



**ИДЕНТИФИКАЦИЯ СЛУЧАЕВ  
МОШЕННИЧЕСТВА ПО ОСАГО ПРИ  
РАССЛЕДОВАНИИ ДТП**

✉<sup>1</sup>**Тарасов Евгений Александрович**  
кандидат технических наук,  
доцент кафедры строительной техники и ин-  
женерной механики им. проф. Н.А. Ульянова  
ФГБОУ ВО «Воронежский государственный  
технический университет», г. Воронеж, РФ  
e-mail: 382652@mail.ru

**Тарасова Елена Владимировна**  
старший экономист АО «Концерн  
«Созвездие», г. Воронеж, РФ

**Аннотация.**

Страховые выплаты год от года неизменно растут в среднем на 15 %. Это связано не только с ростом числа аварий на дорогах страны, но и с участвовавшими случаями страхового мошенничества по ОСАГО. Дополнительным триггером выступило упрощения процедуры оформления дорожно-транспортного происшествия, когда водители могут самостоятельно заполнить бланк извещения о ДТП, а также увеличения лимита страховых выплат. Автор рассматривает несколько видов страхового мошенничества по ОСАГО, в том числе случаи, когда производится инсценировка аварий. Для разрешения вопросов относительно соответствия заявленных повреждений на транспортном средстве обстоятельствам произошедшего ДТП, автор рассматривает графоаналитический метод разрешения спорной ситуации.

**Ключевые слова:** ДТП, ОСАГО, ЭКСПЕРТИЗА, АВТОМОБИЛЬ.

<sup>1</sup>*Автор для ведения переписки*

**CASE IDENTIFICATION  
CTP FRAUD IN THE INVESTIGATION  
OF AN ACCIDENT**

✉<sup>1</sup> **Tarasov Evgenij Aleksandrovich**  
candidate of technical sciences, associate professor  
of department of construction machinery and  
engineering mechanics named after prof.  
N.A. Ulyanov, Voronezh State University  
Technical University", Voronezh, RF  
e-mail: 382652@mail.ru

**Tarasova Elena Vladimirovna**  
Senior Economist of Concern  
"Convocation" JSC, Voronezh, RF

**Annotation.**

Modern methods of restoring body parts of a car include many interrelated operations performed in accordance with certain requirements. Carried out repairs are usually controlled both by the organization that carried out the repairs and by the car owner. Often after the repair, there is disagreement in the assessment of quality. The article describes the methodology for determining the location of damage hidden from observation without using the destructive method. Based on the application of non-destructive testing and analysis of chronology, conclusions are drawn about the cause of the formation of convex deformities of the sweat. Practical value. The article may be useful to specialists working in the field of body repair, as well as experts evaluating the quality of body repair.

**Keywords:** ACCIDENT, CTP, EXAMINATION, CAR.

**1 Состояние вопроса исследования и актуальность работы**

По данным, представленным страховыми компаниями, в России ежегодно увеличивается число дорожно-транспортных происшествий на 15 %. Это связано в основном с участвовавшими случаями страхового мошенничества по ОСАГО и с общим ростом аварийности

на дорогах.

Сегодня, когда упростили процедуру оформления ДТП, проблема страхового мошенничества особенно актуальна. В настоящее время оформить ДТП можно просто заполнив европротокол и нет необходимости в вызове сотрудников ГИБДД. Другим фактором, подстегнувшим бурное развитие мошенничества по ОСАГО, стало повышение лимитов страховых выплат. Кроме ОСАГО мошенников также интересует добровольное страхование транспортных средств по КАСКО и расширенная страховка ОСАГО – ДОСАГО. Исходя из анализа указанной проблемы и практического опыта авторов для страховщиков не имеет значения, каким образом воспрепятствовали незаконному страховому обогащению, в частности, из-за отказа от требований самого заявителя, с помощью правоохранительных органов или после решения суда в пользу страховой компании [1, 2].

## **2 Постановка вопроса**

С каждым годом мошенники в сфере страхования по ОСАГО придумывают новые способы обмана страховых компаний. Необходимо выделить следующие основные способы мошенничества в сфере страхования автогражданской ответственности:

1 Реальным ущерб, причиненный транспортному средству, значительно меньше, чем требует страхователь от страховой компании.

2 Оформление страховки ОСАГО «задним числом», чтобы получить компенсацию от страховой компании на незастрахованный ранее автомобиль. Фактически страхователь превращает незастрахованный автомобиль в застрахованный.

3 Постановка ДТП. Смысл данного мошенничества состоит в том, что страхователь требует от страховщика возмещения за ДТП, которое сам специально спровоцировал.

Это показывает, что именно инсценировка дорожно-транспортного преступления является сегодня самым распространенным случаем страхового мошенничества не только по ОСАГО, но и по ДОСАГО. Заранее поврежденные автомобили специально ставятся на дороге в нелюдном месте и запечатлеют спровоцированную аварию на средства фото- и видеофиксации при непосредственном участии полицейских. Особенностью данного преступления является то, что специально поставленные машины уже имели кузовные повреждения от ранее произошедших дорожно-транспортных происшествий.

Наиболее эффективным способом противостоять страховому мошенничеству по ОСАГО сегодня является проведение транспортно-трасологической экспертизы. При этом главная задача, которая ставится перед экспертом-автотехником – проанализировать механизм образования следов на исследуемом транспортном средстве и сравнить его с механизмом, зафиксированном в административном материале [3-5]. После этого эксперту необходимо принять решение по факту контактного взаимодействия заявленных (исследуемых) транспортных средств. В общем виде перед экспертом ставится следующий вопрос: «Соответствует ли механизм развития заявленного дорожно-транспортного происшествия в соответствии со схемой ДТП и объяснениям участников ДТП механизму образования следов на транспортных средствах?».

## **3 Результаты исследований**

Взаимодействием объектов считается связанный с событием ДТП процесс воздействия одного объекта на другой, в результате которого образуются следы, содержащие отображение свойств участвовавших во взаимодействии объектов и механизма самого взаимодействия. На контактирующих элементах кузовов транспортных средств должны отображаться парные группы следов, которые имеют общие морфологические признаки (высоту, направление, локализацию, наложение вещества и т.д.). Следы должны представлять собой единое целое. Определение характера повреждений транспортного средства исходя из реального механизма и обстоятельств дорожно-транспортного преступления является главной задачей эксперта.

Графоаналитический метод исследования предлагается использовать с целью решения вопроса относительно определения характера повреждений кузовных элементов транспортного средства.

Столкновение транспортных средств по направлению движения, по характеру взаимного приближения, по относительному расположению продольных осей и по характеру взаимодействия при ДТП необходимо идентифицировать на начальном этапе. После этого необходимо понять какие части автомобилей могли взаимодействовать между собой. Для наглядной визуализации области вероятных повреждений транспортных средств, эксперту необходимо провести масштабное, либо натурное сопоставление транспортных средств по высотам и определить наиболее вероятную высоту контактирующих поверхностей на автомобилях. Графоаналитический метод исследования позволит узнать характер повреждений автомототранспортных средств, а также установить область высоты повреждений и направление деформирующего воздействия.

Каждый объект, участвующий в аварии, после этого эксперту необходимо проанализировать отдельно. Важно четко понять какие следы являются первичными, какие вторичными. Начальные следы, оставленные на транспортном средстве после контактного взаимодействия, являются наиболее информативными. Парные группы контактирующих поверхностей кузова ТС идентифицируются именно по начальным следам.

Возможно использовать такие параметры механизма развития исследуемого ДТП и механизма образования следов:

- характер (поверхностный, динамический, статический);
- деформирующие усилия;
- направление деформирующей силы;
- идентичность повреждений;
- для динамических повреждений – идентификация прерывания по длине;
- идентификация разрывов материала, отпечатков госномера, отпечатков рисунка протектора шин и т.п.

Сравнительный анализ непосредственно механизма развития дорожно-транспортного происшествия и механизма слеодообразования начальных следов как раз и должен подтвердить или опровергнуть присутствие сходств по его характеру и по виду повреждений, а также направлению воздействия деформирующего воздействия и высоте. При совпадении всех параметров можно говорить о том, что повреждения были образованы в результате заявленного ДТП. Если хотя бы один из параметров выпадает, то можно делать вывод, что повреждения в данном ДТП не могли образоваться.

Часто суды поручают экспертам комплексные экспертизы – транспортно-трасологическая и автотехническая. В компетенцию эксперт-автотехника при производстве автотехнической экспертизы входит нахождение угла между транспортными средствами в момент контакта, и это позволяет установить следующее:

- по какой траектории перемещались транспортные средства после их первичного взаимодействия;
- по разлету транспортных средств определить их скорость;
- установить подлинность механизма ДТП и сравнить с показаниями участников.

Если установлена единая система образования следов, то результирующий вывод по итогам проведенного исследования при контактном взаимодействии может быть категорическим. Если единой картины нет, то эксперт обязан сделать вероятностный вывод с указанием возможных вариантов развития событий. Вероятностный вывод эксперт вправе сделать, если установил, что часть повреждений, выявленных на транспортном средстве, соответствует заявленному механизму ДТП, а другая часть повреждений этим параметрам не соответствует.

#### 4 Обсуждение и заключение

Исходя из анализа рассматриваемой проблемы и своего практического опыта, авторам известно, что основным вопросом, который ставится Судом по делам о возможном страховом мошенничестве, является подтверждение (опровержение) факта образования следов на кузове транспортного средства при заявленных обстоятельствах происшествия. Ключевую роль в решении поставленного вопроса играет механизм ДТП. Именно его параметры должен определить эксперт-автотехник и сравнить их с заявленными параметрами произошедшего ДТП.

Если хотя бы один из параметров выбивается из сложившейся картины следообразования, то необходимо делать вывод, что заявленные повреждения образовались при обстоятельствах, не связанных с рассматриваемым дорожно-транспортным происшествием.

#### Список литературы

- 1 Евтюков, С. А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий : справочник / С. А. Евтюков, Я. В. Васильев. – СПб. : Изд-во ДНК, 2006. – 536 с.
- 2 Экспертиза дорожно-транспортных происшествий в примерах и задачах : учебное пособие для вузов / Ю. Я. Комаров, С. В. Ганзин, Р. А. Жирков и др. ; Под общей редакцией Ю. Я. Комарова и Н. К. Клепика. – М. : Горячая линия – Телеком, 2012. – 290 с.
- 3 Белозерова И. И. Механизм следообразования как один из элементов криминалистической характеристики мошенничества в сфере страхования // Черные дыры в Российском законодательстве. – 2010. – № 6. – С. 129-131.
- 4 Комаров Ю. Я., Клепик Н. К., Кирейчев В. А., Тихомиров С. И. Техническое состояние автомобиля и его влияние на выводы автотехнической экспертизы / Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов, выпуск 14. – М. : ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2014. – С. 81-88.
- 5 Технические экспертизы на транспорте : учеб. пособие для вузов / Комаров Ю. Я., Зотов Н. М., Федотов В. Н. и др. ; Под общей редакцией Ю. Я. Комарова и Н. М. Зотова. – ВолгГТУ. – Волгоград, 2009. – 300 с.

#### References

- 1 Evtyukov, S. A. Examination of road accidents: a reference book / S. A. Evtyukov, Ya. V. Vasiliev. – St. Petersburg : Publishing House of DNA, 2006. – 536 p.
- 2 Examination of road accidents in examples and tasks : a textbook for universities / Yu. Ya. Komarov, S. V. Ganzin, R. A. Zhirkov and others ; Under the general editorship of Yu. Ya. Komarov and N. K. Klepik. – M. : Hot line – Telecom, 2012. – 290 p.
- 3 Belozerova I. I. The mechanism of trace formation as one of the elements of the forensic characteristics of fraud in the field of insurance // Black holes in Russian legislation. – 2010. – № 6. – S. 129-131.
- 4 Komarov Yu. Ya., Klepik N. K., Kireichev V. A., Tikhomirov S. I. The technical condition of the car and its impact on the conclusions of the autotechnical examination / Road safety : a collection of scientific papers, issue 14. – M. : FKU NITs BDD of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2014. – S. 81-88.
- 5 Technical expertise in transport: textbook. manual for universities / Komarov Yu. Ya., Zotov N. M., Fedotov V. N. and etc. ; Under the general editorship of Yu. Ya. Komarov and N. M. Zotov. – VolgGTU. – Volgograd, 2009. – 300 p.

© Тарасов Е.А., Тарасова Е.В., 2022