

УДК 343.976

**АЛКОГОЛЬ И ДОРОЖНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ:
АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ДТП В БЕЛАРУСИ (2020–2024 гг.)****Т. А. ГРЕЦКАЯ, А. В. КЛЕБАНОВ**
(Представлено: О. В. КАТУШОНОК)

В статье анализируется динамика ДТП в Беларуси за 2020–2024 годы, особое внимание уделяется авариям с нетрезвыми водителями. Статистика выявляет снижение доли таких происшествий, что демонстрирует результат профилактических мер. При этом основной проблемой остаются ДТП по вине трезвых водителей, что указывает на необходимость комплексных мер для повышения безопасности.

Дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) – происшествие, совершенное с участием хотя бы одного находившегося в движении механического транспортного средства, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица [1].

При этом тяжесть последствий ДТП напрямую зависит от множества факторов, среди которых ключевым является человеческий – физическое и психофизиологическое состояние водителя. Нарушения в этой сфере, такие как управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения многократно увеличивают вероятность наступления тяжких последствий, выводя проблему вождения в состоянии алкогольного опьянения в разряд первоочередных задач для обеспечения безопасности на дорогах.

Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, либо передача управления транспортным средством такому лицу представляют серьезную угрозу для безопасности дорожного движения. В состоянии алкогольного опьянения субъект находится в пониженном уровне сознания, что неминуемо образует риск для окружающих, правопорядка и самого субъекта ввиду утраты им самоконтроля и предрасположенности к девиантному и делинквентному поведению. При этом, как справедливо отмечают исследователи, наблюдается существование прямой зависимости между уровнем данной угрозы и степени опьянения лица, управляющего транспортным средством: чем в наиболее нетрезвом состоянии водитель, тем больше и реальнее для окружающих исходящая от него опасность [2, с. 1].

Проблема такого резкого роста аварийности при нахождении участников дорожного движения в состоянии алкогольного опьянения заключается в том, что алкоголь коварно воздействует на организм человека. Водитель расслабляется, перестает осознавать риск возникновения аварии, часто просто завышает свои способности, становится менее осмотрительным и дисциплинированным [3, с. 2]. Снижение реакции не позволяет своевременно оценивать дорожную обстановку, распознавать значение дорожных знаков и разметки, реагировать на маневры других участников дорожного движения. При этом опасны не только большие, но и малые дозы алкоголя, когда человек еще не полностью осознает опасность, уверен в себе и отвергает любые неблагоприятные последствия. Большинство людей в состоянии опьянения завышают свои способности. Под воздействием алкоголя снижается реакция, ухудшается координация движения и других действий. Даже при употреблении малых доз алкоголя нарушаются психофизиологические функции. Данная проблема чревата своими отрицательными социальными последствиями [4].

В соответствии с Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 апреля 2011 года состояние алкогольного опьянения – это наличие абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе в концентрации 0,3 и более промилле или наличие паров абсолютного этилового спирта в концентрации 150 и более микрограммов на один литр выдыхаемого воздуха [5].

Состояние алкогольного опьянения – это физиологическое и психофизическое состояние, которое приводит к значительному ухудшению реакции, снижению концентрации внимания, нарушению пространственного восприятия и неадекватной оценке дорожной обстановки. Именно эти факторы многократно увеличивают вероятность совершения ошибки, которая ведет к ДТП, что и подтверждается статистикой аварий, виной которым стало вождение в нетрезвом виде.

Управление транспортным средством в состоянии опьянения является одним из приоритетных факторов риска при анализе дорожно-транспортной обстановки. Ниже представлены сравнительные данные по ДТП в Республике Беларусь за 2020–2024 годы, с выделением доли происшествий, произошедших по вине водителей, находившихся в состоянии алкогольного или иного токсического опьянения [6].

Структура представлена в виде двух таблиц: таблица 1 отражает показатели по ДТП, совершенным водителем в состоянии алкогольного опьянения в таблице 2 представлены показатели по ДТП с участием «трезвых» водителей. Показатели включают абсолютные значения ДТП, пострадавших (с выделением погибших и раненых), а также удельный вес соответствующей категории пострадавших от общего количества пострадавших по стране.

Таблица 1. – Количество ДТП по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения и число лиц, в них пострадавших, на территории Республики Беларусь (2020–2024 гг.)

Год	ДТП		Пострадавшие в ДТП				Доля пострадавших по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения от всех пострадавших в ДТП (%)		
			всего	по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения					
	всего	по вине водителей в состоянии алког. опьянения			всего	погибшие			
2020	3599	394	4307	548	131	23,9%	417	76,1%	12,7
2021	3371	288	4128	421	86	20,4%	335	79,6%	10,1
2022	3186	270	3850	356	81	22,8%	275	77,2%	9,2
2023	3173	240	3853	323	60	18,6%	263	81,4%	8,4
2024	3453	226	4238	308	63	20,5%	245	79,5%	7,3

Таблица 2. – Количество ДТП по вине «трезвых» водителей и число лиц, в них пострадавших, на территории Республики Беларусь (2020–2024 гг.)

Год	ДТП		Пострадавшие в ДТП				Доля пострадавших по вине «трезвых» водителей от всех пострадавших в ДТП (%)		
			всего	по вине «трезвых» водителей					
	всего	по вине «трезвых» водителей		всего	погибшие	раненые			
2020	3599	3205	4307	3759	444	23,9%	3315	76,1%	87,3
2021	3371	3083	4128	3707	438	20,4%	3269	79,6%	89,9
2022	3186	2916	3850	3494	385	22,8%	3109	77,2%	90,8
2023	3173	2933	3853	3530	376	18,6%	3154	81,4%	91,6
2024	3453	3227	4238	3930	371	20,5%	3559	79,5%	92,7

Как видно из статистических таблиц, анализ общей динамики ДТП в Республике Беларусь за 2020–2024 годы выявляет устойчивую тенденцию к снижению их общего числа в период с 2020 по 2023 год – с 3599 до 3173 случаев. Однако в 2024 году зафиксирован рост до 3453 происшествий, что прервало прежнюю нисходящую динамику. Таким образом, тенденция, которая характерна для предшествующих лет, было прервана, что может свидетельствовать либо о разовых отклонениях, либо об изменении внешних условий, влияющих на транспортную обстановку в стране. На этом фоне особенно важным представляется рассмотрение динамики ДТП, совершенных по вине водителей в состоянии алкогольного или иного токсического опьянения, с целью установить, сохраняется ли их снижение в условиях общего повышения аварийности.

Исходя из проанализированных данных, в период с 2020 по 2024 год в Республике Беларусь наблюдается устойчивая тенденция снижения количества ДТП, совершенных водителями в состоянии алкогольного или иного токсического опьянения. Согласно статистическим данным, общее число пострадавших в таких ДТП уменьшилось с 548 человек в 2020 году до 308 человек в 2024 году. Аналогичная динамика зафиксирована и по количеству погибших: за указанный период абсолютные показатели сократились вдвое – с 131 до 63 человек. О снижении свидетельствуют не только абсолютные показатели, но и относительные. Так, удельный вес погибших в ДТП по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения снизился с 23,9 % до 20,5 %. Указанное свидетельствует о заметном сокращении масштабов негативного воздействия алкогольного опьянения на безопасность дорожного движения.

Вместе с тем, несмотря на общее снижение количества лиц, раненых в ДТП по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения (с 417 в 2020 году до 245 в 2024 году), относительные показатели говорят о негативных тенденциях в данной области – увеличение в общей структуре рассматриваемой категории пострадавших с 76,1 % до 79,5 %.

На фоне общего количества пострадавших в ДТП по стране доля тех, кто оказался вовлечен в аварии, совершенные водителями в состоянии алкогольного опьянения, также демонстрирует снижение – в 2020 году удельный вес таких пострадавших составлял 12,7 %, а к 2024 году этот показатель снизился до уровня 7,3 %. Такая статистика указывает на поэтапную и стабильную утрату численного влияния данной категории ДТП на общую аварийность на территории дорог Республики Беларусь. Снижение данных показателей может рассматриваться как результат воздействия комплексных ограничительных и профилактических мер, реализуемых в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Вместе с тем, при сравнении средних показателей количества лиц, пострадавших в ДТП, следует отметить, что на 10 ДТП, совершенных по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения, приходится 14 пострадавших (в 2020 и 2024 годах показатели одинаковые). На 10 же ДТП, совершенных по вине «трезвых» водителей, в среднем приходится 12 потерпевших (в 2020 году – 11 потерпевших).

Наряду с анализом статистических данных также возникает и необходимость в рассмотрении правоприменительной практики, связанной с квалификацией вины водителя, находившегося в состоянии опьянения. На практике установление алкогольно- или наркозависимого состояния у субъекта порой становится достаточным основанием для вменения вины в совершении ДТП, без полноценного изучения всех обстоятельств инцидента. Это приводит к риску объективного вменения, не всегда отражающего причинно-следственную связь между состоянием водителя и наступившими последствиями [7, с. 3].

Сложность объективной квалификации отчасти обусловлена самой процедурой установления состояния опьянения. Первоначальное освидетельствование, основанное на внешних признаках (таких как запах алкоголя, нарушение координации, неустойчивость позы, отклонения в речи), имеет вероятностный характер и требует обязательного подтверждения объективными методами. Наиболее надежным из них является химико-токсикологическое исследование биологических образцов. Однако на практике такой сбор материала производится не во всех случаях, особенно если водитель был госпитализирован, находился в критическом состоянии или получение образцов было сопряжено с медицинскими противопоказаниями. Это обстоятельство может затруднять однозначное установление состояния опьянения в момент ДТП, что необходимо учитывать в уголовно-процессуальной оценке [8, с. 1].

Кроме того, для всестороннего расследования необходимо учитывать, что аварийная ситуация часто бывает вызвана совокупностью факторов, куда могут входить технические неисправности транспортного средства, действия других участников дорожного движения, а также неудовлетворительные дорожные условия. Важным аспектом является и степень опьянения: при незначительном превышении допустимой концентрации алкоголя когнитивные и моторные функции могут быть снижены минимально, в то время как тяжелые формы опьянения обуславливают полную утрату способности к безопасному управлению транспортом, что, безусловно, должно получать более строгую юридическую оценку. Таким образом, индивидуальный и многофакторный подход в правовой квалификации подобных инцидентов представляется не только обоснованным, но и необходимым для обеспечения принципа справедливости [8, с. 2].

Сравнительный опыт соседних стран, в частности Российской Федерации, показывает, что также предпринимались попытки снижения автодорожного травматизма путем административного давления и введения так называемого «нулевого порога». Однако практика показала, что подобные меры эффективны преимущественно в краткосрочной перспективе. Кроме того, удельный вес ДТП с участием нетрезвых водителей в РФ оставался значимым на протяжении всей рассматриваемой декады (до 6–8 % в общем массиве ДТП), при этом особенно высокой смертность фиксировалась среди трудоспособного населения [9, с. 4].

Несмотря на обнадеживающую динамику, проблема ДТП в целом остается актуальной. Это связано с тем, что при продолжающемся снижении показателей, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, остается фактом то, что около 93 % всех пострадавших в ДТП зафиксированы в происшествиях, совершенных трезвыми водителями. Таким образом, по мере уменьшения доли ДТП, связанных с состоянием опьянения, четко прослеживается смещение фокуса ответственности на поведение водителей в целом, вне зависимости от наличия или отсутствия алкогольного или иного токсического воздействия на организм. Это, в свою очередь подчеркивает, что, несмотря на значительный прогресс в борьбе с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, задача обеспечения системной безопасности на дорогах требует расширения подходов, направленных на общее повышение транспортной культуры, дисциплины участников дорожного движения и эффективности реализации правоприменительных механизмов.

Таким образом, на основании изложенного можно сделать вывод, что в Республике Беларусь с 2020 по 2024 гг. отмечается устойчивое снижение доли ДТП по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения, что свидетельствует об эффективности принимаемых мер. Однако, несмотря на общее снижение количества ДТП, среднее количество пострадавших в них остается на стабильно высоком уровне. Основной проблемой в настоящее время являются ДТП с участием трезвых водителей, на которые приходится около 93% всех потерпевших.

Дальнейшее снижение ДТП требует комплексного подхода: сохранения жесткого контроля над управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения и одновременной работы над повышением общей культуры вождения, улучшением инфраструктуры и внедрением современных систем контроля. Безопасность на дорогах зависит от ответственности всех участников движения.

ЛИТЕРАТУРА

1. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Респ. Беларусь от 28 нояб. 2005 г. № 551 : в ред. от 4 августа 2025 г. № 295: с изм. и доп. вступ. в силу с 1 сентября 2025 г. // ЭТАЛОН : информ.-поисковая система (дата обращения: 13.10.2025).
2. Сахарчук, А. И. Степень алкогольного опьянения в контексте ответственности по статье 3171 Уголовного кодекса / А. И. Сахарчук // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D. Экономические и юридические науки. – 2007. – № 10. – С. 223–226.

3. Кушель, С. М. Пути снижения аварийности по вине участников дорожного движения в состоянии алкогольного опьянения / С. М. Кушель // Курсантские исследования : Сборник научных работ / Могилевский институт МВД. Том Выпуск 2. – Могилев : Учреждение образования "Могилевский институт Министерства внутренних дел Республики Беларусь", 2015. – С. 141–143.
4. Кушель, С. Н. Возникновение дорожно-транспортных происшествий с участниками, находящимися в состоянии опьянения / С. Н. Кушель // Научный поиск курсантов : сборник материалов вузовской научно-практической конференции, посвященной Году науки, Могилев, 27 февраля 2017 года. – Могилев: Учреждение образования "Могилевский институт Министерства внутренних дел Республики Беларусь", 2017. – С. 103–104.
5. Об утверждении Положения о порядке проведения освидетельствования физических лиц на предмет выявления состояния алкогольного опьянения и (или) состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 14 марта 2011 г. № 497 : в ред. от 6 июля 2023 г. № 441 // ЭТАЛОН : информ.-поисковая система (дата обращения: 13.10.2025).
6. Национальный статистический комитет Республики Беларусь : [сайт]. – Минск, 1998–2025. – URL: <http://belstat.gov.by> (дата обращения: 13.10.2025).
7. Кутков, М. Н. Проблемы квалификации преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения в состоянии опьянения: современные подходы и судебная практика / М. Н. Кутков, В. П. Алехин // Вестник экономики и права. – 2025. – № 100. – С. 110–116.
8. Маханек, А. Б. Вопросы установления состояния опьянения при расследовании дорожно-транспортных преступлений / А. Б. Маханек, А. Р. Гильмуллина // Новая наука: Опыт, традиции, инновации. – 2016. – № 12-1(119). – С. 218–220.
9. Бурцев, А. А. Об актуальности проблематики автодорожного травматизма, связанного с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения, в России / А. А. Бурцев, Е. А. Кошкина // Вопросы наркологии. – 2015. – № 1. – С. 105–116.