

На правах рукописи



Тарасова Вера Игоревна

**МЕТОДИКА РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ ЛИЦАМИ,
УПРАВЛЯЮЩИМИ МАРШРУТНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ
СРЕДСТВАМИ**

Специальность: 12.00.12 – криминалистика; судебно-экспертная
деятельность; оперативно-розыскная деятельность

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Санкт-Петербург – 2021

Работа выполнена в федеральном государственном казенном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации».

Научный руководитель: доктор юридических наук, доцент
Дронова Ольга Борисовна

Официальные оппоненты: **Варданян Акоп Вараздатович,**
доктор юридических наук, профессор,
начальник кафедры криминалистики и
оперативно-розыскной деятельности ФГКОУ
ВО «Ростовский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской
Федерации»

Моховая Татьяна Александровна,
кандидат юридических наук, мировой судья
Прикубанского внутригородского округа
г. Краснодара

Ведущая организация: ФГКОУ ВО «Нижегородская академия
Министерства внутренних дел Российской
Федерации»

Защита состоится «06» июля 2021 г. В 12 часов 30 минут на заседании диссертационного совета Д 203.003.01 на базе федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Волгоградская академия Министерства внутренних дел Российской Федерации» по адресу: 400089, г. Волгоград, ул. Историческая, 130, зал ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на официальном сайте федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Волгоградская академия Министерства внутренних дел Российской Федерации» (www.va.mvd.ru).

Автореферат разослан «___» _____ 2021 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат юридических наук, доцент



Н. Н. Шведова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Без развитой транспортной инфраструктуры не обошлось в своем историческом развитии и не обойдется сегодня ни одно государство в мире. В жизнь современного общества важной составной частью вошли пассажирские перевозки, осуществляемые маршрутными транспортными средствами, в частности автобусами и маршрутными такси, которые в настоящий момент являются самым востребованным и аварийно-опасным видом общественного транспорта. Их основная задача состоит в обеспечении потребности населения в перевозках, систематическом улучшении качества обслуживания, а также повышении степени надежности и безопасности.

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в последние годы приобрели особую актуальность в связи с наметившейся тенденцией к увеличению количества дорожно-транспортных преступлений по вине лиц, управляющих маршрутными транспортными средствами, последствиями которых становятся многочисленные человеческие жертвы.

В России отсутствует официальная статистика по расследованным и направленным в суд данным уголовным делам, возбужденным по признакам ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ). Вместе с тем, в соответствии с официальными сведениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (далее – ГИБДД), в 2015 году произошло 4 996 дорожно-транспортных происшествий с участием маршрутных транспортных средств, в которых погибло 324 человека; в 2016 году – 5 294 происшествия и 257 человек соответственно; в 2017 году – 5 608 происшествий и 324 человека соответственно; в 2018 году – 5 815 происшествий и 269 человек соответственно, в 2019 году – 5 535 происшествий и 246 человек соответственно, в 2020 году – 3 582 происшествия и 161 человек соответственно¹. Иными словами, за последний год наметилась некоторая положительная динамика (в том числе обусловленная неблагоприятной эпидемиологической обстановкой, вызванной пандемией коронавирусной инфекции). Тем не менее, уровень аварийности рассматриваемых дорожно-транспортных происшествий продолжает вызывать обоснованное беспокойство.

На данное обстоятельство в 2018-2020 гг. указывает на расширенных заседаниях коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации президент России В. В. Путин, подчеркивая, что ситуация на дорогах, несмотря на определенные улучшения, по-прежнему остается сложной. По вопросу обеспечения безопасности дорожного движения с участием пассажирского автотранспорта глава государства отмечает необходимость повышенного внимания к соблюдению правил

¹ Показатели состояния безопасности дорожного движения: количество дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс] // Госавтоинспекция: офиц. сайт. URL: <http://www.gibdd.ru/stat> (дата обращения: 04.10.2020).

перевозок пассажиров, а также разработки эффективных механизмов противодействия указанному общественно опасному явлению. Новым серьёзным ресурсом для повышения безопасности на дорогах, по мнению президента, выступает активное использование современных технических средств контроля и автоматизированных систем².

Социальная опасность изучаемых криминальных деяний усиливается тем, что число пострадавших и погибших в результате совершения дорожно-транспортных преступлений по вине лиц, управляющих маршрутными транспортными средствами, значительно превышает аналогичный показатель по другим видам автомобильного транспорта. Широкий общественный резонанс, а также тяжесть наступающих последствий ставят работу по обеспечению безопасности перевозок пассажиров автобусами и маршрутными такси в ряд основных направлений деятельности не только органов внутренних дел, но и иных ведомств, задействованных в обозначенной сфере. Указанные обстоятельства позволяют оценивать сложившуюся ситуацию как требующую научного анализа и разработки мер по ее улучшению, в том числе путем создания новой научной основы расследования данного вида преступлений.

Криминалистическое обеспечение расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, до сих пор не является приоритетным в проводимых исследованиях, хотя к тому имеются веские основания. Анализ уголовных дел, возбужденных по ст. 264 УК РФ в отношении лиц, управляющих маршрутными транспортными средствами, и опрос практических работников следственных подразделений Министерства внутренних дел Российской Федерации позволяют говорить о том, что имеющихся знаний по расследованию рассматриваемых преступлений оказывается недостаточно, в связи с чем в правоприменительной практике возникают трудности организационного, тактического и методического характера. Специальные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при эксплуатации маршрутных транспортных средств, накладывают отпечаток как на тактику проведения отдельных следственных действий, так и расследование в целом.

Об актуальности избранной темы свидетельствует и тот факт, что применяемые общие криминалистические рекомендации по расследованию дорожно-транспортных преступлений, разработанные в XX столетии и основанные на письменных источниках доказательств, вербальных показаниях, ограничены субъективным восприятием дорожной обстановки, вследствие чего в ряде случаев оказываются неэффективными. Вне поля зрения криминалистов остается тотальное вовлечение в процесс эксплуатации маршрутных транспортных средств технических средств фиксации информации, с помощью

² Расширенные заседания коллегии МВД России от 28.02.2019, 26.02.2020, 03.03.2021 [Электронный ресурс] // Президент России: офиц. сайт. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news> (дата обращения 10.03.2021)

которых обеспечивается объективность установления скорости и координатно-временных характеристик движения маршрутных транспортных средств (тахограф, навигационная мониторинговая система ГЛОНАСС). Большинство сотрудников следственных органов не располагают сведениями об общих принципах работы указанных технических устройств, порядке изъятия и расшифровки информации в целях дальнейшего использования в качестве доказательства в суде.

В связи с изложенным не вызывает сомнений необходимость создания новой, актуальной на сегодняшний день методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, ответственность за которые предусмотрена ст. 264 УК РФ.

Степень научной разработанности избранной темы. Изучению фундаментальных вопросов расследования дорожно-транспортных преступлений посвящены научные труды Б. Е. Боровского, Н. М. Букаева, В. А. Гуняева, В. И. Жулева, Р. Г. Зорина, Б. Л. Зотова, П. М. Зуева, О. Д. Кима, И. К. Коршакова, В. В. Лукьянова, В. М. Мешкова, Г. А. Овчинникова, А. П. Онучина, В. И. Рожлина, В. С. Тишина, Н. В. Чиха и других ученых. Новейшие реалии расследования дорожно-транспортных преступлений с учетом вновь возникающих проблем изложены в работах М. В. Беляева, О. П. Вдовиной, В. Р. Гайнельзяновой, А. Ю. Головина, В. А. Городокина, А. Н. Дудниченко, Е. В. Зубенко, А. Д. Коленко, К. С. Латыповой, Т. А. Моховой, Е. А. Попова, Г. И. Сафонова, Л. Б. Сыромли, Э. Д. Хачатряна, Б. М. Ващенко и других исследователей.

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения с участием пассажирского автотранспорта неоднократно становились предметом диссертационных исследований ученых разных научных специальностей (в основном технических). Так, М. В. Озерных предложил пути совершенствования организационно-экономического обеспечения системы управления городскими маршрутными такси (2006); И. П. Димовой изучены вопросы повышения эффективности функционирования остановочных пунктов транспорта и движения транспортных средств в зоне их влияния (2009); С. Г. Митрофанов предложил усовершенствование системы управления работой городского транспорта на примере маршрутных такси (2009). Вместе с тем, Б. М. Ващенко рассмотрены криминалистические аспекты расследования преступлений в сфере нарушений безопасности междугородных пассажирских автоперевозок (2020), однако, как следует из содержания диссертации, автором разработаны методические рекомендации, степень конкретизации которых значительно уже предлагаемой нами методики. Таким образом, при наличии отдельных публикаций по вопросам эксплуатации рассматриваемого вида транспорта, комплексные научные исследования монографического уровня, затрагивающие особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, в последние десятилетия не проводились.

Объектом исследования являются общественно-правовые отношения,

возникающие в процессе совершения дорожно-транспортных преступлений, лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, а также деятельность сотрудников правоохранительных органов по раскрытию, расследованию и предупреждению указанных криминальных деяний.

Предмет исследования составляют закономерности механизма совершения дорожно-транспортных преступлений лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, возникновения информации о данных преступлениях и их участниках, а также обусловленные ими закономерности собирания, исследования, оценки и использования доказательств в процессе противодействия этим преступлениям.

Цель исследования заключается в создании новой частной методики, необходимой для повышения качества расследования уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, и позволяющей обеспечить потребности современной следственной практики.

В соответствии с поставленной целью основными исследовательскими **задачами** выступили:

– рассмотрение элементов системы дорожного движения «водитель – автомобиль – дорога – среда – пассажиры» применительно к процессу эксплуатации маршрутных транспортных средств, выделение их особенностей;

– определение структуры и обоснование частной криминалистической методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами;

– разработка криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами;

– уточнение обстоятельств, подлежащих установлению и доказыванию при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами;

– изучение типичных следственных ситуаций, складывающихся на различных этапах расследования дорожно-транспортных преступлений по вине лиц, управляющих маршрутными транспортными средствами, предложение алгоритма действий следователя;

– разработка тактических приемов проведения следственных действий, наиболее часто встречающихся в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами;

– обоснование необходимости более широкого использования специальных знаний, способствующих раскрытию, расследованию и предупреждению дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами.

Научная новизна работы состоит в том, что диссертация является первым комплексным монографическим исследованием теоретических и практических проблем расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных

лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами.

В научной работе представлена криминалистическая характеристика изучаемого вида преступлений, выделена структура и раскрыто содержание ее элементов; конкретизирован перечень обстоятельств, подлежащих установлению и доказыванию; разработаны типичные следственные ситуации, а также программы действий следователя по их разрешению и проверке следственных версий; предложены пути совершенствования порядка производства следственных осмотров, допросов, а также применения специальных знаний. В качестве отдельного научного результата представлено обоснование использования электронных источников информации в доказывании по рассматриваемым уголовным делам.

В диссертации разработаны отличающиеся научной новизной конкретные предложения по применению методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, которые направлены на повышение эффективности раскрытия и расследования обозначенных преступных деяний.

Теоретическая значимость диссертации заключается в том, что она является комплексным структурно целостным монографическим исследованием, посвященным методике расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами. Разработанные по результатам проведенной работы положения, выводы, рекомендации систематизируют и обобщают имеющиеся знания о предмете исследования, углубляют и расширяют их.

Диссертация вносит определенный вклад в развитие частных методик расследования преступлений, способствует определению перспективных направлений последующих научных исследований в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Практическая значимость работы определяется тем, что полученные научные результаты могут способствовать повышению качества расследования уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами; быть использованы в законодательной практике, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения; востребованы в научно-исследовательской, а также педагогической деятельности при изучении спецкурсов в образовательных организациях юридического профиля, подготовке учебной и методической литературы в системе повышения квалификации сотрудников органов внутренних дел.

Методология и методы диссертационного исследования. Методологическую основу работы составляют диалектический метод и базирующаяся на нем система общенаучных и частнонаучных методов познания. Задачи, решаемые соискателем, определили следующий комплекс методов: анализ и синтез (для выявления проблем расследования изучаемых преступлений и разработки предложений по их устранению), индукция и дедукция (при аргументации выводов диссертационного исследования), сравнение (при изучении практических и теоретических материалов), описание

(при изложении материала), формально-логический метод (при построении логических умозаключений и обосновании авторской позиции), исторический (при ознакомлении с трудами советских и российских ученых-криминалистов), сравнительно-правовой (при анализе и сравнении норм права), статистический (при исследовании и обобщении материалов судебно-следственной практики, обработке статистических данных, изучении обзоров), социологический (при проведении анкетирования респондентов, обобщении его результатов).

На защиту выносятся следующие основные положения:

1. В диссертационном исследовании представлена авторская концепция расширенной структуры элементов системы дорожного движения «водитель – автомобиль – дорога – среда – пассажиры» применительно к процессу эксплуатации маршрутных транспортных средств. Совокупность сведений об элементах системы дорожного движения определена как вид справочной информации, необходимой для изучения дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, и разработки наиболее эффективных рекомендаций по их расследованию.

2. Обоснована структура частной методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, которая включает следующие элементы: криминалистическую характеристику; обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию; типичные следственные ситуации и программы действий следователя; тактику проведения следственных осмотров, допросов; использование специальных знаний.

Сделан вывод о необходимости формирования новой методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, с учетом показаний электронных источников информации: тахографов, навигационной мониторинговой системы ГЛОНАСС, – позволяющих объективно установить скорость и координатно-временные характеристики движения маршрутных транспортных средств.

3. Автором разработана криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами. Ее системообразующими элементами являются: 1) способ совершения преступления, включающий сведения о его механизме и виде, обусловленных спецификой выполняемого маршрута пассажирских перевозок, а также действиями водителя, направленными на предотвращение травмирования пассажиров в случае применения экстренного торможения; 2) обстановка и средство совершения преступления, которое обладает рядом функциональных и конструктивных признаков, существенно отличающих процесс эксплуатации маршрутных транспортных средств от иных видов автомобильного транспорта; 3) следы преступления, включающие, помимо традиционно рассматриваемых криминалистикой материальных и идеальных, «виртуальные» следы, полученные с помощью технических средств фиксации информации; 4) особенности личности нарушителя, формируемые в рамках

осуществления профессиональной деятельности в сфере пассажирских перевозок.

4. На основе анализа законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения и специальных норм, регулирующих деятельность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по перевозке пассажиров, автором конкретизирован перечень обстоятельств, подлежащих установлению и доказыванию по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами: 1) событие преступления – в части установления нарушений правил эксплуатации маршрутных транспортных средств, а также правомерности осуществления деятельности, связанной с перевозкой пассажиров; 2) виновность лица – в части исследования вопроса об ответственности иных лиц, вовлеченных в процесс эксплуатации данного вида транспорта (работников организаций, выпустивших на линию технически неисправное транспортное средство, а также перевозчиков, оказавших услугу, не отвечающую требованиям безопасности); 3) характер и размер вреда, причиненного преступлением, – в части установления факта трудовых отношений между лицом, управлявшим маршрутным транспортным средством, и субъектом транспортной деятельности, при наличии которых лицо, управляющее источником повышенной опасности, не несет ответственности за вред перед потерпевшим(и).

5. Предложена система типичных следственных ситуаций, складывающихся на этапе предварительной проверки сообщения о преступлении, первоначальном и последующих этапах расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами. Разработан алгоритм действий следователя по их разрешению и проверке выдвигаемых следственных версий. За основу классификации следственных ситуаций приняты: тяжесть наступивших вредных последствий, наличие на месте дорожно-транспортного происшествия маршрутного транспортного средства и управлявшего им лица; согласие обвиняемого с предъявленным ему обвинением в совершении преступления; достаточность доказательств для окончания производства предварительного следствия по уголовному делу с составлением обвинительного заключения.

6. Разработаны рекомендации по совершенствованию тактики подготовки и проведения следственных действий, наиболее часто встречающихся в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами (следственные осмотры, допросы), с учетом области правового регулирования пассажирских перевозок; требований, предъявляемых к водительскому составу и техническому состоянию маршрутных транспортных средств; круга лиц, вовлеченных в процесс их эксплуатации.

7. Обоснована необходимость более широкого использования специальных знаний, способствующих раскрытию, расследованию и предупреждению дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами. Рассмотрена целесообразность привлечения сомнолога (специалиста в области медицины сна); мастера

сервисного центра, осуществляющего установку, проверку, техническое обслуживание и ремонт тахографов; сотрудника организации, предоставляющей услуги спутникового мониторинга и проводящей обслуживание навигационно-мониторингового оборудования ГЛОНАСС; а также назначения компьютерной судебной экспертизы технических средств контроля, которыми оснащают маршрутные транспортные средства.

Степень достоверности и апробация результатов. Достоверность результатов проведенного научного исследования обеспечивается использованием обширной эмпирической базы, которую образуют:

1) материалы изученных 127 уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами;

2) результаты анкетирования 192 сотрудников следственных органов, а также 328 сотрудников ГИБДД из 18 субъектов Российской Федерации (республики Дагестан, Крым, Северная Осетия – Алания, Краснодарский, Красноярский, Ставропольский, Приморский, Хабаровский края, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, города федерального значения Москва и Санкт-Петербург, Белгородская, Волгоградская, Воронежская, Калининградская, Московская, Нижегородская, Тульская области);

3) результаты анкетирования 115 сотрудников экспертных учреждений из 10 субъектов Российской Федерации (республики Дагестан, Крым, Северная Осетия – Алания, Краснодарский, Красноярский края, город федерального значения Москва, Белгородская, Волгоградская, Воронежская, Московская области);

4) статистические данные сервиса обеспечения оперативно-служебной деятельности ФИС ГИБДД-М (использование данной федеральной информационной системы обусловлено отсутствием статистики дорожно-транспортных преступлений по вине лиц, управляющих маршрутными транспортными средствами, в Главном информационно-аналитическом центре МВД России);

5) материалы опубликованной судебно-следственной практики;

6) аналитические обзоры и справки;

7) публикации в средствах массовой информации по исследуемой теме.

Диссертация подготовлена на кафедре криминалистики Санкт-Петербургского университета МВД России, ее результаты докладывались и обсуждались на заседаниях кафедры, а также в ходе очного и заочного участия автора в научно-представительских мероприятиях регионального и всероссийского уровня.

Основные положения и выводы диссертационного исследования изложены в 17 опубликованных автором статьях и 2 монографиях, из них 7 – в рецензируемых научных изданиях, включенных в Перечень ведущих рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук.

Результаты научной работы докладывались на 10 научно-практических

конференциях: II Балтийском юридическом форуме «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии» (г. Калининград, 13 декабря 2013 года); «Актуальные проблемы криминалистической теории и практики» (г. Калининград, 20 декабря 2013 года); «Интеграция науки и практики, вопросы модернизации, проблемы совершенствования в экономике, проектном менеджменте, образовании, юриспруденции, языкознании, культурологии, экологии, зоологии, химии, биологии, медицине, психологии, политологии, филологии, философии, социологии, информатике, технике, математике, физике» (г. Санкт-Петербург, 27–28 февраля 2014 года); «Актуальные проблемы криминалистической теории и практики» (г. Калининград, 20 ноября 2015 года); IV Балтийском юридическом форуме «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии» (г. Калининград, 18 декабря 2015 года); «Возмещение вреда потерпевшему в уголовном судопроизводстве: организационные, правовые и криминалистические проблемы» (г. Москва, 22 апреля 2016 года); V Балтийском юридическом форуме «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии» (г. Калининград, 16 декабря 2016 года); «Актуальные проблемы юридической науки и практики» (г. Гатчина, 31 марта 2017 года); «Актуальные проблемы юридической науки и практики» (г. Гатчина, 25 мая 2018 года); «Криминалистика – наука без границ: традиции и новации» г. Санкт-Петербург, 26 ноября 2020 года).

Результаты исследования внедрены в практическую деятельность Следственного управления УМВД России по г. Калининграду, Управления ГИБДД УМВД России по Калининградской области, учебный процесс Санкт-Петербургского университета МВД России, Волгоградской академии МВД России, Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России, учреждения образования «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь». Внедрение результатов диссертационного исследования оформлено соответствующими актами.

Структура диссертации обусловлена ее целями и задачами. Работа состоит из введения, трех глав, включающих девять параграфов, заключения, списка литературы и приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обосновывается актуальность темы исследования, определяются его цели, задачи, объект, предмет, обозначаются методологические и теоретические основы, раскрываются научная новизна, теоретическая и практическая значимость результатов исследования, формулируются основные положения, выносимые на защиту, излагаются сведения об апробации результатов исследования.

Первая глава «Основные положения и специфика методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами» состоит из четырех параграфов.

В первом параграфе «Элементы системы дорожного движения «водитель – автомобиль – дорога – среда – пассажир» как источник криминалистически значимой информации о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами» дается характеристика дорожно-транспортных преступлений, исследуются элементы системы дорожного движения применительно к процессу эксплуатации маршрутных транспортных средств, выделяются их специфические особенности.

Анализ юридической литературы, посвященной вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, показал, что к настоящему времени сложился единый подход к исследованию процесса дорожного движения, в основу которого положена концептуальная модель «водитель – автомобиль – дорога – среда». Соискатель отмечает, что данная совокупность элементов применима для характеристики практически всех дорожно-транспортных преступлений, за исключением тех, в которых участвует пассажирский автотранспорт. Функциональное назначение маршрутных транспортных средств требует увеличения числа звеньев общепринятой цепочки путем включения в нее дополнительного элемента «пассажиры».

Согласно мнению автора, совокупность сведений о составных компонентах системы дорожного движения важна для разработки частной методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, по причине того, что она дополняет криминалистическую характеристику преступления, а также является одним из видов справочной информации, необходимой при расследовании данных криминальных деяний.

Через содержание элементов системы дорожного движения «водитель – автомобиль – дорога – среда – пассажиры» раскрываются особенности, создающие наряду с другими основу для выделения указанных преступлений в отдельную категорию уголовных дел. Соискателем делается вывод о том, что изучение свойств вышеназванной системы позволяет более подробно исследовать дорожно-транспортные преступления, совершенные лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, а также разработать эффективные рекомендации по их расследованию.

Во втором параграфе «Структура и обоснование частной криминалистической методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами» разработаны основные положения криминалистических рекомендаций по раскрытию и расследованию изучаемых противоправных действий, обосновывается их самостоятельность относительно общей группы дорожно-транспортных преступлений.

Анализ современных частных методик расследования преступлений, а также материалов уголовных дел позволили соискателю предложить перечень элементов, способствующих правильной организации расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами: 1) криминалистическая

характеристика; 2) обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию; 3) типичные следственные ситуации и программы действий следователя; 4) тактика проведения отдельных следственных действий; 5) использование специальных знаний.

Необходимость разработки новой частной методики обусловили: определенный законодательством особый порядок эксплуатации маршрутных транспортных средств; внедрение в указанный процесс технических средств контроля (тахографов, навигационной мониторинговой системы ГЛОНАСС, иных устройств), как следствие, резко возросшая роль электронных источников информации в доказывании по данным уголовным делам; потребность в быстром и качественном расследовании в условиях широкого общественного резонанса, который вызывают рассматриваемые преступления; отсутствие научных исследований монографического уровня, посвященных криминалистическим аспектам расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами; данные анкетирования сотрудников следственных органов, констатирующие отсутствие эффективных средств и способов изобличения лиц, виновных в гибели значительного количества людей.

В параграфе раскрываются недостатки методического обеспечения по расследованию дорожно-транспортных преступлений, которые негативно сказываются на результатах автотехнических экспертных исследований, проводимых по рассматриваемым уголовным делам. В подтверждение этому приводятся данные опросов сотрудников экспертных подразделений, позволившие определить основные субъективные и объективные факторы, влекущие существенное снижение возможности получения криминалистически значимой информации.

Соискатель приходит к выводу о необходимости создать новую научную основу расследования преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также сформировать частную методику расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, с учетом показаний электронных источников информации.

В третьем параграфе «Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами» представлена структура, раскрыты и проанализированы элементы изучаемой категории.

Рассматриваются различные точки зрения ученых-правоведов относительно компонентов криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, при этом отмечается, что в ее составе изменяются элементы, отражающие те или иные значимые признаки противоправной деятельности, свойственные конкретному виду криминальных деяний.

Исходя из специфики дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, в структуре их криминалистической характеристики выделены следующие элементы:

1) способ совершения преступления, включающий сведения о его механизме и виде, которые обусловлены спецификой выполняемого маршрута пассажирских перевозок и действиями водителя по предотвращению травмирования пассажиров в случае применения экстренного торможения; 2) обстановка и средство совершения преступления, обладающие рядом функциональных и конструктивных признаков, существенно отличающих процесс эксплуатации маршрутных транспортных средств от иных видов автомобильного транспорта; 3) следы преступления, включающие, помимо традиционно рассматриваемых криминалистикой материальных и идеальных, «виртуальные» следы, полученные с помощью технических средств фиксации информации; 4) особенности личности нарушителя, формируемые в рамках осуществления профессиональной деятельности в сфере пассажирских перевозок. В параграфе приводится подробное описание каждого из выделенных элементов, включающее обобщенные данные изученных уголовных дел, анкетирования практических сотрудников.

Исследование генезиса криминалистической характеристики и ее роли в расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, позволило автору прийти к выводу, что главным элементом, признаки которого обуславливают основные закономерности раскрытия и расследования данного вида преступных деяний, является средство совершения преступления. Отличия маршрутного транспортного средства от иных видов автомобильного транспорта определили возможность создания новой частной методики расследования рассматриваемых преступлений.

В четвертом параграфе «Обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами» конкретизированы обстоятельства, выступающие средством обеспечения полного, всестороннего и объективного расследования данных уголовных дел.

Проведенное исследование показало, что законодательные акты и научные разработки по затронутой проблематике содержат перечень обстоятельств, подлежащих установлению и доказыванию, в обобщенном виде, в то время как для расследования рассматриваемых преступлений необходимы более детализированные сведения.

На основе положений Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и материалов судебно-следственной практики диссертантом выделены обстоятельства, которые нуждаются в уточнении в рамках производства предварительного расследования по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, и вызывают наибольшие затруднения у сотрудников следственных органов:

1) событие преступления – в части установления нарушений правил эксплуатации маршрутных транспортных средств (28 % опрошенных), а также

правомерности осуществления деятельности, связанной с перевозкой пассажиров (25 %);

2) виновность лица в совершении преступления – в части исследования вопроса об ответственности иных лиц, причастных к процессу эксплуатации данного вида транспортных средств (31 %);

3) характер и размер вреда, причиненного преступлением, – в части установления факта трудовых отношений между лицом, управлявшим маршрутным транспортным средством, и субъектом транспортной деятельности, при наличии которых лицо, управляющее источником повышенной опасности, не несет ответственности за вред перед потерпевшим(и) (16 %).

Соискателем даются пояснения в отношении каждой из выделенных групп обстоятельств, приводятся примеры из следственной практики по изученным уголовным делам.

Вторая глава «Типичные следственные ситуации и программы действий следователя при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами» состоит из двух параграфов.

В *первом параграфе* «Типичные следственные ситуации и программы действий следователя на этапе предварительной проверки сообщений о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами» проводится анализ учений о следственных ситуациях и периодизации расследования преступлений, раскрываются особенности формирования и содержания складывающихся следственных ситуаций, предложен комплекс проверочных мероприятий.

В результате обобщения практики расследования изучаемой категории уголовных дел выделены источники первичной информации о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами: заявление о преступлении; сообщение о совершенном или готовящемся преступлении, полученное из иных источников (особое внимание уделяется сведениям, поступившим посредством системы вызова экстренных служб по единому номеру «112», через специализированную государственную систему экстренного реагирования при авариях и других чрезвычайных ситуациях на дорогах ЭРА-ГЛОНАСС, которые, по мнению диссертанта, в скором времени станут главным источником первичной информации о данных криминальных деяниях).

Специфику этапа предварительной проверки сообщения о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, отражает тяжесть наступающих вредных последствий. Исходя из этого, соискателем выделены две типичные следственные ситуации: 1) совершено дорожно-транспортное происшествие, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью, смерть одного или нескольких лиц, – 63 % изученных уголовных дел; 2) совершено дорожно-транспортное происшествие, повлекшее массовую гибель людей, – 37 %. Замечено, что вторая ситуация является более сложной, так как проведение

проверки протекает в особых условиях, требующих применения адаптированных программ работы следователя.

В параграфе рассматриваются особенности проведения проверочных мероприятий и возбуждения уголовных дел по факту гибели значительного количества людей, повлекшему широкий общественный резонанс.

Второй параграф «Типичные следственные ситуации и программы действий следователя на первоначальном и последующем этапах расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами» посвящен исследованию типичных следственных ситуаций обозначенных этапов, оценка которых способствует определению направлений расследования, а также соответствующих им версий и способов их проверки.

Анализ судебно-следственной практики позволил выделить две общие типичные версии причин совершения изучаемых преступлений: техническая неисправность и ошибки в управлении маршрутным транспортным средством. Рассмотрены также сопутствующие нарушения, установление которых является важным для организации процесса расследования данных криминальных деяний: обоюдное нарушение правил дорожного движения; оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности; выпуск лицом, ответственным за безопасность дорожного движения, маршрутного транспортного средства с техническими неисправностями; недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дорожно-уличной сети.

В зависимости от наличия на месте дорожно-транспортного происшествия маршрутного транспортного средства и управлявшего им лица на первоначальном этапе расследования выделены типичные следственные ситуации: 1) водитель и маршрутное транспортное средство находятся на месте дорожно-транспортного происшествия – 72 % изученных уголовных дел; 2) водитель скрылся с места дорожно-транспортного происшествия на маршрутном транспортном средстве – 28 %.

Автор обращает внимание, что незначительное количество случаев оставления водителем места происшествия обусловлено нахождением в салоне маршрутного транспортного средства незаинтересованных в исходе уголовного дела пассажиров; наличием навигационного мониторингового оборудования ГЛОНАСС, позволяющего отслеживать маршруты движения общественного транспорта, устанавливая сведения о его местонахождении и об управляющих им лицах; обязанностью парковать автобусы, маршрутные такси на специально предусмотренных стоянках, проходить предрейсовый технический осмотр, что в итоге лишает возможности незаметно отремонтировать поврежденное транспортное средство с целью скрыть свою причастность к совершенному дорожно-транспортному преступлению; полученными водителями травмами. Обобщение эмпирического материала свидетельствуют о том, что в большей степени данная ситуация свойственна для заказных и нелегальных пассажирских перевозок.

Соискателем выдвигаются частные типичные версии, касающиеся поведения виновных лиц, объективной и субъективной сторон их действий или бездействия: 1) лицо скрылось с места дорожно-транспортного происшествия, не заметив его совершения ввиду крупных габаритов, ограничивающих контроль видимости различных зон, а также значительной разницы между массой маршрутного транспортного средства и массой тела человека; 2) лицо скрылось с места дорожно-транспортного происшествия, полагая, что пострадавшему причинен незначительный вред; 3) лицо намеренно скрылось с места дорожно-транспортного происшествия, желая избежать ответственности за содеянное.

При расследовании уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, особое внимание уделяется истребованию заключения (акта) служебного расследования, обязательность проведения которого для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в процессе эксплуатации маршрутных транспортных средств определена ст. 20 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Содержащаяся в нем информация может быть использована следователем в ходе выдвижения версий, проведения следственных действий, назначения судебных экспертиз, а также установления иных обстоятельств, имеющих значение для расследования уголовного дела.

В рамках разработки частной криминалистической методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, автором изучаются закономерности собирания, исследования, оценки и использования доказательств на последующем этапе, направление которого зависит от согласия обвиняемого с предъявленным ему обвинением в совершении преступления, а также достаточности доказательств для окончания производства предварительного следствия по уголовному делу. На основании проведенного анализа судебно-следственной практики выделены типичные следственные ситуации, даны пояснения и алгоритм действий по их разрешению.

Третья глава «Особенности тактики производства отдельных следственных действий и применения специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами» включает три параграфа.

В первом параграфе «Тактика проведения следственных осмотров по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами» раскрываются особенности планирования и производства следственных осмотров, названы типичные недостатки при их проведении.

Результаты опроса сотрудников следственных органов позволили выявить потребность в разработке криминалистических рекомендаций, направленных на повышение информативности следственных осмотров по делам исследуемой категории: по осмотру места происшествия – указали 37 % опрошенных; осмотру

технических средств фиксации информации – 28 %; осмотру маршрутных транспортных средств – 22 %; осмотру трупов – 7 %; осмотру документов – 6 %.

В параграфе определяются функции криминалиста, специалиста-автотехника, специалиста по безопасности дорожного движения в расследовании данного вида преступлений. Детально изучая специфику проведения следственных осмотров, соискателем обосновывается перечень основных тактических рекомендаций:

- по организации и осуществлению подготовительных мероприятий, предшествующих выезду на место дорожно-транспортных происшествий, получивших широкий общественный резонанс, где погибли и получили травмы различной степени тяжести большое число пассажиров;

- по проведению детального осмотра трупов при наличии многочисленных жертв, а также установлению личностей погибших на основе сведений о характере полученных травм;

- по фиксации результатов следственных осмотров с использованием единой терминологии в описании составных частей кузова и салона маршрутного транспортного средства для оптимизации взаимодействия между участниками предварительного расследования (субъектами транспортной деятельности, заводами-изготовителями, пассажирами, следователем, специалистами, экспертами);

- по принятию исчерпывающих мер, направленных на обнаружение технических устройств, соблюдение условий изъятия зафиксированной доказательственной информации;

- по определению объема подлежащих осмотру документов исходя из области правового регулирования выполняемого маршрута пассажирских перевозок, а также содержания выдвинутых версий о причинах совершения дорожно-транспортного преступления;

- по привлечению к проведению следственных осмотров криминалистов, автотехников, специалистов по безопасности дорожного движения, а также специалистов в области технических средств контроля, которыми оборудуются маршрутные транспортные средства.

Отмечается, что в современных реалиях весьма важную роль играет знание возможностей и своевременное применение инновационных технико-криминалистических средств и методов исследований уполномоченными субъектами, что обеспечивает объективность и всесторонность полученных доказательств в целях раскрытия и расследования преступлений.

Во втором параграфе «Тактика проведения допросов по дорожно-транспортным преступлениям, совершенным лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами» уделяется внимание вопросам получения вербальной информации с учетом вариативного подхода к лицам, допрашиваемым в рамках расследования уголовных дел рассматриваемой категории.

Автор приходит к выводу, что, помимо общих криминалистических рекомендаций проведения допроса, следователю необходимо знать специфику

эксплуатации маршрутных транспортных средств, документального оформления пассажирских перевозок, а также обязанности должностных лиц, вовлеченных в указанный вид деятельности.

В ходе исследования установлено, что условия проведения рассматриваемого следственного действия осложняются: 1) значительным количеством участников и очевидцев события, в связи с чем резко возрастает объем вербальной информации, которую необходимо получить следователю; 2) нахождением допрашиваемых в медицинских учреждениях, что требует от следователя дополнительных профессиональных навыков и соблюдения определенных правил проведения допроса; 3) проживанием допрашиваемых на значительном расстоянии от места проведения следствия, затрудняющим своевременное прибытие на допрос; 4) влиянием фактора времени на воспроизведение события дорожно-транспортного преступления, в результате которого допрашиваемые забывают часть информации, особенно ту, которая им не важна.

В целях оптимизации процесса получения вербальной информации и упорядочения организации деятельности следователя предложена классификация, а также скорректирован предмет допроса лиц в зависимости от роли, выполняемой в процессе эксплуатации маршрутных транспортных средств: лицо, управляющее транспортным средством, руководитель транспортной организации (индивидуальный предприниматель), в чьей собственности находится маршрутное транспортное средство; лицо, ответственное за безопасность дорожного движения и эксплуатацию маршрутного транспортного средства, кондуктор, пассажиры. Выделена отдельная категория допрашиваемых, располагающих криминалистически значимой информацией о допущенном нарушении правил дорожного движения и эксплуатации маршрутных транспортных средств, повлекшем предусмотренные ст. 264 УК РФ последствия, – водители иных транспортных средств, очевидцы события, сотрудники медицинских учреждений, инспекторы ГИБДД, привлекаемые специалисты.

В третьем параграфе «Использование специальных знаний в расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами» рассматриваются виды специальных знаний, применение которых способствует раскрытию, расследованию и предупреждению данных преступлений, обосновывается необходимость расширения практики их внедрения.

Особенности расследования уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, заключаются в возможности применения специальных знаний из области медицины сна, а также технических, навигационных телематических устройств, которыми оборудуются маршрутные транспортные средства.

В случае совершения дорожно-транспортного преступления по причине засыпания водителя за рулем автором обоснована целесообразность проведения

полисомнографического исследования, позволяющего получить максимально полную информацию о функционировании различных систем организма во сне. Соискатель полагает, что выявленная тяжелая форма синдрома обструктивного апноэ сна должна выступать основанием для отстранения водителя от профессиональной деятельности, связанной с перевозкой пассажиров.

Для решения вопроса об изъятии и оценке (расшифровке) показаний технических устройств, а также возможности использования полученных данных в доказывании того или иного факта отмечается необходимость участия специалистов в сфере технических устройств, которыми оснащаются маршрутные транспортные средства (мастер сервисного центра, осуществляющий установку, проверку, техническое обслуживание и ремонт тахографов; сотрудник организации, предоставляющей услуги спутникового мониторинга и обслуживающей навигационно-мониторинговое оборудование ГЛОНАСС).

Анализ правоприменительной практики свидетельствует о том, что изучение показаний технических средств контроля и использование полученных данных при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, позволяют минимизировать влияние субъективного фактора при восприятии и фиксации обстановки места происшествия, а также способствуют формированию обоснованных категоричных выводов автотехнических и иных экспертных исследований.

Ввиду того, что экспертное заключение существенно повышает статус доказательственной информации, диссертант приходит к следующему выводу: при наличии оснований (спорные ситуации по вопросам работоспособности технических средств и достоверности фиксируемых показаний) техническое устройство, а также зафиксированная на нем информация подлежат тщательному исследованию в рамках компьютерной судебной экспертизы.

В подтверждение значимости использования рассмотренных специальных знаний в расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, в диссертации приводятся данные, полученные при изучении материалов судебно-следственной практики и интервьюирования сотрудников следственных органов, экспертных подразделений, ГИБДД.

В заключении излагаются основные результаты проведенного исследования, формулируются выводы и предложения, имеющие теоретическое и практическое значение для дальнейшего повышения эффективности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными средствами.

В приложениях представлены обобщенные результаты изучения уголовных дел, возбужденных по ст. 264 УК РФ, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, анкетирования сотрудников следственных органов, экспертных подразделений, ГИБДД.

СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ АВТОРОМ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Научные статьи, опубликованные в рецензируемых научных журналах и изданиях, включенных в Перечень ведущих рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук.

1. Тарасова, В. И. Взаимосвязь основных элементов дорожного движения как источник формирования криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений с участием маршрутных транспортных средств [Текст] / В. И. Тарасова // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2012. – Вып. 1 (27). – С. 101–105 (0,5 п. л.).

2. Тарасова, В. И. Использование современных технических средств фиксации в доказывании по уголовным делам о ДТП, совершенных с участием маршрутных транспортных средств [Текст] / В. И. Тарасова // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2013. – Вып. 3 (33). – С. 38–43 (0,5 п. л.).

3. Тарасова, В. И. «Водитель» как элемент системы дорожного движения в рамках расследования дорожно-транспортных преступлений с участием маршрутных транспортных средств [Текст] / В. М. Мешков, В. И. Тарасова // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2013. – Вып. 1 (35). – С. 33–38 (0,6 п. л.).

4. Тарасова, В. И. Криминалистическая профилактика преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации маршрутных транспортных средств [Текст] / В. И. Тарасова // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2016. – Вып. 1 (69). – С. 131–135 (0,6 п. л.).

5. Тарасова, В. И. Типичные следственные ситуации, а также программы действий следователя на этапе предварительной проверки сообщений о ДТП, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами [Текст] / В. И. Тарасова // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2017. – Вып. 2 (74). – С. 146–149 (0,6 п. л.).

6. Тарасова, В. И. Криминологические и криминалистические аспекты профилактики дорожно-транспортных преступлений, совершаемых лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами [Текст] / В. М. Мешков, В. И. Тарасова // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2019. – Вып. 1 (55). – С. 17–38 (0,6 п. л.).

7. Тарасова, В. И. Тактика проведения следственных осмотров по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами [Текст] / В. И. Тарасова // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2021. – Вып. 1 (63). – С. 99–103 (0,5 п. л.).

Научные статьи и доклады, опубликованные в сборниках конференций

8. Тарасова, В. И. Показания технических средств фиксации в доказывании по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях с участием маршрутных транспортных средств [Текст] / В. И. Тарасова // II Балтийский юридический форум «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии»: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (13 декабря 2013 г.). – Калининград : Калининградский филиал СПбУ МВД России, 2014. – С. 257–258 (0,3 п. л.).

9. Тарасова, В. И. Использование специальных знаний в осмотре места происшествия по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях с участием маршрутных транспортных средств [Текст] / В. И. Тарасова // Актуальные проблемы криминалистической теории и практики : материалы межвуз. науч.-практ. конф. (20 декабря 2013 г.). – Калининград : Калининградский филиал СПбУ МВД России, 2014. – С. 32–35 (0,3 п. л.)

10. Тарасова, В. И. Криминалистические аспекты получения вербальной информации по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях с участием маршрутных транспортных средств [Текст] / В. И. Тарасова // Интеграция науки и практики: вопросы модернизации, проблемы совершенствования в экономике, проектном менеджменте, образовании, юриспруденции, языкознании, культурологии, экологии, зоологии, химии, биологии, медицине, психологии, политологии, филологии, философии, социологии, информатике, технике, математике, физике : материалы Междунар. заочной науч.-практ. конф. (27–28 февраля 2014 г.). – Санкт-Петербург : КультИнформПресс, 2014. – С. 141–143 (0,3 п. л.).

11. Тарасова, В. И. Криминалистические аспекты расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации маршрутных транспортных средств [Текст] / В. И. Тарасова // IV Балтийский юридический форум «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии»: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (18 декабря 2015 г.). – Калининград : Калининградский филиал СПбУ МВД России, 2015. – С. 177–179 (0,4 п. л.).

12. Тарасова, В. И. Специфичные обстоятельства, подлежащие установлению при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации маршрутных транспортных средств [Текст] / В. И. Тарасова // Актуальные проблемы криминалистической теории и практики : материалы Всерос. науч.-практ. конф. (20 ноября 2015 г.). – Калининград : Калининградский филиал СПбУ МВД России, 2015. – С. 99–106 (0,4 п. л.).

13. Тарасова, В. И. Некоторые особенности возмещения вреда потерпевшему в результате совершения дорожно-транспортного преступления [Текст] / В. И. Тарасова // Возмещение вреда потерпевшему в уголовном судопроизводстве: организационные, правовые и криминалистические проблемы : сб. материалов Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 ч. (22 апреля 2016 г.). – Москва : Академия управления МВД России, 2016. – Ч. 2. – С. 247–251 (0,3 п. л.).

14. Тарасова, В. И. Показания тахографа в расследовании уголовных дел по фактам ДТП, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами [Текст] / В. И. Тарасова // IV Балтийский

юридический форум «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии» : материалы Междунар. науч.-практ. конф. (16 декабря 2016 г.). – Калининград : Калининградский филиал СПбУ МВД России, 2016. – С. 172–174 (0,2 п. л.).

15. Тарасова, В. И. Использование специальных знаний при расследовании ДТП с участием маршрутных транспортных средств [Текст] / В. И. Тарасова // Актуальные проблемы юридической науки и практики: Гатчинские чтения – 2017 : сб. науч. тр. по материалам Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 т. (г. Гатчина, 31 марта 2017 г.). – Гатчина : Изд-во ГИЭФПТ, 2017. – Т. 1. – С. 388–390 (0,3 п. л.).

16. Тарасова, В. И. Характеристика маршрутного транспортного средства как элемента системы дорожного движения в расследовании дорожно-транспортных преступлений [Текст] / В. И. Тарасова // Актуальные проблемы юридической науки и практики: Гатчинские чтения – 2018 : сб. науч. тр. по материалам Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 т. (г. Гатчина, 25 мая 2018 г.). – Гатчина : Изд-во ГИЭФПТ, 2017. – Т. 1. – С. 414–418 (0,4 п. л.).

17. Тарасова, В. И. Особенности методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами [Текст] / В. И. Тарасова // Всероссийская научно-практическая конференция «Криминалистика – наука без границ: традиции и новации» (26 ноября 2020 года) - г. Санкт-Петербург, 2020. – С. 307-311 (0,3 п. л.).

Монографии

18. Тарасова, В. И. Дорожно-транспортные преступления [Текст] : моногр. / В. М. Мешков, А. Б. Маханек, В. И. Тарасова ; под общей ред. д-ра юрид. наук, профессора В. М. Мешкова. – Москва : Юрлитинформ, 2014. – 152 с. (1,0 п. л.).

19. Тарасова, В. И. Расследование дорожно-транспортных преступлений с участием маршрутных транспортных средств [Текст] : моногр. / В. М. Мешков, А. Б. Маханек, В. И. Тарасова ; под общей ред. д-ра юрид. наук, профессора В. М. Мешкова. – Калининград : Калининградский филиал СПбУ МВД России, 2017. – 124 с. (0,8 п. л.).