

# Оглавление

---

## **Проведение страхования**

О нормативах трудоемкостей на ремонтные воздействия и устранение перекосов кузовов по легковым автомобилям 6

Список специалистов по определению стоимости транспортных средств оценщиков, прошедших аттестацию в Белорусском бюро по транспортному страхованию за период с 02.11.2007 по 22.02.2008 11

Письмо Белорусского бюро по транспортному страхованию от 26.12.2007 № 04-02/13800 12

## **Работа в системе «Зеленая Карта»**

Об отдельных вопросах, связанных с причинением вреда за пределами Республики Беларусь 13

## **Правовая работа**

Правовое регулирование заключения сделок по отчуждению транспортных средств применительно к страховым правоотношениям 18

## **Статистика**

О методах оценки охвата обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств 26  
28

## **Ответы на вопросы**

32

## **Зарубежный опыт**

Об отдельных вопросах возмещения вреда по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Республике Литва 35



## **Уважаемые коллеги!**

Вы держите в руках очередной номер Справочно-информационного бюллетеня, в котором подводятся итоги проведения в 2007 году обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Ушедший год был далеко не простым. Тем не менее, можно с удовлетворением отметить, что практически все задачи, которые стояли перед Белорусским бюро были выполнены.

Одним из наиболее важных достижений можно назвать получение Белорусским бюро статуса полного (постоянного) члена Совета Бюро международной системы «Зеленая карта».

Международная система страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта» была создана в 1953 году под эгидой Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций и в настоящее время объединяет 44 страны. В нее входят практически все европейские страны, а также некоторые страны Ближнего Востока и Африки.

Для вступления в члены данной системы государство-претендент должно выполнить ряд требований и условий, предъявляемых Советом Бюро, которое осуществляет общее руководство международной системой «Зеленая карта».

Страна, национальное бюро, которого выполнило все условия, первоначально принимается в систему «Зеленая карта» на правах транзитного (временного) члена. Данный статус накладывает на нее определенные ограничения. Так, в период транзитного членства ведется постоянный мониторинг со стороны Совета Бюро за работой транзитного члена в рамках данной системы, тщательно контролируется выполнение принятых им обязательств и многое другое.

Транзитное членство Белорусского бюро по транспортному страхованию в международной системе «Зеленая карта» было активировано с 1 января 2003 года, а уже с 1 июня 2007 года на 41-ом заседании Генеральной Ассамблеи международной системы «Зеленая карта» единогласным решением всех членов системы Белорусское бюро переведено из статуса транзитного в статус полного (постоянного) члена данной системы.

Необходимо отметить, что четыре года – это минимальный установленный срок транзитного членства. К примеру, транзитное членство Украины длилось 8 лет и только в 2005 году Украина с целым рядом ограничений была переведена

в полные члены, а Республика Молдова несмотря на то, что стала транзитным членом гораздо раньше Республики Беларусь, до сих пор, в связи с неудовлетворительной работой, так и не получила статус полного члена.

Республика Беларусь – единственная из всех стран СНГ, которая благодаря четкой и слаженной работе страховых организаций – членов Белорусского бюро и непосредственно самого бюро, безукоснительному выполнению принятых обязательств и отсутствию каких-либо претензий и нареканий со стороны других стран-членов системы, переведена в статус полного члена без всяких оговорок и условий и наряду с ведущими европейскими странами стала полноправной участницей международной системы «Зеленая карта».

Это позволяет нашему государству принимать участие в решении важнейших вопросов функционирования данной системы, а также вернуть в страну денежные средства, которые в соответствии с требованиями, установленными для транзитных членов, ранее были размещены за пределами Республики Беларусь в качестве банковской гарантии. Кроме того у белорусских страховых организаций появляется возможность реализовывать свои страховые сертификаты не только на белорусские транспортные средства, но и на транспортные средства других государств, следующих через территорию нашей страны транзитом в Западную Европу. Однако для этого необходимо внести соответствующие изменения и дополнения в нормативные документы. И данная работа уже проводится.

В 2007 году Белорусское бюро совместно со страховыми организациями провело большую работу по подготовке изменений и дополнений в Положение о страховой деятельности в Республике Беларусь в части, касающейся обязатель-

ного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также в размеры страховых взносов по данному виду страхования, корректирующих коэффициентов к ним, и системы скидок и надбавок исходя из аварийности использования транспортного средства (бонус-малус) и многое другое.

По мере того, как будут вноситься изменения и дополнения в названные нормативные документы, мы на страницах бюллетеня будем публиковать разъяснения и комментарии к ним.

Уважаемые читатели редакционный совет прилагает все силы, чтобы материалы, опубликованные в бюллетене, были актуальны, полезны, познавательны и интересны для вас.

Вместе с тем мы считаем, что принимать участие в создании бюллетеня должны и специалисты страховых организаций, а также специалисты оценщиков и другие, непосредственно занятые в данной сфере. На наш взгляд, это позволит сделать Справочно-информационный бюллетень более живым и востребованным.

Белорусское бюро по транспортному страхованию приглашает вас активнее участвовать в создании бюллетеня. Ждем ваших писем и предложений, по поводу того, чтобы вы еще хотели прочитать на его страницах и какие проблемы обсудить.

Надеемся, что с вашей непосредственной помощью данное издание станет не только более интересным, но и сможет оказать реальную помощь в вашей работе.

С уважением,  
главный редактор

П.М. КУЧЕРИН



Начальник отдела расчетов с потерпевшими по внешнему страхованию

*Залещенок Виктор Николаевич:*

### **О НОРМАТИВАХ ТРУДОЕМКОСТЕЙ НА РЕМОНТНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ И УСТРАНЕНИЕ ПЕРЕКОСОВ КУЗОВОВ ПО ЛЕГКОВЫМ АВТОМОБИЛЯМ**

Согласно пункту 2 Правил определения размера, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств ремонт (восстановление) транспортных средств – это комплекс технических воздействий, обеспечивающих устранение повреждений транспортного средства и приведение его в исправное состояние, выполненных в соответствии с техническими условиями изготовителя транспортного средства, а также требованиями законодательства Республики Беларусь.

При текущем (плановом, очередном) ремонте автомобиля или техническом обслуживании в основном выполняются стандартные операции. Стандартной является операция (замена части, снятие и установка детали, регулировка и т.д.),

## Проведение страхования

---

которая на всех автомобилях одной модификации выполняется одинаково (независимо от возраста и состояния автомобиля) согласно технологии завода-изготовителя. На стандартные операции по ремонту и техническому обслуживанию легковых автомобилей (предпродажная подготовка; моечно-уборочные, смазочные, заправочные, крепежные, регулировочные, проверочные и контрольно-диагностические работы; снятие и установка деталей и частей; ремонт деталей, частей, агрегатов, механизмов и узлов; окрасочные и антикоррозионные работы) заводами-изготовителями установлены нормативы трудоемкостей. Трудоемкость нестандартных операций, на которые отсутствуют нормативы, определяется в процессе ремонта автомобиля по фактически затраченному времени на их выполнение.

Операции для устранения повреждений, причиненных автомобилю в результате дорожно-транспортных происшествий путем выправления деформаций частей транспортного средства, в большинстве случаев не являются стандартными, поскольку каждое повреждение имеет свои особенности, и для расчета стоимости ремонта трудоемкость на его устранение определяется по нормативам для типичных повреждений либо по аналогии с ранее проведенными оценками подобных повреждений.

Практика проведения осмотров автомобилей подтверждает, что при всем многообразии повреждений кузовов легковых автомобилей, полученных в дорожно-транспортных происшествиях, абсолютно одинаковых повреждений не бывает. Вместе с тем большинство повреждений кузовов по форме и размерам являются часто встречающимися, то есть типичными. Нетипичные повреждения в виде необычной формы, нехарактерных размеров, непредвиденного измене-

## Проведение страхования

---

ния функциональных свойств, встречаются относительно редко. Нормативы трудоемкостей на нетипичные повреждения устанавливаются специалистом по определению стоимости транспортных средств по аналогичным по смыслу или способу выполнения работам, оцененным ранее или для других типов транспортных средств. На типичные повреждения заводами-изготовителями легковых автомобилей производства стран СНГ установлены нормативы трудоемкостей на устранение перекосов кузова и ремонтные воздействия на части кузова в зависимости от сложности повреждений. Поскольку для автомобилей производства стран дальнего зарубежья нормативы на операции по выправлению деформаций частей кузовов и устранению перекосов в программных продуктах Аудатекс и Автокалк отсутствуют, специалистами по определению стоимости транспортных средств принимаются за основу аналогичные нормативы трудоемкостей для автомобилей производства стран СНГ.

В зависимости от сложности повреждений ремонтные воздействия по выправлению деформаций подразделяются на ремонты по номерам от нуля до четырех.

Ремонт № 0 назначается при выправлении без повреждений лакокрасочного покрытия мелких вмятин на лицевых поверхностях кузова.

Ремонт № 1 назначается при устранении повреждений части кузова в легкодоступных местах при деформации поверхности до 20%.

Ремонт № 2 назначается при устранении повреждений с применением подогрева (сварки) или устранении повреждений в легкодоступных местах при деформации поверхности от 20 до 50% поверхности.

## Проведение страхования

---

Ремонт № 3 назначается при частичной реставрации части кузова с деформацией поверхности до 30%.

Ремонт № 4 назначается при частичной реставрации части кузова на поверхности свыше 30%.

Частичной реставрацией является устранение повреждений со вскрытием, сваркой, вытяжкой и усадкой металла, пайкой, обработкой поверхности наполнителями, вырезкой участков неподдающихся ремонту с изготовлением ремонтных вставок из выбракованных деталей (частей) либо листового материала с приданием формы восстанавливаемой части.

Перекосом кузова является изменение геометрических размеров пространственной конструкции, образующей его каркас. Другими словами перекос кузова это нарушение сверх установленных норм размеров одной либо нескольких перечисленных ниже его зон (сторон, частей): проемов дверей, капота, крышки багажника, рамы ветрового или заднего окна, смещение лонжеронов, деформация каркаса салона.

Устранение несложного перекоса кузова назначается при перекосе проема капота без смещения (деформации) лонжеронов либо перекосе проема крышки багажника (двери задка) без смещения (деформации) лонжеронов. Устранение несложного перекоса либо перекоса проема боковой двери либо рамы ветрового или заднего окна производится при снятых частях автомобиля, препятствующих выполнению операции, с контролем геометрии проема.

Устранение среднего перекоса кузова назначается при: перекосе проема капота и проема крышки багажника (двери задка); либо перекосе передних лонжеронов и проема капота; либо перекосе задних лонжеронов и проема крышки багажника (двери задка).

## Проведение страхования

---

Устранение сложного перекоса кузова назначается при: перекосе проемов капота и крышки багажника (двери задка) и передних и задних лонжеронов; либо перекосе проема капота, передних лонжеронов и каркаса салона; либо перекосе проема крышки багажника (двери задка), задних лонжеронов и каркаса салона.

Устранение перекоса кузова особой сложности назначается при перекосе проемов капота и крышки багажника (двери задка), передних и задних лонжеронов, каркаса салона.

Устранение вышеперечисленных перекосов кузова производится при снятых частях автомобиля, препятствующих выполнению операции, с последующим контролем геометрии кузова.

Как отмечалось выше, абсолютно одинаковых повреждений не бывает, поэтому не все повреждения автомобилей могут подходить под вышеуказанные ремонтные воздействия и перекосы. На какой-либо части автомобиля может быть деформация поверхности на площади более 50% с выправлением в легкодоступных местах либо при деформации поверхности части транспортного средства на площади более 50% с выправлением при помощи подогрева. Под вышеперечисленные виды ремонтов такие повреждения не подходят. Также не всегда только под один из вышеописанных видов перекосов может подходить перекос кузова на конкретном автомобиле. Например, одновременно на автомобиле может быть средний перекос задней части кузова и перекос рамы ветрового окна.

Определение трудоемкостей на нетипичные повреждения кузовов (частей кузовов) будет рассмотрено в следующем номере.

## Проведение страхования

### Список специалистов по определению стоимости транспортных средств оценщиков, прошедших аттестацию в Белорусском бюро по транспортному страхованию за период с 02.11.2007 по 22.02.2008

Фамилия, имя, отчество	Дата начала действия свидетельства об аттестации	Дата окончания действия свидетельства об аттестации
Борисенко Александр Вячеславович	05.12.2007	04.12.2008
Гапонов Владимир Семенович	05.12.2007	04.12.2008
Есипович Андрей Владимирович	05.12.2007	04.12.2008
Коломийцев Алексей Александрович	05.12.2007	04.12.2008
Турчин Олег Викторович	05.12.2007	04.12.2008
Сабило Виктор Иванович	07.12.2007	06.12.2008
Зохан Дмитрий Георгиевич	15.12.2007	14.12.2008
Щербицкий Александр Михайлович	15.12.2007	14.12.2008
Гапонцев Владимир Евгеньевич	21.12.2007	20.12.2008
Коршун Дмитрий Владимирович	21.12.2007	20.12.2008
Жигачев Олег Владимирович	10.01.2008	09.01.2009
Тоболич Валентин Александрович	18.01.2008	17.01.2010
Ковальский Олег Алексеевич	07.02.2008	06.02.2009
Клименков Денис Сергеевич	08.02.2008	07.02.2010
Колесник Валерий Сергеевич	08.02.2008	07.02.2009

## Проведение страхования

---

Письмо от 26.12.2007 № 04-02/13800

Белорусское бюро по транспортному страхованию рассмотрело представленные ИП Бураком Г.Л. и ИП Зеленским А.Н. для согласования данные о стоимости транспортных средств, дополнительного оборудования и коэффициентах коррекции стоимости транспортных средств по пробегу, содержащиеся в справочниках «Белорусский Авторынок/январь 2008» и «Автомобили/1 квартал 2008», и предлагает применять их при расчете размера вреда для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств по страховым случаям на период с 1 января 2008 г. по 31 марта 2008 г.



Исполняющая обязанности начальника отдела расчетов с потерпевшими по внешнему страхованию Белорусского бюро по транспортному страхованию

*Симонович Ирина Геннадьевна:*

### **ОБ ОТДЕЛЬНЫХ ВОПРОСАХ, СВЯЗАННЫХ С ПРИЧИНЕНИЕМ ВРЕДА ЗА ПРЕДЕЛАМИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Вот уже шестой год Белорусское бюро по транспортному страхованию является членом международной системы «Зеленая карта».

Большинство дорожно-транспортных происшествий, в которых причинителем вреда выступали владельцы транспортных средств, имеющие белорусский страховой сертификат «Зеленая карта», произошло на территории Польши и Германии. Именно на территории этих стран регистрируется большинство таких дорожно-транспортных происшествий соответственно: 68 и 178 (2003 год), 247 и 289 (2004 год), 508 и 238 (2005 год), 566 и 219 (2006 год), 511 и 246 (2007 год).

Поскольку в бюро поступает все больше обращений по вопросам, связанным с причинением вреда именно за преде-

лами Республики Беларусь, некоторые из них рассмотрим в данной статье и попытаемся дать соответствующие рекомендации.

Белорусский гражданин, попавший в дорожно-транспортное происшествие на территории Республики Польша, не записал на месте происшествия номер полиса обязательного страхования второго участника. Вернувшись в Беларусь, он обратился в Белорусское бюро с просьбой оказать содействие в установлении польской страховой организации, куда бы он мог обратиться с заявлением о возмещении причиненного его автомобилю вреда. Согласно информации Польского бюро моторных страховщиков в Польше не существует информационного центра, который мог бы по номерному знаку транспортного средства установить, какая страховая компания заключила договор страхования гражданской ответственности в отношении данного автомобиля. В результате установить страховую организацию причинителя вреда практически невозможно. Поэтому потерпевшему следует на месте происшествия в обязательном порядке уточнять название и адрес страховой организации, номер полиса причинителя вреда и срок его действия.

Ряд обращений, поступивших в Белорусское бюро, касается возмещения вреда, причиненного на территории стран, являющихся членами Европейского Союза. Граждане, обратившиеся за возмещением вреда в бюро соответствующей страны (например, Франции), получают ответ, что обращаться необходимо непосредственно в страховую организацию причинителя вреда (например, Италии).

В связи с этим необходимо отметить, что в случае дорожно-транспортного происшествия на территории Европейского Союза с участием транспортного средства, в отноше-

нии которого заключен договор страхования гражданской ответственности страховой компанией государства, входящего в Европейский Союз, вопрос о возмещении причиненного вреда рассматривается не в соответствии с общими правилами Внутренних Положений системы «Зеленая карта», а в соответствии с правовыми нормами, действующими по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств для стран Европейского Союза. Поэтому потерпевшему с заявлением о возмещении причиненного ему вреда следует обращаться не в бюро, а непосредственно в страховую организацию причинителя вреда. При этом страховая компания может передать регулирование страхового случая своему представителю на территории страны дорожно-транспортного происшествия.

При выезде за пределы Республики Беларусь на территорию Германии транспортного средства, перевозящего опасный для окружающей среды груз (например, пестициды), перевозчику не достаточно иметь только страховой сертификат «Зеленая карта». В соответствии с немецким законодательством наличие договора по обязательному страхованию ответственности владельцев транспортных средств не является достаточным основанием для покрытия вреда, причиненного окружающей среде. Поэтому перевозчик обязан дополнительно застраховать ответственность на случай причинения вреда окружающей среде. При этом минимальная сумма покрытия, согласно законодательству Германии, составляет не менее 1 500 000 евро.

Для этого владельцу транспортного средства необходимо обратиться к страховой организации Германии с заявлением о заключении договора страхования ответственности в отношении окружающей среды.

На территории Литвы был причинен вред повреждением автомобиля, принадлежащего юридическому лицу-резиденту Республики Беларусь. Литовская страховая компания, в которую обратился владелец поврежденного транспортного средства, для доплаты страхового возмещения в размере НДС потребовала представить подтверждение того, что эта сумма потерпевшей организацией не будет получена дважды (первый раз – от литовской страховой компании, а во второй раз – на территории своей страны).

За разъяснениями Белорусское бюро обратилось в бюро моторных страховщиков Литвы. Выяснилось, что в некоторых случаях в Литве предусмотрена компенсация государством НДС юридическим лицам-резидентам Литвы. Для того, чтобы государство компенсировало НДС нерезиденту, последнему необходимо представить страховщику доказательство того, что эту компенсацию он не получит в своей стране.

Необходимо также отметить, что в случаях, когда причинителю вреда приходится за пределами Республики Беларусь прибегать к помощи сторонних организаций для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, возмещение понесенных им расходов на оплату их услуг будет произведено только в том случае, если это предусмотрено законодательством соответствующей страны. Поэтому, прежде чем оплачивать какие-либо счета причинителю вреда следует проконсультироваться с бюро страны происшествия или страховой организацией, которые будут регулировать данный страховой случай.

Не секрет, что граждане, находясь на территории других государств, зачастую испытывают трудности, связанные с «языковым барьером», незнанием положений законодатель-

ства, сложившейся в соответствующем государстве практики, и т.п. Зачастую гражданин Беларуси, выехавший за ее пределы и ставший участником дорожно-транспортного происшествия, полагая, что вред его автомобилю причинен незначительный, не вызывает полицию на место дорожно-транспортного происшествия, не фотографирует место происшествия и транспортные средства, не заполняет извещение о дорожно-транспортном происшествии и уезжает с места его совершения. Позже он получает уведомление страховщика данной страны о том, что им причинен значительный вред второму участнику дорожно-транспортного происшествия, который заявил о его возмещении.

Во избежание подобных ситуаций в случае дорожно-транспортного происшествия за пределами Республики Беларусь считаем целесообразным вызывать полицию (даже если повреждения незначительны), заполнять извещение о дорожно-транспортном происшествии, по возможности фотографировать место дорожно-транспортного происшествия, а также повреждения (или их отсутствие) всех транспортных средств участников данного происшествия. Данные действия могут впоследствии иметь решающее значение при возникновении спорных ситуаций.

Заместитель начальника юридического отдела Белорусского бюро по транспортному страхованию

*Забродская Елена Анатольевна:*

## **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЗАКЛЮЧЕНИЯ СДЕЛОК ПО ОТЧУЖДЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К СТРАХОВЫМ ПРАВООТНОШЕНИЯМ**

В целях упорядочения сделок по отчуждению транспортных средств, Указом Президента Республики Беларусь от 15 октября 2007г. № 504 (далее – Указ № 504) на территории Республики Беларусь введена обязательная письменная форма заключения таких сделок в отношении транспортных средств, подлежащих государственной регистрации и государственному учету в соответствии с порядком, установленным законодательством Республики Беларусь.

Указ № 504 вступил в силу с 17 ноября 2007 года.

Необходимость в принятии названного нормативного правового акта назрела давно и продиктована рядом объективных причин.

Особую роль правовое регулирование данного вопроса имеет для страховых правоотношений.

## Правовая работа

---

Принятие в 2002 году Закона Республики Беларусь «О дорожном движении», нормы которого, по сути, отменили требование об обязательном наличии доверенности на управление транспортным средством, породило широкое распространение устных сделок купли-продажи транспортных средств.

Устные сделки не противоречили действующему законодательству, однако создавали ряд проблемных ситуаций для страховых организаций и бюро, как в процессе подготовки документов на выплату по отдельным страховым случаям, так и на стадии предъявления регрессных исков в суды о взыскании расходов, понесенных при осуществлении расчетов с потерпевшими.

Результатом заключения таких сделок, как правило, являлась передача документов, в том числе и страхового свидетельства новому владельцу. Регистрация транспортного средства в органах ГАИ, а также переоформление договора страхования на нового владельца, как это предусмотрено нормами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, не производилась, и в принципе не могла быть произведена.

Поэтому, в ситуации, когда совершалось дорожно-транспортное происшествие и документы на возмещение вреда поступали в страховую организацию, в ряде случаев последняя проводила определенное расследование для выяснения, была ли в действительности заключена сделка купли-продажи транспортного средства между его собственником по техническому паспорту и непосредственным участником дорожно-транспортного происшествия. В случае, когда такая сделка имела место, страховой организацией ис-

требовались необходимые объяснения от сторон. Впоследствии, собранные документы направлялись в Белорусское бюро по транспортному страхованию, для осуществления расчета с потерпевшим. При этом, данная процедура занимала продолжительное время, в результате чего увеличивались сроки выплаты страхового возмещения.

Поэтому введение обязательности соблюдения простой письменной формы заключения сделок по отчуждению транспортных средств с последующей их регистрацией в органах ГАИ, дает определенные преимущества для страховых правоотношений, в том числе, позволяет определить в какой момент договорного правопреемства право собственности на транспортное средство переходит от того, кто его отчуждает к тому, кто его приобретает. Кроме того, указанная форма облакает волеизъявление сторон в определенный документ, в котором изложены условия сделки, права и обязанности сторон, их ответственность в случае ее неисполнения. И именно этот документ, в случае необходимости, является важным, а в ряде случаев единственным доказательством при рассмотрении соответствующих спорных ситуаций.

Указ №504 определяет круг сделок, в соответствии с которыми производится отчуждение транспортных средств, а именно путем заключения договоров купли-продажи, мены и дарения. Кроме того, нормативный документ устанавливает специальные требования к указанным договорам и процедуре их заключения.

Так, заключаемые договоры купли-продажи, мены, дарения транспортных средств должны составляться в трех экземплярах с проставлением отметки о проведении регистрации на каждом экземпляре. При этом, один экземпляр

договора остается у физического лица, отчуждающего транспортное средство, другой – у физического лица, индивидуального предпринимателя или юридического лица, приобретающих транспортное средство, третий – в регистрационном подразделении ГАИ Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

Для обеспечения единообразного применения установленных норм и создания наиболее удобного механизма, постановлением Министерства внутренних дел Республики Беларусь и Министерства юстиции Республики Беларусь от 1 ноября 2007г. № 284/74 утверждены типовые формы договоров купли-продажи, мены, дарения транспортных средств. Необходимо отметить, что данные формы содержат в себе все необходимые условия, которые являются существенными для данных видов договоров, что позволяет определить место и дату заключения договора, основные идентификационные сведения о сторонах сделки, марке, модели, регистрационных знаках, номере кузова (шасси, рамы) транспортного средства, его стоимости, порядке оплаты по договору. Данные сведения в процессе рассмотрения документов по страховому случаю порой имеют немаловажное значение для выяснения тех или иных обстоятельств дела.

Заключенные в описанном выше порядке договоры вступают в силу со дня их регистрации в регистрационных или регистрационно-экзаменационных подразделениях ГАИ Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

Следует напомнить, что с регистрацией договоров отчуждения транспортного средства, также связан и момент перехода права собственности на данное имущество к его приобретателю, что предусмотрено нормами пункта 2 статьи 224 ГК Республики Беларусь.

## Правовая работа

---

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 5 ноября 2007г. № 1459, во исполнение Указа № 504, разработан порядок регистрации договоров купли-продажи, мены, дарения транспортных средств.

Так, указанные договоры, как было отмечено, составляются в трех экземплярах и регистрируются в регистрационных или регистрационно-экзаменационных подразделениях ГАИ Министерства внутренних дел Республики Беларусь в присутствии продавца и покупателя этих транспортных средств путем проставления на каждом экземпляре договора печати регистрационного подразделения с изображением Государственного герба Республики Беларусь, подписи сотрудника регистрационного подразделения и даты регистрации.

Договор регистрируется в регистрационном подразделении по месту совершения сделки или последней регистрации транспортного средства либо по месту последующей регистрации транспортного средства покупателем. При этом, один экземпляр договора остается и учитывается в регистрационном подразделении.

При этом за регистрацию договора плата не взимается.

Анализируя положения данного Указа, хотелось бы обратить внимание на то, что он не дает специального определения термина транспортного средства для отношений, связанных с его отчуждением. В данном случае следует руководствоваться общими нормами, определяющими данное понятие в Правилах дорожного движения, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения», а также в постановлении Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1849 «Об утверж-

дении Правил государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств».

И в этой связи, представляется уместным привести перечень транспортных средств, не подлежащих государственной регистрации в регистрационных подразделениях ГАИ, а, следовательно, не подпадающих под сферу действия названного Указа. В данный перечень включены:

- транспортные средства Министерства обороны Республики Беларусь, внутренних войск Министерства внутренних дел Республики Беларусь, Государственного пограничного комитета Республики Беларусь;
- тракторы, прицепы и полуприцепы к ним, самоходные сельскохозяйственные, мелиоративные и дорожно-строительные машины;
- шасси транспортных средств;
- квадроциклы;
- гоночные автомобили и мотоциклы, технологический транспорт, эксплуатируемый на закрытых территориях, технологическое и строительное оборудование, установленное на шасси прицепов, иные транспортные средства, не подлежащие эксплуатации на дорогах общего пользования, а также городской электро-транспорт.

Приведенный перечень во многом совпадает с видами транспортных средств, оговоренными пунктом 125 Положения о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 № 530, в отношении которых гражданская

ответственность их владельцев не подлежит обязательному страхованию.

В работе с документами по страховому случаю следует учитывать оговорку, содержащуюся в Указе № 504, относительно того, что установленные им требования в части оформления сделок с транспортными средствами не распространяются на сделки по отчуждению транспортных средств, заключенные до вступления его в силу.

И в заключении хотелось бы обратить внимание на правовые последствия несоблюдения требований Указа № 504 относительно письменной формы сделок по отчуждению транспортных средств и их регистрации.

Так, статьей 169 ГК Республики Беларусь предусмотрено, что сделка, не соответствующая требованиям законодательства, ничтожна, если законодательный акт не устанавливает, что такая сделка оспорима или не предусматривает иных последствий нарушения.

Кроме того, гражданским законодательством определены последствия несоблюдения требования о регистрации сделки. Так, согласно статье 166 ГК Республики Беларусь, несоблюдение требования о государственной регистрации сделки влечет ее недействительность.

Исходя из общих положений о последствиях недействительности сделок, сделки, заключенные с нарушением требований законодательства не влекут юридических последствий, за исключением тех, которые связаны с их недействительностью и недействительны с момента их совершения.

При недействительности сделки каждая из сторон обязана возвратить другой все полученное по сделке, а в случае невозможности возвратить полученное в натуре – возместить его стоимость в деньгах, если иные последствия недей-

ствительности сделки не предусмотрены Гражданским кодексом либо иными актами законодательства.

Исходя из изложенного можно сделать следующий вывод.

С момента вступления в силу Указа № 504 сделки по отчуждению транспортных средств должны совершаться исключительно в письменной форме. Волеизъявление сторон, направленное на достижение определенного результата, однако облеченное в иные формы в конечном итоге не породит желаемых правовых последствий, в частности, перехода права собственности на отчуждаемое транспортное средство.

Таким образом, эффективность совершенной сделки ставится в зависимость от законности и правильности ее оформления.

## Статистика

### Сведения по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь за 2007 г. (внутреннее страхование)

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Количество заклю- ченных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплаченно- го страхового возмещения	
		2007 г.	2006 г.	2007 г.	2006 г.	2007 г.	2006 г.
1.	Белгосстрах	1805381	1709962	80201,8	66243,6	44564,2	36298,6
2.	Белкоопстрах	251028	206423	9481,7	7017,3	5433,5	3955,7
3.	Белнефтестрах	304141	308928	12670,4	11771,6	8503,6	7807,1
4.	Белэксимгарант	120033	88340	5655,9	3602,0	3448,3	1712,0
5.	ПромТрансИнвест	221605	239515	10320,5	9681,6	7033,9	7545,1
6.	ТАСК	447530	410212	20138,1	16927,4	13573,3	11897,2
7.	АльВеНа					71,5	95,5
8.	Багач					41,7	86,3
9.	БАСО					10,0	9,6
10.	Белвнешстрах					17,9	24,9
11.	БелИнгострах					46,8	78,1
12.	Бролли					33,2	42,4
13.	Купала					40,8	50,3
14.	Славполис					2,6	5,0
<b>Итого:</b>		3149718	2963380	138468,4	115243,5	82821,3	69607,8

## Статистика

### Сведения по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории Республики Беларусь за 2007 г. (пограничное страхование)

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые органи- зации	Количество заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплачен- ного страхового возмещения	
		2007 г.	2006 г.	2007 г.	2006 г.	2007 г.	2006 г.
1.	Белгосстрах	195447	229837	8375,5	8934,4	435,5	314,2
2.	Белэксимгарант	33811	17475	1449,9	683,7	31,5	21,7
<b>Итого:</b>		229258	247312	9825,4	9618,1	467,0	335,9

### Сведения о реализации белорусских страховых сертификатов «Зеленая карта» за 2007 г.

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Количество заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов	
		2007 г.	2006 г.	2007 г.	2006 г.
1.	Белгосстрах	191707	163683	10787,2	8744,3
2.	Белкоопстрах	64133	50224	5249,3	4141,8
3.	Белнефтестрах	97946	88690	7401,9	7705,0
4.	Белэксимгарант	53073	26889	3518,8	2196,2
5.	ПромТрансИнвест	55659	39313	6984,1	5608,6
6.	ТАСК	81784	78205	12650,1	10674,3
<b>Итого:</b>		544302	447004	46591,4	39070,2



Главный специалист отдела страховой статистики и актуарных расчетов Белорусского бюро по транспортному страхованию

*Пальчевский Дмитрий Анатольевич:*

### **О МЕТОДАХ ОЦЕНКИ ОХВАТА ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ СТРАХОВАНИЕМ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Охват обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств – это отношение количества эксплуатируемых транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована по данному виду страхования, к количеству эксплуатируемых транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых должна быть застрахована по данному виду страхования.

Не во всех странах, в которых введен данный вид страхования, данный показатель может быть рассчитан. Это связано с очень простым фактом: практически нереально определить в заданный период времени количество эксплуатируемых транспортных средств. Поэтому для определения охвата во всех странах используются оценки, в которых предусмотрены некоторые упрощения. Например, в сканди-

навских странах любое зарегистрированное транспортное средство автоматически считается эксплуатируемым, и в отношении него должен быть заключен договор страхования. Однако в Республике Беларусь данное условие нельзя применять, поскольку с момента введения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств законодательством определена обязанность заключения договоров страхования в отношении только тех транспортных средств, которые используются в дорожном движении на территории страны. Поэтому отсутствие договора страхования, который должен быть заключен в отношении транспортного средства, не используемого в дорожном движении, нарушением законодательства не является, и данный факт не должен учитываться при оценке охвата данным видом страхования.

Первым методом оценки охвата в республике было отношение количества действующих на некоторую дату договоров страхования к количеству зарегистрированных транспортных средств. Однако через некоторое время стал очевидным тот факт, что из-за значительного количества зарегистрированных транспортных средств, не используемых в дорожном движении из-за неудовлетворительного технического состояния, данный метод необходимо изменить, поскольку получаемые значения оценки охвата не отражали реальную ситуацию.

Поэтому второй метод был получен путем замены количества зарегистрированных транспортных средств на количество транспортных средств, прошедших технический осмотр. Значения, получаемые таким способом, были существенно ближе к действительности, поскольку каждое транспортное средство, эксплуатируемое на территории Респуб-

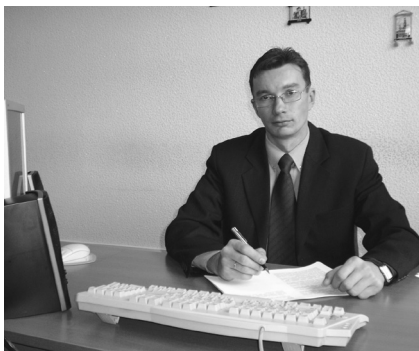
лики Беларусь, в обязательном порядке должно пройти процедуру государственного технического осмотра. Со временем стало очевидно, что наблюдается некоторое несоответствие в оценке охвата, полученной по данному методу, и в реальной ситуации, сложившейся к концу 2007 года. Этому поспособствовало таможенное законодательство Республики Беларусь, согласно которому ввоз автомобилей, период с момента выпуска которых превышает десять лет, стал экономически невыгоден. Данный факт привел к значительному росту количества новых транспортных средств, что привело к существенному уменьшению транспортных средств, ежегодно проходящих технический осмотр, поскольку для основной массы данных автомобилей государственный технический осмотр должен осуществляться раз в два года. Продолжение использования действующего метода расчета неизбежно привело бы к значению охвата, превышающему 100%.

В настоящее время Советом Бюро системы «Зеленая карта» для оценки охвата владельцев транспортных средств рекомендован следующий метод, который определяет охват как отношение количества страховых случаев, произошедших за год, к суммарному количеству страховых случаев и расчетов с потерпевшими (в случаях отсутствия договора страхования).

По мнению Белорусского бюро данный метод позволяет наиболее объективно оценить реальное количество транспортных средств, участвующих в дорожном движении без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Исходя из определения охвата, приведенного ранее, для расчета данного показателя необходимо знать количество

эксплуатируемых транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована по данному виду страхования, и количество эксплуатируемых транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых не застрахована, но должна быть застрахована по данному виду страхования. Поскольку расчеты с потерпевшими, осуществляемые Белорусским бюро, в которых сумма превысила 500 евро, имеют практически идентичное распределение, как в страховых случаях, в которых сумма выплат превысила 500 евро, то можно допустить одно упрощение, которое сможет позволить произвести расчет оценки охвата: вероятность в течение года причинить вред в результате ДТП на сумму свыше 500 евро транспортным средством, гражданская ответственность владельца которого застрахована, совпадает с вероятностью в течение года причинить вред в результате ДТП на сумму свыше 500 евро транспортным средством, гражданская ответственность владельца которого не застрахована. Оценка первой вероятности может быть получена как отношение количества страховых случаев к количеству эксплуатируемых транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована по данному виду страхования. Аналогично оценивается и вторая вероятность: отношение количества расчетов с потерпевшими, осуществленных Белорусским бюро, к количеству эксплуатируемых транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых не застрахована, но должна быть застрахована по данному виду страхования. Используя равенство данных вероятностей и получается данный метод оценки охвата.



Начальник отдела методологии проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств Белорусского бюро по транспортному страхованию

*Рабецкий Сергей Владимирович:*

*В Белорусское бюро от страховых организаций, юридических лиц и граждан поступают различные запросы, касающиеся обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.*

*Отдельные из них рассмотрим ниже.*

Как определяется по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств при возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего, индивидуальный коэффициент для определения утраченного заработка, если потерпевший являлся индивидуальным предпринимателем – плательщиком единого налога?

Поскольку законодательством не предусмотрено предоставление в налоговые органы отчетности о доходах данной категории плательщиков, то для расчета индивидуального коэффициента для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных

## Ответы на вопросы

---

средств принимается порядок, установленный Министерством труда и социальной защиты Республики Беларусь при исчислении совокупного дохода семьи, учитываемого при назначении пособий на детей (письмо Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 9 апреля 2004 г. № 08-01-07/853п). Так, доход, полученный индивидуальным предпринимателем, который являлся плательщиком единого налога, определяется исходя из сведений, указанных предпринимателем в декларации о доходах, представленной в налоговый орган и заверенной его подписью.

**При оформлении страхового сертификата «Зеленая карта» к какому типу транспортных средств следует относить транспортные средства в свидетельствах о регистрации которых указан тип транспортного средства «грузопассажирский» или «грузопассажирский вагон»?**

Транспортные средства в свидетельствах о регистрации которых указано «грузопассажирский» и «грузопассажирский вагон» при заключении договоров страхования «Зеленая карта» следует относить к грузовым автомобилям (тип С).

**На автомобильной стоянке внезапно произошло возгорание припаркованного рядом автомобиля. В результате мой автомобиль полностью сгорел. Будет ли являться данный случай страховым и выплатит ли мне страховая организация страховое возмещение по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств?**

## Ответы на вопросы

---

В соответствии с пунктом 124 Положения о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530, страховым случаем является факт причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевшего в период действия договора внутреннего, либо пограничного, либо договора страхования «Зеленая карта», заключенного с иностранной страховой организацией и действительного на территории Республики Беларусь, в результате дорожно-транспортного происшествия, в связи с чем предусмотрена выплата страхового возмещения в соответствии с названным Положением.

Дорожно-транспортным происшествием согласно пункту 120 указанного Положения признается происшествие, совершенное с участием хотя бы одного находящегося в движении механического транспортного средства, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица.

Поскольку в данном случае пожар, в результате которого повреждено имущество, связан не с дорожно-транспортным происшествием, а с возгоранием припаркованного рядом автомобиля, то данный случай не является страховым и причиненный вред по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств возмещению не подлежит.

### **Об отдельных вопросах возмещения вреда по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Республике Литва**

Действующий в настоящее время Закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств Республики Литва, вступил в силу с 1 мая 2004 г.

Установленные данным законом минимальные лимиты ответственности за причиненный вред в результате одного дорожно-транспортного происшествия, вне зависимости от количества потерпевших, составляют: жизни или здоровью 500 000 евро и имуществу – 100 000 евро.

В Литве полиция в обязательном порядке обязана выехать на место дорожно-транспортного происшествия, в котором имело место причинение вреда жизни либо здоровью. Если же в дорожно-транспортном происшествии вред был причинен исключительно имуществу, то водители, придя к соглашению относительно обстоятельств происшествия и лица, ответственного за причинение вреда, вправе самостоятельно составить отчет с указанием деталей происшествия, скрепить его своими подписями и предоставить полиции. В таком случае, страховщик производит выплату страхового возмещения на основании данного отчета.

Если в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен владельцем транспортного средства не заключившим договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, то он возмещается Литовским моторным страховым бюро за счет средств гарантийного фонда.

Следует отметить, что на территории Литвы вред, причиненный неустановленным транспортным средством, возмещается только в случае причинения вреда жизни или здоровью. Возмещение вреда, причиненного имуществу по вине не установленного транспортного средства в Литве также как и в Республике Беларусь не предусмотрено.

Кроме того, за счет средств данного гарантийного фонда Литовское моторное страховое бюро выплачивает компенсации в случае причинения вреда страхователем обанкротившегося страховщика.

### *Основные принципы возмещения вреда.*

Размер вреда на территории Литвы определяется с учетом суммы убытков и материального ущерба, причиненного потерпевшему, понесенных расходов (непосредственное возмещение убытков), а также доходов, которых лишился потерпевший вследствие дорожно-транспортного происшествия, а именно доходов, которые бы получил потерпевший в случае избежания имевших место противозаконных действий. В случае если потерпевший не в состоянии точно указать размер причиненного вреда, то последний определяется в процессе судебного разбирательства.

В дополнение к сумме непосредственного возмещения убытков, а также доходов, которых лишился потерпевший, компенсация причиненного ущерба включает в себя:

- обоснованные расходы по избежанию либо уменьшению размеров причиненного вреда;
- обоснованные расходы, понесенные в процессе установления гражданской ответственности владельца транспортного средства, а также размеров причиненного вреда;

## Зарубежный опыт

---

- обоснованные расходы, понесенные в процессе возмещения убытков в несудебном порядке.

Страховщик гражданской ответственности владельцев транспортных средств освобождается от выплаты страхового возмещения в следующих случаях:

- если транспортное средство находилось в эксплуатации и явилось причинителем вреда в процессе спортивных соревнований, гонок, либо учебных занятий, в ходе проведения выставок, тренировок по вождению в специально отведенных зонах ограничения дорожно-транспортного движения, на автодромах и т.д.;

- если ущерб причинен водителю, ответственному за совершение дорожно-транспортного происшествия и/или владельцу, либо страхователю транспортного средства, явившегося непосредственным причинителем вреда;

- если ущерб причинен грузу, либо багажу, перевозимому в транспортном средстве ответственного лица за плату;

- при утрате наличных денег, драгоценностей, произведений искусства, ценных бумаг, документов, собрания марок либо подобных коллекций;

- в случаях причинения ущерба в ходе проведения военных действий, террористических актов, в результате ядерного взрыва либо в условиях объявленного в стране чрезвычайного положения;

- если потерпевшая сторона добровольно взяла на себя ответственность за причинившее вред транспортное средство.

### ***Порядок возмещения вреда, причиненного транспортному средству.***

В случае повреждения транспортного средства на территории Литвы размер компенсации определяется суммой, не-

обходимой для ремонта поврежденного транспортного средства в целях приведения его в доаварийное состояние.

Фактический размер причиненного в дорожно-транспортном происшествии вреда определяется страховщиком гражданской ответственности лица, виновного в совершении ДТП, на основании заключения составленного экспертом-оценщиком, а также документов, подтверждающих факт дорожно-транспортного происшествия и размер причиненного в нем вреда.

Если потерпевший принимает решение не ремонтировать поврежденное транспортное средство, то размер компенсации определяется составленной экспертом расчетной сметой расходов на ремонт.

В случае ремонта поврежденного в дорожно-транспортном происшествии транспортного средства сумма страхового возмещения может определяться на основании документов, предоставленных ремонтным предприятием.

Если ремонт транспортного средства технически не возможен или экономически нецелесообразен, то размер компенсации определяется рыночной стоимостью поврежденного транспортного средства за вычетом стоимости его остатков.

Законодательством Литвы предусмотрено возмещение утраты товарной стоимости транспортного средства связанной с его повреждением в результате ДТП. Компенсация за утрату товарной стоимости зависит от возраста и состояния поврежденного в дорожно-транспортном происшествии транспортного средства и возмещается отдельно от компенсации расходов на ремонт.

Также возмещаются потерпевшему и расходы, понесенные на оплату услуг эксперта по определению размера вреда, причиненного в результате ДТП транспортному сред-

ву, если такие расходы понесены самим потерпевшим, а также расходы на эвакуацию транспортного средства с места дорожно-транспортного происшествия, если поврежденный автомобиль не способен передвигаться своим ходом.

Кроме того, в соответствии с литовским законодательством могут возмещаться издержки, вызванные невозможностью дальнейшего использования транспортного средства, если оно использовалось в целях деловой активности (упущенная выгода), в случаях, если данные издержки подтверждаются документально.

### ***Порядок возмещения вреда причиненного жизни или здоровью.***

В случае причинения вреда здоровью потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия на территории Литвы возмещаются документально подтвержденные расходы, понесенные на оплату лечения потерпевшего, а также расходы на уход и дополнительные нужды, являющиеся следствием дорожно-транспортного происшествия.

Утраченный потерпевшим заработок определяется исходя из чистого дохода потерпевшего за определенный срок. Усредненный доход потерпевшего, получаемый им до дорожно-транспортного происшествия, подсчитывается без учета удержанных налогов и установленная сумма выплачивается за вычетом взноса в фонд социального обеспечения. Утраченный заработок возмещается потерпевшему с момента ДТП до его полного выздоровления.

Если в результате лечения не достигнуто полное выздоровление потерпевшего, но последний начинает работать и при этом его доход ниже, чем получаемый им до дорожно-

транспортного происшествия, то страховщиком возмещается разница между доходом, который потерпевший имел до ДТП и фактическим заработком после ДТП.

Следует отметить, что возмещение утраченного заработка потерпевшему, который на момент дорожно-транспортного происшествия являлся безработным, не предусмотрено.

В случае смерти потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия возмещению подлежат расходы, связанные с погребением погибшего. Выплата производится лицу, понесшему указанные расходы, при этом возмещаются только обоснованные и целесообразные расходы на погребение.

Также подлежит возмещению и вред, связанный с утратой кормильца. Правом получения возмещения за причиненный вследствие смерти потерпевшего вред обладают лица, находившиеся на его содержании либо на момент смерти последнего назначенные его иждивенцами. Данное предписание касается малолетних детей, супругов, недееспособных родителей и других недееспособных фактических иждивенцев, а также детей покойного, рожденных после его смерти. Компенсация понесенных вследствие смерти кормильца убытков выплачивается иждивенцам в размере той части дохода погибшего, которую каждый из них получал либо был уполномочен получать при жизни потерпевшего.

Кроме того, вышеперечисленные лица имеют право на получение компенсации за причиненные боль и страдания. Размер выплачиваемой компенсации за причиненные боль и страдания не может превышать 500 евро за одно дорожно-транспортное происшествие вне зависимости от количества потерпевших.