

---

---

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ  
ПРАВОВОГО МЕХАНИЗМА УЧЕТА УЩЕРБА,  
ПРИЧИНЕННОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМ  
ПРОИСШЕСТВИЕМ:  
ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ**

**С.Г. Яшнова**

Кафедра гражданского и трудового права  
Российский университет дружбы народов  
*ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия, 117198*

Аварийность на автомобильном транспорте — одна из острейших социально-экономических проблем большинства стран мира. Особенно актуальным является вопрос о способах и размере определения и учета ущерба, причиненного ДТП и его последствиями гражданам, юридическим лицам, государству.

**Ключевые слова:** автомобильный транспорт, дорожно-транспортное происшествие, материальный ущерб, возмещение ущерба от ДТП, автотехническая экспертиза, оценка транспортного средства.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают и получают ранения свыше 270 тыс. человек. На дорогах за последние 7 лет погибло 7900 детей в возрасте до 16 лет, были травмированы 166 020 детей. Размер социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2004–2010 гг. оценивается в 7326,3 млрд руб., что можно сопоставить с расходами консолидированного бюджета Российской Федерации в 2011 г. на финансирование социальной политики (7453,3 млрд руб.). Несмотря на то, что в 2010 г. социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и их последствий снизился до уровня в 867,7 млрд руб., тем не менее, его годовой размер существенен и примерно равен расходам консолидированного бюджета Российской Федерации в 2011 г. на денежное довольствие военнослужащих и сотрудников правоохранительных органов (837,8 млрд руб.) или двукратным доходам от использования в 2010 г. имущества, находящегося в государственной и муниципальной собственности (424,8 млрд руб.) [9].

Автомобильный транспорт занимает важное место в системе, как международных, так и внутригосударственных грузо- и пассажироперевозок. Автотранспортная система обеспечивает перевозки более 80% общего объема грузов и пассажиров за счет высокой мобильности автотранспортных средств и высокого уровня сохранности грузов и скорости их доставки. При подобном способе доставки исключены дополнительные трансмодальные операции, проблемы складирования и временного хранения грузов. Среднестатистическая дальность перевозки 1 т груза составляет 20–24 км. В этой связи доля автотранспорта в суммарном грузообороте транспорта составляет 6–8% [13]. Наиболее эффективной сферой использования автомобильного транспорта являются короткопробежные перевозки. Наряду с этим автомобильный транспорт подвержен рискам ДТП и как следствие — причинению вреда людям, грузу, транспортному средству (ТС).

Необходимо отметить, что в междугородном сообщении выполняется до 80% всего мирового грузооборота автомобильного транспорта. Грузовые перевозки в экономически развитых странах осуществляются транспортом общего пользования и автомобилями, принадлежащими предприятиям и частным лицам. Так, в странах Западной Европы доля транспорта общего пользования относительно невелика и составляет: в Англии около 13%, Италии — 25%, Франции — 7% общего парка грузовых автомобилей. Однако их доля в грузо- и пассажирообороте составляет от 40 до 60%.

Россия, имея наибольшую площадь территории среди стран мира, существенно уступает им по протяженности, и густоте дорог и состоянию дорожной инфраструктуры, к которой относятся наземные, водные и воздушные пути сообщения, трубопроводы, морские и речные порты, железнодорожные вокзалы и станции, аэропорты, аэродромы, транспортные терминалы, метрополитены, системы скоростного внеуличного транспорта, транспортные развязки, в том числе внутри крупных городов, ледокольный флот, вспомогательный флот, а также сооружения и оборудование систем навигации, аварийно-спасательного комплекса, обеспечения безопасности транспортного процесса и другие сооружения транспортного комплекса [8]. Для сравнения, протяженность железных дорог в США превышает российские в 2,6 раз, а эксплуатационную длину автомобильных дорог — в 8,5 раз. При этом густота дорог по названным видам в США выше густоты дорог в РФ в 4,7 и 18,2 раз соответственно.

Однако в Российской Федерации сохраняется территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры. Наблюдаются существенные различия между европейской частью и районами Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера [12. С. 34].

В отличие от России, основную массу перевозок пассажиров в развитых экономиках мира обеспечивает легковой транспорт. Это объясняется системой автомагистралей, насыщенностью этих стран легковыми автомобилями и наличием высокоразвитой инфраструктуры. Но высокая автомобилизация становится причиной целого комплекса отрицательных социально-экономических по-

следствий, одним из которых являются невосполнимые потери от дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

В этой связи особенно актуальным является вопрос о способах и размере определения и учета ущерба, причиненного ДТП и его последствиями гражданам, юридическим лицам и государству. Как показывает зарубежный опыт, в странах с развивающейся экономикой основное внимание уделяется не столько решению проблем возмещения вреда, сколько учету количества погибших и пострадавших (экстенсивный фактор).

Так, например, в странах юго-восточной Азии, в частности, в Социалистической Республике Вьетнам, на автопредприятиях отсутствует системный учет таких экономических показателей, как стоимость ремонта поврежденных автотранспортных средств и потерь, связанных с их простоем. Методика, нормативно закреплённая в настоящее время, не предусматривает учета затрат на расходы, связанные с восстановлением технических средств. Статья расходов объединяет разнородные затраты, такие как заработную плату рабочих, осуществляющих ремонтные мероприятия, стоимость запасных частей, материалов, энергозатраты. Так, на основании требования инструкции Министерства автомобильного транспорта Вьетнама, не включаются в статистическую отчетность ДТП, когда разовый ущерб от них составляет менее 200 долл. (убытки от простоя ТС и накладные расходы, связанные с ремонтом, в сумму ущерба также не включаются).

Поэтому для того, чтобы установить материальный ущерб в разрезе одного автопредприятия, необходимо изучать первичные документы, подобранные по наряду-заказу на текущий ремонт ТС, и ведомости распределения заработной платы по учету затрат на техническое обслуживание и ремонт в графе «текущий ремонт» по статьям затрат. Данные о простое ТС в связи с ремонтом устанавливаются из журнала технического обслуживания, который ведется на каждом предприятии [3. С. 34].

Правила учета ДТП [7] учитывают все происшествия, связанные с травмами людей, независимо от тяжести телесных повреждений. Таким образом, по существующей отчетности нельзя установить действительное количество всех ДТП, связанных с гибелью или телесными повреждениями людей. Материальный ущерб, который причинен автотранспортному средству, находящемуся в индивидуальном пользовании, в существующей отчетности вообще не выделяется. Стоимость ремонта поврежденного автомобиля можно установить только в том случае, если он был застрахован или его владелец производил ремонт на станции техобслуживания.

Совершенно иная картина в странах с развитыми экономиками, где важнейшим социально-экономическим фактором (интенсивным) признается утрата жизни и здоровья граждан, а также все финансовые издержки. Так, законодательство Германии предусматривает максимальное количество оптимальных критериев для оценки вреда, причиненного ДТП. Западные специалисты к социально-экономическим потерям относят: стоимость ремонта ТС согласно акту технической оценки либо рыночная стоимость приобретения идентичного ТС,

стоимость технических заключений и экспертиз, утрата товарной стоимости, стоимость транспортировки, эвакуации и хранения, утилизации (в случае необходимости) ТС, стоимость спасательных работ, паушальная сумма издержек, стоимость аренды ТС, издержки на регистрацию ТС, а также дополнительные расходы, связанные с ДТП, которые включают: стоимость переписки, затраты на телефонные разговоры, стоимость проживания и питания в гостинице (при необходимости), а также стоимость поездок на такси, необходимой одежды, услуги адвоката. При ДТП с пострадавшими учитываются услуги врача, стоимость ухода за пациентом, пребывание в больнице, реабилитационном центре, возмещение морального ущерба, потеря заработка или рабочего места вследствие ДТП [4].

В нашей стране ежегодно официально регистрируется более 200 тысяч происшествий на дорогах, а сколько их происходит на самом деле сегодня сказать невозможно. От транспорта страдают сотни тысяч людей, из них десятки тысяч гибнут. Социально-экономические потери общества от дорожно-транспортных происшествий по приблизительным оценкам равны 2–3% ежегодного валового внутреннего продукта. В России такие потери ежегодно составляют около 500 млрд руб., что сопоставимо с вкладом ВВП целых отраслей промышленности [6].

В связи с этим становится актуальным вопрос совершенствования правового механизма расчета ущерба, причиненного дорожно-транспортным происшествием. По данной проблеме имеется ряд публикаций [10]. Многочисленная судебная практика подтверждает необходимость правовой регламентации определения методики расчета ущерба, причиненного дорожно-транспортным происшествием [4].

Отечественные методики учета потерь от дорожно-транспортных происшествий были разработаны в условиях плановой экономики и соответствующих закономерностях роста национального дохода, заложенные в них принципы расчета ущерба от ДТП в настоящее время нуждаются в существенной корректировке. Экономические потери народного хозяйства от ДТП вообще не учитывались, а методика экономической оценки потерь государства от преждевременной гибели члена общества в дорожно-транспортном происшествии с учетом его возраста и потери его последующих поколений отсутствовала в принципе [11. С. 25].

На сегодняшний день в России наметились определенные положительные тенденции способов экономической оценки последствий дорожно-транспортных происшествий (гибель, ранение людей, инвалидность и реабилитация, моральные, экономические и иные факторы), которые используются во всех странах с развитой автомобилизацией. Данные оценки позволяют сделать соответствующие расчеты при разработке на различных уровнях управления целевых региональных программ повышения безопасности дорожного движения, проектов и проведении профилактических мероприятий в этой сфере. При возмещении вреда необходимо учитывать и убытки, причиненные этим вредом.

В соответствии с нормами ГК РФ (ст. 15) под убытками понимаются расходы: которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произ-

вести для восстановления нарушенного права; утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб); неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода) [1].

Кроме того, именно от понятия «убытки» зависит как способ возмещения вреда, так и его количественная характеристика — размер.

Право на возмещение прямого действительного ущерба ни у кого не вызывает возражений. Значительно труднее установить и доказать неполученные доходы, так называемую упущенную выгоду. В данном случае нужно исходить не только из запланированного дохода, но и из реальной возможности его получения. Только при подобных обстоятельствах неполученный доход должен быть отнесен к убыткам.

Представляется, что требование закона о полном возмещении причиненного вреда выражается: во-первых, в том, что речь идет о возмещении ущерба в натуре, что значит: предоставить вещь такого же рода и качества, исправить поврежденную вещь и т.д. и, во-вторых — на возмещение причиненных убытков. При этом следует отметить, что выбор судом способа возмещения вреда зависит от обстоятельств дела.

Безусловно, предоставить в счет возмещения вреда вещь того же рода и качества, т.е. такого же транспортного средства, являлось бы лучшим вариантом исполнения требования закона о полном возмещении ущерба. Но это практически невыполнимо. Очень трудно представить ситуацию, когда ответчик имел бы возможность представить автомобиль аналогичной марки (некоторые модели сняты с производства), да еще такого же качества (износ, состояние, дополнительное оборудование и т.д.).

Требование закона «исправить поврежденную вещь» в буквальном смысле выполнить также трудно. Можно обязать ответчика произвести ремонт на станции технического обслуживания автомобилей, но из-за отсутствия четких критериев, по качеству ремонта возникающие в таких случаях конфликты практически неустранимы.

Истец практически всегда остается неудовлетворен ремонтom, произведенным ответчиком, а последний указывает, что при условиях, в которых им производился ремонт, достичь лучшего результата было невозможно. Поэтому не случайно судебная практика весьма редко прибегает к применению такой формы возмещения причиненного вреда. Для этого необходимо, чтобы инициатива исходила от ответчика. Важно и то, чтобы истец желал подобного возмещения. Но для него предпочтительнее поручить ремонт поврежденного автомобиля специализированному ремонтному предприятию по его усмотрению, получив денежные средства с ответчика.

Тем самым, ущерб компенсируется предоставлением определенной денежной суммы для компенсации его причинения. Поэтому, в подавляющем большинстве случаев, в судах и возникает проблема определения стоимости ремонта.

Советским гражданским законодательством не предусматривалось проведение судебных экспертиз определения ущерба, нанесенного владельцу в ре-

зультате повреждения транспортного средства, не было также и специальных организаций, способных произвести расчет по определению стоимости ремонта. Одним из вариантов определения стоимости ремонта был комиссионный акт, составленный на предприятии-владельце поврежденного автомобиля. Но, такие акты часто бывали односторонними, составлялись без присутствия ответчика, не указывался способ устранения дефектов (замена агрегата или его ремонт), включались в акт ремонтные работы, не связанные с дорожно-транспортным происшествием, не учитывался эксплуатационный износ агрегатов и т.д.

Вторым доказательством суммы причиненного вреда был заказ-наряд со станции технического обслуживания, производившей ремонт поврежденного автомобиля. Однако и в этой форме определения ущерба имелись большие недостатки. Во-первых, истец должен был произвести ремонтные работы за счет личных средств, что зачастую очень сложно сделать, так как вред может быть значительным и требовать значительных финансовых затрат.

Но самый большой недостаток — это то, что в судебном заседании ответчик почти всегда требует доказательств того, что все произведенные ремонтные работы были связаны именно с данным дорожно-транспортным происшествием. Доказательства представить было практически невозможно, так как автомобиль уже восстановлен, а перечень дефектов, указанных в справке Госавтоинспекции, далеко не всегда объективен, так как на месте аварии без специальных средств диагностирования невозможно определить и отразить все повреждения, полученные при дорожно-транспортном происшествии.

Менее распространенными, но все же применяемыми способами подтверждения размера ущерба, были товароведческие экспертизы, но от их проведения суды отказались, так как Бюро товарных экспертиз давало данные лишь о стоимости узлов и агрегатов, без учета стоимости проведенных ремонтных работ, а также заключения специалистов консультационных отделов, созданных на предприятиях системы автотехобслуживания и Всероссийского добровольного общества автолюбителей. Но и данные заключения не могли служить бесспорным доказательством стоимости ущерба, так как они лишены процессуальных гарантий, предусмотренных гражданским процессуальным законодательством.

В современных условиях, при увеличении соотношения числа ТС на душу населения, и как следствие — роста количества ДТП, возникла необходимость применения судебных автотехнических экспертиз, определяющих стоимость автотранспортных средств, поврежденных в результате дорожно-транспортных происшествий.

До 2001 г. автотовароведческая экспертиза в России не имела четкой правовой и единой методической базы. В последние годы эксперты-автотехники руководствуются в своей деятельности Методическим руководством для экспертов, принятым решением научно-методического совета по судебной автотовароведческой экспертизе Российского федерального центра судебной экспертизы при Министерстве юстиции РФ от 15.12.2000 [5]. Данные рекомендации позволили разработать единый подход к оценке транспортных средств на территории РФ.

Оценка проводится экспертом с целью получения размера (стоимостного) понесенного ущерба владельцем транспортного средства, который, в конечном счете, выражается в стоимости восстановительного ремонта. Для этого в мировой практике оценки сложились три основных подхода, единых для всех видов собственности — затратный, сравнительный (рыночный) и доходный. Каждому подходу соответствуют определенные методы оценки, сущность и число которых могут различаться в зависимости от типа оцениваемого имущества [2. С. 4].

Таким образом, в условиях совершенствования гражданского законодательства, при определении ущерба, причиненного дорожно-транспортным происшествием, в правовом механизме расчета должны преобладать интенсивные факторы учета ущерба, а именно — потери производительного времени из-за отвлечения из сферы производства погибших или получивших ранения людей, затраты на оказание первой медицинской помощи и лечение, ущерб от повреждения или уничтожения ТС, ущерб от повреждения грузов и дорожных сооружений, затраты на компенсацию ущерба, нанесенного здоровью и имуществу граждан, страховые выплаты, ущерб, причиненный собственности граждан.

Сбор статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях необходим по целому ряду важных обстоятельств. Прежде всего, только обобщенные данные дают наиболее полное и верное представление о масштабах социально-экономических последствиях аварийности. Статистика позволяет установить тенденции в динамике дорожно-транспортных происшествий, их распределение по времени и в пространстве, выявить причины и другие показатели, необходимые для осуществления профилактической деятельности.

Полагаем, что необходимо принять Постановление Правительства Российской Федерации «О порядке учета дорожно-транспортных происшествий и их последствий», которое будет регулировать вопросы официального статистического учета вреда, причиненного государству дорожно-транспортными происшествиями и их последствиями. Данный акт будет способствовать формированию официальной статистической информации по ДТП и их последствиям.

Достоверность статистических данных и их правильная интерпретация имеют первостепенное значение, так как в противном случае, если иметь дело с недостоверными показателями, можно допустить весьма серьезные ошибки, дать неверное толкование происходящим событиям, сделать неправильные выводы о необходимых мероприятиях.

#### ЛИТЕРАТУРА

- [1] Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (в ред. от 30.12.2012 г. № 302-ФЗ) // Российская газета. — 1994. — 8 дек.
- [2] Ковалев А.П. Методические подходы к оценке стоимости машин и оборудования // Финансовая газета. Региональный выпуск. — 1997. — № 38.
- [3] Нгуен Фи Тхьонг Методические основы определения материального ущерба от дорожно-транспортных происшествий в Социалистической Республике Вьетнам: Дисс. ... канд. эконом. наук. — М., 1998.

- [4] Обзор практики рассмотрения федеральными арбитражными судами ФАС Волго-Вятского и Поволжского округов споров, вытекающих из договоров имущественного страхования (ст. 929 ГК РФ), за апрель 2004 г. — сентябрь 2004 г. Группа авторов ЗАО «ЮРИНФОРМ В» // СПС «КонсультантПлюс».
- [5] Определение стоимости, затрат на восстановление и утраты товарной стоимости автотранспортных средств: методическое руководство для экспертов. URL: <http://www.law7.ru/legal2/se8/pravo8590/index.htm>.
- [6] Основные показатели аварийности в 2001–2006 гг. URL: <http://www.fcp-pbdd.ru>.
- [7] Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 (в ред. от 04.09.2012 г. № 882) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» // Российская газета. — 1995. — 13 июля.
- [8] Приказ Минтранса РФ от 12.05.2005 № 45 «Об утверждении транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года». URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=card>.
- [9] Распоряжение Правительства РФ от 27.10.2012 № 1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» // Собрание законодательства РФ. — 2012. — № 45. — Ст. 6282.
- [10] *Садиков О.Н.* Убытки в гражданском праве Российской Федерации. — М.: Статут, 2009.
- [11] *Сазыкин Ю.Л.* Экономическая оценка потерь народного хозяйства региона от дорожно-транспортных происшествий (на примере Краснодарского края): Дисс. ... канд. эконом. наук. — Краснодар, 2003.
- [12] *Теплякова М.Ю.* Статистическое исследование пассажирских перевозок автобусным транспортом в Российской Федерации: Дисс. ... канд. эконом. наук. — М., 2011.
- [13] Автомобильный транспорт. Общие сведения. URL: <http://www.rikshaivan.ru/perevozki/transport/page-7.html>.
- [14] Сеть независимых польских и немецких автоэкспертов-оценщиков. URL: <http://www.motoexpert.de>; <http://www.motoexpert.com.pl>.

## **IMPROVEMENT OF LEGAL SYSTEM PRINCIPLES APPRAISING THE DAMAGE CAUSED BY TRAFFIC ACCIDENTS: DOMESTIC AND FOREIGN EXPERIENCE.**

**S.G. Yashnova**

The Department of Civil and Labor Law  
Peoples' Friendship University of Russia  
6, Miklukho-Maklaya st., Moscow, Russia, 117198

Traffic accident rates are one of the most acute socio-economic problems in most countries in the world. One of the burning issues here is developing the principles of appraising the damage and its extent caused at traffic accidents to natural people as well as legal people and the government itself.

**Key words:** motor transport, traffic accident, damage (at accidents), reparation of damages, legal traffic accident reconstruction, vehicle examination and appraisal.



## REFERENCES

- [1] Grazhdanskiy kodeks Rossiyskoy Federatsii (chast' pervaya) ot 30.11.1994 № 51-FZ (v red. ot 30.12.2012 g. № 302-FZ) // Rossiyskaya gazeta. — 1994. — 8 dek.
- [2] Kovalev A.P. Metodicheskie podkhody k otsenke stoimosti mashin i oborudovaniya // Finansovaya gazeta. Regional'nyy vypusk. — 1997. — № 38.
- [3] Nguen Fi Tkhyong Metodicheskie osnovy opredeleniya material'nogo uscherba ot dorozhno-transportnykh proisshestviy v Sotsialisticheskoy Respublike V'etnam: Diss. ... kand. ekonom. nauk. — M., 1998.
- [4] Obzor praktiki rassmotreniya federal'nymi arbitrazhnymi sudami FAS Volgo-Vyatskogo i Povolzhskogo okrugov sporov, vytekauschikh iz dogovorov imuschestvennogo strakhovaniya (st. 929 GK RF), za aprel' 2004 g. — sentyabr' 2004 g. Gruppy avtorov ZAO «URINFORM V» // SPS «Konsul'tantPlus».
- [5] Opredelenie stoimosti, zatrat na vosstanovlenie i utraty tovarnoy stoimosti avtomototransportnykh sredstv: metodicheskoe rukovodstvo dlya ekspertov. URL: <http://www.law7.ru/legal2/se8/pravo8590/index.htm>.
- [6] Osnovnye pokazateli avariynosti v 2001–2006 gg. URL: <http://www.fcp-pbdd.ru>.
- [7] Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 29.06.1995 № 647 (v red. ot 04.09.2012 g. № 882) «Ob utverzhdenii Pravil ucheta dorozhno-transportnykh proisshestviy» // Rossiyskaya gazeta. — 1995. — 13 iulya.
- [8] Prikaz Mintransa RF ot 12.05.2005 № 45 «Ob utverzhdenii transportnoy strategii Rossiyskoy Federatsii na period do 2020 goda». URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=card>.
- [9] Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 27.10.2012 № 1995-r «Ob utverzhdenii Kontseptsii federal'noy tselevoy programmy «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2013–2020 godakh» // Sobranie zakonodatel'stva RF. — 2012. — № 45. — St. 6282.
- [10] Sadikov O.N. Ubytki v grazhdanskom prave Rossiyskoy Federatsii. — M.: Statut, 2009.
- [11] Sazykin U.L. Ekonomicheskaya otsenka poter' narodnogo khozyaystva regiona ot dorozhno-transportnykh proisshestviy (na primere Krasnodarskogo kraya): Diss. ... kand. ekonom. nauk. — Krasnodar, 2003.
- [12] Telyakova M.U. Statisticheskoe issledovanie passazhirsikh perevozk avtobusnym transportom v Rossiyskoy Federatsii: Diss. ... kand. ekonom. nauk. — M., 2011.
- [13] Avtomobil'nyy transport. Obschie svedeniya. URL: <http://www.rikshaiivan.ru/perevozki/transport/page-7.html>.
- [14] Set' nezavisimyykh pol'skikh i nemetskikh avtoekspertov-otsenshikov. URL: <http://www.motoexpert.de>; <http://www.motoexpert.com.pl>.