

Оглавление

Проведение страхования

О дефектах эксплуатации транспортных средств и некоторых особенностях определения стоимости их устранения 2

Список специалистов по оценке транспортных средств оценщиков, прошедших аттестацию в Белорусском бюро по транспортному страхованию за период с 18.05.2007 по 31.08.2007 9

Письмо Белорусского бюро по транспортному страхованию от 14.06.2007 № 04-03/5975 9

Работа в системе «Зеленая Карта»

Решения 41-й Генеральной Ассамблеи Совета Бюро системы «Зеленая карта» 10

Правовая работа

Отдельные вопросы практики рассмотрения споров, возникающих в связи с требованием возмещения вреда, причиненного в результате дорожно-транспортных происшествий, в свете постановления Пленума Верховного суда Республики Беларусь от 24.06.2004 № 9 (в редакции постановлений Пленума Верховного суда Республики Беларусь от 28.09.2005 № 10 и от 21.12.2006 № 12) 14

Статистика

22

Письма и разъяснения Белорусского бюро по транспортному страхованию

23.05.2007 № 06-02-01/5181 26

08.06.2007 № 02-03/5822 27

30.07.2007 № 02-03/7460 27

Зарубежный опыт

Борьба с незастрахованными водителями – шведская модель 30

Проведение страхования



Начальник отдела расчетов с потерпевшими по внутреннему страхованию

Залещенок Виктор Николаевич:

О ДЕФЕКТАХ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И НЕКОТОРЫХ ОСОБЕННОСТЯХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ИХ УСТРАНЕНИЯ

Согласно пункту 32 Правил определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденных приказом Белорусского бюро по транспортному страхованию от 14 сентября 2004 г. № 30-од (с изменениями и дополнениями) (далее – Правила), к эксплуатационным дефектам относятся дефекты, вызванные ненормальными условиями хранения, эксплуатации, ремонта, ненадлежащим уходом, не соответствующие требованиям к исправному транспортному средству.

Исправным транспортным средством (далее – ТС) является ТС, техническое состояние и комплектация которого соответствует техническим условиям изготовителя ТС, а также требованиям законодательства Республики Беларусь по эксплуатации ТС, обеспечивающее безопасность жизни и здоровья граждан, предотвращение причинения вреда имуществу, охрану окружающей среды, имеющее отметку уполномоченных органов о прохождении технического ос-

Проведение страхования

мотра на соответствие параметров технического состояния действующим нормативам.

При определении стоимости устранения эксплуатационных дефектов ТС, имеющего отметку о прохождении государственного технического осмотра и удовлетворительный внешний вид, не включаются в расчеты дефекты частей ТС в виде незначительных царапин, вмятин, сколов, старения и разнотона, точечной поверхностной коррозии лакокрасочного покрытия и других незначительных повреждений, за исключением тех случаев, когда дефекты эксплуатации по размеру и виду сопоставимы либо превышают причиненные в результате дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) повреждения частей ТС.

Иными словами при осмотре ТС фиксируются все эксплуатационные дефекты. В расчеты же стоимости обновления следует включать стоимость устранения дефектов эксплуатации, которые не соответствуют обычному техническому состоянию исправного ТС данного возраста, а также стоимость незначительных дефектов эксплуатации, если они равнозначны либо близки по размерам и виду повреждениям, полученным в ДТП. Для этого при осмотре ТС в акте осмотра необходимо учинять соответствующие отметки.

К дефектам эксплуатации относятся: следы и последствия коррозии; усталостные трещины элементов кузова, рамы и других частей ТС; сколы (выбоины), потускнение (потеря глянца), расслоение, растрескивание, растяжение неметаллических деталей (материалов), лакокрасочных и других защитных покрытий, разрыв обивок по швам; загрязнение, разрыв (не по шву) обивок, тента; следы рихтовки, правки, подгонки, ремонтной сварки элементов кузова, рамы; неровности, вмятины; превышение сверх допустимых норм размеров в зазорах между частями ТС, перекосы в проемах кузова; и другие механические повреждения, вызванные нарушением правил эксплуатации (не являющиеся следствием рассматриваемого ДТП); ослабление крепления агрегатов, узлов (частей) ТС; негерметичность емкостей и систем ТС. Дефекты эксплуатации могут быть следствием не только ненадлежащего обслуживания, но и следствием естественного старения (износа).

Проведение страхования

При выявлении дефектов эксплуатации, работы по устранению которых не предусмотрены предприятием-изготовителем ТС в сборниках нормативной трудоемкости и технологических процессах (загрязнение, потускнение покрытий, неисправности дополнительного оборудования, и т.д.), для расчета могут использоваться стоимости аналогичных по смыслу или способу выполнения работ для других типов ТС. При невозможности подбора аналога вышеуказанных видов работ, для расчета могут применяться расценки, оцененные ранее или для других типов ТС.

В соответствии с пунктом 41 Правил стоимость устранения дефектов эксплуатации вычитается из стоимости восстановления поврежденного ТС. Не возникает спорных ситуаций при расчетах, когда имеющие дефекты эксплуатации части ТС, в результате полученных в ДТП повреждений, подлежат замене. В таких случаях вычитание из стоимости восстановительного ремонта, рассчитанной с учетом всех сопутствующих работ и материалов, стоимости устранения дефектов эксплуатации, также рассчитанной с учетом всех сопутствующих работ и материалов, является обоснованным. Имелось не устраненное повреждение на части ТС до рассматриваемого ДТП – потерпевший получит меньшее возмещение на сумму стоимости устранения данного повреждения либо на сумму, равную размеру вреда по данной части, если стоимость устранения дефекта эксплуатации равна или превышает данный размер вреда. Следует учитывать, что согласно пункту 40 Правил если стоимость устранения дефектов эксплуатации заменяемой или подлежащей ремонту части, поврежденной при данном ДТП, включая стоимость технологических работ по ремонту либо замене, больше стоимости размера вреда, причиненного повреждением этой части, то ее значение принимается равным стоимости этого размера вреда. Также не возникает спорной ситуации, когда часть ТС в результате полученных повреждений подлежит ремонту, а для устранения дефектов эксплуатации требуется ее замена. Как правило, на несъемных деталях кузова в таком случае стоимость устранения дефекта эксплуатации превышает размер вреда. На съемных деталях (капот, двери, крышка багажника) при повреждениях в ДТП, соответствующих ремонтам № 3 и № 4, восстановление путем ремонта может быть эконо-

Проведение страхования

мически нецелесообразно. В таком случае должно приниматься решение о замене детали. Поскольку в рассматриваемом случае поврежденная в ДТП часть ТС подлежала замене до данного происшествия, то ухудшение ее состояния в расчет не принимается.

Однако не всегда простым вычитанием стоимости устранения дефекта эксплуатации из стоимости восстановительного ремонта можно бесконфликтно разрешить вопрос с потерпевшим по размеру вреда. Рассмотрим следующую ситуацию.

В результате ДТП 2 апреля 2007 г. на двери автомобиля потерпевшего в нижней части образовалась вмятина, для рихтовки которой необходимо затратить 2 нормо-часа. При возвращении в гараж после осмотра автомобиля в страховой организации 5 апреля 2007 г. произошло другое ДТП, в котором владелец данного автомобиля также признан потерпевшим. Документы по второму ДТП оформлялись другим страховщиком. В результате второго ДТП в верхней части этой же двери образовалась примерно такая же вмятина, для рихтовки которой также необходимо затратить 2 нормо-часа. Для упрощения примера условно предположим, что предприятие автосервиса руководствуется технологическими нормативами на восстановительный ремонт ТС, используемыми специалистами по определению стоимости ТС для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Если по второму ДТП из стоимости ремонта двери (стоимость рихтовочных работ, окраски, сопутствующих работ по разборке-сборке, крепежных деталей одноразового использования, материалов) вычесть стоимость ремонта двери по первому ДТП как стоимость устранения дефекта эксплуатации (все те же самые стоимости, что и в стоимости ремонта по второму ДТП), то сумма возмещения потерпевшему по второму ДТП будет равна нулю. Вместе с тем на предприятии автосервиса в стоимость ремонта будут учтены тот же объем сопутствующих работ, то же количество крепежных деталей одноразового использования, 4 нормо-часа рихтовочных работ, более высокая категория окрасочных работ и, соответственно, большее количество материалов. В данной ситуации отказ страховщика в возмещении вреда по второму ДТП на том основании, что дефект эксплуатации равнозначен причиненному вреду, может повлечь жа-

Проведение страхования

лобу потерпевшего и привести к судебному разбирательству, поскольку дефект эксплуатации образовался не по его вине. Жалоба от потерпевшего может быть и в том случае, когда дефект эксплуатации образовался и по его вине, поскольку возникает вопрос – если техническое состояние двери ухудшилось после второго ДТП, то почему страховщик не возмещает разницу между состоянием двери после первого ДТП и ее состоянием после второго ДТП? Разрешить данную ситуацию можно следующим образом.

Согласно пункту 37 Правил допускается назначение окраски по зонам (линиям раздела) поврежденных частей ТС, установленным технической документацией завода-изготовителя. Если заводом-изготовителем предусмотрена отдельная окраска нижней и верхней частей двери (до молдинга центрального, штамповочной либо другой линии раздела наружной панели двери), то для определения размера вреда по ДТП 5 апреля 2007 г. из стоимости ремонта двери (включающей стоимость 2 нормо-часов рихтовочных работ, окраски верхней части двери до линии раздела, материалов для окраски верхней части двери, снятие и установку обивки двери, крепежных деталей одноразового использования обивки двери и молдинга центрального, других сопутствующих работ по снятию и установке деталей двери при ремонте и окраске ее верхней части) необходимо вычесть дублирующие позиции в стоимости ремонта двери по ДТП 2 апреля 2007 г. Если в стоимости ремонта двери по ДТП 2 апреля 2007 г. была учтена окраска только нижней части двери, тогда для определения размера вреда по ДТП 5 апреля 2007 г. из стоимости ремонта по данному ДТП вычитается стоимость следующих позиций: снятия и установки обивки двери, молдинга центрального, крепежных деталей одноразового использования обивки двери и молдинга центрального). Если же в стоимости ремонта по ДТП 2 апреля 2007 г. была учтена стоимость окраски всей двери и соответственно всех сопутствующих работ, крепежных деталей одноразового использования и материалов, тогда для определения размера вреда по ДТП от 5 апреля 2007 г. в стоимость ремонта по данному ДТП необходимо включить только те позиции, которые не включены в стоимость ремонта по ДТП 2 апреля 2007 г. (стоимость двух нормо-часов рихтовочных работ за повреждения верхней части двери и материа-

Проведение страхования

лов для данных рихтовочных работ), и не вычитать стоимость каких-либо других позиций (как стоимость устранения дефектов эксплуатации), указанных в заключении о стоимости ремонта по ДТП 2 апреля 2007 г.

Рассмотрим другой возможный вариант данной ситуации. Предположим, что в результате ДТП 5 апреля 2007 г. дверь также повреждена в нижней части. Для устранения повреждения от ДТП 2 апреля 2007 г. дополнительно требовалась операция по снятию и установке желобка опускного стекла и не требовалась операция по снятию и установке стеклоподъемника, а для устранения повреждения от ДТП 5 апреля 2007 г. – наоборот. Для определения размера вреда по ДТП 5 апреля 2007 г. в стоимость ремонта по данному ДТП необходимо включить только те позиции, которые не включены в стоимость ремонта по ДТП 2 апреля 2007 г. (стоимость рихтовочных работ за повреждение во втором ДТП, материалов для данных рихтовочных работ, снятия и установки стеклоподъемника) и не вычитать стоимость каких-либо других позиций (как стоимость устранения дефектов эксплуатации), указанных в заключении о стоимости ремонта по ДТП 2 апреля 2007 г.

В вышеуказанных примерах приведены основные составляющие (позиции) стоимости ремонта двери при небольшом объеме рихтовочных работ в легкодоступных местах. В каждом конкретном случае в зависимости от площади, характера и зоны повреждений может дополнительно учитываться стоимость других работ и материалов. Например, стоимость снятия и установки двери, полной разборки-сборки двери, разница в стоимости по категориям окраски и т. д. По аналогии с приведенными примерами следует рассчитывать размер вреда и в случаях повреждения других частей ТС, имеющих дефекты эксплуатации.

Наиболее часто неустраненные дефекты эксплуатации встречаются на бамперах автомобилей. Практически во всех регионах республики имеется широкая сеть предприятий и мастерских, специализирующихся по ремонту бамперов. Отдельные из них выполняют ремонты бамперов почти любой сложности как с полной окраской

Проведение страхования

деталей (частей либо элементов), так и частичной подкраской ремонтируемых мест. Восстановительный ремонт ТС либо его части производится в комплексе взаимосвязанных операций с применением количества материалов, необходимых для обработки поврежденных и окраски всей поверхности восстанавливаемых частей. Таким подходом руководствуются предприятия автосервиса, индивидуальные предприниматели, оказывающие услуги по ремонту ТС. Такой же принцип заложен и в Правилах. Большинство дефектов эксплуатации, особенно с незначительными повреждениями, устраняются либо самим автовладельцем, либо в небольших гаражных мастерских минимальными ремонтными воздействиями с частичной подкраской поврежденных поверхностей частей ТС и, соответственно, минимальной разборкой-сборкой ТС.

При определении размера вреда стоимость восстановительного ремонта по повреждениям, полученным в ДТП, следует рассчитывать с учетом полного комплекса сопутствующих работ и материалов (в соответствии с требованиями завода-изготовителя ТС), а стоимость устранения дефектов эксплуатации – по возможности с учетом операций и материалов, достаточных для приведения частей ТС в обычное техническое состояние, соответствующее исправному ТС данного возраста. В таком случае разница между стоимостью ремонта и стоимостью устранения эксплуатационных дефектов более объективно отражает размер причиненного вреда.

Исходя из изложенного в большинстве случаев для устранения эксплуатационных дефектов ТС не требуются стандартные операции по ремонту, которые отличаются от технологии ремонта повреждений, полученных в ДТП. Данное обстоятельство следует учитывать при определении размера вреда и руководствоваться реальными по времени ремонтными воздействиями при устранении дефектов эксплуатации с учетом подкраски конкретной площади повреждения либо меньшей категории окраски части ТС до линии раздела, если данная площадь меньше площади повреждения, полученного при ДТП.

Проведение страхования

Список специалистов по определению стоимости транспортных средств оценщиков, прошедших аттестацию в Белорусском бюро по транспортному страхованию за период с 18.05.2007 по 31.08.2007

Фамилия, имя, отчество	Дата начала действия свидетельства об аттестации	Дата окончания действия свидетельства об аттестации
Барташевич Дмитрий Константинович	22.06.2007	21.06.2008
Любченко Александр Анатольевич	12.07.2007	11.07.2008
Токарчук Николай Николаевич	12.07.2007	11.07.2008
Заустинский Александр Иванович	21.07.2007	21.07.2008
Маслов Валентин Иванович	21.07.2007	21.07.2008

Письмо от 14.06.2007 № 04-03/5975

Белорусское бюро по транспортному страхованию рассмотрело представленные ИП Бураком Г.Л. и ИП Зеленским А.Н. для согласования данные о стоимости транспортных средств и дополнительного оборудования, содержащиеся в справочниках «Белорусский Авторынок/июль 2007» и «Автомобили/3 квартал 2007», и предлагает применять их при расчете размера вреда для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств по страховым случаям на период с 1 июля 2007 г. по 30 сентября 2007 г.



Главный специалист отдела расчетов с потерпевшими по внешнему страхованию Белорусского бюро по транспортному страхованию

Бондарь Юлия Владимировна:

РЕШЕНИЯ 41-й ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ СОВЕТА БЮРО СИСТЕМЫ «ЗЕЛЕНАЯ КАРТА»

В этом году 24 и 25 мая в г. Брюсселе, Бельгия, прошла 41-я Генеральная Ассамблея Совета Бюро системы «Зеленая карта», в которой приняли участие представители 44 стран – участниц системы «Зеленая карта», а также приглашенные в качестве докладчиков представители Европейского комитета по страхованию и Европейской экономической комиссии ООН.

Основное значение для Республики Беларусь имело решение Генеральной Ассамблеи об окончании транзитного членства Республики Беларусь и активации ее полного членства в Совете Бюро системы «Зеленая карта» с 1 июня 2007 года.

В течение всего четырехлетнего периода своей деятельности в период транзитного членства Белорусское бюро находилось под мониторингом Рабочей группы по мониторингу. Члены группы тщательно проверяли деятельность бюро на основании статистики Гарантийных требований, а также ответов бюро других стран – членов Совета Бюро на направляемые анкеты. На основании большого количества положительных ответов и отсутствие негативных отзывов, а также положительного мнения соседних бюро о деятель-

Работа в системе «Зеленая карта»

ности бюро Беларуси, члены группы по мониторингу рекомендовали Управляющему комитету закончить транзитное членство бюро Беларуси и повысить его статус до полного члена. Управляющий комитет принял рекомендации членов группы по мониторингу и рекомендовал Генеральной Ассамблее закончить транзитное членство бюро Республики Беларусь и предоставить ему статус полного члена с 1 июня 2007 г.

24 мая 2007 г. 41-я Генеральная Ассамблея единогласно приняла рекомендацию Управляющего комитета и перевела Белорусское бюро по транспортному страхованию из транзитных в полные члены Совета Бюро системы «Зеленая карта».

В настоящее время еще три страны подали официальное заявление о вступлении в члены международной системы «Зеленая карта»: Россия, Грузия и Азербайджан. Однако, поскольку Министерство финансов России не направило в Европейскую Экономическую Комиссию ООН официальное обязательство в отношении Российского бюро, в Грузии не принят закон об обязательном транспортном страховании, а Азербайджан не подтвердил своего заявления о членстве, и, таким образом, ни одна из указанных стран не выполнила условия вступления в систему «Зеленая карта», вопрос о принятии этих стран в члены Совета Бюро системы «Зеленая карта» на 41-й Генеральной Ассамблее не рассматривался.

В ходе заседания 41-й Генеральной Ассамблеи Совета Бюро системы «Зеленая карта» на основании рекомендаций, представленных Рабочей группой по мониторингу, Генеральной Ассамблеей принято решение об изменении критериев финансовых гарантий для новых транзитных членов либо полных членов, не выполняющих свои финансовые обязательства.

Основное значение имеет изменение структуры периода транзитного членства. Вместо четырехлетнего периода с возможным повторением (повторениями) периода введен один десятилетний период. Первый общий обзор деятельности проводится через пять лет после активации транзитного члена. Сроки соответствующих пересмотров, процедур или требований к соответствующим периодам

Работа в системе «Зеленая карта»

или пересмотрам назначаются Управляющим комитетом при первом общем пересмотре.

Предусматривается либо обязательное прекращение транзитного членства после 10 лет переводением в статус полного члена, либо автоматическое прекращение членства в Совете Бюро, если Генеральная Ассамблея отказывается в нем.

Краткое приостановление транзитного членства будет вычитаться из 10-ти летнего периода транзитного членства. Если транзитное членство было приостановлено более чем на 24 месяца, то транзитное членство продлевается на полный 10-ти летний период.

Генеральная Ассамблея также приняла решение разработать и ввести, ориентировочно с 1 января 2008 г., систему получения полных данных по Гарантийным требованиям.

Следует отметить, что с 1 января 2007 г. бюро Боснии и Герцеговины подлежит обязательному мониторингу, включая положение о требуемых финансовых гарантиях, на период четырех лет.

С целью создания единого опорного документа для осуществления деятельности в системе «Зеленая карта» Комитет по общим правилам пересмотрел решения, принятые Генеральной Ассамблеей до 1 июля 2003 г., и некоторые из них по решению 41-й Генеральной Ассамблеи упразднены, поскольку более не согласуются с новыми правилами Внутренних Положений.

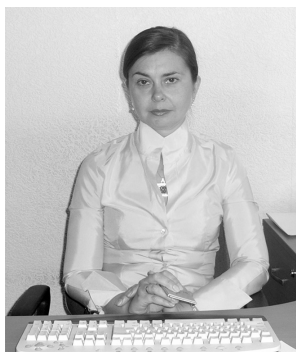
Изменения внесены и в процедуру выборов Президента Совета Бюро системы «Зеленая карта», в соответствии с которыми действующий Президент несет ответственность за Председателя Комитета по назначениям, а Управляющий комитет из числа своих членов по предложению действующего Президента назначает Вице-Президента вместо Председателя Комитета по назначениям, который подлежит расформированию.

На прошедшей Генеральной Ассамблее вместо Майкла Николсона на должность Генерального Секретаря Совета Бюро системы «Зеленая карта» избран Алан Пир – генеральный секретарь Бельгийского бюро автомобильных страховщиков, а Вице-Президентом Совета Бюро назначен Рудольф Элверс, главный исполнительный директор Немецкого бюро «Зеленая карта».

Работа в системе «Зеленая карта»

В дополнение следует также сказать, что Комитет сторон, подписавших Многостороннее Соглашение, решил внести изменения в соответствующее приложение к Соглашению ввиду различной интерпретации временных регистрационных знаков, последовавшей за введением 5-ой Директивы по моторному страхованию. Так, отменены Соглашение о временных регистрационных знаках и Стокгольмское Соглашение о фальшивых регистрационных знаках от 17 сентября 1993 г., которые более не применимы ко всем происшествиям, произошедшим после 11 июня 2007 г.

Кроме того, в отношении транспортного средства, участника дорожно-транспортного происшествия, без видимых регистрационных знаков, но которое легко установлено, поскольку они находились в багажнике автомобиля, Комитет сторон, подписавших Многостороннее Соглашение, решил, что даже если регистрационные знаки находились в багажнике автомобиля, а, следовательно, не там, где им полагается быть, возможность идентифицировать автомобиль имела. В таких случаях считается, что автомобиль зарегистрирован на территории той страны, где они выданы.



Начальник юридического отдела

Соколова Ольга Иосифовна:

**ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАКТИКИ
РАССМОТРЕНИЯ СПОРОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ
В СВЯЗИ С ТРЕБОВАНИЕМ ВОЗМЕЩЕНИЯ ВРЕДА,
ПРИЧИНЕННОГО В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-
ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, В СВЕТЕ
ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПЛЕНУМА ВЕРХОВНОГО СУДА
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ОТ 24.06.2004 № 9
(в редакции постановлений Пленума Верховного Суда
Республики Беларусь от 28.09.2005 № 10
и от 21.12.2006 № 12)**

До момента введения в республике в 1999 году обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств данный вид страхования был известен относительно небольшому кругу лиц. Прежде всего, специалистам страховых организаций. Также с обязательными видами страхования сталкивались лица, на которых законодательными актами была возложена обязанность страховать строения, животных либо жизнь и здоровье работников определенных специальностей.

С учетом количества транспортных средств, эксплуатируемых на территории Республики Беларусь, а также имеющей место тен-

Правовая работа

денции к росту указанного количества, с введением обязательного страхования гражданской ответственности их владельцев резко увеличился и продолжает расти круг лиц, чьи интересы так или иначе затронуты обязательным страхованием. Соответственно, сформировалась группа новых правоотношений, которые в отдельных случаях приобретают характер спора и в виде различного рода исковых требований поступают на рассмотрение судов.

Обсудив практику применения судами законодательства при рассмотрении дел о возмещении вреда, причиненного транспортными средствами, Пленум Верховного Суда Республики Беларусь 24.06.2004 принял постановление № 9 «О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного транспортными средствами» (далее – постановление). В настоящее время указанное постановление действует в редакции постановлений Пленума Верховного Суда Республики Беларусь от 28.09.2005 № 10 и от 21.12.2006 № 12.

В постановлении нашли отражение многие сложные и проблемные вопросы, возникающие и разрешаемые судами при рассмотрении исков о возмещении вреда, причиненного в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), что свидетельствует о внимательном и тщательном изучении Верховным Судом Республики Беларусь материалов названных гражданских дел.

Поскольку вопросы возмещения вреда от ДТП послужили предметом рассмотрения трех Пленумов Верховного Суда Республики Беларусь, сразу оговоримся, что принципиально они были проработаны и освещены в постановлении Пленума Верховного Суда Республики Беларусь от 24.06.2004 № 9.

Постановлением от 28.09.2005 № 10 были внесены отдельные изменения, о которых будет сказано ниже.

Постановлением от 21.12.2006 № 12 внесены изменения в виде уточнения ссылок в соответствии с изменением законодательства. А именно – принятием Указа Президента Республики Беларусь от 25.08.2006 № 530 «О страховой деятельности», которым утверждено Положение о страховой деятельности в Республике Беларусь.

Правовая работа

Таким образом, в настоящее время вопросы возмещения вреда разрешаются судами с учетом нормативных предписаний Пленума Верховного Суда Республики Беларусь от 24.06.2004 № 9 (с изменениями и дополнениями). К отдельным вопросам хотелось бы привлечь особое внимание. Как рассмотренным Пленумом Верховного Суда Республики Беларусь, так и не вошедшим в его постановления.

Отсутствие вины владельца транспортного средства не исключает обязанности возмещения причиненного им вреда по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Пункт 3 постановления Пленума № 9 указывал на взаимосвязь обязанности страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и страхового возмещения вреда, причиненного юридическим или физическим лицам транспортными средствами при их использовании в дорожном движении, независимо от наличия договора страхования. Первое, как указывалось в постановлении, является основанием для осуществления второго. При отсутствии такого договора, истечении срока его действия либо признании недействительным, расчеты с потерпевшими осуществляет Белорусское бюро по транспортному страхованию. Перечисленные исключения включали и такое, как отсутствие вины владельцев транспортных средств во взаимном причинении вреда (независимо от его размера).

В этой редакции пункт 3 постановления Пленума № 9 противоречил части 1 и 2 пункта 34 действовавшего на тот момент Положения о порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 19.02.1999 № 100, в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 09.07.2004 № 320 «О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Республики Беларусь от 19.02.1999 № 100». В настоящее время названному пункту соответствует пункт 150 Поло-

Правовая работа

жения о страховой деятельности в Республике Беларусь (далее – Положение), согласно которому вред, причиненный потерпевшему по договорам внутреннего и пограничного страхования, возмещается страховщиком, а в случаях, предусмотренных Уставом Белорусского бюро, – бюро в соответствии с законодательством Республики Беларусь в пределах установленных лимитов ответственности при условии, что этот вред причинен:

- транспортным средством, владелец которого заключил или должен был заключить договор страхования;
- в результате движения или размещения транспортного средства при наличии причинной связи между движением или размещением транспортного средства и причинением вреда;
- владельцем транспортного средства, у которого возникла гражданская ответственность по возмещению данного вреда, и он не доказал, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

При этом не учитывается наличие грубой неосторожности потерпевшего или отсутствие вины причинителя вреда, как было указано в абзаце 2 пункта 3 постановления Пленума № 9.

Постановлением Пленума № 10 указанное противоречие устранено путем исключения пункта 3.

Владельцы транспортных средств, обязанные застраховать свою гражданскую ответственность

Пункт 6 постановления Пленума определяет лиц, относящихся к владельцам транспортных средств, гражданская ответственность которых подлежит обязательному страхованию. Это: юридические и физические лица, являющиеся собственниками или владеющие транспортными средствами на праве хозяйственного ведения либо оперативного управления, по договору аренды, по доверенности (за исключением аренды транспортного средства с экипажем), в силу распоряжения соответствующего органа о передаче им транспорт-

Правовая работа

ных средств либо по иному основанию, предусмотренному законодательством или договором.

В соответствии с Законом Республики Беларусь от 17.07.2002 «О дорожном движении» доверенности не включены в перечень документов, которые водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе и передавать работникам Государственной автомобильной инспекции для проверки. В связи с чем случаи оформления доверенностей на право распоряжения, а особенно на право управления транспортными средствами между гражданами, стали единичными. Если ранее, до вступления в силу Закона «О дорожном движении», традиционно имели место факты купли-продажи транспортных средств, оформленной в виде доверенности на право управления, пользования и распоряжения транспортным средством, то теперь та же купля-продажа осуществляется путем обмена денег на документы и передачи транспортного средства от продавца – покупателю. Оформляется, в лучшем случае, распиской продавца транспортного средства о получении денежной суммы.

Владельцы транспортных средств обязаны в установленном порядке заключить со страховой организацией, имеющей лицензию на проведение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и являющейся членом Белорусского бюро по транспортному страхованию, договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств по всем эксплуатируемым ими транспортным средствам. Использование в дорожном движении транспортного средства без заключения его владельцем договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств влечет согласно пункту 5.3.Указа Президента Республики Беларусь от 25.08.2006 № 530 «О страховой деятельности» наложение соответствующего штрафа, а при отказе владельца (водителя) транспортного средства, ввозимого на территорию Республики Беларусь, от заключения договора страхования своей ответственности, транспортное средство не подлежит ввозу.

Правовая работа

Таким образом, за лицами, не имеющими доверенности (либо иных документов, подтверждающих их право владения), законодатель не закрепляет обязанности самостоятельно страховать свою ответственность. Но, при этом, и не позволяет эксплуатировать транспортное средство в дорожном движении без договора обязательного страхования в отношении эксплуатируемого транспортного средства. В этой связи необходимо констатировать постоянное наличие группы лиц, которых, следуя п.6 постановления Пленума, должно отнести к владельцам транспортного средства по основанию, предусмотренному договором (устное уполномочие, договор купли-продажи, состоявшийся без соблюдения письменной формы), гражданская ответственность которых подлежит обязательному страхованию. Но при этом рассматриваемая категория лиц, приобретших (получивших в пользование) транспортные средства без соответствующего оформления, не может подтвердить документально свое право владения, в связи с чем при их обращении в страховую компанию для заключения договора страхования им обоснованно будет отказано в его заключении.

При поверхностном сравнении закрепленной в Указе Президента Республики Беларусь от 25.08.2006 № 530 обязанности владельца транспортного средства по заключению договора страхования и пункта 6 постановления Пленума может сложиться впечатление, что нормативные предписания Указа Президента Республики Беларусь и пункта 6 постановления Пленума взаимно исключают друг друга.

Несмотря на кажущееся несоответствие, с правовой точки зрения, ситуация вполне разрешима и регулирующие ее нормы права противоречий не содержат.

Для заключения договора внутреннего страхования, согласно пункту 4 Инструкции о порядке проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденной приказом Белорусского бюро по транспортному страхованию от 12.10.2000 № 27-од (в редакции приказа от 07.12.2006 № 19-од) (далее – Инструкция), обращающееся лицо

Правовая работа

должно кроме прочих сведений указать основание на право владения транспортным средством: право собственности, право хозяйственного ведения, оперативного управления, по договору аренды, по доверенности. То есть страхователем – стороной по договору страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства – может быть только владелец транспортного средства, способный документально подтвердить свое право владения. Согласно заключенному им договору гражданская ответственность любого иного лица, эксплуатирующего транспортное средство, названное в договоре страхования, и владеющего указанным транспортным средством на законных основаниях вне зависимости от наличия документов, подтверждающих эти основания, в период действия этого договора признается застрахованной.

Необходимо отдельно оговорить применение вышеизложенных нормативных предписаний по заключению договора страхования гражданской ответственности в отношении нерезидентов Республики Беларусь.

Пункт 8 постановления Пленума № 9 указывал, что если одним и тем же транспортным средством имеют право управлять несколько владельцев, то условия заключенного договора страхования распространяются на этих лиц, за исключением случаев, когда владельцем транспортного средства является нерезидент Республики Беларусь. При этом оговаривалось, что данное правило распространяется на отношения по договорам страхования, заключенным после 29.03.2002, то есть после вступления в силу Указа Президента Республики Беларусь от 26.03.2002 № 159.

Для более четкого понимания изложенного вопроса необходимо напомнить следующее. Ранее, в соответствии с частью 4 пункта 16 Положения о порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, действовавшего в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 26.03.2002 № 159, при использовании на территории Беларуси транспортного средства, зарегистрированного в ГАИ нашей республики, нерезидент Республики Беларусь, являющийся в соот-

Правовая работа

ветствии с законодательством или договором его владельцем, должен был индивидуально заключить договор страхования на весь период эксплуатации транспортного средства. Обязанность страхования гражданской ответственности предписывалась нерезиденту Республики Беларусь вне зависимости от наличия договора страхования гражданской ответственности владельца-резидента в отношении этого же транспортного средства.

Следующая редакция Положения, утвержденная Указом Президента Республики Беларусь от 09.07.2004 № 320, уже не делала исключений для нерезидентов Республики Беларусь. Согласно пункту 12 Положения, если по данному транспортному средству страхователем заключен договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, то он распространяется на всех лиц, имеющих согласно законодательству основания на право управления этим транспортным средством.

Тем не менее, изменения, внесенные постановлением Пленума от 28.09.2005 № 10, положения нерезидентов не коснулись, сохранив несоответствие своих предписаний действующему законодательству относительно нерезидентов.

И лишь постановлением Пленума от 21.12.2006 № 12 пункт 8 был исключен.

В настоящее время распространение заключенного договора на всех лиц, имеющих право управления транспортным средством, включая нерезидентов, закреплено пунктом 129 Положения.

(продолжение в следующем номере)

Статистика

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

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Коль-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплаченного страхового возмещения	
		I пол. 2007 г.	I пол. 2006 г.	I пол. 2007 г.	I пол. 2006 г.	I пол. 2007 г.	I пол. 2006 г.
1.	Белгосстрах	839920	774848	35646,7	29229,3	19574,7	15642,1
2.	Белкоопстрах	115923	92093	4224,6	3018,8	2338,7	1661,0
3.	Белнефтестрах	143040	142044	5734,5	5228,9	4033,6	3587,1
4.	Белэксимгарант	56087	34789	2619,5	1318,9	1609,9	671,1
5.	ПромТрансИнвест	107297	113756	4775,9	4476,7	3426,2	3835,2
6.	ТАСК	220068	195074	9511,2	7613,5	6262,9	5228,6
7.	АльВеНа					37,1	53,1
8.	Багач					21,4	60,0
9.	БАСО					5,7	4,7
10.	Белвнешстрах					14,4	16,7
11.	БелИнгострах					17,9	48,0
12.	Бролли					24,3	31,2
13.	Купала					18,9	26,2
14.	Славполис					1,0	4,2
Итого:		1482335	1352604	62512,4	50886,1	37386,7	30869,2

Статистика

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

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов		Сумма выплаченного страхового возмещения	
		I пол. 2007 г.	I пол. 2006 г.	I пол. 2007 г.	I пол. 2006 г.	I пол. 2007 г.	I пол. 2006 г.
1.	Белгосстрах	89607	100985	3696,1	3838,5	192,3	135,9
2.	Белэксимгарант	13780	6847	563,2	261,5	14,7	16,1
Итого:		103387	107832	4259,3	4100,0	207,0	152,0

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

(млн. руб.)

№ п/п	Страховые организации	Кол-во заключенных договоров		Сумма собранных страховых взносов	
		I пол. 2007 г.	I пол. 2006 г.	I пол. 2007 г.	I пол. 2006 г.
1.	Белгосстрах	76973	67270	4732,2	4022,8
2.	Белкоопстрах	25707	20332	2386,7	1891,8
3.	Белнефтестрах	40509	35800	3451,7	3597,8
4.	Белэксимгарант	18497	8165	1514,5	926,9
5.	ПромТрансИнвест	25385	18045	3493,9	2615,7
6.	ТАСК	36714	33822	6078,5	4994,4
Итого:		223785	183434	21657,5	18049,4



Главный специалист отдела страховой статистики и актуарных расчетов

Трацевский Павел Михайлович:

В первом полугодии 2007 года страховыми организациями – членами Белорусского бюро по транспортному страхованию было заключено 1482,3 тыс. договоров внутреннего страхования, что на 129,7 тыс. договоров больше, чем за аналогичный период 2006 года (рост составил 9,6%).

Сумма собранных взносов по договорам внутреннего страхования составила 62,5 млрд. рублей. Данный показатель по сравнению с первым полугодием 2006 года увеличился на 22,8%, что в денежном эквиваленте составляет 11,6 млрд. рублей. Наибольшая доля в сумме собранных взносов принадлежит БРУСП «Белгосстрах» – 57,0%, далее следуют: ЗАСО «ТАСК» – 15,2%, ЗАСО «Белнефтестрах» – 9,2%, ЗАСО «ПромТрансИнвест» – 7,6%, СООО «Белкоопстрах» – 6,8%, БРУПЭИС «Белэксимгарант» – 4,2%.

В первом полугодии 2007 года сумма выплаченного страхового возмещения по договорам внутреннего страхования составила 37,4 млрд. рублей. По сравнению с первым полугодием 2006 года сумма страхового возмещения выросла на 6,5 млрд. рублей, что в процентном отношении составило 21,1%.

Несмотря на незначительное снижение количества заключенных договоров пограничного страхования в первом полугодии 2007 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сумма

Статистика

собранных страховых взносов увеличилась на 0,16 млрд. рублей (рост составил 3,9%). На долю БРУСП «Белгосстрах» приходится 86,8% от общей суммы страховых взносов по договорам пограничного страхования. Следует отметить, что по сравнению с аналогичным периодом прошлого года доля БРУСП «Белгосстрах» немного уменьшилась, в то время как доля БРУПЭИС «Белэксимгарант» увеличилась более чем в 2 раза: с 6,4% в первом полугодии 2006 года до 13,2% в первом полугодии 2007 года.

За первое полугодие 2007 года было реализовано 223,8 тыс. сертификатов «Зеленая карта» на сумму 21,7 млрд. рублей. Собранная сумма взносов увеличилась на 3,6 млрд. рублей или на 20,0%. Наибольшая доля в сумме взносов, как и год назад, приходится на ЗАСО «ТАСК» – 28,1%, далее следуют: БРУСП «Белгосстрах» – 21,9%, ЗАСО «ПромТрансИнвест» – 16,1%, ЗАСО «Белнефтестрах» – 15,9%, СООО «Белкоопстрах» – 11,0%, БРУПЭИС «Белэксимгарант» – 7,0%.

Письма и разъяснения Белорусского бюро
по транспортному страхованию

23.05.2007 № 06-02-01/5181

Страховые организации –
члены Белорусского бюро
по транспортному страхованию

В связи с поступающими вопросами Белорусское бюро по транспортному страхованию разъясняет.

Если вместо отчужденного транспортного средства приобретено или получено иное транспортное средство, договор страхования может быть переоформлен на оставшийся до его истечения срок на данное транспортное средство.

При переоформлении договора страхования в страховом свидетельстве, как это предусмотрено пунктом 21 Инструкции о порядке проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в редакции приказа Белорусского бюро по транспортному страхованию от 7 декабря 2006 г. №19-од, указываются все прежние данные, включая коэффициент исходя из аварийности использования транспортного средства, за исключением изменившихся.

При заключении договора страхования на новый срок не менее года класс аварийности применяется в соответствии с абзацем 2 пункта 4 Правил применения системы скидок и надбавок к страховым взносам по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств по договорам внутреннего страхования исходя из аварийности использования транспортного средства, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь 25 августа 2006 г. № 531.

При этом, как установлено пунктом 17 вышеуказанной Инструкции, если страхователем вначале приобретено новое транспортное средство, а затем отчуждено старое, класс аварийности по отчужденному транспортному средству сохраняется за вновь приобретенным только в случае, если с момента приобретения нового транспортного средства до момента отчуждения старого прошло не более одного месяца.

Письма и разъяснения Белорусского бюро
по транспортному страхованию

08.06.2007 № 02-03/5822

Страховые организации –
члены Белорусского бюро
по транспортному страхованию

В связи с поступающими обращениями граждан Белорусское бюро по транспортному страхованию разъясняет, что в тех случаях, когда владельцем транспортного средства являются жена (муж), а управляет данным транспортным средством муж (жена), поскольку владелец транспортного средства не имеет водительского удостоверения, то при заключении договора внутреннего страхования коэффициент K_3 на основании статьи 23 Кодекса Республики Беларусь о браке и семье следует применять по возрасту и стажу вождения мужа (жены), выполняющего обязанности управления этим транспортным средством.

30.07.2007 № 02-03/7460

Страховые организации –
члены Белорусского бюро
по транспортному страхованию

Об отдельных вопросах проведения
обязательного страхования гражданской
ответственности владельцев
транспортных средств

В связи с поступающими запросами от страховых организаций-членов Белорусского бюро об отдельных вопросах порядка оформления страховых свидетельств по договорам внутреннего страхования, заключаемым с владельцами транспортных средств, исполь-

Письма и разъяснения Белорусского бюро
по транспортному страхованию

зующих их в качестве такси (Тип А6), либо на регулярных, экспрессных маршрутах (Тип L4), Белорусское бюро в соответствии с пунктом 11 Устава бюро, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 1 декабря 1999 г. № 701 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 31 января 2007 г. № 64), разъясняет следующее.

С 1 июня 2007 года вступили в силу изменения в государственный стандарт Республики Беларусь СТБ 914-99 (ИСО 7591:1982) «Знаки регистрационные и знак отличительный транспортных средств. Типы и основные размеры, технические требования, методы испытаний». Согласно данным изменениям на транспортные средства, используемые в качестве такси и для регулярных пассажирских перевозок (маршрутные такси), выдаются дублирующие регистрационные знаки (на желтом фоне с серией TAX). При этом, ранее выданные регистрационные знаки установленного образца не изымаются и могут использоваться владельцем в случаях, когда лицензируемый вид деятельности (пассажирские перевозки) не осуществляется.

В связи с этим, до внесения соответствующих изменений в нормативные документы, регулирующие проведение данного вида страхования, при оформлении страховых свидетельств для заключения договоров внутреннего страхования с владельцами транспортных средств, используемых в качестве такси (Тип А6) либо на регулярных, экспрессных маршрутах (Тип L4), на которые органами Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел выданы дублирующие знаки, в графе «Номерной знак» следует указывать основной регистрационный номерной знак, например 4258 AA 7, а дублирующий регистрационный номерной знак, например 7 TAX 5820, указывать на обороте страхового свидетельства в графе «Отметки об уплате второй половины взноса и изменившихся условий договора страхования».

В аналогичном порядке оформляется страховое свидетельство и при переоформлении договора страхования в случаях, предусмотренных частью первой пункта 131 Положения о страховой деятель-

Письма и разъяснения Белорусского бюро
по транспортному страхованию

ности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530.

Также Белорусское бюро разъясняет, что согласно статье 23 Кодекса Республики Беларусь о браке и семье имущество, нажитое супругами в период брака, независимо от того на кого из супругов оно приобретено, либо на кого или кем из супругов внесены денежные средства, является их общей совместной собственностью. Поэтому супруги имеют равные права владения, пользования и распоряжения имуществом, находившимся в их совместной собственности.

Таким образом, после смерти владельца транспортного средства, его супруг (супруга) имеют законное право владения этим транспортным средством, до момента принятия наследства другими наследниками.

В этой связи, реализуя полномочия владельца транспортного средства, супруг (супруга) умершего страхователя вправе обратиться в страховую организацию за заключением договора страхования на срок до момента получения свидетельства о праве на наследство другими наследниками, в отношении транспортного средства, являющегося общей совместной собственностью. При этом, для заключения такого договора супруг (супруга) умершего, обращаясь в страховую организацию, должен предъявить свидетельство о смерти, свидетельство о заключении брака, а также технический паспорт на автомобиль.

Зарубежный опыт

Для всех стран, входящих в международную систему автотранспортного страхования «Зеленая карта» актуальной является проблема использования в дорожном движении транспортных средств без заключения договора обязательного страхования гражданской ответственности.

Борьба с незастрахованными водителями в последние годы интенсивно обсуждалась Европейским комитетом по страховым и профессиональным пенсиям в рамках Европейской Комиссии. В феврале этого года Совет Бюро системы «Зеленая карта» в рамках своего Управляющего комитета также принял решение совместно с Европейской Комиссией работать по данному вопросу, в связи с чем обобщается, накапливается и анализируется опыт борьбы с данным явлением в различных странах.

Белорусское бюро предлагает вашему вниманию описание методов борьбы с незастрахованными водителями в Швеции.

(Информация подготовлена на основании годового отчета Бюро страховщиков Швеции за 2006 год)

Борьба с незастрахованными водителями – шведская модель

1. Сборы по страхованию гражданской ответственности – основа шведской модели борьбы с незастрахованными водителями

Прошедший год был годом успеха. Среднее количество незастрахованных автомобилей составило около 0,94%. Рекордно низкое количество отмечено осенью – 0,897%. Более того, в декабре сборы превысили полмиллиарда шведских крон = 54,2 млн. евро, что является лучшим из когда-либо достигнутых результатов.

Шведская модель начала свое существование в 1978 году, когда Шведский акт о транспортном вреде был изменен таким образом, что Бюро страховщиков Швеции было предоставлено право налагать штраф на владельцев транспортных средств, не имеющих договора страхования автогражданской ответственности в отношении их транспортного средства.

Зарубежный опыт

Отдел Бюро страховщиков Швеции, который работает со страховыми сборами, состоит из трех групп. Самая большая группа – служба работы с клиентами, которая занимается взиманием штрафов, а также премий и франшиз, собираемых со страховых компаний-членов. Служба работы с клиентами занимается также деятельностью по взысканиям, когда оплата не получена. Если владелец автомобиля оспаривает требование, дело передается юридической группе для спорного урегулирования. И, наконец, существует административная группа, которая занимается администрированием систем информационных технологий. Отдел состоит из 48 сотрудников, 13 из которых работают в офисе в Энкёпинг.

2. Лучшая доступность улучшает контакт с клиентами

В течение года служба по работе с клиентами Бюро страховщиков Швеции ответила приблизительно на 156 000 телефонных звонков. Для улучшения доступности в середине сентября время работы было увеличено на 20 процентов. В результате этого контакты с клиентами увеличились на 15 процентов.

С момента, когда головные представительства переехали в новые офисы в Стокгольм в январе 2006 года, появились трудности с телефонией и работой информационных систем. Тем не менее, служба по работе с клиентами практически достигла поставленной цели – а именно, по крайней мере, 90 процентов отвеченных звонков и 70 процентов отвеченных звонков в течение 60 секунд.

В течение года все телефонные специалисты прошли тренинг по общению. В 2007 году будет продолжено непрерывное обучение и мониторинг звонков клиентов, что улучшит качество ответов на звонки.

3. Увеличенный доход в 2006 году

Сотрудники группы, обрабатывающие старые дела, провели действительно хорошую работу, и доход значительно увеличился по

Зарубежный опыт

сравнению с прошлым годом. Отдел продолжит прилагать особые усилия по данной группе случаев.

В течение года приблизительно 102 тысячи заявлений на приказ о наложении ареста на имущество были переданы в Шведское агентство по взысканиям. Таким образом, Бюро страховщиков Швеции является одним из крупнейших заявителей, сравнимое с самыми крупными агентствами по сборам. Для установления контакта с труднодоступными клиентами была нанята частная компания по исполнению судебных процессов. Благодаря этой работе еще 43 процента клиентов были уведомлены о наложении ареста на имущество.

4. 1600 споров и 325 судебных исков

Юридическая группа работает со спорными процессами, пересмотром условий погашения долга и неплатежеспособностью.

В 2006 году рассмотрено 1600 споров, которые вытекли в 325 судебных разбирательств по всей стране. Сотрудники группы принимали участие во всех судебных процессах. Количество споров не увеличилось, однако количество судебных разбирательств увеличилось на 25 процентов. Также увеличилось количество компромиссных соглашений и пересмотров условий погашения долга.

В течение года юридическая группа сравнивалась с двумя ведущими на рынке компаниями в отрасли сборов по следующим показателям: количеству участия в процессах, количеству информации о клиентах и квалификации сотрудников, что позволило Группе принимать участие в работе Комитета по праву Ассоциации шведских сборщиков долгов.

5. Информационные кампании для повышения осведомленности

Важной задачей Бюро страховщиков Швеции является информирование общественности о том, что страхование автогражданской ответственности является обязательным и, таким образом, по-

Зарубежный опыт

могая уменьшить количество незастрахованных транспортных средств в дорожном движении. В 2006 году были проведены две отдельные информационные кампании.

Первая была преимущественно направлена на владельцев частных автомобилей, поскольку данная категория составляет около 85 процентов всех незастрахованных автомобилей. Бюро страховщиков Швеции разместило рекламу в газетах и на веб-сайтах, нацеленных на торговлю автомобилями.

Вторая кампания содержала отчасти то же содержание, однако главной целью имела предоставление информации по организации данного вида страхования в целом. Реклама была опубликована в различных автомобильных журналах и в ежедневной прессе.

Другим путем распространения информации по обязательному страхованию является сотрудничество Бюро страховщиков Швеции с начальной и средними школами, Шведским агентством по взысканиям, Шведской национальной ассоциацией автошкол и Шведской инспекционной компанией механических транспортных средств. Так, был проведен тренинг с работниками новых офисов телефонных центров Шведского агентства по взысканиям.

Совместно с Отделом требований о вреде Отдел страхования Бюро страховщиков Швеции организовал свой первый крупномасштабный опрос клиентов в сети Интернета. Крупнейшие компании-члены были опрошены на предмет их мнения о работе отделов. Компании проявили интерес к опросу и 83 процента респондентов ответили на анкету. В целом результаты были хорошие, но были высказаны пожелания по улучшению работы.

	2006	2005	2004
Штрафы по страхованию гражданской ответственности	42 071	37 459	37 210
Собранные премии	4 184	3 950	3 768
Собранная франшиза	293	291	270
Выплата исков за вред	380	383	348

Зарубежный опыт

Предъявленные заявительные пошлины, и т.д.	4 608	4 260	4 084
Пеня через наложение ареста на имущество и т.д.	5 762	4 625	3 836
Доход (евро, тыс.)	57 298	50 968	49 516

Примеры рекламных объявлений:

Реклама в автомобильных журналах

«Каждое облако имеет серебряное покрытие»

Авария и звуки скрежета металла и бьющегося стекла говорят вам, что что-то произошло. В изумлении вы останавливаете ваш автомобиль для того, чтобы изучить проблему, и в это время краем глаза вы замечаете что-то, убегающее вдаль. Вы только что встретили одного из 36000 шведских водителей, скрывшихся с места происшествия.

Проблема водителей, убегающих от ответственности, не нова. 75 лет назад проблема была настолько велика, что потребовалось специальное законодательство для защиты каждого, кому причинен вред неизвестным или незастрахованным транспортным средством. Ответственность за данную защиту теперь лежит на нас. Мы – шведские моторные страховщики.

В дополнение, для выплаты финансовой компенсации людям, кому причинен транспортный вред неизвестными, незастрахованными или иностранными транспортными средствами, мы налагаем штрафы на владельцев автомобилей, которые по той или иной причине решили не страховать гражданскую ответственность в отношении своего транспортного средства.

Страхование гражданской ответственности является обязательным для всех транспортных средств, которые не списаны и не сняты с учета. Во всех иных случаях транспортное средство должно иметь страховку гражданской ответственности, даже если транспортное

Зарубежный опыт

средство скорее пригодно в качестве металлолома, нежели для использования в дорожном движении. Несмотря на это, каждый день 53000 человек закрывают глаза на данный закон. Это число превышает количество водителей, ежегодно скрывающихся с места дорожно-транспортного происшествия и избегающих ответственности.

Вы можете неожиданно столкнуться с водителем, скрывшимся с места дорожно-транспортного происшествия, в любое время. Если вам повезет, то вы станете частью статистики 1 из 160 отчетов о причинении вреда, которые мы в среднем получаем каждый день. Ежегодно мы выплачиваем от 43 до 54 миллионов евро по компенсации вреда потерпевшей стороне. Они в действительности понимают выражение «Каждое облако имеет серебряное покрытие». И они являются причиной того, что мы здесь.

Бюро страховщиков Швеции

Реклама в Интернете

«Внимание водитель!

Отсутствие некоторых страховок дорого стоит.»

Отсутствие страховки гражданской ответственности перед третьими лицами может быть очень дорогостоящим. За каждый день отсутствия страховки автогражданской ответственности перед третьими лицами на ваш автомобиль вы в обязательном порядке подвергаетесь штрафу 8,50 евро за автомобиль и 21,15 евро за тяжелый мотоцикл. Если вы обратите внимание на то, что наличие страховки гражданской ответственности перед третьими лицами на ваш автомобиль стоит лишь 0,65 евро в день, вы удивитесь, что в дорожном движении ежедневно участвуют 55 000 зарегистрированных, но не застрахованных автомобилей. Возможно, эти водители не знают то, о чем вы только что узнали. Читайте более подробно об обязательном страховании автогражданской ответственности на сайте Бюро страховщиков Швеции.

Бюро страховщиков Швеции.

6. Незастрахованные транспортные средства

При работе с происшествиями обычными методами, реакцией на отсутствие договора страхования гражданской ответственности было предоставление страховщику права регресса к лицу, ответственному за страхование транспортного средства. Такую систему криминальной ответственности сочли неэффективной и случайной. В связи с этим в 1978 году был введен абсолютно новый метод.

Центральная компьютеризированная регистрация транспортных средств и обязательного страхования гражданской ответственности (ВТР) была введена в Швеции в начале 70-х. Это открыло новые возможности для мониторинга соблюдения требований по страхованию гражданской ответственности.

Путем изменения Акта о дорожно-транспортном вреде в 1978 году старая система криминальной ответственности была упразднена и заменена системой гражданской ответственности для работы с незастрахованными транспортными средствами. Данная система включает мониторинг транспортных средств через систему регистрации ВТР и наложение высокого обязательного штрафа на незастрахованные транспортные средства, который Бюро страховщиков Швеции взимает с владельцев транспортных средств. Кроме штрафа Бюро страховщиков Швеции сохраняет право требования любой выплаченной компенсации к владельцу незастрахованного транспортного средства.

7. Мониторинг транспортных средств через систему регистрации ВТР

Администратором ВТР является Шведская национальная дорожная администрация. Компьютеры всех страховщиков автогражданской ответственности и Бюро страховщиков Швеции подключены к системе регистрации ВТР.

Когда страховая компания выдает страховку гражданской ответственности на транспортное средство, она направляет подтвер-

ждение данной выдачи (страховой сертификат) в ВТР. Сертификат содержит сведения о дате начала действия полиса. Если по какой-либо причине договор страхования прекращается, страховая компания уведомляет ВТР, что сертификат больше недействителен и указывает дату прекращения страховки.

И страховой сертификат, и уведомление, что полис недействителен, направляются в электронном виде. Страховой сертификат обычно регистрируется в режиме он-лайн.

Если в ВТР невозможно найти действительный страховой сертификат на транспортное средство, ВТР направляет об этом электронное сообщение в Бюро страховщиков Швеции.

8. Штрафы, взимаемые Бюро страховщиков Швеции

В соответствии с положением Шведского акта о дорожно-транспортном вреде Бюро страховщиков Швеции имеет право взимать особый штраф (штраф по страхованию гражданской ответственности) с владельцев транспортных средств, которые не выполнили свое обязательство по страхованию гражданской ответственности. Если Бюро страховщиков Швеции получает отчет ВТР о том, что конкретное транспортное средство не имеет действительного страхового сертификата, Бюро страховщиков Швеции наложит штраф по страхованию гражданской ответственности на владельца транспортного средства за период, пока транспортное средство остается незастрахованным. Основным правилом является то, что транспортное средство, приводимое в движение двигателем, всегда должно иметь страховку гражданской ответственности, за исключением временной отмены его регистрации. Таким образом, не имеет значения, используется ли транспортное средство в дорожном движении.

Штраф по страхованию гражданской ответственности основывается на премиях по страхованию гражданской ответственности, применяемых страховыми компаниями. Основным правилом является то, что плата может быть на 10 процентов выше, чем самая вы-

сокая премия, применяемая любой страховой компанией в стране в тот же период времени на транспортное средство того же типа (например, личный автомобиль, грузовой автомобиль или мотоцикл), используемое в тех же целях (например, такси или автомобиль для личного пользования).

За основу расчета принимается самый высокий класс дистанции управления. Премияльная скидка за безаварийные годы, скидка за трезвость и другие факторы уменьшения оплаты не принимаются во внимание. Минимальный штраф 200 шведских крон. Как правило, данный метод расчета приводит в результате к штрафу, значительно превышающему сумму, которую владелец транспортного средства должен был бы заплатить в качестве платы по страхованию гражданской ответственности.

Если владелец незастрахованного транспортного средства не заплатил штраф добровольно, то может быть наложен арест на имущество в счет покрытия долга.

Естественно, что штрафы, выплачиваемые незастрахованными владельцами, используются главным образом для оплаты административных издержек Бюро страховщиков Швеции, включая заявочные пошлины за юридическую работу по взысканиям. Однако, значительное ежегодное избыточное сальдо помогает оплачивать расходы Бюро страховщиков Швеции по выплате возмещений за вред, причиненный незастрахованными либо неизвестными транспортными средствами.

Система наложения штрафов по страхованию гражданской ответственности дополняется информацией для владельцев транспортных средств в общем, а также напрямую владельцам незастрахованных транспортных средств.

9. Результаты новой системы

Результатом новой системы является снижение количества незастрахованных транспортных средств. На 1 февраля 2007 г. незастрахованные транспортные средства составили, как уже указывалось ранее, 0,95 процента от общего количества автомобилей.

Зарубежный опыт

Другим результатом новой системы является иное распределение издержек по урегулированию требований в результате происшествий, совершенных незастрахованными или неизвестными транспортными средствами. Раньше любые издержки, которые не могли быть взысканы, полностью ложились на большинство законопослушных водителей через их страховые премии. Теперь вместо этого большинство издержек ложится на тех водителей, которые не получили страховое покрытие гражданской ответственности на свои транспортные средства.

**Контактные телефоны сотрудников Белорусского бюро
по транспортному страхованию**

Генеральный директор	КУЧЕРИН Петр Михайлович	200 93 55
Заместитель генерального директора	РОГАЧЕВСКИЙ Антон Стефанович	200 93 55
Начальник отдела методологии проведения обязательного страхо- вания гражданской ответственности владельцев транспортных средств	РАБЕЦКИЙ Сергей Владимирович	200 18 75
Начальник отдела расчетов с потерпевшими по внутреннему страхованию	ЗАЛЕЩЕНОК Виктор Николаевич	200 18 65
Заместитель начальника отдела расчетов с потерпевшими по внутреннему страхованию	СУСЕКОВ Петр Германович	200 18 47
Начальник отдела расчетов с потерпевшими по внешнему страхованию	КУЧЕРИНА Татьяна Петровна	226 47 64
Начальник отдела страховой статистики и актуарных расчетов	НАХВАТ Светлана Анатольевна	200 18 75
Начальник юридического отдела	СОКОЛОВА Ольга Иосифовна	200 14 40
Заместитель начальника юридического отдела	ЗАБРОДСКАЯ Елена Анатольевна	206 36 25
Главный бухгалтер	КОЖУРО Валентина Петровна	220 50 11
Заместитель главного бухгалтера	ГОЛИЧЕНКО Галина Андреевна	220 50 11