

УДК 347

*А. Н. Сторожева, М. Э. Червяков, М. М. Жжонных*ФГБОУ ВО «Красноярский государственный аграрный университет», Красноярск,  
e-mail: mixail.chervyakov.76@inbox.ru**СУДЕБНЫЕ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ  
В СФЕРЕ АВТОСТРАХОВАНИЯ**

**Ключевые слова:** автострахование, обязательное страхование, судебная экспертиза, техническая экспертиза, оценочная экспертиза, износ, стоимость ущерба, мошенничество.

Мошенничество в сфере автострахования является одной из актуальных проблем в современной России. В работе показаны основные способы мошенничества в этой сфере как со стороны работников страховых фирм, так со стороны застрахованных граждан и даже третьих лиц. Охарактеризованы новые виды мошенничества в этой сфере, например, через подставных лиц и подставных фирм и с электронными полисами. Представлены меры по совершенствованию методов расследования в части технической и оценочной экспертиз. Предложено проводить комплексную экспертизу, основанную на различных родах специальных знаний. Особый упор в работе сделан на совершенствовании Единой методики определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства. Так приведены методы совершенствования расчета износа, показаны более совершенные способы индексации стоимости и другое. Также в работе показаны перспективы развития цифровых электронных полисов, обосновано их применение на основе единой электронной базы как метод защиты от мошенников. Кроме того, в работе приведены некоторые методы совершенствования законодательного регулирования сферы автострахования. Дана оценка введения института омбудсмана в автостраховании.

**Введение**

Рынок автострахования традиционно является привлекательным для мошенников. В период финансово-экономического кризиса ситуация обострилась, страховые компании отмечают рост числа противоправных действий. По статистике за 2018 год, которая была оценена совместными усилиями страховых компаний, примерно около 15–20% выплат по страховкам КАСКО или ОСАГО идут в карманы мошенников [1]. В роли злоумышленников выступают не только профессионалы, но и обычные страхователи, которые предоставляют заведомо ложные данные о ДТП или завышают ущерб, чтобы получить выплату в большем размере. Несмотря на кажущуюся простоту обмана, такие действия могут обернуться серьезными последствиями вплоть до уголовного преследования. Более того, сами страховые компании на сегодняшний день предпринимают беспрецедентные меры по выявлению противоправных действий клиентов.

С 2013 года действует статья 159.5 УК РФ «Мошенничество в сфере страхования», которая предполагает лишение свободы на срок до пяти лет. Диспозиция данной статьи трактует мошенничество в сфере автострахования – это хищение чужого имущества путем обмана относительно

наступления страхового случая, а равно размера страхового возмещения, подлежащего выплате в соответствии с законом либо договором страхователю или иному лицу. Для дальнейшей борьбы с преступностью в сфере автострахования считаем, что выдачу фальшивых полисов ОСАГО как лицензированными, так и нелицензированными субъектами предпринимательской деятельности, следует рассматривать в качестве покушения на мошенничество в сфере страхования согласно ст. 159.5 УК РФ.

Кроме того, действующее законодательство предусматривает ответственность за совершение таких преступлений сразу по нескольким статьям Уголовного и Гражданского кодексов.

Статья 204 УК РФ определяет наказание за дачу взятки должностным лицам (в контексте автострахования это сотрудники ГИБДД, эксперты и т. д.). Пойманым гражданам грозит от 6 месяцев ареста либо 480 часов обязательных работ до штрафа на сумму от 200 тысяч до 2,5 миллионов рублей или лишение свободы на срок от 2 до 5 лет.

Статья 327 УК РФ обозначает ответственность за подделку и реализацию фальшивых документов (в данном случае полисов). Мера наказания в зависимости от тяжести инкриминируемого

деяния – арест на срок до 6 месяцев либо лишение свободы на срок до 3 лет.

Статья 1064 ГК РФ предусматривает ответственность сотрудника за нанесенный компании имущественный вред в размере полного возмещения данного вреда в денежном эквиваленте.

Приведенные выше нормы законодательства лишь основная часть из всех тех, что могут быть предъявлены мошеннику. Согласно всем перечисленным нормам права степень ответственности гражданина возрастет, если будет доказано его участие в групповом совершении правонарушения в сфере мошенничества.

**Цель данной работы** заключается в анализе основных видов преступлений в сфере автострахования и методов их расследования, а также выработки предложений по совершенствованию методов и законодательного регулирования судебных экспертиз в сфере автострахования.

### Материал и методы исследования

К механизмам афер относятся всевозможные способы, как можно обмануть так компанию, чтобы ее деньги пришли на счет обманщика. Такими преступлениями могут заниматься сами сотрудники страховой компании. Чаще всего для совершения подобных преступлений они объединяются в группы. К основным формам совершения преступлений в сфере автострахования, совершаемыми сотрудниками страховых фирм, относятся.

1. Явное и скрытое оформление КА-СКО задним числом:

– явно это происходит прямо в офисе, где сотрудник оформляет полис незаконным способом;

– скрытый обман – это когда привлекаются независимые эксперты или сотрудники ГИБДД, которые подстраивают аварию.

При оформлении задним числом скрытым способом происходит афера на базе сговора между дорожными полицейскими, экспертами или военными комиссарами и страховым агентом или сотрудником страховой компании.

Суть заключается в том, что с поврежденного авто производят подмену регистрационных номеров и VIN автомобиля на номера и VIN не побитого, точно такого же автомобиля. Тут же страховой агент оформляет полис на не побитый авто. Все фотографируется и вносится в базу.

После этого номера и VIN снова возвращаются на старый автомобиль, побывавший в подстроенной аварии. И водитель подает заявление вместе с полисом, оформленным таким образом, на получение страховых выплат.

2. Сотрудник компании может добавлять несуществующие ущербы, чтобы взять себе какой-то процент из сумм страховых выплат.

При добавленных ущербах, которых в действительности не существует, сотрудник компании может находиться в сговоре с клиентом. Ведь ему же надо как-то получить реально денежные суммы.

Для этого он договаривается с клиентом, дает ему номер своей банковской карты, куда перечислять его долю. Но такая схема уже устарела и сегодня многие сотрудники могут даже сами себе перекинуть часть страховки. Особенно, если они имеют доступы высокого уровня к базам данных, личным кабинетам на официальном сайте страховой компании и прочие доступы, позволяющие получать всю необходимую операторскую информацию для совершения транзакций – перечислений денежных сумм по банковским счетам.

3. Страховка для машин, которые уже понесли ущерб в ДТП. Это не оформление полисов «задним числом», а несколько иная схема аферы. Например, после оформленного ДТП машина получает еще ущерб, а сотрудники страховой компании оформляют его, как понесенный при первоначальном ДТП.

4. Махинации с деталями, их стоимостью и состоянием.

Это означает корректировка стоимости деталей, комплектующих и других элементов в сторону выгодную для лиц, совершающих данное преступление. Также производят махинации с детализацией. При направлении на ремонт для станции технического обслуживания автомобилей могут указать завышенные стоимости запчастей, которые нужно заменить. Компания перечисляет сумму на счет ремонтного блока не ту, которая по факту должна быть оплачена за ремонт машины, а намного большего размера. Разницу ремонтники делят между собой и служащим компании, который все это подстроил.

5. Подстроенная авария для усиления эффекта аварийности и завышения выплаты.

Такая авария позволяет нанести удар в тоже место, которое было повреждено ранее. Сумма ущерба автоматически увеличивается потому, как степень повреждения удвоилась. Уже из вмятины получилось крыло, которое требует полной замены. А на самом деле машина никем не ударялась, в ДТП не была вообще и т. д. Ситуация похожа с механизмом оформления полиса задним числом, только полис выдается в обычном режиме, а выплата производится по факту без аварийного (страхового) случая.

6. Соккрытие сотрудником страховой компании того факта, что на момент ДТП водитель был пьян за рулем.

Если служащий скрыл от компании факт нарушения со стороны застрахованного лица, например, то, что водитель был в пьяном состоянии, тогда страховка выплачивается в полном объеме без регрессов или суброгаций в счет компании (ст. 965 ГК РФ). Например, застрахованному лицу говорят, что ему выплатят не всю сумму из-за факта его алкогольного опьянения, что является нарушением по Правилам страхования, а себе забирают часть от общей суммы страховки, которую компания насчитала в полном объеме клиенту. Безусловно, чтобы получить часть денег обманным путем в обход счета клиента, потребуется специальный допуск к базам данных расчетных бухгалтерских счетов, принадлежащих страховой компании. Только так часть денежных средств можно «перехватить по дороге» при начислении страховки клиенту.

7. Подделка документов, использование списанных бланков полисов и даже намеренная их порча ради списания, а затем повторного использования.

Данные преступления также делаются работниками без участия клиентов и привлечения внимания последних. Следует заметить, что, хотя в Уголовном кодексе ответственность за мошенничество и подделку документов разделена и отражается по разному, тем не менее в действиях работника страховой компании, который подделывает документы, вводя клиента в заблуждение и пытаясь получить выгоду, есть тот самый состав мошенничества в соответствии с диспозицией статьи 159 УК РФ.

8. Использование поддельных печатей и подписей руководства компании.

Это довольно сложно отследить, особенно, если руководство страховой компании испытывает некоторую степень доверия к своим работникам. Также жертвам таких преступлений трудно понять, что с ними совершают противоправные действия, так как такой работник компании может подделать документы не при самом клиенте.

9. Продажа полисов через подставные фирмы.

Клиенту звонят, представляются агентами страховой компании и предлагают страховку на 10–30% ниже рыночной стоимости, обязательное условие – за наличный расчет, затем приезжает курьер и привозит кучу бумаг, среди которых страховой полис. В случае, если клиент пробьет полис по базе – да он чистый и принадлежит страховой компании. Курьер говорит, что сейчас привезет все договора в офис и агентство массово по всем клиентам отправит регистрационную информацию в страховую компанию. Клиент отдает деньги, получает страховой бланк, кучу договоров и курьер уезжает.

Схема обмана состоит в следующем. Страховой агент получает страховой полис. Затем он делает с него копии, вписывает левое ИП, при это при проверке по номеру все нормально, в базе страховой компании страховой полис числится как новый. Страховой агент продает страховой полис столько раз, сколько успеет, а после сбора всех денег пишет заявление на утерю полиса и его аннулируют. Или, если никто не обратился в полицию по поводу мошенничества, просто ничего не делают. В дальнейшем ИП может ликвидироваться, и получается, что у клиента на руках недействующий полис с несуществующим ИП.

10. Среди новых видов мошенничества на страховом рынке – схема с электронными полисами е-ОСАГО, когда компании-посредники, предлагающие водителям услугу оформления такого полиса, намеренно подают страховщикам частично неверные сведения. Таким образом, они добиваются снижения стоимости полиса, выигрывая на продаже его клиенту по реальной цене. В результате клиент может не получить страховое возмещение, когда выяснится, что в договоре фигурируют другие данные.

11. Также новым направлением в мошенничестве в сфере автострахования является продажа поддельных страховых полисов отдельными лицами, так называемыми, страховыми агентами, брокерами и т. п. Мошенники оформляют самый дешевый полис, затем с помощью графического редактора изменяют, например, данные о мощности автомобиля. Во втором квартале 2017 года средняя цена полиса ОСАГО снизилась на 12,7% и составила 5,1 тыс. рублей [2]. Значительное снижение средней страховой премии может быть вызвано, в том числе, за счет приобретения более дешевых полисов с целью их последующего редактирования в фоторедакторах и незаконной перепродаже фирмами-посредниками.

Простые граждане также пытаются обмануть страховщиков. Ниже наиболее распространенные схемы.

– дача взятки эксперту, который прибывает на место ДТП для оценки понесенного автомобилем ущерба. Цель подкупа – завышение суммы данного ущерба, а, следовательно, компенсационной выплаты;

– использование поддельных либо украденных полисов ОСАГО. Фальшивый полис, конечно же, не поможет заработать его владельцу в случае попадания в ДТП, однако цель у данной аферы другая – ездить на автомобиле без штрафов. Заплатив всего единожды фиксированную сумму, такой «лжестрахователь» сможет предъявлять подделку каждый раз, когда его будут останавливать сотрудники ГАИ для проверки документов;

– страхование машины в разных компаниях и попытка впоследствии получить полную компенсационную выплату сразу в нескольких организациях;

– инсценировка угона. Наиболее неприятная ситуация для правоохранительных органов, так как доказать, что данный страховой случай является аферой – очень сложно.

Нередко в махинациях замешаны, на первый взгляд, посторонние лица, не имеющие прямой выгоды от мошеннических операций. Соучастниками преступления они выступают в следующих ситуациях.

1. Инсценировка ДТП. Данный способ был отнесен именно в эту категорию, так как подставные аварии в большинстве случаев организуются совместно с сотрудником ГИБДД, в сговоре с ко-

торым обмануть страховщиков значительно проще. Именно он предоставляет страховым организациям фальшивые протоколы с места аварии и прочие необходимые документы.

2. Фальсификация обстоятельств аварии, а также результатов различных экспертиз (технической, медицинской и т. п.). К этому виду обмана относится огромное количество самых разных афер, в которых деятельное участие принимают оценщики, эксперты, соучастники ДТП, опрашиваемые свидетели аварии и другие лица.

Нужно отметить, что зачастую разные схемы мошенничества крепко переплетаются и организовываются структурами, в которых обмануть и заработать пытаются и владельцы машин, и сотрудники страховых компаний, и работники ГИБДД, из-за чего раскрыть такие махинации очень трудно.

Так, полиция Челябинска выявила 153 преступления в сфере автострахования в 2017 году, где злоумышленники преимущественно торговали поддельными полисами ОСАГО. Полицейскими установлено, что на территории города действовало 48 организаций, занимающихся страхованием. Также существует 188 фирм, которые занимаются оценкой ущерба при ДТП и дальнейшим сопровождением дел в судах. В 2017 году сотрудниками полиции установлено более 80 фактов использования поддельных страховых полисов ОСАГО, выявлено 153 преступления в сфере автострахования, связанных с мошенническими действиями, а также подделкой, изготовлением или сбытом поддельных документов. Полицейскими было изъято более 120 полисов ОСАГО, которые исследованы в отделе экспертно-криминалистического центра городского Управления на установление признаков подделки [3]. Кроме того, в 2017 году в Челябинске была задержана организованная преступная группа, занимавшаяся преступлениями в сфере автострахования [4].

В 2017 году заработал закон о натуральном возмещении по ОСАГО, по которому автомобилисты должны вместо получения денежных выплат отправлять свои автомобили на ремонт в техцентры (правила действуют только для тех граждан, которые заключили договор

со страховой компанией после 28 апреля 2017 года) [5]. И если говорить о желании мошенников получить чужие выплаты, то, раз уж денежная компенсация не подразумевается, нет повода затевать махинации. Закон был поддержан страховщиками и принимался для борьбы с «черными автоюристами», которые через суды «выбивали» повышенные компенсации у компаний, из-за чего те несли потери. Однако закон, к сожалению, себя пока не оправдал.

К такому мнению склоняется и Российский союз автостраховщиков (РСА), ссылаясь на сложности в планировании работ с автосервисами, которые теперь вынуждены подстраиваться под требования законодательства по срокам и качеству ремонта. Зачастую урегулировать убытки, выдав направление на ремонт машины, бывает невозможно, и страховые прибегают к старой схеме с денежными выплатами. Недовольны законом и автодилеры, которым приходится ремонтировать автомобили не по рыночным ценам, а по тем, которые рекомендует РСА. Эти цены являются минимальными, и мастерские не всегда могут найти запчасти по такой низкой стоимости.

В 2018 году появилось новое требование в процедуре разрешения споров страховыми фирмами [6]. Сегодня уже никакой суд не будет рассматривать иск на страховую компанию, если нет досудебной претензии. Теперь не только недоплата по страховке, но также и все другие несогласия с компанией должны быть урегулированы через досудебный процесс. Если же никаких согласий не достигнуто, тогда можно уже подавать иск в суд.

Указанное новшество представляется очень эффективным и в этой связи очевидна необходимость внедрения в российскую практику международного опыта системы коллективной безопасности в страховании, включающего в себя создание единой информационной базы страховщиков, организацию взаимодействия с правоохранительными органами и заинтересованными государственными структурами и организациями. Заметим, разрешение досудебных споров должен вести, так называемый, финансовый уполномоченный. Уже сегодня есть точка зрения на новшество, что поскольку закон дает финуполномоченному полную независимость в приня-

тии решений, большую роль в назначении некоторых должностей будет принимать ЦБ РФ, который будет за счет взносов страховщиков, то это может повлиять на беспристрастность омбудсмена [7].

### Результаты исследования и их обсуждение

В целом для эффективного урегулирования досудебных споров по автострахованию и эффективного расследования таких преступлений предлагаем внедрение криминалистического и экспертного обеспечения расследования сложных и сомнительных страховых событий, путем проведения досудебных исследований и судебных экспертиз.

В данном случае необходима, конечно же, в первую очередь, независимая техническая экспертиза, которая регламентируется Центральным банком [8], однако для восстановления полной картины необходимы все виды других экспертиз. В качестве обязательных процедур при расследовании преступлений предлагаем осуществлять комплексную экспертизу материалов, сочетающую в себе элементы, как традиционных, так и судебно-экономических экспертиз.

В качестве основных элементов такой комплексной экспертизы предлагаем следующие.

1. Экспертиза документов по оформлению полисов. В первую очередь нужно проверить подлинность самого страхового полиса. Здесь также необходимо проведение почерковедческой экспертизы, установление подлинности печатей, анализ документов, удостоверяющих истинные сроки оформления полиса и т. п.

2. Фотографии, предоставленные клиентами и аварийными комиссарами, должны проверяться на предмет внесенных изменений, возможных правок в графическом редакторе и т. д. Также тщательно должны сверяться данные об обстоятельствах ДТП, они не должны входить в противоречие с фото. Например, страховщики часто выявляют инсценированные ДТП по следам ржавчины или грязи в районе якобы свежих кузовных повреждений, по несовпадению времени суток на фотографиях и в справках, по расположению автомобилей относительно других объектов (домов, дорожных знаков и так далее). Анализ

соблюдения масштаба на результатах трасологической экспертизы может показать искажение масштаба на фотографиях, что позволяет иным образом представлять ее результаты. Важно также оценить размеры одних объектов на фотографиях относительно других. Если один из объектов на фотосъемке кажется неправдоподобно увеличен (уменьшен) по отношению или в сопоставлении с другими, то это также является основанием к пониманию искажения результатов технической экспертизы в пользу интересов какой-либо из сторон.

3. Информационная экспертиза по данным регистратора. Практика показывает, что регистратор может не всегда быть изъят полицией на месте ДТП. Часто он оказывается в руках одной из сторон происшествия, и присовокупляется к делу позже. Тогда велика вероятность искажения или даже фальсификация зафиксированного видео в интересах какой-либо из сторон.

4. Оценочная экспертиза должна завершать все предыдущие и на основании всех выявленных фактов адекватно определить степень и величину ущерба.

Как известно оценочная экспертиза при определении ущерба от наступления страхового случая проводится на основании Единой методики определения размера расходов на восстановление и ремонт в отношении поврежденного транспортного средства [9] и Правил проведения независимой технической экспертизы транспортных средств [10].

Единая методика упорядочила процесс оценки, однако в ней остались противоречия, которыми пользуются автоюристы для получения дополнительных выгод за счет страхователей и страховщиков.

К основным из них относятся:

- неполноту ценовых справочников;
- значительные расхождения между стоимостью реального восстановительного ремонта со стоимостью, рассчитанной в соответствии с Методикой.

Для решения проблемы некорректной оценки стоимости ремонта считаем целесообразным пересмотреть Единую методику определения размера расходов на восстановление и ремонт в отношении поврежденного транспортного средства.

Так, согласно п. 3.3 указанной Методики определения расходов на восстановительный ремонт, размер таких расходов определяется на дату дорожно-транс-

портного происшествия с учетом условий и границ региональных товарных рынков материалов и запасных частей. Но при этом необходимо учитывать, что с момента ДТП до вынесения решения проходит временной лаг, который может быть очень существенным, особенно, если вопрос, связанный с ДТП является спорным и решается в судебном порядке. В итоге стоимость комплектующих и запасных частей возрастает с учетом инфляции (всем известный факт, измеряемый индексом Росстата), и та сумма, которая указана в экспертном заключении на момент совершения ДТП становится неактуальной. В качестве предложения может внести использование индексации рассчитанных ущербов в соответствии с индексами Росстата в качестве необходимой процедуры при проведении оценочной экспертизы в дополнение к технической. Индексация должна производиться на период от момента ДТП до момента вынесения окончательного судебного решения, не промежуточного, которое может быть оспорено, а окончательно, независимо от уровня судебной инстанции, где оно вынесено. Важно также указать, что в качестве индекса Росстата необходимо использовать в этом случае дефлятор. Как известно, дефлятор – это показатель, величину которого можно выразить как среднее изменение стоимости двух видов продукции – потребительского и промышленного назначения, то есть при его расчете используется товары и услуги, необходимые для предпринимательского сектора в качестве средств и предметов труда. Как известно, индекс потребительских цен и индекс-дефлятор могут существенно отличаться. Первый включает только цены потребительских товаров и услуг, второй учитывает более широкий спектр. Запчасти, материалы и комплектующие, необходимые для ремонта автотранспортных средств относятся к товарам промышленного назначения, поэтому при расчете изменения цен на них необходимо использовать дефлятор, который включает в себя стоимость подобных товаров.

В п. 3.4 выше упомянутой Методики определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства сказано, что размер указанных расходов определяется с учетом комплектующих

изделий, подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства. Относительная потеря стоимости комплектующих изделий транспортного средства, их функциональных характеристик и ресурса в процессе эксплуатации, характеризуются показателями износа.

Основные положения расчета износа в употребительном в экономике значении изложены в Налоговом кодексе. Там используется термин «амортизация», что представляет собой денежную стоимость износа.

Для расчета износа для ОСАГО у страховых компаний существует несколько различных методик. Вне зависимости от того, какая из них используется, наибольшее влияние оказывают следующие факторы:

- дата выпуска автомобиля;
- пробег;
- срок эксплуатации поврежденной

детали, только если по ней есть конкретная информация.

При расчете износа по ОСАГО наибольшее влияние часто оказывает именно время изготовления транспортного средства. В результате всего за год размер потенциальной компенсации может уменьшиться на 8%.

Если в результате ДТП были повреждены шины, то по ОСАГО с учетом износа можно получить минимум средств, если они были куплены давно. Для свежих покрышек владельцу следует хранить документы, подтверждающие дату их приобретения.

Также на размер компенсации по шинам влияет:

- высота рисунка протектора у новой шины;
- текущая высота рисунка протектора;
- законодательно установленная минимальная высота рисунка протектора.

Законодательно установлено, что максимальный размер износа составляет 50%. Например, если автомобиль 2001 года выпуска попал в ДТП, то его узлы будут изношены более, чем на 70–80%. Но водитель получит не такую маленькую компенсацию. При выплате по ОСАГО расчет износа будет в любом случае снижен только до 50%. Это позволяет гарантировать справедливые выплаты, которых хватит на проведение большей части ремонта.

С одной стороны, это защищает права водителей на получение адекватного возмещения. С другой стороны, в формуле

расчета износа все же есть элементы, которые могут стать объектом пристального внимания автомошенников. Например, в формуле расчета износа на его величину влияет пробег автомобиля: чем выше пробег, тем больше износ. Величина пробега фиксируется, как известно, одометром, поэтому мошенники могут использовать различные способы воздействия на него с целью занижения показателей. Правда в Методике есть оговорки, что, если у эксперта возникнет подозрение на занижение пробега, то он может его установить при помощи установленных показателей, которые приводятся в приложении 8 к Методике. Однако, подобные показатели имеют достаточно приблизительные значения. В качестве решения проблемы предлагаем скорректировать метод расчета износа с учетом общепринятых в Налоговом кодексе положений для расчета амортизации актива. По-нашему мнению, принципы расчета амортизации (стоимостной оценки износа), представленные в налоговом учете более сложны для оспаривания и злоупотреблений со стороны мошенников.

Рассмотрим другие проблемы Методики, которые могут дать возможности для мошенников. Например, в приложении 3 Методики приведены укрупненные показатели трудозатрат на выполнение работ по кузовному ремонту и устранению перекосов проемов и кузова легковых автомобилей иностранных производителей, где нечетко приведены разграничения между категориями ремонта, что может привести к завышению нормочасов ремонта при проведении оценочной части экспертизы. И, как следствие, завышение стоимости ремонта. Это требует установления более детальных разграничений и описаний между категориями сложности, которые позволили бы избежать двоякого толкования.

Для снижения преступности с электронными полисами, развитие которого наблюдается в последнее время, предлагаем использовать цифровые аналоги документов. Сегодня Россия стоит на пороге внедрения цифровизации экономики, когда документ перейдет на электронную основу, включая даже трудовые книжки и трудовые договора. Поэтому вопрос построения системы электронных полисов очень актуален,

и может послужить серьезным барьером для мошенников. Для реализации этого необходима единая общая база таких полисов, которая должна быть защищена с высокой степенью гарантии.

Проблемы при утере информации на электронных носителях, ошибки программного обеспечения при передаче и обработке данных в электронном виде могут также привести к принятию неправомерных решений контрольно-надзорными органами. Для этого должны быть приняты решения в IT-сфере, касающиеся электронной цифровой подписи, архивного хранения данных, защиты передачи данных, юридической значимости электронных документов, в том числе в судебных спорах.

Возникает также необходимость законодательного закрепления унифицированных требований к универсальной усиленной квалифицированной подписи (УКЭП), обеспечивающих возможность ее использования в рамках любых правоотношений.

Принятие законопроектов, которые имеют важное значение для перехода на электронный документооборот, в соответствии с проектом паспорта национального проекта «Цифровая экономика в Российской Федерации» планируются в следующие сроки:

– декабрь 2018 года – по вопросам регулирования механизмов формирования и использования «облачной» электронной подписи, установления унифицированных требований к универсальной (единой) уси-

ленной квалифицированной подписи, визуализации электронной подписи в электронном документе, уточнения правового статуса аккредитованного удостоверяющего центра,

– июле 2019 года – в части уточнения понятия электронного документа, определения процедур хранения документов, в том числе электронных, использования и хранения электронного дубликата (электронного образа) документа, а также в части формирования благоприятных правовых условий для сбора, хранения и обработки данных с использованием новых технологий.

### Заключение

Таким образом, проведенный анализ показал, что мошенничество в сфере автострахования сохраняет свои масштабы и приобретает новые формы. Для эффективной борьбы с ним нужно продолжить корректировать подходы в криминалистических методах расследования, а также рассматривать возможности совершенствования методического обеспечения технической и оценочной экспертизы. Важно учитывать, что современные Методики оценки содержат как элементы технических, так и оценочных экспертиз. Что требует совершенно разных подходов и специальных знаний. Для эффективной экспертно-криминалистической деятельности целесообразно использовать специальные знания из разных сфер и проводить комплексную экспертизу для оценки страховых случаев.

### Библиографический список

1. Мошенничество в автостраховании. – Режим доступа: <http://provodim24.ru/moshennichestvo-v-sfere-avtostrahovaniya.html>.
2. ЦБ рассказал о новом способе мошенничества с электронными ОСАГО. – Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/4636717>.
3. Полиция Челябинска выявила 153 преступления в сфере автострахования за полгода. – Режим доступа: [https://dostup1.ru/society/Politsiya-Chelyabinska-vyavila-153-prestupleniya-v-sfere-avtostrahovaniya\\_98342.html](https://dostup1.ru/society/Politsiya-Chelyabinska-vyavila-153-prestupleniya-v-sfere-avtostrahovaniya_98342.html).
4. Лидер ОПГ по автоподставам задержан в Челябинске, он уже сдал подельников. – Режим доступа: [https://dostup1.ru/society/Lider-OPG-po-avtopodstavam-zaderzhan-v-Chelyabinske-on-uzhe-sdal-podelnikov\\_98313.html](https://dostup1.ru/society/Lider-OPG-po-avtopodstavam-zaderzhan-v-Chelyabinske-on-uzhe-sdal-podelnikov_98313.html).
5. Федеральный закон «О внесении изменений в Федеральный закон “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”» от 28.03.2017 № 49-ФЗ.
6. Федеральный закон от 4 июня 2018 г. № 123-ФЗ «Об уполномоченном по правам потребителей финансовых услуг».
7. Новый досудебный порядок – появился финансовый омбудсмен! – Режим доступа: [https://zakon.ru/blog/2018/6/6/novyy\\_dosudebnyj\\_poryadok\\_poyavilsya\\_finansovyy\\_ombudsmen\\_73998](https://zakon.ru/blog/2018/6/6/novyy_dosudebnyj_poryadok_poyavilsya_finansovyy_ombudsmen_73998).
8. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 433-П «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства».
9. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства». Приложение. Единая методика определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства.
10. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 433-П «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства».