

МАТЕРИАЛЫ
для информационно-пропагандистских групп
(февраль 2017 г.)

**РЕАЛИЗАЦИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ.
ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ И ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЕ.
ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

*Материалы подготовлены Информационно-аналитическим центром
при Администрации Президента Республики Беларусь
на основе информации
Министерства транспорта и коммуникаций
и Министерства внутренних дел Республики Беларусь*

Республика Беларусь, занимающая выгодное геополитическое положение, является связующим звеном между Европой и Азией.

В транспортной сети Беларуси, имеющей тесные связи с соседями, важная роль отводится автомобильным дорогам – нашему национальному достоянию. По ним проложены перспективные и загруженные маршруты Евразии. Через территорию нашей страны проходят два трансъевропейских коридора, определенных по международной классификации под номером II (Восток – Запад) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IX В. Их участками являются автомобильная дорога М1/Е30, которая через Беларусь связывает Российскую Федерацию с Западной Европой, и М8/Е95, соединяющая Финляндию, Литву, Россию, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию.

От состояния и уровня дорог непосредственно зависят валовой национальный продукт страны, уровень цен, доходы государственного бюджета, степень занятости населения, приток инвестиций и другие экономические показатели.

Рост автомобильных перевозок в значительной степени определяется развитием и состоянием дорожной сети, ее надежностью, экономичностью.

При этом важна не только мощность, бесперебойность транспортной системы, но и качество услуг, их доступность.

Еще одна актуальная задача – сделать перемещение людей и грузов максимально безопасным.

Данные вопросы находятся на постоянном контроле Правительства, местных органов власти и лично Главы государства.

Дорожная сеть Республики Беларусь

По состоянию на 1 января 2017 г. в Беларуси протяженность сети автомобильных дорог общего пользования составляла **87 031 км** (в том числе республиканских дорог – 15 970 км, местных дорог – 71 061 км). Из общей протяженности твердое покрытие имеют 75 314 км дорог (из них с усовершенствованным типом покрытия – 48 533 км).

Плотность дорожной сети общего пользования составляет 419 км на 1 тыс. км² территории и является одной из самых высоких среди стран-участниц Содружества Независимых Государств (в России – 64 км/1000км², Казахстане – 36 км/1000км, Азербайджане – 219 км/1000км²); выше, чем в Украине (281 км/1000км²), но меньше, чем в Польше (1 319 км/1000км²), Литве (1 270 км/1000км²), Латвии (1 078 км/1000км²).

Протяженность международных автомобильных дорог государств-членов СНГ, проходящих по территории Республики Беларусь, составляет 3 900 км, в том числе **1 600 км на маршрутах международных транспортных коридоров.**

Сегодня в нашей стране доля автомобильного транспорта в общем объеме грузов превышает 40% и постоянно увеличивается. При этом эксплуатируется более 418 тыс. грузовых автомобильных транспортных средств.

Автомобильным транспортом перевозится свыше 58% от общего объема перевозок пассажиров. Более 90% объема перевозок пассажиров в регулярном сообщении обеспечивается организациями автомобильного транспорта общего пользования коммунальной формы собственности. Всего в республике эксплуатируется более 46 тыс. автобусов, в том числе организациями автомобильного транспорта общего пользования свыше 7,4 тыс.

С октября 2014 г. на некоторых участках республиканских автомобильных дорог максимальная скорость движения транспортных средств была увеличена до 100–120 км/ч. Протяженность республиканских автомобильных дорог с повышенным скоростным режимом составляет почти 1,2 тыс. км. Увеличение скоростного режима не коснулось участков дорог, находящихся в непосредственной близости от одноуровневых пешеходных переходов, перекрестков с левоповоротными съездами и участков, имеющих повышенную статистику дорожно-транспортных происшествий.

Несущую способность 11,5 т на одиночную ось имеют 2 002 км автомобильных дорог республиканского значения или 13% от их общей протяженности. Остаются 1 826 км республиканских дорог, которые могут обеспечить пропуск транспортных средств с осевыми нагрузками не

более 6 т на одиночную ось, что не позволяет пропускать по ним без ущерба современные большегрузные транспортные средства.

При этом **наблюдается рост интенсивности движения транспортных средств на дорогах Республики Беларусь, в первую очередь тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств** (далее – ТКТС). Только за последние 5 лет количество ТКТС выросло более чем в 1,7 раза.

В 2016 году РУП «Белорусский дорожный инженерно-технический центр» были выданы 45,4 тыс. специальных разрешений на проезд ТКТС, при выдаче которых в доход республиканского бюджета поступили денежные средства в сумме 13,44 млн. рублей *(в счет компенсации нанесенного ущерба автомобильным дорогам общего пользования)*.

В целях обеспечения сохранности и должного состояния дорожных покрытий требуется восстановление их ежегодного износа. В противном случае это ведет к необратимому процессу их постепенного разрушения. Ремонт и восстановление таких дорог обойдется в 2,5–3 раза дороже, чем затраты на их своевременные ремонт и модернизацию.

По результатам проводимых ежегодно диагностике и сезонных осмотров автомобильных дорог **на республиканских автодорогах выполнение ремонтных мероприятий требуется на 30% протяженности дорог и 43% мостовых сооружений.** На местных автомобильных дорогах выполнение ремонтных мероприятий необходимо на 31% протяженности дорог и 64% мостовых сооружений.

По данным Министерства транспорта и коммуникаций, **Республика Беларусь ратифицировала все основные т.н. Международные решения, касающиеся дорожного движения.**

Справочно.

К примеру, в нашей стране форма, цвет, изображения и светотехнические характеристики знаков соответствуют положениям Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и требованиям Европейских норм.

Нормируемые в Беларуси и странах ЕС коэффициент световозвращения для сухого и влажного состояния, коэффициент яркости, коэффициент сцепления, координаты цветности, требования к разметочным материалам в целом аналогичны друг другу.

Принятые в Республике Беларусь нормы геометрических параметров автомобильных дорог сопоставимы с нормами большинства европейских стран. Так, ширина проезжей части для одной полосы движения составляет в Беларуси, Польше и Франции 3,5 м. Ширина обочины в Беларуси, Польше и Франции составляет 3,5 м.

Нормируемые значения коэффициента сцепления колеса автомобиля с дорожным покрытием в Республике Беларусь составляют для вновь построенных автомобильных дорог от 0,45 до 0,60 (выше, чем в Великобритании, Дании, Франции, Швейцарии и Швеции; сопоставимы с Германией, Испанией, Польшей и Финляндией). Сравнимы эти значения

и для автомобильных дорог, находящихся в эксплуатации.

Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015–2019 годы (далее – Государственная программа) определяет мероприятия по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования в нашей стране.

В первую очередь предусмотрены:

- капитальный ремонт 1 907 км, 8 137 пог.м мостов и путепроводов, текущий ремонт 9 630 км и 11 868 пог.м мостов и путепроводов;
- реконструкция и возведение 602 км автомобильных дорог и 2 391 пог.м мостов и путепроводов.

Справочно.

По итогам 2016 года показатель по капитальному ремонту дорог выполнен на 48,3% (отремонтировано 72,5 км дорог), по капитальному ремонту мостов – на 83,5% (1 085,6 пог.м мостов). По текущему ремонту дорог показатель выполнен на 84% (отремонтировано 894,6 км дорог), по текущему ремонту мостов – на 192,5% (1 925 пог.м).

При этом в прошлом году предусматривалось финансирование дорожных работ за счет всех источников на уровне 1 073 млн. рублей, фактически профинансировано 717 млн. рублей.

Государственная программа предусматривала также завершение строительства второй кольцевой автомобильной дороги вокруг г.Минска. Церемония ее открытия состоялась 22 декабря 2016 г. с участием Президента Республики Беларусь А.Г.Лукашенко.

Справочно.

МКАД–2 позволит обеспечить:

- *связь городов-спутников и Минской агломерации (компактного скопления населенных пунктов) на т.н. уровне «пояса новой индустриализации и инноваций», где будут концентрироваться высокотехнологические города и города с превалирующей развивающей промышленной функцией, технопарки и крупные логистические центры, Китайско-Белорусский индустриальный парк, предприятия СЭЗ «Минск» (в г.Фаниполе и г.Дзержинске), Национальный аэропорт, многофункциональные спортивные и рекреационные зоны (Заславское водохранилище, республиканский центр олимпийской подготовки по зимним видам спорта Раубичи и горнолыжный центр Силичи),*
- *создание туристско-рекреационного кольца «Зеленое кольцо Минска» («Зеленая МКАД»);*
- *перераспределение транзитных международных и внутриреспубликанских транспортных потоков в целях снижения нагрузки транспорта на существующую кольцевую автомобильную дорогу вокруг г.Минска и улучшения экологической обстановки в столице;*
- *удобными транспортными связями гостей и участников проводимых в Республике Беларусь в 2019 году II Европейских игр.*

Главе государства доложили также о выполнении его поручений по реконструкции трассы на участке Острошицкий городок – Курган Славы (Р80) и перспективах развития транспортной инфраструктуры Беларуси. Отмечено, что отечественные организации, по оценкам зарубежных экспертов, выполняют работы качественно и недорого, поэтому могут успешно участвовать в международных конкурсах на проведение строительных работ. Уже сейчас опыт белорусских специалистов востребован в России, Казахстане, прорабатывается реализация ряда проектов в Украине.

Знакомясь с проделанной работой, Глава государства отметил, что **«в последнее время большое внимание уделяется строительству крупных магистралей, но нельзя забывать и о дорогах местного значения.** Делая упор на основных артериях (от этого никуда не денешься, их надо было восстанавливать), мы действительно упустили дороги местного значения. В ближайшие месяцы мы соберемся, обсудим и примем решение, как будем их восстанавливать. **Каждый агрогородок (а их порядка двух тысяч) должен быть соединен с районным центром.** От районных центров до областных у нас более или менее неплохие дороги, но их тоже кое-где надо приводить в порядок».

Справочно.

Во исполнение названного поручения Главы государства на состоявшемся 3 февраля 2017 г. в г.Бресте расширенном заседании итоговой коллегии Минтранса принято решение о внесении изменений в Государственную программу по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015–2019 годы в части ускоренного восстановления сети местных автомобильных дорог.

Обсуждались также перспективы развития автодороги Брест – Гомель, которая станет частью международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай (проект «Меридиан»). Что касается дорожно-строительных работ на гродненском направлении, которые финансирует Всемирный банк, Глава государства отметил, что этот проект выгоден для Беларуси.

А.Г.Лукашенко обратил особое внимание на развитие и благоустройство прилегающих территорий. По его словам, строящиеся объекты должны соответствовать статусу автодорог международного значения.

В целом реализация Государственной программы позволит достигнуть положительной динамики изменения основных транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог и искусственных сооружений (ровность, прочность, грузоподъемность и др.).

Белорусская сторона ведет постоянный диалог в области безопасности дорожного движения с партнерами на международной арене.

Справочно.

К примеру, в мае 2016 г. в г.Брюсселе представители Минтранса приняли участие в очередном заседании Рабочей группы по транспорту «Восточного партнерства» (изложены основные направления политики Республики Беларусь на данном направлении), провели встречу с руководством Международного центра безопасности дорожного движения (достигнута договоренность об обмене статистическими данными об уровнях аварийности в Беларуси и странах ЕС).

11 октября 2016 г. в г.Минске состоялась встреча Президента Республики Беларусь А.Г.Лукашенко с членом британской королевской семьи принцем Майклом Кентским, под патронажем которого реализуется ряд глобальных некоммерческих инициатив в сфере безопасности дорожного движения. По словам Главы государства, «Беларусь рассчитывает на открытие новой страницы в отношениях с Великобританией».

В этот же день Министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь А.Сивак и принц Майкл Кентский подписали меморандум о взаимопонимании по вопросам дальнейшего развития дорожной безопасности в Республике Беларусь. Результатом работы станет дальнейшая интеграция республики в европейскую дорожно-транспортную систему. Заявлено, что офис Майкла Кентского (*курирующего благотворительную организацию RoadSafe, занимающуюся вопросами безопасности на дорогах*), предоставит белорусскому Правительству соответствующие рекомендации.

Кроме того, РУП «Управляющая компания холдинга «Белавтодор» и британская компания CNRG ART Ltd подписали меморандум о взаимопонимании по вопросам дальнейшего развития дорожной безопасности и относящихся к ней технологий строительства, содержания и регенерации дорожных покрытий в Беларуси.

Государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении

С 1 января 2014 г. введена и уплачивается государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

Справочно.

Разработка основных направлений налоговой политики государства возложена на Министерство финансов Республики Беларусь (статья 85 Бюджетного кодекса Республики Беларусь).

*В соответствии со статьей 6 Налогового Кодекса **пошлиной** признается обязательный платеж в бюджет, взимаемый с организаций и физических лиц, как правило, в виде одного из условий совершения в отношении их государственным органом или уполномоченной организацией юридически значимых действий, включая предоставление определенных прав. В пункте 112 приложения 22 к Налоговому Кодексу*

ставки государственной пошлины установлены по категориям плательщиков (физические лица или организации) в базовых величинах с их дифференциацией в зависимости от вида транспортного средства и от разрешенной максимальной массы транспортного средства (см. приложение 1).

Введенная государственная пошлина является своего рода **минимальным компенсационным платежом за пользование дорожной инфраструктурой**, который солидарно распределяется между владельцами транспортных средств – участниками дорожного движения.

В других государствах владельцы транспортных средств также обязаны ежегодно производить оплату транспортного налога (*он же дорожный, он же экологический*).

Справочно.

В США транспортного налога как отдельного сбора нет: он включен в стоимость топлива (примерно 15% от цены).

В Великобритании размер дорожного налога зависит от объема двигателя и чистоты выхлопа.

Во Франции действует двухступенчатая система налогообложения автомобилистов.

В Германии при определении размера налога учитывается объем двигателя и чистота выхлопа.

В России размер транспортного налога определяется самостоятельно в каждом субъекте РФ и зависит от мощности двигателя транспортного средства.

В Украине размер транспортного налога зависит от объема двигателя.

Как свидетельствует практика взимания «дорожных налогов», установить их привязку к интенсивности использования транспортного средства объективно сложно, поэтому **ставки «дорожных налогов» преимущественно устанавливаются в зависимости от категорий транспортных средств без привязки к их фактическому пробегу и периодам эксплуатации.**

Согласно Закону Республики Беларусь о республиканском бюджете, **средства**, поступающие от взимания государственной пошлины на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении (далее – госпошлина на допуск), **направляются** на строительство, реконструкцию, капитальный и текущий ремонт республиканских автомобильных дорог, погашение основного долга и уплату процентов по кредитам, выданным на строительство второй кольцевой автомобильной дороги вокруг г.Минска, а также передаются из республиканского дорожного фонда в консолидированные бюджеты областей и бюджет г.Минска.

За 2016 год использовано средств пошлины:

- на строительство **республиканских** автомобильных дорог – всего 112 128,1 тыс. рублей;
- на капитальный ремонт **республиканских** автомобильных дорог – всего 51 632,2 тыс. рублей.

Информация о строительстве, реконструкции и капитальном ремонте в 2016 году дорог в каждой области за счет средств госпошлины (республиканской части) размещена на сайте Министерства транспорта и коммуникаций в разделе «Дорожное хозяйство» (*см. приложение 2*).

Вниманию выступающих.

Далее целесообразно привести данные о развитии местных автомобильных дорог (сведения находятся в облисполкомах).

В соответствии с нормами законов Республики Беларусь от 4 января 2010 г. «О местном управлении и самоуправлении в Республике Беларусь» и от 2 декабря 1994 г. «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» **разработка и реализация программ развития местных автомобильных дорог является полномочиями местных Советов депутатов, местных исполнительных и распорядительных органов.** Именно эти структуры ежегодно определяют местные дорожные объекты, на которые направляются средства госпошлины, передаваемые в виде субвенций (*вид денежного пособия местным органам власти со стороны государства, выделяемого на определенный срок на конкретные цели; в отличие от дотации подлежат возврату в случае нецелевого использования или использования не в установленные ранее сроки*) из республиканского дорожного фонда в консолидированные бюджеты областей и бюджет г.Минска.

Платные автомобильные дороги

В Республике Беларусь функционирует **национальная электронная система взимания платы за проезд по республиканским автомобильным дорогам.** С 1 августа 2013 г. она введена в коммерческую эксплуатацию под торговой маркой **BelToll**.

Система BelToll пришла на смену ручному сбору платы за проезд. Она работает на основе микроволновой радиосвязи на коротких расстояниях, что позволяет списывать плату за проезд автоматически, когда транспортное средство проезжает под станциями сбора платы. Поэтому у водителя автомобиля **нет необходимости снижения скорости, остановки или выбора определенной полосы движения.**

Оплачивать за проезд в системе BelToll необходимо при движении по платным дорогам транспортных средств с технически допустимой массой не более 3,5 т, зарегистрированных за пределами территории

государств – членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), и иных транспортных средств (грузовики, автобусы и дома на колесах) с технически допустимой общей массой более 3,5 т.

Справочно.

Министерством транспорта и коммуникаций установлены тарифы за проезд по платным автомобильным дорогам.

Размер платежа в электронной системе BelToll зависит от:

- *протяженности платного участка дороги;*
- *категории транспортного средства;*
- *количества осей транспортного средства.*

Так, для транспортных средств с допустимой общей массой до 3,5 т включительно тариф составляет 0,04 евро за 1 км, для грузовых транспортных средств с допустимой общей массой более 3,5 т с 2-мя осями – 0,09 евро, 3-мя осями – 0,115 евро, 4-мя осями и более – 0,145 евро за 1 км.

Величина платы в увеличенном размере в случае нарушения порядка оплаты за проезд является достаточно высокой и составляет от 50 до 260 евро.

От платы за проезд по платным автомобильным дорогам освобождаются:

транспортные средства с технически допустимой общей массой не более 3,5 т, зарегистрированные на территории государств – членов ЕАЭС либо с установленными в случаях, предусмотренных законодательными актами, временными номерными знаками Республики Беларусь, и буксируемые ими прицепы;

транспортные средства с технически допустимой общей массой не более 3,5 т, не зарегистрированные на территории государств – членов ЕАЭС, ввезенные физическими лицами на таможенную территорию ЕАЭС либо приобретенные физическими лицами на территории государств – членов ЕАЭС и ввезенные на территорию Республики Беларусь, и буксируемые ими прицепы, – в течение 10 дней соответственно со дня их выпуска таможенными органами в целях обращения на таможенной территории ЕАЭС без ограничений по пользованию и распоряжению либо со дня их приобретения;

мопеды и мотоциклы;

зарегистрированные на территории Республики Беларусь колесные тракторы и самоходные машины;

транспортные средства оперативного назначения;

транспортные средства, используемые в целях обеспечения обороноспособности и правопорядка;

маршрутные транспортные средства, осуществляющие городские перевозки пассажиров, а также транспортные средства, используемые в целях ликвидации чрезвычайных ситуаций или перевозок грузов

гуманитарной помощи населению Республики Беларусь и других государств.

BelToll – инвестиционный проект Министерства транспорта и коммуникаций и компании Kapsch TrafficCom AG (Австрийская Республика). Инвестдоговор предусматривает, что после сдачи инвестором в эксплуатацию каждой очереди оборудования оно принимается в собственность Беларуси.

В соответствии с названным договором к настоящему времени реализованы фазы внедрения 1, 2 и подфазы 3А и 3Б проекта, в которые инвестировано 194,7 млн. евро. Передано в собственность Республики Беларусь оборудование на сумму 190,9 млн. евро.

Деньги, взимаемые с пользователей платных дорог, аккумулируются у владельца электронной системы – ГУ «Белавтострада». С этих средств списывается определенный процент инвестору за вложенные инвестиции, строительство системы и ее эксплуатацию. Остальная часть вырученных средств поступает в бюджет.

За январь – сентябрь 2016 года использовано средств пошлины на капитальный ремонт республиканских автомобильных дорог 31,6 млн. рублей.

С 1 ноября 2016 г. сеть платных дорог расширена на 101 км по участкам дорог М-5/Е 271 Минск – Гомель, Р-23 Минск – Микашевичи.

Общая протяженность сети платных дорог составляет 1 613 км.

Для проезда по платным дорогам транспортные средства необходимо оснастить **специальными бортовыми устройствами**. Зарегистрироваться в системе и получить такие устройства можно в специальных пунктах обслуживания, которые расположены во всех областных центрах, на некоторых АЗС вдоль платных дорог и вблизи пограничных пунктов пропуска. Их местоположение указывается специальными знаками, установленными вдоль платных дорог. В эксплуатации находится более 245,5 тыс. бортовых устройств. С учетом проведенной оптимизации действует 48 пунктов обслуживания пользователей на приграничной территории, в областных центрах и вдоль платных автодорог. Все пункты обслуживания системы BelToll работают в круглосуточном режиме, без выходных.

Число зарегистрированных в системе BelToll транспортных средств по состоянию на 1 октября 2016 г. превысило 247 тыс., из них почти 140 тыс. – иностранных.

Количество нарушений порядка пользования платными автомобильными дорогами составляет порядка 0,09% от общего количества успешных транзакций. По итогам рассмотрения обращений пользователей подавляющее количество нарушений формируется в

результате небрежности и нежелания следовать правилам проезда по платным автомобильным дорогам со стороны пользователей.

Для информирования пользователей (в том числе относительно перечня платных сегментов, входящих в систему BelToll, а также карты платных дорог) действуют официальный сайт www.beltoll.by и круглосуточная телефонная информационная линия.

Придорожный сервис

На 1 января 2017 г. на республиканских автомобильных дорогах функционируют 388 автозаправочных станций, 158 газозаправочных пунктов, 71 гостиница, 41 мойка, 88 охраняемых стоянок, 438 предприятий торговли, 566 пунктов общественного питания, 75 станций технического обслуживания.

Справочно.

За 2016 год на республиканских автомобильных дорогах введено в эксплуатацию (после строительства и реконструкции) 13 АЗС, 1 газозаправочный пункт, 27 пунктов питания, 2 гостиницы и 1 охраняемая стоянка. Все вводимые объекты сервиса отвечают современным требованиям по качеству предоставляемых услуг.

На автомобильных дорогах, входящих в международную сеть E, функционируют 22 санитарных сооружения, возведенные за счет средств республиканского бюджета, выделяемых на дорожное хозяйство. Объекты сервиса первого уровня включают в свой состав площадки для отдыха со стоянками для транспортных средств и теплыми благоустроенными туалетами с душем, комнатой для пеленания, помещением для продажи штучных товаров и условиями для возможности использования людьми с ограниченными возможностями.

За последние пять лет сеть объектов придорожного сервиса в основном сформирована. Дальнейшее ее развитие будет осуществляться за счет реконструкции и расширения действующих объектов придорожного сервиса.

В 2016 году утверждена Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года, предусматривающая возведение новых объектов придорожного сервиса в непосредственной близости к крупным населенным пунктам, расположенным вблизи автомобильных дорог.

Ежегодно за счет средств их владельцев предполагается вводить в эксплуатацию после нового строительства и реконструкции не менее:

- 6-ти автозаправочных станций;
- 8-ми пунктов общественного питания;
- 2-х гостиниц;
- 3-х автомобильных моек;

- 3-х станций технического обслуживания и стоянок.

Дорожно-транспортные происшествия: статистика и причины

В Беларуси количество транспортных средств ежегодно увеличивается. За прошедшее десятилетие число автотранспорта в нашей стране выросло почти в полтора раза – с 2,7 до 3,9 млн. единиц. **Уровень автомобилизации достиг значения 371 автомобиль на 1 тыс. жителей.**

Справочно.

В России и Литве уровень автомобилизации составляет 317 автомобилей на 1 тыс. жителей, Украине – 202, Латвии – 468, Польше – 493.

Всего в личной собственности граждан зарегистрировано 3,5 млн. единиц автотранспорта. В том числе: в Брестской области – 637 тыс., Витебской – 403 тыс., Гомельской – 468 тыс., Гродненской – 436,5 тыс., Минской – 543 тыс., Могилевской – 344 тыс., г.Минске – 673,5 тыс. единиц автотранспорта.

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) во всем мире являются одной из основных причин травматизма, а также влекут значительные экономические потери. Поэтому **высокий уровень безопасности дорожного движения является одним из важнейших условий устойчивого развития государства.**

Во исполнение Указа Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» (которым также утверждены *Правила дорожного движения*) приняты **Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь** (утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 757 от 14 июня 2006 г.), **Закон Республики Беларусь «О дорожном движении»** № 313-З от 5 января 2008 г. и ряд подзаконных нормативных правовых актов.

По данным МВД, в прошлом году в Республике Беларусь сохранена отмечающаяся на протяжении последнего десятилетия положительная динамика снижения основных показателей аварийности. **Уменьшилось число ДТП с пострадавшими в них людьми:** в 2015 году – 4 151 ДТП, в 2016 году – 3 635 ДТП.

В 2016 году в Беларуси в ДТП погиб 581 человек – это самый низкий показатель за всю историю суверенной Беларуси (максимальное количество погибших было отмечено в 2006 году – 1 726 человек). Аналогичное число смертей на дорогах отмечалось 50 лет назад – в 1960-х годах (в 1966 году – 576), когда уровень автомобилизации был на порядок меньше.

Справочно.

Количество погибших на 1 млн. жителей в Беларуси в 2016 году составило 61 (в 2015 году – 70).

По итогам 2015 года в России этот показатель составлял 157, Латвии – 95, Украине – 93, Литве – 83, Польше – 77, Чехии – 70, Германии – 31.

По данным Минтранса, в 2016 году на республиканских автомобильных дорогах количество погибших из 100 пострадавших в ДТП равнялось 25,7 человека.

Справочно.

Согласно последним данным Всемирной организации здравоохранения, в 2013 году количество погибших на 100 тыс. жителей составляло в мире в среднем 17,4; в странах Европы – 9,3; Америки – 15,9; Юго-Восточной Азии – 17; Ближнего Востока – 19,9; Африки – 26,6.

Данный показатель смертельного травматизма в ДТП в Республике Беларусь равен 7 чел. на 100 тыс. жителей, что ниже средневропейского значения и показателей соседних стран: Российской Федерации (15,8), Латвии (9,5), Литвы (8,2), Польши (7,6), но остается выше чем у лидирующих стран в части безопасности дорожного движения: Норвегии (2,4), Великобритании (2,7), Швеции (2,8), Германии (4,4).

Распределение погибших в ДТП по категориям (по данным МВД):

- пешеходы – 41,5% (242);
- водители – 28,7% (167);
- пассажиры – 19,8% (115);
- велосипедисты – 8,8% (51);
- возчик гужевого транспорта – 0,2% (1);
- иные участники – 0,9% (5).

Справочно.

Например, в 2016 году в г.Минске наиболее многочисленные категории погибших в ДТП – пешеходы (56%; 22 человека), водители (23%; 9 человек), пассажиры (13%; 5 человек).

Наименьшее количество людей в результате ДТП погибло в г.Минске (39), Могилевской и Гродненской областях (по 61 в каждом регионе). В 2016 году не допущено гибели в результате ДТП в 17-ти районах республики.

Справочно.

Семь таких районов – на Могилевщине (Климовичский, Кличевский, Краснопольский, Круглянский, Мстиславский, Славгородский, Чериковский). По четыре района без погибших в ДТП – в Витебской (Браславский, Россонский, Ушачский, Шарковщинский) и Гомельской (Брагинский, Кормянский, Наровлянский, Октябрьский) областях, два – в Брестской области (Ивановский, Малоритский).

Наиболее распространенные виды ДТП:

- столкновение транспортных средств (39% от общего количества ДТП – 1 429 происшествий);
- наезд на пешехода (37% или 1 349 происшествий);
- ДТП с участием одного транспортного средства, в т.ч. опрокидывания, наезды на препятствия (19% или 700 происшествий).

Причины ДТП:

- по вине водителей всех видов транспортных средств произошло 80% от общего количества ДТП (2 918);
- по вине пешеходов – 14% (516);
- по вине велосипедистов – 4% (138);
- по причине технической неисправности транспортного средства зарегистрировано 2% от общего количества ДТП (66);
- по причине неудовлетворительного состояния дорог – 0,5% (18).

Наиболее тяжелые последствия влекут управление водителями транспортным средством в состоянии опьянения, превышение скорости движения, нарушение правил обгона, проезда пешеходных переходов, перекрестков и маневрирования.

Многих случаев тяжелого травмирования и даже гибели в результате ДТП удалось бы избежать, если бы все водители и пассажиры (в том числе сидящие на задних сиденьях) использовали **ремни безопасности**.

Главные причины ДТП с тяжкими последствиями по вине пешеходов – неиспользование в темное время суток световозвращающих элементов, переход проезжей части в неустановленных местах и на запрещающий сигнал светофора, а также участие в дорожном движении в состоянии опьянения. На изменение подобного опасного поведения могут повлиять находящиеся рядом друзья и близкие. Даже посторонние очевидцы, сообщив о нарушителе в ГАИ, помогут предотвратить аварию и сохранить жизни и здоровье других участников дорожного движения.

Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма

Основные **причины** детского дорожно-транспортного травматизма:

- нарушение водителями правил перевозки детей (37%);
- непредоставление преимущества детям-пешеходам на пешеходных переходах (17%);
- непринятие мер по обеспечению безопасности детей во дворах (9%).

На протяжении последних 10 лет отмечается сокращение количества погибших и раненых в ДТП детей. **В 2016 году на дорогах страны травмировано в 2 раза меньше детей (332), чем в 2007 году (676).** Количество погибших детей сократилось в 3,5 раза (с 65 до 18).

Снизилась тяжесть получаемых в результате ДТП травм. Если раньше смертельным исходом заканчивалось практически каждое десятое происшествие с участием ребенка, то сейчас – каждое восемнадцатое.

В последнее время существенно **улучшилась дисциплинированность детей на дороге.** Если еще десять лет назад из-за неосторожного поведения детей происходило 80% аварий, то сегодня – только каждая третья.

По каждому факту ДТП с участием ребенка совместно с органами образования проводятся всесторонние проверки. По результатам вырабатывается и реализуется комплекс корректирующих мероприятий по устранению пробелов в воспитательно-профилактической работе, организации надзорных мероприятий, совершенствовании организации дорожного движения.

Регулярно проводятся мероприятия, направленные на **упреждение происшествий, создание условий для дальнейшего повышения безопасности детей на дороге.**

Все школы и детские сады обеспечены техническими средствами, ограничивающими въезд транспортных средств на территорию. На прилегающей территории установлены и обновлены дорожные знаки и дорожная разметка, оборудованы парковки.

Наряду с традиционными решениями **применяются передовые технические средства организации дорожного движения и технологии, а также нестандартные технические мероприятия для обеспечения лучшей информированности водителей.**

Справочно.

Например, на территории г.Минска, Минской и Гродненской областей проезжая часть вблизи пешеходных переходов у школ оборудуется светодиодной сигнализацией, которая включается при появлении пешеходов вблизи перехода.

За каждым учреждением образования закреплен сотрудник ГАИ для проведения профилактической работы.

Для обучения детей навыкам безопасного поведения в школах оборудован автогородок либо площадка. В целях эффективного изучения учащимися ПДД используются интерактивная компьютерная программа, профилактические видеофильмы. Издано более 100 видов детской печатной продукции (комплекты плакатов, изображений дорожных знаков, билеты для велосипедистов, мини-книжки, листовки).

Родители и дети могут найти разнообразные профилактические материалы на **детском правовом интернет-сайте mir.pravo.by.**

В школах организована работа отрядов **юных инспекторов движения** (далее – ЮИД). Ежегодно в городских, районных, областных и финальном туре республиканского слета-конкурса ЮИД принимают

участие около 3 тыс. отрядов. Последний республиканский слет-конкурс отрядов ЮИД прошел в мае 2016 г. в Гомельском районе.

Ежегодно проводятся **республиканские творческие конкурсы для детей и подростков** «Соблюдаем законы дорог!» и «Безопасный переход» (конкурсы «Юный модельер» и «Художник по костюмам», пропагандирующие световозвращающие элементы, а также конкурсы анимационных сюжетов и видеороликов по профилактике ДТП).

В период школьных каникул профилактическая работа проводится в оздоровительных лагерях.

В стране продолжается **реализация проекта международной технической помощи «Профилактика детского травматизма» при поддержке Детского фонда Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ) в Республике Беларусь.**

Справочно.

В 2016 году в рамках проекта приобретено и передано в Министерство образования Республики Беларусь для последующего распределения среди школ республики более 10 тыс. световозвращающих жилетов для их использования при организованном передвижении групп детей. Результатами налаженного взаимодействия стали также строительство и оборудование трех детских автогородков в г.Минске, Минской и Брестской областях.

Дважды в год (перед началом летних каникул и началом учебного года) проводится **республиканское комплексное мероприятие «Внимание – дети!».**

Ревизия эффективности принятых мер по каждому учреждению образования проводится в ходе **ежегодных обследований** перед началом учебного года.

В начале февраля 2017 г. в российских, казахстанских, а затем и в белорусских социальных сетях и телефонных мессенджерах распространилась информация о якобы набирающей популярность у детей игре **«Беги или умри»**. Предполагается, что дети, получив команду из соцсетей, перебегают дорогу на красный свет на минимальном расстоянии от движущихся машин.

По этому поводу в Следственном комитете Республики Беларусь 6 февраля 2017 г. заявили, что «каждый случай детской смерти или суицида в комитете находится под особым контролем. Какой-либо информации об игре «Беги или умри» в уголовных делах или материалах проверки Следственного комитета не имеется». В свою очередь в ГАИ сообщили: «Преднамеренных случаев риска, связанных с тем, чтобы дети либо хотели совершить суицид, или, выполняя чьи-то «инструкции», выбегали на дорогу, не было ни в минувшем году, ни с начала 2017 года».

Тем не менее, в МВД напоминают: родителям необходимо рассказывать детям о правилах безопасности (как на дороге, так и в

общении с незнакомцами на улице и в соцсетях), а водителям – быть внимательными, особенно возле школ, детских садов и во дворах.

Справочно.

Смертельно опасные подростковые игры не обошли стороной другие страны. Например, в России и Кыргызстане подобные «приказы» из социальных сетей не раз приводили к реальным трагедиям. По информации российских силовиков, т.н. игра «Синий кит» заключается в серии заданий, последним из которых становится самоубийство ребенка.

Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения

В последние годы приняты последовательные меры по ужесточению ответственности нетрезвых водителей.

Справочно.

Введена уголовная ответственность за повторное в течение года управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Увеличен минимальный срок лишения права управления за нетрезвое вождение с 1 до 3 лет.

Снижена допустимая концентрация алкоголя с 0,5 до 0,3 промилле.

Введена конфискация транспортного средства в случае повторного в течение года управления автотранспортом в состоянии опьянения.

Размер штрафа за нетрезвое вождение увеличен до 100 базовых величин.

Ужесточена уголовная ответственность нетрезвых водителей, совершивших ДТП с тяжкими последствиями: максимальный срок лишения свободы в случае причинения тяжкого телесного повреждения или гибели человека увеличен до 7 лет, в случае гибели двух и более лиц – до 10 лет.

Результатом стало неуклонное сокращение числа ДТП по вине таких лиц (2005 год – 822, 2016 год – 364) и количества фактов управления транспортным средством в состоянии опьянения (2005 год – 75,2 тыс., 2016 год – 26,4 тыс.).

Справочно.

В 2016 году за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передачу управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования), к административной ответственности привлечено 25 тыс. лиц (в 2015 году – 28,2 тыс.). По фактам совершения данного правонарушения повторно в течение года возбуждено 1 424 уголовных дела (в 2015 году – 1 837).

Уровень защищенности участников дорожного движения повысили последние изменения Правил дорожного движения: в частности, требования об обязательном использовании детских удерживающих устройств при перевозке в автомобилях детей в возрасте до 12 лет, а также зимних шин в период с 1 декабря по 1 марта.

На территории Республики Беларусь функционирует единая система фотофиксации нарушений скоростного режима.

Справочно.

С июля 2012 г. введены в эксплуатацию и функционируют свыше 300 датчиков контроля скорости.

В 2016 году с помощью работающих в автоматическом режиме датчиков контроля скорости зафиксировано свыше 1 млн. нарушений скоростных режимов (в 2015 году – 0,9 млн.).

В прошлом году сотрудниками ГАИ пресечено 308 тыс. нарушений скоростного режима (в 2015 году – 423,3 тыс.), 343 тыс. фактов невыполнения водителями требований сигналов регулирования дорожного движения, правил проезда пешеходных переходов, обгона, маневрирования и иных нарушений Правил дорожного движения, являющихся основными причинами дорожно-транспортного травматизма (в 2015 году – 353 тыс.), 59 тыс. фактов управления транспортным средством лицом, не имеющим права управления (в 2015 году – около 62 тыс.), 336,5 тыс. нарушений ПДД пешеходами и иными участниками дорожного движения (велосипедистами, возчиками, пассажирами) (в 2015 году – 337 тыс.).

Доказали свою высокую эффективность меры по популяризации использования световозвращающих элементов. **В 2016 году на дорогах страны погибло в 3 раза меньше пешеходов в темное время суток, чем в 2005 году** (2005 год – 545, 2016 год – 184).

С учетом поступающих предложений граждан и зарубежного опыта при строительстве и реконструкции участков улично-дорожной сети реализуются эффективные **инженерные решения, способствующие предотвращению ДТП.**

Справочно.

К примеру, в регионах республики осуществляются мероприятия по оптимизации скоростных режимов движения транспортных средств, улучшению пропускной способности улично-дорожной сети, в том числе путем выделения на перекрестках отдельных лево- и правоповоротных полос движения.

Повышается безопасность пешеходных переходов за счет установки дополнительных источников наружного освещения с использованием современных ламп направленного действия, в том числе с использованием солнечных батарей.

Принятые меры по разграничению путей передвижения велосипедистов и автотранспорта с созданием инфраструктуры для велодвижения дали свой эффект в виде последовательного снижения количества ДТП с участием двухколесного транспорта и погибших велосипедистов. **В 2016 году в Беларуси погибло в 3 раза меньше велосипедистов, чем в 2005 году** (2005 год – 151, 2015 год – 51).

По оценкам экспертов, **практика инженерного обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь соответствует передовым мировым стандартам.**

На региональном уровне реализуются комплексы мероприятий по сокращению уровня дорожно-транспортного травматизма.

Справочно.

К примеру, в г.Минске принята Концепция обеспечения безопасности дорожного движения «Добрая дорога» на 2016–2020 годы (далее – Концепция). Среди целей Концепции: снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими не более 500 в год к 2020 году; снижение числа погибших в дорожном движении до не более 25 погибших в 2021 году; снижение количества пострадавших в ДТП детей не более 25 в год к 2020 году. Успешная реализация Концепции в белорусской столице позволит достичь показателей безопасности дорожного движения в гг.Вене, Берлине, Стокгольме.

В 2016 году ГАИ организовано проведение серии **тематических республиканских профилактических акций** («Мотодвижение без нарушений!», «Колес меньше – опасности больше!», «Остановим беду вместе!», «Время стать заметным!», «Обеспечь безопасность ребенка в автомобиле на 100%!»).

Ежемесячно проводились профилактические мероприятия в рамках **единого дня безопасности дорожного движения**.

В рамках **информационно-разъяснительной работы** организовано свыше 10 тыс. выступлений по вопросам профилактики дорожно-транспортного травматизма в печатных изданиях, более 18 тыс. – на телевидении, свыше 60 тыс. – по радио. Кроме того, более 35 тыс. информационных материалов размещено в сети Интернет. Сотрудниками ГАИ в трудовых коллективах проведено 43 тыс. профилактических выступлений, в учреждениях образования – свыше 30 тыс.

Изготовлено более 2 тыс. видов печатной продукции и материалов наглядной агитации общим тиражом свыше 250 тыс. единиц. На улично-дорожной сети установлено и обновлено более 550 информационных щитов, растяжек и биллбордов с информацией о проводимых мероприятиях и социальной рекламой профилактического характера.

Услуги, оказываемые населению по линии Минтранса и ГАИ

По состоянию на 1 января 2017 г. в Республике Беларусь насчитывалось 465 организаций и их филиалов (далее – учебные организации), осуществляющих **подготовку, переподготовку и повышение квалификации водителей механических транспортных средств** (далее – МТС).

Учебные организации равномерно распределены по территории республики и полностью удовлетворяют потребности населения по оказанию услуг по подготовке водителей МТС.

За 2016 год в Республике Беларусь подготовлено 103,5 тыс. водителей МТС различных категорий, что на 23,5% меньше, чем за аналогичный период 2015 года. Из них – 72,3 тыс. (70% от общего количества подготовленных) составили водители МТС категории «В» (автомобили с разрешенной массой до 3,5 т и количеством мест для сиденья до 8; разрешается использовать прицеп с массой до 750 кг при суммарной массе не больше 3,5 т).

Ежегодно в Министерстве транспорта и коммуникаций подводятся итоги смотра-конкурса в номинациях «Лучшая организация, осуществляющая подготовку, переподготовку и повышение квалификации водителей автомобилей», «Лучшая организация, осуществляющая подготовку водителей автомобилей», «Лучший преподаватель», «Лучший мастер производственного обучения управлению автомобилем», «Лучшее учебно-методическое пособие».

Ежегодно около 1,3 тыс. водителей, работающих без аварий и нарушений Правил дорожного движения, награждаются нагрудным знаком Минтранса «За работу без аварий».

Подразделениями ГАИ проводится целенаправленная работа по повышению качества обслуживания граждан, ведется поиск новых методов в организации приема граждан, исключении очередей, сокращении времени обслуживания.

Все административные процедуры организованы по принципу «одно окно». При этом практически везде учреждения Сбербанка и представительства страховых компаний в областных центрах и г.Минске находятся в зданиях, где осуществляется прием граждан, а в районных центрах – в непосредственной близости от этих мест.

Наличие общереспубликанской базы данных по линии Госавтоинспекции позволяет без истребования дополнительных документов проводить в кратчайшие сроки необходимые проверки по автотранспорту, выданным водительским удостоверениям, административной практике.

В целях улучшения качества обслуживания граждан и уменьшения количества документов, предоставляемых лицами для осуществления государственной регистрации транспортных средств, **организован электронный обмен информацией между Министерством внутренних дел, таможенными и налоговыми органами.**

Справочно.

В республике функционирует 42 подразделения ГАИ, осуществляющие административные процедуры по регистрации транспорта и выдаче водительских удостоверений.

При приеме практического экзамена на право управления транспортными средствами внедрено использование видеорегистраторов,

что позволяет осуществлять контроль за приемом экзаменов, а также проводить объективное рассмотрение апелляций, в случае несогласия лица с результатами экзамена.

Для изучения общественного мнения, совершенствования работы с обращениями граждан, в регистрационно-экзаменационных подразделениях на постоянной основе проводится **анкетирование**.

Несмотря на то, что в соответствии с нормативно-правовыми документами срок выдачи регистрационных документов составляет 10 дней, а водительских – 5 дней, 99% граждан, обращающихся в регистрационно-экзаменационные подразделения Госавтоинспекции, получают их в день обращения.

Реализована возможность внесения гражданами платы в безналичной форме с использованием системы «Расчет» Единого расчетного и информационного пространства (далее – система «Расчет» ЕРИП) за осуществление регистрационных действий в отношении транспортных средств, а также выдачу и обмен водительских удостоверений. **Не требуется предоставление гражданином документа, подтверждающего внесение платы.**

Справочно.

Платежи могут производиться посредством платежно-справочного терминала, инфокиоска, интернет-банкинга, мобильного банкинга, банкомата, кассы банка и других пунктов банковского обслуживания, подключенных к системе «Расчет» ЕРИП.

В целях создания удобств по оплате штрафов за нарушение Правил дорожного движения **патрульные автомобили ГАИ оснащаются мобильными платежными терминалами, позволяющими взыскивать штрафы посредством банковских пластиковых карточек**. В этом случае лицу выдается карт-чек.

Кроме того, с октября 2016 г. гражданам предоставлена возможность оплаты любого штрафа за нарушение Правил дорожного движения в безналичной форме посредством системы «Расчет» ЕРИП.

Проделанная работа позволила сократить время, затрачиваемое гражданами на посещение подразделений ГАИ, обеспечить качественное осуществление административных процедур, неукоснительное соблюдение требований законодательства при принятии решений, затрагивающих права и законные интересы граждан.

В Республике Беларусь организовано проведение государственного технического осмотра транспортных средств в соответствии с требованиями нормативных правовых актов и на уровне ведущих европейских стран.

На 1 января 2017 г. в стране имеется 224 диагностические станции, из которых 210 стационарные и 14 мобильные.

Справочно.

В том числе:

Брестская область – 37 ед. (из которых одна мобильная);

Витебская область – 33 ед. (из которых 3 мобильные);

Гомельская область – 33 ед. (из которых 3 мобильные);

Гродненская область – 33 ед. (из которых 2 мобильные);

Минская область – 33 ед. (из которых 2 мобильные);

Могилевская область – 23 ед. (из которых 3 мобильные);

г.Минск – 32 ед.

В целях повышения доступности услуги по проведению государственного технического осмотра, повышения уровня обслуживания на диагностических станциях республики, совершенствования технологии проведения диагностических работ **предприняты следующие меры:**

в 2015 году уточнены Положение о порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2008 г. № 630, и Единый перечень административных процедур, осуществляемых государственными органами и иными организациями в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 17 февраля 2012 г. № 156 (*в части выдачи разрешения на допуск транспортных средств к участию в дорожном движении*);

планируется открытие новых диагностических станций;

организован сервис по предварительной записи на государственный технический осмотр через Интернет (*сайт УП «Белтехосмотр» <http://gto.by>*);

в IV квартале 2016 г. организована возможность оплаты государственной пошлины за допуск транспортных средств к участию в дорожном движении посредством системы «Расчет» ЕРИП.

В 2016 году выдано 1 542 422 разрешения на допуск транспортных средств к участию в дорожном движении (в 2015 году – 1 705 640).

По данным Управления Государственной автомобильной инспекции милиции общественной безопасности Министерства внутренних дел Республики Беларусь, **принятые в Беларуси в период с 2006 по 2016 год меры по повышению безопасности дорожного движения позволили**

сохранить 6 тыс. жизней и здоровье 20 тыс. человек. По уровню безопасности дорожного движения наша страна вышла на европейский уровень.

Сегодня Республика Беларусь – государство с развитой транспортной инфраструктурой. В совокупности с географическим положением нашей страны, культурным и историческим наследием, возрастающей ролью Беларуси в европейском регионе, туристической инфраструктурой это предопределяет высокую привлекательность Беларуси для зарубежных гостей.

Посетившие нашу страну положительно оценивают культуру участников дорожного движения, качество, безопасность, благоустройство и чистоту белорусских дорог.

Приведенные факты свидетельствуют об эффективности проводимой в Беларуси социально ориентированной дорожно-транспортной политики, в том числе в области обеспечения безопасности на дорогах.