеспечения его безопасности в целях использования при подготовке и принятии управленческих решений.

## **ГЛАВА 5 ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

15. Финансирование мероприятий по повышению БДД осуществляется в пределах средств:

республиканского и местных бюджетов, предусмотренных на содержание государственных органов и местных исполнительных и распорядительных органов, осуществляющих государственное управление и государственный контроль в области дорожного движения, а также на финансирование дорожной деятельности;

фондов предупредительных (превентивных) мероприятий по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, перевозчика перед пассажирами, перевозчика при перевозке опасных грузов;

других источников, не запрещенных законодательством.

16. Реализация настоящей Концепции осуществляется Министерством транспорта и коммуникаций и Министерством внутренних дел совместно с заинтересованными республиканскими органами государственного управления, иными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, облисполкомами и Минским горисполкомом.

17. Планы мероприятий по реализации настоящей Концепции формируются ежегодно с учетом комплекса мероприятий по повышению БДД в Республике Беларусь «Добрая дорога» с указанием сроков реализации, ответственных исполнителей и условий исполнения.

18. Координация действий по реализации настоящей Концепции осуществляется Постоянной комиссией по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь под председательством Заместителя Премьер-министра Республики Беларусь.