



## Важность трасологических исследований при установлении обстоятельств ДТП с целью предотвращения случаев страхового мошенничества

**Ирина ИЛЬИНА****Максим СЕРГЕЕВ****Екатерина НЕЛЮЦКОВА**

**Ильина Ирина Евгеньевна** — Пензенский государственный университет архитектуры и строительства (ПГУАС), Пенза, Россия.

**Сергеев Максим Вячеславович** — АНО «Пензенская лаборатория судебной экспертизы», Пенза, Россия.

**Нелюцкова Екатерина Алексеевна** — Пензенский государственный университет архитектуры и строительства (ПГУАС), Пенза, Россия\*.

Авторы на основе анализа роста автомобилизации, в том числе, и на региональном уровне (на примере Пензенской области Российской Федерации) подтверждают актуальность задач сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения, отмечают изменения в частоте случаев дорожно-транспортных происшествий различных видов, положительную роль страховых инструментов в урегулировании последствий ДТП.

При этом мошенничество в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) является одной из самых важных и наиболее тем для специалистов страховых компаний. Одной из наиболее распространённых схем фиктивных аварий является ремонт или замена имеющихся повреждений за счёт страховщика. В этой связи широкое распространение получило использование транспортно-трасологических экспертиз.

Именно этот вид транспортной экспертизы достоверно и точно определяет соответствие повреждений

на транспортных средствах механизму и обстоятельствам дорожно-транспортного происшествия. Трасология назначается всегда, когда речь идёт о распространённых в настоящее время «автоподставах». Без трасологических исследований невозможно разобраться в авариях, связанных с перестроением транспортных средств, движущихся попутно. Особенно много проблем возникает в ситуации, когда оба участника происшествия утверждают, что двигались без изменения направления движения, а манёвр перестроения и невыполнение требования Правил дорожного движения (ПДД) РФ о предоставлении преимущества в движении транспортному средству совершил оппонент.

В качестве примера в статье представлено экспертное исследование дорожно-транспортного происшествия, вызвавшего сомнения в достоверности обстоятельств, изложенных страхователями.

**Ключевые слова:** автотранспорт, дорожно-транспортное происшествие, страхование, страхование транспортных средств, обязательное страхование автогражданской ответственности, экспертиза, транспортно-трасологическая экспертиза, повреждения транспортных средств.

\*Информация об авторах:

**Ильина Ирина Евгеньевна** – кандидат технических наук, доцент, заведующая кафедрой организации и безопасности движения Пензенского государственного университета архитектуры и строительства (ПГУАС), Пенза, Россия, [ie.1978@yandex.ru](mailto:ie.1978@yandex.ru).

**Сергеев Максим Вячеславович** – эксперт-автотехник АНО «Пензенская лаборатория судебной экспертизы», Пенза, Россия, [sergeev654321@yandex.ru](mailto:sergeev654321@yandex.ru).

**Нелюцкова Екатерина Алексеевна** – магистрант Пензенского государственного университета архитектуры и строительства (ПГУАС), эксперт-автотехник АНО «Пензенская лаборатория судебной экспертизы», Пенза, Россия, [kate\\_170481@mail.ru](mailto:kate_170481@mail.ru).

Статья поступила в редакцию 18.03.2019, актуализирована 17.06.2019, принята к публикации 28.06.2019.

For the English text of the article please see p. 213.

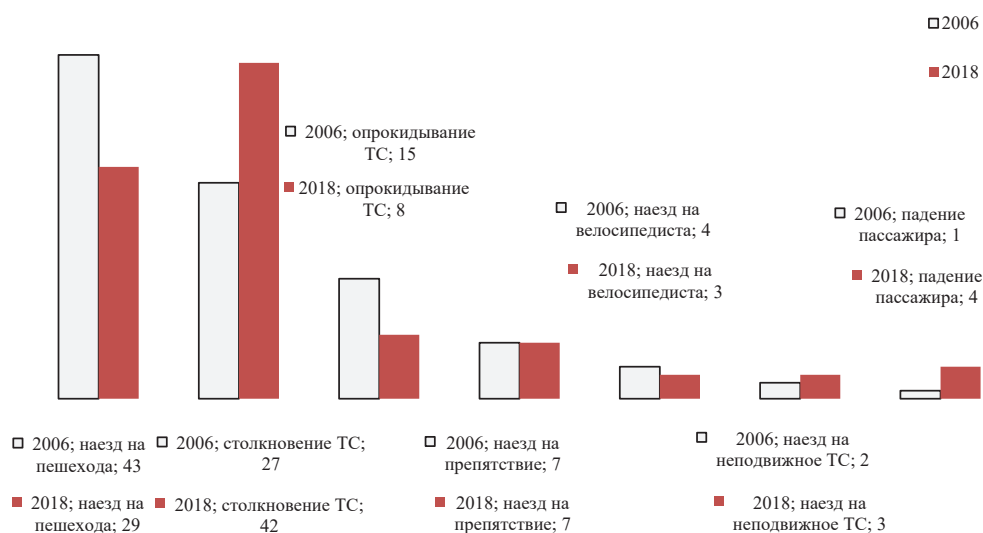


Рис. 1. Сравнительный анализ количества ДТП по видам (2006 и 2018 гг.) в РФ, %.

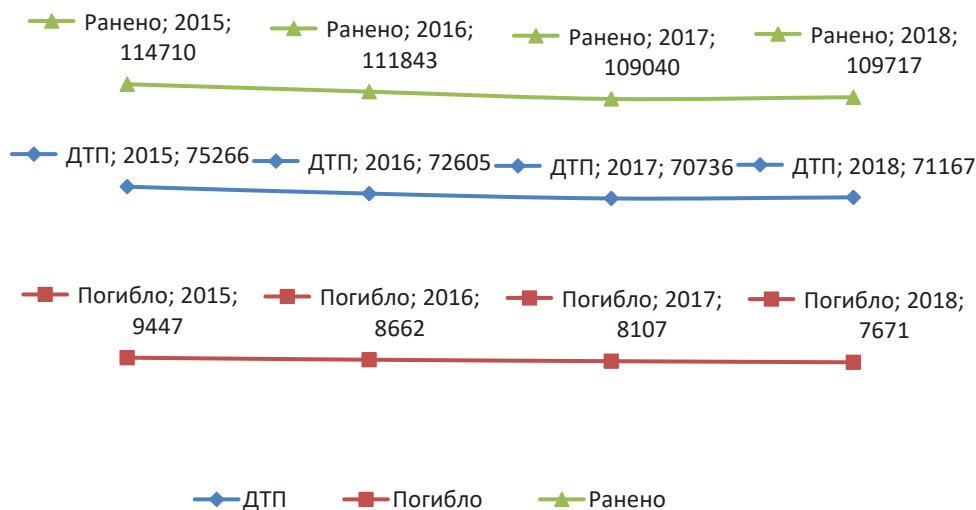


Рис. 2. ДТП и пострадавшие при столкновениях транспортных средств в РФ.

**А**втомобильный транспорт является неотъемлемой частью повседневной жизни. Развитие транспортной сети, инфраструктуры, рост автомобилизации способствуют увеличению роли автомобильного транспорта в транспортной системе.

Растущая актуальность задач сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения (за счёт повышения дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и др.) и, как следствие, со-

кращения демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и их последствий согласуется с социальными приоритетами общества.

Это в полной мере относится и к приоритетным задачам социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе [1, 2].

По официальным данным, в 2018 году 80,4 % ДТП в РФ произошло из-за нарушения правил дорожного движения водителями легковых автомобилей. В Пензенской области этот показатель составляет



82,2 %. Стоит отметить рост на 3,3 % количества ДТП по вине водителей транспортных средств, и, в частности, по вине водителей легковых автомобилей как в целом по РФ, так и на 2,9 % по Пензенской области [3].

Если рассматривать частоту различных видов ДТП, то ещё около десяти лет назад доля столкновений автомобилей в их общем количестве составляла 25–27 %, а самым распространённым видом ДТП был наезд на пешехода (40–43 % [3], (рис. 1)).

В настоящее время в связи с ростом интенсивности дорожного движения доля столкновений транспортных средств увеличилась до 42 % и продолжает расти. По сравнению с 2017 годом произошло увеличение на 0,3 % [3] (рис. 2).

С момента введения в Российской Федерации обязательного страхования автогражданской ответственности владельцев автотранспортных средств (ОСАГО) прошло 15 лет. Данный вид страхования занимает одно из лидирующих мест на рынке страховых услуг практически весь период своего существования. Деятельность страховых компаний регламентирует Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 18.12.2018) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [4, с. 3].

При этом, примерно 15 % всех выплат по страховым случаям в ДТП происходят в результате предоставления недостоверных сведений с целью получения незаконной прибыли [5]. В связи с этим страховые случаи должны подвергаться тщательному расследованию.

Статья 159.5 УК РФ гласит «Мошенничество в сфере страхования, то есть хищение чужого имущества путём обмана относительно наступления страхового случая, а равно размера страхового возмещения, подлежащего выплате в соответствии с законом либо договором страхователю или иному лицу, — наказывается штрафом в размере до 120 000 рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период до одного года, либо обязательными работами на срок до 360 часов, либо исправительными работами на срок до одного года, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо прину-

дительными работами на срок до двух лет, либо арестом на срок до четырёх месяцев» [6, с. 74].

Главными целями так называемых подставных ДТП являются: получение страховой выплаты при ДТП, которое иначе было бы признано «нестраховым» случаем; замена нетрезвого участника аварии до прибытия сотрудников автоинспекции; получение двойных выплат (от виновной стороны и от страховой компании); ремонт полученных ранее повреждений за счёт страховых выплат; замена неисправных деталей за счёт страховой компании; получение компенсации за угон по КАСКО и продажа машины по деталям. Очень часто в подставных ДТП участвуют машины премиум-класса: BMW, Porsche, Mercedes-Benz.

Инициаторами искусственно созданных дорожно-транспортных происшествий выступают сами автовладельцы и (или) мошенники-профессионалы, специализирующиеся на обмане страховых компаний. Иногда используются подставные автомобили с повреждениями.

В процессе любого автодорожного происшествия образуется множество следов. При столкновении между собой на автомобилях образуются не только деформации (вмятины), но и другие механические повреждения, такие как царапины, задиры и др. Транспортные средства, двигаясь по дороге, оставляют на ней различные следы: качения, юза, волочения и т.д. Каждый отдельно взятый след несёт в себе информацию о том, каким образом развивалось происшествие в конкретной фазе [7, с. 6–37; 8, с. 27–33].

Проблемами, связанными с установлением транспортного средства участника ДТП, его следов, параметров движения, и обеспечением безопасности дорожного движения в целом занимаются и зарубежные учёные [9, с. 5–25; 10, с. 267–276; 11, с. 633–642].

Исследование всей совокупности следов даёт представление о едином механизме дорожно-транспортного происшествия, отражающем последовательность всех его стадий, от начала до конца. Изучение следов аварии в целях расследования её причин и обстоятельств входит в предмет трасологической экспертизы при ДТП.



**Рис. 3. Повреждения УАЗ-396259.**

Круг вопросов, решаемых посредством проведения данной экспертизы, достаточно широк. В зависимости от исследуемых объектов, целей и задач экспертизы можно выделить три группы вопросов.

**Первая группа вопросов направлена на определение групповой принадлежности автотранспортных средств:**

- к какому виду транспорта относятся следы, оставленные на месте происшествия?

- какой моделью шины оставлен след, изъятый с места дорожной аварии?

- принадлежат ли следы указанному виду транспортного средства?

- возможно ли соударение автомобилей А и В, исходя из формы, размеров и расположения следов на транспортных средствах?

**Вторая группа вопросов применяется в целях установления целого по частям:**

- являются ли повреждённые объекты деталей, обнаруженные на месте происшествия, частями конкретного транспортного средства?

- не являлись ли до дорожно-транспортного происшествия одним целым частицы краски (стекла, пластмассы), обнаруженные на месте аварии, и транспортные средства?

**Третья группа вопросов связана с установлением конкретного автотранспортного средства:**

- принадлежат ли следы данному транспортному средству?

- одним или несколькими транспортными средствами оставлены следы?

- данной ли автомобильной шиной оставлены следы на месте происшествия [12, с. 37–46].

Нормативной базой для назначения и проведения трасологической экспертизы при ДТП являются процессуальные кодексы РФ.

Для иллюстрации эффективности такого рода экспертизы нами проанализирован случай, когда на основании исходных данных аварии методами трасологической экспертизы были проведены исследования по определению наличия или отсутствия







**Рис. 4. Повреждения BMW.**

соответствия механизма образования и характера повреждений автомобиля марки BMW обстоятельствам ДТП, произошедшего 08.12.2017 года в г. Пензе с участием автомобиля УАЗ-396259.

Для решения поставленного выше вопроса анализировались обстоятельства дорожно-транспортного происшествия, исследовались сведения о повреждениях на транспортных средствах — участниках ДТП.

Согласно сведениям ГИБДД, на автомобиле УАЗ-396259 после исследуемого ДТП имелись повреждения следующих элементов: нарушение лакокрасочного покрытия переднего бампера. На автомобиле BMW после исследуемого ДТП имелись повреждения следующих элементов: переднее и заднее правые крылья, передняя и задняя правые двери, правое зеркало заднего вида.

В ходе экспертного осмотра ТС было установлено, что на автомобилях-участниках ДТП имеются механические повреждения.

Наиболее выступающими элементами левой стороны кузова автомобиля

УАЗ-396259 являются нижняя петля левой двери и желобок между передней панелью и проёмом левой двери. Нижняя петля имеет длину 6 см и расположена на расстоянии 64 см от поверхности дороги. Петля деформирована в направлении сзади вперёд. На желобке на расстояниях 102÷103 см и 82 см от поверхности дороги имеются деформации, образованные в направлении сзади вперёд. На левой двери на расстояниях 102÷103 см и 82÷84 см от поверхности дороги имеются горизонтальные царапины, образованные в направлении сзади вперёд. На левой торцевой поверхности переднего бампера имеются потёртости ЛКП (рис. 3).

На автомобиле BMW наиболее выступающими частями с правой стороны являются правое зеркало и ручки правых дверей. Повреждения правого зеркала расположены на расстоянии 102 см от поверхности дороги. Повреждения представляют собой горизонтальные царапины длиной до 2,5 см на участке шириной около 1 см, образованные в направлении спереди назад.

На передней правой двери следы начинаются в средней части двери на расстоя-



**Рис. 5. Сопоставление ТС-участников ДТП.**

нии  $66 \div 72$  см от поверхности дороги и представляют собой участок длиной 55 см и шириной 6 см с горизонтальными царапинами и наслоениями вещества светлого цвета, образованными в направлении спереди назад, и небольшим давлением в направлении справа налево с образованием вмятины в конце следа.

Повреждения на ручке передней правой двери расположены на высоте  $81 \div 84$  см от поверхности дороги и представляют собой горизонтальные царапины, образованные в направлении спереди назад с давлением к концу следа (на облицовке замка двери) в направлении справа налево с наслоением вещества светлого цвета.

Повреждения на задней правой двери являются продолжением повреждений на передней правой двери, начинаются в передней части двери на расстоянии  $66 \div 72$  см от поверхности дороги и представляют собой участок длиной 68 см и шириной 6 см с горизонтальными царапинами и наслоениями вещества светлого цвета, образованными в направлении спереди назад, и небольшим давлением в направлении справа налево с образованием вмятины на всей поверхности двери в месте расположения следа и разрывов металла в передней части.

Повреждения на ручке задней правой двери расположены на высоте около 86 см от поверхности дороги и представляют собой горизонтальные царапины длиной 2 см, образованные в направлении спереди назад с наслоением вещества светлого цвета.

Повреждения на правой боковине являются продолжением повреждений на задней правой двери, находятся на расстоянии  $66 \div 72$  см от поверхности дороги и представляют собой участок длиной 68 см и шириной 6 см с горизонтальными царапинами и наслоениями вещества светлого цвета, образованными в направлении спе-

реди назад, и небольшим давлением в направлении справа налево с образованием вмятины преимущественно в передней части боковины и разрыва металла на высоте 68 см от поверхности дороги.

Повреждения на диске заднего правого колеса представляют собой горизонтальные царапины, образованные в направлении спереди назад (при положении колеса, когда зона повреждений находится сверху). Задний бампер имеет повреждения в виде царапин, расположенных на правой боковой поверхности.

Передний бампер имеет повреждения в виде отслаивания ЛКП на правой боковой поверхности в месте сопряжения с крылом и в виде царапин, расположенных на правом молдинге и поверхности бампера ниже молдинга.

Переднее правое крыло имеет повреждения в виде скола ЛКП в передней нижней части (рис. 4).

При сопоставлении ТС (рис. 5) было установлено, что повреждения на автомобилях частично совпадают по высоте относительно поверхности дороги и механизму образования. Были установлены пары взаимно контактирующих деталей [13, с. 3–51].

Повреждения на правом зеркале автомобиля BMW по расположению относительно поверхности дороги и механизму образования соответствуют повреждениям на левой двери и левом желобке автомобиля УАЗ-396259, расположенным на высоте  $102 \div 103$  см от поверхности дороги.

Повреждения на передней и задней правых дверях и правой боковине (заднем правом крыле) автомобиля BMW по расположению относительно поверхности дороги и механизму образования соответствуют повреждениям нижней петли левой двери автомобиля УАЗ-396259.



Повреждения на ручке передней правой двери (включая облицовку замка передней двери) и ручке задней правой двери автомобиля BMW по расположению относительно поверхности дороги и механизму образования соответствуют повреждениям на левой двери и левом желобке автомобиля УАЗ-396259, расположенным на высоте 82÷84 см от поверхности дороги.

Повреждения на диске заднего правого колеса автомобиля BMW по расположению относительно поверхности дороги и механизму образования соответствуют повреждениям на левой торцевой поверхности переднего бампера автомобиля УАЗ-396259.

Но вместе с тем повреждения на переднем бампере (включая молдинг), переднем правом крыле, заднем бампере автомобиля BMW не образуют пары взаимно контактирующих поверхностей с автомобилем УАЗ-396259, что позволяет сделать вывод о том, что данные повреждения не могли образоваться при исследуемом ДТП.

Таким образом, исследуемое ДТП произошло при следующих обстоятельствах:

- На автомобиле BMW повреждения расположены на правой стороне ТС и образованы в направлении спереди назад, справа налево.
- На автомобиле УАЗ-396259 повреждения расположены на левой стороне ТС и образованы в направлении сзади вперёд.
- Автомобиль УАЗ-396259 двигался справа от автомобиля BMW.
- Автомобиль BMW двигался быстрее, чем автомобиль УАЗ-396259.
- В момент столкновения ТС располагались под острым углом.

В результате проведённого трасологического исследования автомобилей участников дорожно-транспортного происшествия выявлено сочетание повреждений, полученных в результате ДТП, на которое ссылаются его участники, и повреждений, не соответствующих обстоятельствам. Таким образом, имеет место наличие признаков мошенничества с целью получения экономической выгоды водителем автомобиля BMW.

Значимость данной трасологической экспертизы для страховой компании заключается в том, что создана экспертная

база для отделения обоснованных требований участников ДТП от не имеющих отношения к данному ДТП. При этом криминальный подтекст причин обращения участника ДТП по поводу возмещения ущерба, не имеющего отношения к данной аварии, не относится к задачам трасологической экспертизы.

Таким образом, трасологическая экспертиза является важным методом противодействия попыткам мошеннических действий в отношении получения незаконных выплат со стороны страховых компаний.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».
2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы».
3. Показатели состояния безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс]: <http://stat.gibdd.ru>. Доступ 15.03.2019.
4. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 18.12.2018) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».
5. Подставные ДТП для страховой: инсценировка и наказание. [Электронный ресурс]: <http://zakon-auto.ru/dtp/podstavnye-dlya-strahovoj.php>. Доступ 15.03.2019.
6. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 27.12.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 08.01.2019).
7. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (диагностические исследования). – 1998. – Вып. 1, ВНИИСЭ. – 100 с.
8. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (диагностические исследования). – 1988. – Вып. 2, ВНИИСЭ. – 120 с.
9. Байэтт Р., Уотс Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий. – М.: Транспорт. – 1978. – 288 с.
10. Fleury D., Brenac T. Accident prototypical scenarios, a tool for road safety research and diagnostic studies // Accident Analysis and Prevention. – 33 (2). – Elsevier. – 2001. – pp. 267–276.
11. Abdel-Aty M. A., Radwan A. E. Modeling traffic accident occurrence and involvement // Accident Analysis and Prevention. – 32 (5). – Elsevier. – 2000. – pp. 633–642.
12. Методическое пособие для экспертов, следователей и судей «Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях» (диагностические исследования). Часть 1, 2. – М.: ИЦ ИПК РФЦСЭ, 2006.
13. Обзорная информация. Вып. 5. «Классификация видов столкновения и экспертное определение места столкновения транспортных средств». – М., 1981. – 53 с.