

# ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРА ВРЕДА ОТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ ДЛЯ РАСЧЕТА СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ

*А.А. Свистун*

Научный руководитель – к.э.н., доцент *Т.А. Везубова*  
*Белорусский государственный экономический университет*

В настоящее время на рынке международных перевозок действуют юридические лица, предоставляющие услуги в качестве перевозчика, экспедитора с ответственностью перевозчика и экспедитора, либо без ответственности перевозчика. Современные страховые компании предлагают страховую программу по защите интересов данной категории страхователей. К застрахованным рискам ответственности перевозчика (экспедитора) относятся: ответственность за гибель, повреждение или утрату груза, а также расходы по предотвращению или уменьшению размера ущерба. При наступлении страхового случая страховщики определяют ущерб согласно Правилам определения размера вреда от дорожно-транспортного происшествия для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Эти Правила утверждены Белорусским Бюро по транспортному страхованию.

К транспортным средствам (далее – ТС) относятся также грузовые автомобили, прицепы и полуприцепы. Определение размера вреда производится специалистами страховщика или бюро, имеющим специальную подготовку, либо профессиональными экспертами-оценщиками. Они сталкиваются с такими проблемами как:

- определение характеристик автомобиля до ДТП;
- определение стоимости транспортного средства и его частей;
- возможность восстановления транспортного средства.

При определении характеристик ТС до ДТП эксперт сталкивается с тем, что ТС может быть повреждено в результате нескольких ДТП либо окажется невозможным разделить эксплуатационные дефекты и повреждения ТС в результате ДТП.

Вывод эксперта-оценщика о возможности восстановления ТС после ДТП будет влиять на методику расчета размера вреда. При возможности восстановления ТС нужно учесть, что при замене поврежденных частей происходит их частичное обновление. В случае нецелесообразности восстановления ТС рассчитывают стоимость годных остатков уничтоженного ТС и scrapовую стоимость частей ТС, не имеющих остаточного ресурса.

Действительная (остаточная) стоимость ТС определяется как стоимость ТС на вторичном рынке и корректируется с учетом его фактического пробега, комплектации, стоимости устранения эксплуатационных дефектов и дополнительных затрат, включающих таможенные платежи и торговые надбавки.

Фактический возраст ТС определяется по данным технического паспорта с точностью до месяца. Здесь специалист-оценщик сталкивается с тем, что в данных не всегда указан месяц выпуска. При отсутствии же сведений о цене на вторичном рынке стоимость ТС определяется как цена аналогичного ТС, что значительно затрудняет подсчет стоимости ТС. Для определения стоимости устранения эксплуатационных дефектов ТС в дополнительные затраты включают таможенные платежи и цены на части ТС с затратами на их (частей) импорт. Кроме того, необходимым является учет морального износа, который следует вычесть из остаточной стоимости.

Решение этих проблем позволит более оперативно и качественно обслуживать страхователей.

## **Литература**

1. Правила определения размера вреда от дорожно-транспортного происшествия для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 14 февраля 2001 г. N 4-ОД;
2. Страховое дело. Под ред. М.А.Зайцевой, Л.Н.Литвиновой. - Мн.:БГЭУ, 2001.