История развития правил дорожного движения в Беларуси

11 сентября 1896 года вышло постановление министра путей сообщения князя М.И. Хилкова «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». В постановление входили 12 обязательных правил. Вот некоторые из них:

1. При эксплуатации самодвижущихся экипажей скорость их движения, при встрече с экипажами, запряженными лошадьми, чтобы не пугать лошадей, должна быть уменьшаема до самого тихого хода, с этой же целью самодвижущийся экипаж при сказанных встречах должен удаляться по возможности на самый край шоссе.
2. На крутых поворотах самодвижущиеся экипажи должны двигаться тихо, а в закрытой местности, кроме того, трубить.
3. Соответственно с требованиями общей безопасности скорость прохождения самодвижущихся экипажей должна быть уменьшаема: на спусках, при встречах с другими экипажами, в местах пересечения шоссе с другими дорогами и по селениям.
4. При движении по шоссе, на которых существуют заставы для взимания шоссейного сбора, самодвижущиеся экипажи уплачивают шоссейный сбор в том размере, который будет установлен за право проезда по шоссе таких экипажей.
5. При каждом самодвижущемся экипаже должно иметься надлежащее удостоверение, что экипаж исправен во всех частях и что все части механического двигателя находятся в исправном и безопасном состоянии.  
   Примечание: Для выдачи таковых удостоверений владельцам самодвижущихся экипажей, предназначенных к движению на дорогах ведомства путей сообщения, полагается производить освидетельствование сих экипажей тем же порядком и в те же сроки, которые установлены для освидетельствования паровых котлов на пароходах, плавающих по внутренним водам.
6. Железные шины на ободьях самодвижущихся экипажей должны быть по всей поверхности плоскими, отнюдь не выпуклыми и не вогнутыми и так прикреплены к ободьям, чтобы гвозди, штифты, винты или заклепки не выступали наружу.
7. Ширина колесных ободьев и железных шин не должна быть ни в каком случае менее 3 ¼ дюйма при полном весе экипажа с нагрузкою от 120 до 180 пудов и не менее 4 дюймов при весе экипажа с нагрузкой от 180 до 300 пудов.
8. Проход по шоссе самодвижущихся экипажей весом более 300 пудов не дозволяется без особого, испрошенного заблаговременно, разрешения.

В 1920-1930-е годы единых правил для всего Советского Союза не существовало, они разрабатывались на местах. 10 июня 1920 года Совет народных комиссаров принял Декрет «[Об автодвижении по г. Москве и её окрестностям](http://pdd.by/pdd/history/moskva-1920/)». Правила состояли из 9 разделов, содержащих 39 пунктов. Во многих городах советских республик содержание Декрета было принято за основу правил уличного движения. Правила содержали требования к водителям: наличие у них шоферских документов и путевого листа; требования к регистрационным знакам; требования, предъявляемые к автомобилям и их регистрации; описывались права пользования отдельными видами автомобилей.

10 сентября 1931 года в Главном управлении Рабоче-крестьянской милиции (ГУРКМ) подписан циркуляр «О порядке организации надзора за выполнением правил уличного движения». Со вступлением в действие циркуляра в составе управлений милиции создавались отделы по регулированию уличного движения (ОРУДы).

15 мая 1933 года Цудортранс утвердил «Правила движения автомобильного транспорта на дорогах СССР».

Рождалась необходимость создания более гибкого государственного органа, который мог бы контролировать дисциплину водителей на дорогах и 5 ноября 1934 года согласно постановления правительства «О мерах по улучшению дорожного хозяйства» при Цудортрансе создана Главная Государственная автомобильная инспекция.

Белорусские Правила уличного движения по городу Минску были приняты 27 марта 1936 года и включали в себя 13 разделов. Эти Правила вводили 22 дорожных знака: 3 указательных, 6 предупреждающих, 13 запрещающих.

В 1938 году на перекрестке улиц Кирова и Бобруйской в Минске появляется первый светофор.

В СССР в 1940 году были приняты типовые «Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР», на основе которых стали создаваться Правила на местах.

Стандарты на дорожные и регистрационные знаки были разработаны только в 1945 году. Гост 2965-45 «Знаки дорожные сигнальные. Классификация и технические условия» разделял дорожные знаки на три типа: а) предупреждающие об опасных местах (желтое поле, черная кайма и черное изображение) — 4 знака; б) воспрещающие — 14 знаков; в) указательные — 8 знаков. ГОСТ 3207-46 «Знаки номерные для автомобилей, тягачей, транспортных тракторов, прицепов и мотоциклов» ввел единые для всех регистрационные знаки: 2 черные буквы и 4 цифры на желтом фоне.

Первые послевоенные Правила уличного движения по городу Минску и Минской области исполком Минского областного Совета депутатов трудящихся издал 8 мая 1946 года. Правила состояли из 29 разделов, включающих в себя 129 пунктов.

В 1957 году в СССР вышли новые типовые Правила движения по улицам и дорогам, которые легли в основу «Правил дорожного движения по улицам и дорогам Белорусской ССР», утвержденных Советом Министров Беларуси постановлением № 335 от 12 мая 1959 года. Правила содержали 100 пунктов и 2 приложения.

1 января 1959 года начал действовать ГОСТ 3207-58 «Знаки номерные для дорожных транспортных машин». Согласно ГОСТу черные цифры на желтом фоне были заменены четырьмя цифрами и тремя буквами белого цвета на черном фоне.

На Всемирной конференции по дорожному движению в Женеве в 1949 году Организация Объединенных Наций (ООН) приняла соглашения: «Конвенция о дорожном движении» и «Протокол о дорожных знаках и сигналах». Эти документы содержали международные требования к организации и порядку дорожного движения с целью его развития и повышения безопасности. Советский Союз, в состав которого тогда входила Беларусь, присоединился к этим соглашениям ООН в августе 1959 года. На основе международных документов были разработаны первые единые Правила движения по улицам и дорогам СССР, утвержденные приказом МВД СССР в январе 1960 года. 2 декабря 1960 года Советом Министров БССР было принято постановление № 639 «О введении в действие Правил движения по улицам и дорогам Союза ССР в Белорусской ССР».

В августе 1964 года Советом Министров БССР утверждаются Правила регистрации и учета авто- и мототранспорта, Правила проведения технических осмотров автомобилей и мотоциклов, Правила учета дорожно-транспортных происшествий и Положение о порядке присвоения квалификации водителя автомототранспорта и городского электротранспорта.

В 1972 году в СССР было введено единое водительское удостоверение, согласно которому водителей начали разделять на группы в соответствии с категориями (А, B, C, D и E) транспортных средств, к управлению которых они допускались.

1 января 1974 года в БССР начали работать 26 областных и межрайонных регистрационно-экзаменационных подразделений ГАИ. Они занимались выдачей и заменой водительских удостоверений, регистрацией транспортных средств и приемом экзаменов.

В это же время активно велась работа по обеспечению безопасности дорожного движения. Во всех населенных пунктах устанавливались новые технические средства регулирования дорожного движения: объемные и световозвращающие дорожные знаки, светофоры новой конструкции.

16 июля 1986 года МВД СССР утвердило новые Правила дорожного движения. 1 января 1987 года они вступили в действие.

21 марта 1996 года Постановлением Кабинета Министров Республики Беларусь № 203 утверждены первые национальные Правила дорожного движения Республики Беларусь.

Важным событием в сфере дорожного движения и обеспечения безопасности его участников стало принятие Закона Республики Беларусь «О дорожном движении», который вступил в силу 10 августа 2002 года. В законе были прописаны правовые и организационные основы дорожного движения. В рамках реализации этого закона были созданы Правила дорожного движения, которые вступили в силу 1 июля 2003 года.

28 ноября 2005 года Президентом Республики Беларусь Александром Лукашенко был подписан указ № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения». Этот Указ утверждал новые Правила дорожного движения, которые вступили в силу 1 января 2006 года. С этого момента все изменения в Правила дорожного движения утверждаются исключительно Указами Президента Республики Беларусь. Отличия Правил 2003 года и 2006 года приведены в[сравнительной таблице](http://pdd.by/pdd/history/changes-03-06/).

Указом Президента Республики Беларусь № 526 от 18 октября 2007 г. внесены очередные изменения в Правила дорожного движения. В основном, изменения носили «косметический» характер. Среди них наиболее важными можно считать разрешение не пристегиваться ремнем безопасности водителям с определенными медицинскими противопоказаниями, обязательное обозначение световозвращающим элементом пешеходов при движении по краю проезжей части дороги в темное время суток, а также введение пока в рекомендательном порядке использование зимней резины.

Небольшие изменения в Правила дорожного движения были также внесены Указами Президента Республики Беларусь № 663 от 4 декабря 2008 г. и № 52 от 23 января 2009 г.

17 декабря 2009 года Президент Беларуси подписал Указ № 634, предусматривающий очередную корректировку Правил дорожного движения. Документ был подготовлен по поручению главы государства на основании коллективного обращения граждан Республики Беларусь с просьбой о снятии ограничений на тонировку стекол транспортных средств. Указом разрешается с 17 декабря 2009 года участие в дорожном движении всех транспортных средств с тонировкой, отвечающей установленным Указом требованиям.

Правила дорожного движения определяют нормы поведения водителей — основных участников дорожного движения, из-за ошибок которых совершается большая часть дорожно-транспортных происшествий, а также пешеходов и пассажиров, по вине которых нередко получают увечья и гибнут люди. Правила устанавливают требования к участникам дорожного движения, они отражают определенные организационные и технические возможности предупреждения аварийности. Этим и объясняется то обстоятельство, что по мере развития дорожного движения, расширения средств и возможностей его организации совершенствуются и Правила дорожного движения.