

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.98 (347.948.2)

© **Киселевич Игорь Валентинович**

— кандидат юридических наук, доцент кафедры

«Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»

Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

riss2862@mail.ru

Выявление факта мошенничества при установлении контактного взаимодействия транспортных средств

Аннотация. В статье раскрывается алгоритм осмотра транспортных средств при дорожно-транспортных происшествиях, а также на практическом примере показано, как транспортно-трассологическое исследование контактного взаимодействия транспортных средств помогает выявлять факты «мнимых» или подставных дорожно-транспортных происшествий. Цель статьи — показать, как механизм контактного взаимодействия способствует выявлению факта мошеннического ДТП.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие; механизм следообразования; транспортно-трассологическая экспертиза; транспортное средство; осмотр места происшествия

© **Igor V. Kisilevich**

— Candidate of Law, associate professor of the department

‘Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics’

of the Law Institute of the Russian University of Transport

Identification of a fraudulence when establishing contact interaction of vehicles

Abstract. The current paper has presented an algorithm for inspecting vehicles in road traffic accidents, and has also shown on practical examples how a transport and trace study of the contact interaction of vehicles could help to find the facts of dummy, false or fake road accidents. The purpose of the paper is to show the ability of the mechanism of contact interaction to identify the fact of a fraudulent accident.

Keywords: road traffic accident; mechanism of trace formation; transport and trace expertise; vehicle; crime scene inspection.

По данным ГИБДД за первую половину 2020 г. в России произошло 39 192 дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) [<http://stat.gibdd.ru/>].

Примерно 27% от общего количества ДТП составляют так называемые «фальшивые» или мошеннические ДТП.

Страховые компании предоставляют автовладельцам возможность компенсации ущерба, причиненного третьим лицом в ДТП. Это стало причиной появления такого нового вида мошенничества на дороге, как инсценировка ДТП.

Под *инсценировкой дорожно-транспортного происшествия* подразумевают имитацию непредумышленного или умышленного столкновения транспортных средств, наезда на пешехода в целях извлечения лицом, проводящим инсценировку, материальной выгоды либо с целью сокрытия преступления [1].

Подставное ДТП организуется с целью получения компенсации от страховой компании. Делается это при наличии повреждений на автомобиле, устранить которые планируется за счет полиса ОСАГО. Схема действует следующим образом: владелец автомобиля покупает страховку, затем происходит инсценировка ДТП, после чего страховая выплачивает материальный ущерб.

Сделать это в одиночку довольно трудно, поэтому зачастую помощь оказывают заинтересованные лица в страховой или оценочной компании. Полис оформляется на автомобиль, у которого уже есть повреждения, но в документах указывается, что машина полностью цела. Далее происходит инсценировка ДТП и получение компенсации не только за полученные повреждения, но и за царапины, которые уже были на автомобиле до аварии.

Подставные ДТП — это возможность мошенникам получить деньги на ремонт автомобиля, пострадавшего в других авариях. И в большинстве случаев эта схема работает на практике, поэтому около 15% выплат в страховых компаниях производятся мошенникам.

Подставные аварии имеют свои особенности. Так, например подстава «Сбитый пешеход» — это когда мошенник дожидается, пока водитель пропустит пешеходов и в момент, когда автомобиль начнет движение — он падает под колеса. Со стороны это действительно может выглядеть как настоящее ДТП. Тут же находятся свидетели происшествия — сообщники, которые в один голос начинают убеждать растерянного водителя в его виновности. «Потерпевший», пользуясь смятением автомобилиста, предлагает тут же урегулировать проблему при помощи денег. Жертвами подобных «разводов» чаще становятся владельцы дорогих автомобилей.

Подставщики заранее выбирают двор, в котором разъезд транспорта затруднен, размещают в этом дворе автомобиль с заранее поврежденными элементами кузова (царапины, вмятины, сколы и т.д.)

Когда водитель пытается разминуться с подставной машиной, в ее сторону летит предмет, имитирующий звук столкновения. Мошенник обычно работает не один. Пока «потерпевший» начинает предъявлять претензии и предлагает решить вопрос на месте без вызова дорожно-патрульной службы (далее — ДПС), его соучастник наждачной бумагой или другим способом царапает автомобиль жертвы подставщиков.

На многополосных дорогах практикуются ДТП при перестроениях. Злоумышленники выбирают жертву, и некоторое время едут за ней. Они дожидаются, когда автомобиль начнет перестраиваться вправо, и в этот момент бросают в его сторону какой-либо тяжелый предмет. На подставной машине заранее повреждают элементы кузова (оставляют царапины, вмятины, сколы и т.д.). После этого мошенники догоняют водителя и начинают запугивать его вызовом ДПС.

Согласно ст. 12.27 КоАП РФ «Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием» тому, кто покинул место ДТП, грозит наказание в виде лишения права управления транспортным средством. Растерявшиеся автомобилисты часто предпочитают заплатить требуемую сумму, чтобы избежать проблем.

Бороться с мошенниками страховым компаниям очень трудно. Им не хватает информации. По мнению начальника сектора профилактики страховых мошенничеств компании «Ингосстрах» Сергея Карлса, поставить надежный заслон на пути мошенников невозможно без следующих мероприятий:

- единая информационная база ГИБДД по зарегистрированным ДТП и предоставление страховщикам права пользоваться этой базой;
- единая информационная база страховщиков о заявленных страховых случаях;
- наличие права у страховщиков проводить собственные расследования.

В настоящий момент таких информационных баз, стандартов и прав у страховщиков нет [<https://iz.ru/news/292812>].

Выявить факты таких мошеннических действий можно при помощи изучения следов на транспортных средствах, оставленных после ДТП.

Механизм следового взаимодействия, который возможно познать только благодаря знаниям динамики ДТП, устанавливает особенности эксплуатации и функциональные особенности транспортных средств. При контакте транспортного средства с другим объектом формируется наибольшая часть следов как на дорожном покрытии, так и на транспортных средствах и предметах окружающей обстановки.

Следы контакта транспортных средств считаются значимым источником сведений об обстоятельствах ДТП, согласно которым

возможно воспроизвести не только процесс конкретного взаимодействия автомобиля с иным транспортным средством или различными препятствиями, но и механизм ДТП в целом.

При осмотре транспортных средств все повреждения автомобиля необходимо разделить на зоны. Эти зоны могут быть выбраны исходя из места их расположения, характера повреждений, направления образования и т.д. Такое разделение позволит в дальнейшем установить порядок образования зон повреждений и затем соотнести их с этапами механизма ДТП [2, стр. 26].

В случае, когда источником следовой информации является только исследуемое транспортное средство, вывод о причинной связи первичных повреждений с событием происшествия основывается на анализе соответствия имеющихся повреждений, отраженных в фото- и видеоматериалах, фабуле происшествия.

В таких случаях сравнение производится между установленным по первичным следам механизмом следообразования и заявленными обстоятельствами. При этом происходит анализ вида повреждений, их расположение по высоте и направлению действия силы деформации.

Если на транспортных средствах обнаруживаются повреждения, разные по характеру и направлению, то констатируют, что эти повреждения образованы не одновременно, и следовательно механизм ДТП не соответствует заявленным обстоятельствам.

В качестве примера успешного разоблачения одного из приведенного выше вида мошенничества, обратимся к материалам гражданского дела № 2-5837/2019 по иску гражданина А. к Российскому союзу автостраховщиков (РСА) о взыскании компенсационной выплаты, неустойки, штрафа, судебных расходов, компенсации морального вреда на основании определения Замоскворецкого районного суда г. Москвы от 17 декабря 2019 г. Истец обратился в РСА с заявлением о компенсационной выплате, так как РСА было принято решение об отказе в осуществлении компенсационной выплаты в связи с тем, что страховое акционерное общество «ВСК» рассмотрел материалы дела и выявил несоответствие повреждений автомобиля Ситроен С-Crosser обстоятельствам ДТП, а именно столкновения с автомобилем Вольво S 60.

Транспортно-трасологическим исследованием было установлено, что правое переднее крыло на арке колеса имеет два повреждения. Первое — в районе примыкания к правой двери имеет деформацию металла прямоугольной формы (рис. 1, а). Направление деформации снизу вверх, снаружи внутрь. Второе повреждение в нижней части арки (рис. 1, б). Повреждение имеет трапециевидную форму. Направление деформации снаружи внутрь. Анализ повреждений показывает, что они образованы от контактного взаимодействия с преградой неравномерной жесткости, расположенной по отношению к направлению движения данного автомобиля под углом, близким к прямому углу.

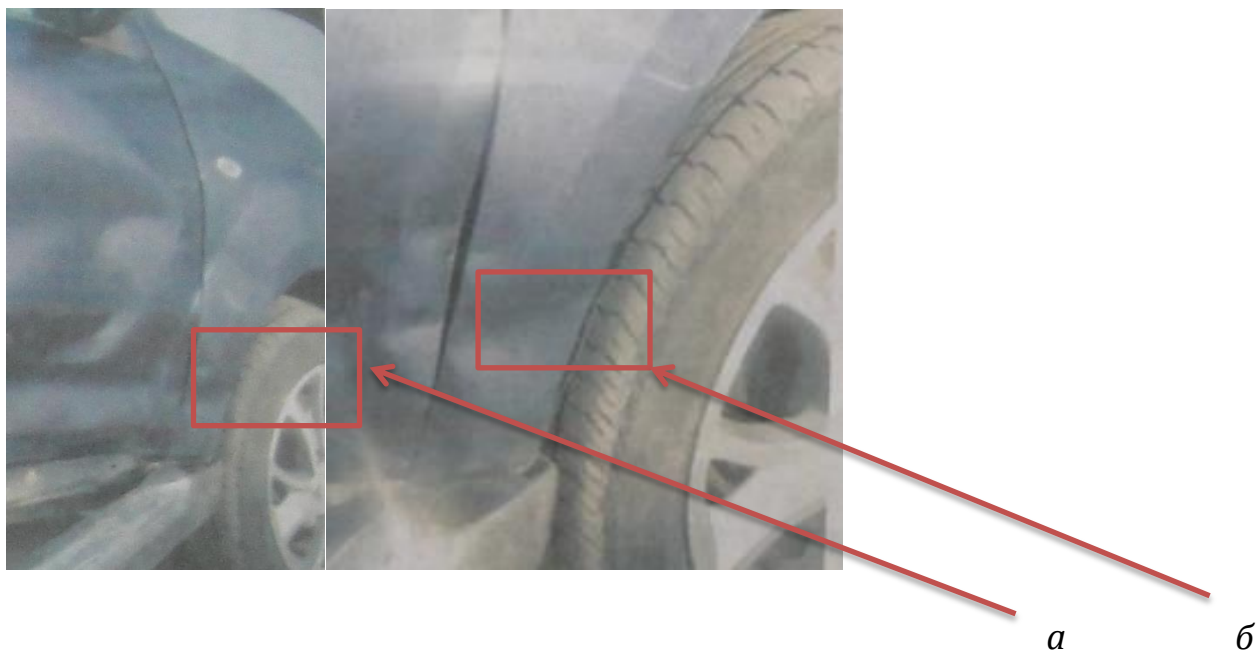


Рис. 1. Повреждения правого переднего крыла

Правая передняя дверь имеет следующие повреждения: первое повреждение расположено в верхне-средней части двери. Форма повреждения V-образная. Угол повреждения направлен вниз, влево. Начало повреждения на некотором расстоянии от правого зеркала. Направление деформации снаружи — внутрь, сзади — наперед (рис. 2, а). К этому повреждению примыкает повреждение S-образной формы. Направление деформации снаружи — внутрь, сзади — наперед (рис. 2, б). Анализ повреждения показывает, что они образованы от контактного взаимодействия с преградой неравномерной жесткости, расположенной по отношению к направлению движения данного автомобиля под острым углом. Группа повреждений расположена в нижней части двери, возле порога. Форма повреждений от дугообразной до треугольной. Направление деформаций спереди — назад и снаружи — внутрь (рис. 2, в)

Анализ повреждений показывает, что они образованы от контактного взаимодействия с преградой неравномерной жесткости, расположенной по отношению к направлению движения данного автомобиля под тупым углом.



Рис. 2. Повреждения правой передней двери

Порог правой передней двери имеет деформацию в средней части, направленную снаружи внутрь. Молдинг, закрывавший этот порог, повреждений не имеет (рис. 3). Анализ повреждения показывает, что оно образовано от контактного взаимодействия с преградой неравномерной жесткости, расположенной по отношению к направлению движения данного автомобиля под углом, близким к прямому углу.





Рис. 3. Повреждение порога правой передней двери и отсутствие повреждений на молдинге

Правая задняя дверь в средней части имеет деформацию металла в виде тупого угла, направление деформации снизу-вверх, спереди-назад (рис. 4). Анализ повреждения показывает, что оно образовано от контактного взаимодействия с преградой неравномерной жесткости, расположенной по отношению к направлению движения данного автомобиля под углом, близким к прямому углу.



Рис. 4. Повреждение задней правой двери

Установленные повреждения автомобиля Citroën C-Crosser г.р.з. К 078 РЕ 73 и механизм их следообразования, сопоставлялись с обстоятельствами, указанными в материалах гражданского дела № 2-5837/2019: постановлением об административном правонарушении, схемой ДТП, актом осмотра, фототаблицами.

В результате исследования эксперт приходит к выводу, что повреждения автомобиля Citroën C-Crosser г.р.з. К 078 РЕ не соответствуют заявленным обстоятельствам, а именно:

1) одновременно получить два статических повреждения, которые располагаются на правом переднем крыле в районе арки и на некотором

удалении друг от друга, одно из которых прямоугольной формы и направлено снизу вверх внутрь, а второе трапецевидной формы и направлено параллельно порогу, невозможно, так как эти повреждения — отображения следообразующих поверхностей, а на передней части Вольво таких следообразующих поверхностей нет;

2) повреждения V-образной формы и S-образной формы, расположенные на передней правой двери, и повреждение задней правой двери направлены сзади вперед, т.е. следообразующая поверхность передвигалась под некоторым углом к оси автомобиля Ситроен при контакте с его правым крылом, от задней части автомобиля к передней части, что противоречит заявленному механизму ДТП. Следообразующая поверхность передней части автомобиля Вольво ниже расположения повреждения V-образной формы;

3) повреждения порога автомобиля Ситроен свидетельствуют о том, что следообразующий объект передвигался под острым углом спереди назад, что также противоречит заявленному механизму ДТП;

4) повреждение порога, без повреждения молдинга, при заявленных повреждениях передней части Вольво невозможно.

Подводя итоги сказанному выше, хочется отметить, что транспортная трасологическая экспертиза является одним из основных видов доказательств при расследовании мнимых дорожно-транспортных происшествий. Именно исследование и последующее сравнение контактного взаимодействия транспортных средств с заявленными обстоятельствами ДТП может стать заслоном вышеописанным мошенническим схемам.

Литература

1. Николаев, О. С. Выявление инсценировок при осмотре ДТП // Научные исследования. — 2017. — № 8.
2. Киселевич, И. В. Транспортно-трасологическая экспертиза : учебное пособие для вузов / И. В. Киселевич, Т. В. Демидова, М. В. Беляев. — Москва : Издательство Юрайт.

References

1. Nikolayev, O. S. Vyyavleniye instsenirovok pri osmotre DTP [Revelation of dramatizations when examining an accident] // Nauchnyye issledovaniya. — 2017. — № 8.
2. Kiselevich, I. V. Transportno-trasologicheskaya ekspertiza : uchebnoye posobiye dlya vuzov [Transport-traceological expertise: a textbook for universities] / I. V. Kiselevich, T. V. Demidova, M. V. Belyayev. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt.