

УДК 343.9.01

DOI: <https://doi.org/10.17308/law/1995-5502/2024/4/176-183>

ОБ «ИСКАЖЕНИЯХ» В КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКЕ ТРАНСПОРТНОЙ (АВТОТРАНСПОРТНОЙ) ПРЕСТУПНОСТИ

С. А. Маркунцов

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»

ON THE «DISTORTIONS» IN THE CRIMINOLOGICAL CHARACTERISATION OF TRANSPORT (ROAD TRANSPORT) CRIMINALITY

S. A. Markuntsov

National Research University «Higher School of Economics»

Аннотация: анализируются «искажения», имеющие место в современной учебной литературе, связанные с криминологической характеристикой транспортной (автотранспортной) преступности, касающиеся, прежде всего, ее отнесения к неосторожной преступности и характеристики ее структуры. Делается вывод о том, что традиция рассмотрения автотранспортной (транспортной) преступности в рамках учебников по криминологии исключительно как неосторожной преступности, искажающая объективную реальность, является анахронизмом, не отражающим изменения, произошедшие в рамках уголовного закона.

Ключевые слова: транспортная преступность, автотранспортная преступность, неосторожная преступность, транспортные преступления, структура транспортной преступности.

Abstract: the article analyses the «distortions» in the modern educational literature related to the criminological characterisation of transport (motor transport) criminality, primarily concerning its attribution to reckless criminality and the characteristics of its structure. It is concluded that the tradition of considering motor transport (transport) criminality in criminology textbooks exclusively as reckless criminality, which distorts the objective reality, is an anachronism that does not reflect the changes that have occurred in the criminal law.

Key words: transport criminality, motor transport criminality, reckless criminality, transport crimes, structure of transport criminality.

Криминологическая характеристика транспортной (автотранспортной) преступности раскрывается далеко не во всех современных учебниках по криминологии, несмотря на то что она составляет существенную часть в структуре общей российской преступности и обладает значительной общественной опасностью. Более того, она во многом выступает интереснейшим объектом для исследования, так как транспортная преступность – это самостоятельный, исторически изменчивый и структурно сложный вид преступности.

Указанное обстоятельство отчасти объясня-

ется тем, что по своему содержанию транспортная преступность во многом пересекается с неосторожной преступностью, точнее, значительная ее часть (как правило, ученые-криминологи пишут об автотранспортной преступности¹)

¹ Справедливости ради отметим, что в одной из многих монографических работ, посвященных исследованию соответствующей проблемы, ее авторы используют в качестве родового – понятие «дорожно-транспортная преступность», отмечая, что «дорожно-транспортные преступления в этом случае представляют собой подсистему транспортных преступлений, выделяемых по признаку образования дорожно-транспортного происшествия в связи с эксплуатацией механических транспортных средств... мы придерживаемся позиции ученых, рассматривающих до-

рассматривается в качестве составной части более широкой совокупности преступлений – неосторожной преступности.

В частности, Р. А. Сорочкин, выделяя в рамках самостоятельной темы о неосторожной преступности отдельный параграф, посвященный рассмотрению автотранспортной преступности, указывает на то, что «в общем объеме неосторожных преступлений наибольшую долю (до 75 %) составляют автотранспортные. Автотранспортные преступления – собирательное криминологическое понятие, охватывающее нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями; приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения; нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта»². Весьма интересным представляется тот факт, что при раскрытии понятия автотранспортных преступлений происходит перечисление преступных деяний, предусмотренных ст. 264, 266, 267 и 268 УК РФ, при том, очевидно, что три последние преступления из числа перечисленных могут совершаться не только в сфере дорожного движения (функционирования автотранспортных средств). Более того, к числу автотранспортных, являющихся составной частью неосторожных, относится такое преступление, как приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ), которое в чистом виде нельзя отнести к числу неосторожных преступлений. В силу указанных обстоятельств предложенное определение автотранспортных преступлений представляется дискуссионным.

В. П. Ревин, отмечая, что «в общей структуре преступности, неосторожная преступность со-

рожно-транспортную преступность, во-первых, как систему, во-вторых, интегрированный компонент системы более высокого порядка (метасистемы)». См.: Дорожно-транспортная преступность : закономерности, причины, социальный контроль / А. Ю. Кравцов, А. И. Сирохин, Р. В. Скоморохов, В. Н. Шиханов ; под ред. В. В. Лунеева. СПб., 2011. С. 24, 30.

² Сорочкин Р. А. 17.5 «Автотранспортная преступность: криминологическая характеристика этих преступлений и лиц, их совершающих, причины и методы предупреждения» темы 17 «Преступления, совершаемые по неосторожности и их предупреждение» // Криминология : учеб. для вузов / под ред. В. И. Авдийского, Л. А. Букалериной. 3-е изд., перераб и доп. М., 2024. С. 330.

ставляет незначительную часть, ее доля из года в год колеблется в пределах 10–12 %. Но неосторожные преступления лидируют по тяжести последствий... Неосторожное преступное поведение проявляется во многих сферах человеческой деятельности»³, далее перечисляет указанные сферы, называя среди них эксплуатацию транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности. Вместе с тем в дальнейшем также выделяет только автотранспортные преступления, указывая, что они «являются наиболее распространенным видом неосторожных преступлений» и детально их характеризует⁴.

И. Я. Козаченко и К. В. Корсаков указывают, что «особое место в массиве неосторожных преступлений по традиции занимают автотранспортные происшествия преступного характера. Их доля составляет около 3/4 от общего числа неосторожных преступлений...»⁵.

Ю. М. Антонян отмечает, что «статистический учет неосторожных преступлений очень сложен, поскольку они разбросаны по различным разделам уголовного закона... Среди таких преступлений примерно три четверти занимают те, которые выражаются в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (гл. 27 Уголовного кодекса РФ)»⁶. Интересным представляется тот факт, что, давая схожие оценки масштабов этого вида неосторожной преступности, также как и другие ученые из числа рассмотренных выше, не используя понятия транспортная преступность, Ю. М. Антонян вполне обоснованно в этом контексте не использует и понятие автотранспортные преступления. Вместе с тем из указанной формулировки до конца не очевидно, какие именно преступления, предусмотренные гл. 27 УК РФ, относятся указанными учеными к числу неосторожных. Дело в том, что, например, преступления, предусмотренные ст. 264¹–264⁵ УК РФ, выражающиеся в нарушении правил безопасности движения

³ Подробнее см.: Ревин В. П. Тема 20. Неосторожная преступность // Криминология. Особенная часть : учебник для вузов / Ю. С. Жариков, В. П. Ревин, В. Д. Малков, В. В. Ревина. 2-е изд. М., 2024. С. 147.

⁴ Подробнее см.: Там же. С. 148–149.

⁵ Козаченко И. Я., Корсаков К. В. Глава 13. Криминологическая характеристика и предупреждение неосторожной преступности // Криминология : учебник и практикум для вузов. М., 2024. С. 184.

⁶ Антонян Ю. М. Глава 18. Неосторожная преступность // Антонян Ю. М. Криминология : учебник для вузов. 3-е изд., перераб и доп. М., 2024. С. 361.

и эксплуатации транспорта, являются умышленными преступлениями.

М. П. Клейменов, отмечая, что «наиболее распространенные неосторожные преступления в сфере транспорта», далее предлагает в виде таблицы детальную («постатейную») статистику неосторожной преступности, в том числе транспортных преступлений, среди которых приводится и статистика по преступлению, предусмотренному ст. 267 УК РФ⁷. В данном случае это является оправданным в силу того, что в обозначенный период указанная статья действовала в прежней редакции, не содержащей указания на умышленный характер ряда действий («умышленная блокировка»), признаваемых преступными в соответствии с ч. 1 ст. 267 УК РФ в действующей редакции. Впрочем, справедливости ради отметим, ученый по всей видимости «по традиции» продолжает относить данное преступление к числу неосторожных, отмечая в более позднем издании учебника, что «неосторожные преступления чаще всего совершаются в сферах: транспорта (ст. 263, 264, 266–268, 271¹, 350–352). Их доля в неосторожной преступности оставляет около 77 %»⁸.

Тенденция неиспользования в отечественной криминологии более общего понятия транспортная преступность и замена его понятием автотранспортная преступность (или автотранспортные преступления) во многом объяснима исходя из имевшихся терминологических споров в доктрине советского уголовного права и анализа структуры транспортной преступности, в рамках которой подавляющее большинство преступлений – это, действительно, автотранспортные преступления. Вместе с тем, исходя из понимания того, что одно преступное деяние на железнодорожном или воздушном транспорте может повлечь существенно более тяжкие последствия, чем аналогичное автотранспортное преступление, а также из представления о возможном постепенном изменении структуры транспортной преступности в контексте развития новых видов транспорта (например, ввиду расширения использования беспилотного воздушного транспорта), в этом контексте более обоснованным представляется использование более широкого понятия – транспортная преступность.

⁷ Подробнее см.: Клейменов М. П. Криминология : учебник. М., 2008. С. 426, 427.

⁸ Клейменов М. П. Криминология : учебник. 4-е изд., перераб и доп. М., 2024. С. 406,

Такой подход вполне соотносится с предложенной, в частности В. Е. Эминовым, и по сути общепризнанной классификацией неосторожных преступлений. «В зависимости от сферы деятельности можно выделить четыре основные группы преступлений, совершаемых по неосторожности:

1) в быту (без использования технических средств);

2) в сфере взаимодействия человека с техникой (курсив мой. – С. М.);

3) в сфере профессиональной деятельности, не связанной с использованием управленческих функций или технических средств. Здесь имеются в виду преступления, связанные с ненадлежащим исполнением человеком своих профессиональных обязанностей, причиняющих вред обществу;

4) в сфере осуществления должностных (управленческих) функций»⁹. При этом, по мнению ученого, «наиболее опасными по тяжести последствий и системе вероятности их наступления являются неосторожные преступления в сфере взаимодействия человека с техникой»¹⁰. Указанная классификация с некоторыми вариациями в названиях групп (например, Ю. М. Антонян называет эту группу – «техническая преступная неосторожность»¹¹) в качестве основной или одной из основных воспроизводится во многих современных учебниках и учебных пособиях по криминологии¹². Отдельные ученые, предлагая несколько видоизмененный вариант рассматриваемой классификации, выделяя только три группы таких преступлений, на первое место ставят группу преступлений, обозначающую как техническая неосторожность, а затем – профессиональная неосторожность и бытовая неосторожность¹³. Ряд ученых (Ю. М. Антонян, Р. А. Сорочкин и др.) преступления, обусловленные технической неосторожно-

⁹ Эминов В. Е. Криминология : учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. М., 1997. С. 252.

¹⁰ Там же. С. 252.

¹¹ Антонян Ю. М. Указ. соч. С. 362.

¹² См.: Афанасьева О. Р., Решетников А. Ю. Тема 15. Криминологическая характеристика преступлений, совершаемых по неосторожности // Решетников А. Ю., Афанасьева О. Р. Криминология : учеб. пособие для вузов. М., 2024. С. 141; и др.

¹³ Подробнее см.: Суслина Е. В. Тема 15. Неосторожная преступность // Криминология : учеб. пособие. Стандарт третьего поколения / под ред. В. Н. Бурлакова, Н. М. Кропачева. СПб., 2013. С. 205.

стью, дополнительно подразделяются на нарушения правил безопасности в промышленности, строительстве, сельском хозяйстве и нарушения правил безопасности эксплуатации и движения транспорта¹⁴.

Предлагая, на первый взгляд, более простую базовую классификацию (по количеству групп) неосторожных преступлений и далее детализируя ее в рамках дополнительных, О. В. Старков, по сути, более точно определил место преступлений, «совершаемых в сфере действия или с использованием технических средств либо источников повышенной опасности», в структуре неосторожной преступности. Так, изначально указывая, что «в зависимости от сферы жизнедеятельности людей и свойств лиц, совершающих неосторожные преступления, могут быть выделены два вида (П. С. Дагель, О. Л. Дубовик, А. Э. Жалинский)»¹⁵, описывал только профессиональную и бытовую неосторожность¹⁶. Однако далее бытовые неосторожные преступления он делил на два вида, а профессиональные неосторожные преступления – на четыре. Технические преступления, совершаемые в сфере действия или с использованием технических средств либо источников повышенной опасности, в качестве самостоятельного вида выделялись им как в рамках первой, так и в рамках второй группы преступлений. В подтверждение обозначенной позиции были приведены примеры того, что в бытовой сфере могут быть совершены, в частности, преступления, предусмотренные ст. 264, 268 УК РФ, а в профессиональной, например,

ст. 263 и 264 УК РФ¹⁷. Отмечая оригинальность приведенной О. В. Старковым классификации и грамотно подобранные примеры, считаем необходимым сделать некоторые общие выводы исходя из анализа обозначенной проблематики во всех учебниках и учебных пособий по криминологии. Представляется, что традиция рассмотрения автотранспортной (транспортной) преступности в рамках учебников по криминологии исключительно как неосторожной преступности, искажающая объективную реальность, является анахронизмом, не отражающим изменения, произошедшие в рамках уголовного закона (имеется в виду, не столько выделение самостоятельной гл. 27 УК РФ, изначально предусматривающей не только неосторожные преступления, но и существенное ее расширение в последнее время за счет таких умышленных преступных деяний, предусмотренных ст. 264¹-264³, 267¹ УК РФ), и даже в какой-то мере фикцией. Косвенным подтверждением этому является, например, ошибочное отнесение некоторыми учеными-криминологами к числу автотранспортных (неосторожных) такого преступления, как приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, что, очевидно, исходя из диспозиции ч. 1 ст. 267 УК РФ.

Справедливости ради отметим, что если в проанализированных учебниках и учебных пособиях по криминологии транспортные преступления (в ряде случаев – с акцентом на автотранспортные) рассматриваются хотя бы в рамках раскрытия вопросов неосторожной преступности¹⁸, то в ряде других – речь не идет даже об

¹⁴ Подробнее см.: *Антоян Ю. М.* Указ. соч. С. 362 ; *Сорочкин Р. А.* Указ. соч. С. 319.

¹⁵ *Дагель П. С.* Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М., 1977 ; *Квашиш В. Е.* Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы. Владивосток, 1986 ; *Дубовик О. Л., Жалинский А. Э.* Причины экологических преступлений / отв. ред. О. С. Колбасов. М., 1988 ; *Жулев В. И.* Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 1989 и др.

¹⁶ См.: *Старков О. В.* Криминология : Общая, Особенная и Специальная части : учебник. СПб., 2012. С. 375–376. Отметим, что именно преступления, предусмотренные ст. 263, 264 и 268 УК РФ, приведенные в качестве примеров О. В. Старковым, по мнению авторов коллективной монографии «Дорожно-транспортные преступления», относятся «к преступлениям, связанным с дорожно-транспортными происшествиями». См.: *Мешков В. М., Маханек А. Б., Тарасова В. И.* Дорожно-транспортные преступления : монография / под общ. ред. В. М. Мешкова. М., 2014. С. 34.

¹⁷ Подробнее см.: Там же. С. 376.

¹⁸ В этом смысле отдельно хотелось бы отметить ранее упомянутый учебник по криминологии М. П. Клейменова, в котором справедливо отмечая, что «количество видов преступности, которые выделяются криминологами, постоянно растет, об этом свидетельствуют «пухнувшие» объемы учебников по криминологии» и предлагая в рамках своего учебника криминологическую характеристику только 5 отдельных (по всей видимости, по мнению ученого, наиболее важных, о которых должен знать любой студент, изучивший курс криминологии) видов преступности, среди которых рассматривается и неосторожная преступность. Подробнее см.: *Клейменов М. П.* § 6. Криминологическая характеристика и предупреждение неосторожной преступности главы 14 Криминологическая характеристика и предупреждение отдельных видов преступности // *Клейменов М. П.* Криминология : учебник. М., 2008. С. 345, 425–439.

этом¹⁹. Такое положение отчасти поясняет фраза Е. В. Суслиной, с которой начинается раскрытие темы про неосторожную преступность: «Преступлениям, совершаемым по неосторожности, традиционно уделяется весьма незначительное внимание, поскольку принято считать, что удельный вес этого вида преступности в структуре преступности невысок, и степень общественной опасности неосторожных посягательств несопоставима с умышленными преступлениями»²⁰. В действительности, как было изначально отмечено, транспортная (а тем более неосторожная) преступность составляет существенную часть в структуре общей российской преступности (в этом смысле все познается в сравнении) и обладает значительной общественной опасностью, а по мнению ряда ученых, «неосторожная преступность (особенно связанная с использованием техники)... стремительно растет и по своим разрушительным последствиям давно опередила умышленную»²¹.

В 2023 г. было зарегистрировано 75 195 транспортных преступлений (преступлений, содержащихся в гл. 27 УК РФ), что составило почти 4 % (точнее, 3,86 %) от общего количества зарегистрированных в России преступлений (1 947 161)²². По данным Судебного департамента при Верховном Суде РФ, в 2023 г. за совершение преступлений, предусмотренных гл. 27 УК РФ, было осуждено 57 782 лица, что составляет более 10 % (точнее – 10,4 %) от общего количества осужденных за этот период (555 743 лица)²³.

¹⁹ См., например: Криминология : учеб. для вузов / под общ. ред. О. С. Капинус. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2024 ; Хайрусов Д. С. Криминология : учеб. пособие для среднего профессионального образования. М., 2024. Интересно, что даже в классическом учебнике по криминологии А. И. Долговой, в рамках раздела V (в главах с 16 по 34) которого анализируются 19 (!) отдельных видов преступности криминологической характеристики неосторожной преступности внимание не уделяется. Подробнее см.: Криминология : учебник / под общ. ред. А. И. Долговой. 4-е изд., перераб. и доп. М., 2010. С. 529–1007.

²⁰ Суслина Е. В. Указ. соч. С. 204.

²¹ Шевелева С. В. 6. Предупреждение преступности и преступлений // Криминология : учеб. пособие / отв. ред. А. А. Гребеньков. Курск, 2011. С. 82.

²² Состояние преступности в России за январь–декабрь 2023 года – официальный сайт МВД РФ. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/item/47055751/> (дата обращения: 31.09.2024).

²³ Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России за 2023 год – форма № 10.1 «Отчет о

В целях определения истинных масштабов технической преступной неосторожности, связанной с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (транспортной преступности), рассмотрим ее отдельные криминологические показатели (состояние, динамику, структуру).

Исходя из количества зарегистрированных транспортных преступлений в развитии транспортной преступности можно условно выделить три периода. Первый период – с 1997 по 2003 г., когда показатели зарегистрированных преступлений, содержащихся в гл. 27 УК РФ, варьировались от 50 845 (минимум 1997 г.) до 61 590 (максимум 2002 г.) случаев, в среднем в этот период совершалось 57 313 преступлений в год. Второй, очевидно просматривающийся на диаграмме, наиболее длительный период – с 2004 по 2014 г., когда показатели рассматриваемых преступлений колебались от 24 488 (минимум 2008 г.) до 29 749 (максимум 2012 г.) случаев, в среднем за указанные 11 лет совершалось 27 225 преступных деяний в год. Третий период – с 2015 по 2023 г., когда показатели рассматриваемых преступлений варьировались от 68 088 (минимум 2015 г.) до 107 459 (максимум 2016 г.), в среднем совершалось 88 812 преступлений в год.

Причины существенного изменения показателей зарегистрированных транспортных преступлений (в сравнении первого и второго периодов) удачно прокомментировал М. П. Клейменов. В частности, приводя статистику зарегистрированных «неосторожных преступлений в сфере транспорта» за 2007 г. отмечая, что «ранее их совершалось как минимум в два раза больше», пишет о том, что «в 2003 г. была декриминализована уголовная ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем, либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека»²⁴ (отметим, что декриминализовано было и оставление места дорожно-транспорт-

числе привлеченных к уголовной ответственности и видах уголовного наказания» // Официальный сайт Судебного департамента Верховного Суда РФ. URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=8690> (дата обращения: 31.09.2024).

²⁴ Клейменов М. П. Криминология : учебник. М., 2008. С. 426–428.

ного происшествия (ст. 265 УК РФ) – С. М.). По мнению ученого, это наглядный пример того, как можно «эффективно бороться с преступностью» – путем устранения уголовной ответственности за совершение общественно опасного посягательства. М. П. Клейменов приходит к выводу о том, что «декриминализация уголовно-правового запрета, который активно применяется, оправдана в случае, когда это сопровождается улучшением криминологической обстановки. Криминологическая ситуация на дорогах продолжает оставаться сложной»²⁵. Время показало, что такие выводы ученого оказались более чем справедливым.

В 2015 г. произошла обратная ситуация – в связи с криминализацией управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264¹ УК РФ), не только произошел «всплеск» (с 28 737 зарегистрированных преступлений в 2014 г., до 68 088 – в 2015 г. соответственно, рост год к году более чем в два раза) общего количества зарегистрированных преступлений, содержащихся в гл. 27 УК РФ.

В контексте рассмотренных примеров криминализации/декриминализации и изменения показателей «неосторожных преступлений в сфере транспорта» приведем цитату В. Е. Квашиса о том, что «содержание понятия «неосторожная преступность» зависит от содержания уголовного законодательства, от перечня предусмотренных в нем неосторожных преступлений и признаков, их характеризующих»²⁶. В данном контексте, безусловно, возникает в памяти и утверждение Я. И. Гилинского о том, что преступность «всегда является результатом субъективной воли законодателя»²⁷, и его определение: «под преступностью здесь понимается относительно распространенное (массовое), статистически устойчивое социальное явление, разновидность (одна из форм) девиантности, определяемая законодателем в уголовном законе»²⁸.

²⁵ Там же. С. 428.

²⁶ Квашис В. Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы. Владивосток, 1986. С. 10. Цит. по: Эминов В. Е. Указ соч. С. 252.

²⁷ Гилинский Я. И. Криминология : теория, история, эмпирическая база, социальный контроль. 3-е изд., перераб. и доп. СПб., 2014. С. 52.

²⁸ Там же. С. 52–53.

Относительно структуры транспортной преступности необходимо отметить, что на протяжении всего периода существенную часть в структуре этой преступности занимало нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). Если проанализировать статистику регистрации данного преступления сквозь призму обозначенных выше периодов, выходит, что оно в среднем занимало в структуре транспортной преступности: в первый период – 92,75 %, во второй период – более 99 % (точнее – 99,07 %), в третий период – 23,94 %. Отметим, что в 2023 г. количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, было близко к обозначенным средним статистическим значениям за третий период и составило 23,76 %. Вместе с тем укажем, что структура транспортной преступности, как и ее динамика, претерпела значительные изменения в зависимости от проанализированных ранее процессов криминализации/декриминализации преступлений, содержащихся в гл. 27 УК РФ, что особенно заметно при сопоставлении статистики зарегистрированных преступлений за второй и третий период. Наибольшее количество зарегистрированных преступлений в третьем периоде (в отличие от второго) приходится на управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, – от 60,52 % («минимум» в 2015 г., соответствующий уголовно-правовой запрет был введен только с 1 июля этого года) до 79,34 % (абсолютный максимум 2016 г.), в среднем за обозначенный период – 75,4 %. Отметим, что в 2023 г. количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264¹ УК РФ (54 768), было близко к обозначенным средним статистическим значениям за третий период и составило 72,83 %. В своей совокупности зарегистрированные преступления, предусмотренные ст. 264 и 264¹ УК РФ, в структуре транспортной преступности в рассматриваемый период составляли абсолютное большинство – в период с 2015 по 2021 г.: даже более 99,5 %, в 2022 г. – 99,28 %, а в 2023 г. – 96,59 %. Такие характеристики структуры транспортной (автотранспортной) преступности лишь подтверждают вывод о фиктивном характере положений, излагаемых во многих современных учебниках и учебных пособиях по криминологии, ее неосторожном характере и/или структуре.

В контексте рассмотрения указанных «искажений», имеющих место в современной учебной литературе, связанных с криминологической характеристикой транспортной (автотранспортной) преступности, касающихся, прежде всего, ее отнесения к неосторожной преступности и характеристики ее структуры, лишь вспоминается относительно недавняя дискуссия о том, должна ли криминология быть «служанкой уголовного права»? Д. А. Шестаков писал по этому поводу, что «наука о преступности не должна быть “служанкой уголовного права”... криминологии надлежит направлять путь уголовного законодательства»²⁹. Возможно, даже отчасти разделяя обозначенную позицию в том смысле, что, на наш взгляд, ни одна из наук (ни уголовное право, ни криминология) не должна находиться в прямой зависимости от другой науки, но они должны постоянно дополнять и взаимообогащать друг друга в рамках плодотворного сотрудничества. Вместе с тем представляется, что ответ на вопрос, должна ли криминология учитывать уголовно-правовые реалии как на законодательном, так и на правоприменительном уровнях, очевидно, должен быть положительным.

Библиографический список

- Антонян Ю. М. Криминология : учеб. для вузов. 3-е изд., перераб и доп. М. : Юрайт, 2024. 388 с.
- Гилинский Я. И. Криминология : теория, история, эмпирическая база, социальный контроль. 3-е изд., перераб. и доп. СПб. : Алеф-Пресс, 2014. 574 с.
- Дагель П. С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М. : Юрид. лит., 1977. 144 с.
- Дорожно-транспортная преступность : закономерности, причины, социальный контроль / А. Ю. Кравцов, А. И. Сирохин, Р. В. Скоморохов, В. Н. Шиханов ; под ред. В. В. Лунеева. СПб. : Юрид. центр-Пресс, 2011. 474 с.
- Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М. : Юрид. лит., 1989. 224 с.
- Квашис В. Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы. Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 1986. 192 с.
- Клейменов М. П. Криминология : учебник. 4-е изд., перераб и доп. М. : Норма : ИНФРА-М, 2024. 416 с.

²⁹ Шестаков Д. А. Чего я жду от криминологии уже завтра? // Криминология: вчера, сегодня, завтра. 2013. № 4 (31). С. 25.

Козаченко И. Я., Корсаков К. В. Криминология : учебник и практикум для вузов М. : Юрайт, 2024. 277 с.

Криминология. Особенная часть : учеб. для вузов / Ю. С. Жариков, В. П. Ревин, В. Д. Малков, В. В. Ревина. 2-е изд. М. : Юрайт, 2024. 206 с.

Криминология : учебник / под общ. ред. А. И. Долговой. 4-е изд., перераб. и доп. М. : Норма : Инфра-М, 2010.

Криминология : учебник для вузов / под общ. ред. О. С. Капинус. 2-е изд., перераб и доп. – М. : Юрайт, 2024. 1132 с.

Криминология : учеб. для вузов. / под ред. В. И. Авдийского, Л. А. Букалеровой. 3-е изд., перераб и доп. М. : Юрайт, 2024. 339 с.

Мешков В. М., Маханек А. Б., Тарасова В. И. Дорожно-транспортные преступления : монография / под общ. ред. В. М. Мешкова. М. : Юрлитинформ, 2014. 152 с.

Старков О. В. Криминология : Общая, Особенная и Специальная части : учебник. СПб. : Юрид. центр Пресс, 2012. 1048 с.

Шестаков Д. А. Чего я жду от криминологии уже завтра? // Криминология : вчера, сегодня, завтра. 2013. № 4 (31). С. 21–25.

Эминов В. Е. Криминология : учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. М. : Юристъ, 1997. 512 с.

References

- Antonyan Y. M. Criminology : textbook for universities. 3rd ed., revision and additions. Moscow : Yurait Publ., 2024. 388 p.
- Gilinsky Ya. I. Criminology : theory, history, empirical base, social control. 3rd ed., revision and add. St. Petersburg : Alef-Press, 2014. 574 p.
- Dagel P. S. Negligence. Criminal-legal and criminological problems. Moscow : Yurid. lit., 1977. 144 p.
- Road-transport crime : regularities, reasons, social control / A. Yu. Kravtsov, A. I. Sirokhin, R. V. Skomorokhov, V. N. Shikhanov ; ed. by V. V. Luneev. St. Petersburg : Yurid. centre Press, 2011. 474 p.
- Zhulev V. I. Preventing road traffic accidents. Moscow : Yurid. lit., 1989. 224 p.
- Kvashis V. E. Criminally negligent behaviour. Socio-legal and criminological problems. Vladivostok : Publ. of Far-Eastern University, 1986. 192 p.
- Kleimenov M. P. Criminology : textbook. 4th ed. Moscow : Norma : Infra-M Publ., 2024. 416 p.
- Kozachenko I. Y., Korsakov K. V. Criminology : textbook and practice for universities. Moscow : Yurait Publ., 2024. 277 p.
- Criminology. Special part : textbook for universities / Y. S. Zharikov, V. P. Revin, V. D. Malkov, V. V. Revina. Revina. 2nd ed. Moscow : Yurait Publ., 2024. 206 p.

Criminology : textbook / ed. by A. I. Dolgova. 4th ed. Moscow : Norma : Infra-M Publ., 2010.

Criminology : textbook for universities / ed. by O. S. Kapinus. 2nd ed. Moscow : Yurait Publ., 2024. 1132 p.

Criminology : textbook for universities / ed. by V. I. Avdisky, L. A. Bu-kaleroва. 3rd ed. Moscow : Yurait Publ., 2024. 339 p.

Meshkov V. M., Makhanek A. B., Tarasova V. I. Road traffic offences : a monograph / ed. by V. M. Meshkov. Moscow : Yurlitinform Publ., 2014. 152 p.

Starkov O. V. Criminology : General, Special and Special Parts : textbook. : Yurid. centre Press, 2012. 1048 p.

Shestakov D. A. What do I expect from criminology tomorrow? // Criminology : yesterday, today, tomorrow. 2013. No. 4 (31). P. 21–25.

Eminov V. E. Criminology : textbook / ed. by V. N. Kudryavtsev, V. E. Eminov. Moscow : Yurist Publ., 1997. 512 p.

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»

Маркунцов С. А., доктор юридических наук, доцент, профессор департамента уголовного права, процесса и криминалистики

E-mail: smarkuntsov@hse.ru

Поступила в редакцию: 30.10.2024

Для цитирования:

Маркунцов С. А. Об «искажениях» в криминологической характеристике транспортной (автотранспортной) преступности // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. 2024. № 4(59). С. 176–183. DOI: <https://doi.org/10.17308/law/1995-5502/2024/4/176-183>

National Research University «Higher School of Economics»

Markuntsov S. A., Doctor of Law, Associate Professor, Professor of Department of Criminal Law, Procedure and Criminalistics

E-mail: smarkuntsov@hse.ru

Received: 30.10.2024

For citation:

Markuntsov S. A. On the «distortions» in the criminological characterisation of transport (road transport) criminality // Proceedings of Voronezh State University. Series: Law. 2024. № 4 (59). P. 176–183. DOI: <https://doi.org/10.17308/law/1995-5502/2024/4/176-183>