

НОВОСТИ АВТОРЕМОНТА



ИЮНЬ (85)
2009



МИНИАТЮРНЫЙ ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ
АССОРТИМЕНТ И ВОЗМОЖНОСТИ

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ
СВОБОДА ИЛИ СМЕРТЬ



**ОПТИМИЗАЦИЯ
СКЛАДА**
ЭФФЕКТИВНЫЕ
МЕТОДЫ

**ДИАГНОСТИКА
ПОДВЕСКИ**
РАБОТА
С ОБОРУДОВАНИЕМ

**УДАЛИТЬ
ГРЯЗЬ БЕЗ
ВОДЫ?**
ТЕСТИРУЕМ
«СУХИЕ МОЙКИ»

**КИТАЙСКИЕ
АВТОМОБИЛИ**
СЕРВИС
И РЕМОНТ

**ЭКСПЕРТЫ-
ТЕХНИКИ**
ПРОГРАММА
ПОДГОТОВКИ



ЭКСПЕРТИЗА ПО ВСЕМ ПРАВИЛАМ



Парадокс ситуации с ОСАГО изначально заключался в том, что соответствующим Федеральным законом была предписана обязательная независимая экспертиза, а всеобъемлющего документа, описывающего требования к специалистам, которые занимаются ее проведением, долгое время не существовало. И вот наконец в январе этого года приказом трех государственных ведомств была утверждена методика профессиональной переподготовки и повышения квалификации экспертов-техников.

В создании этой методики активное участие принимали сотрудники Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ). О том, как проходила разработка требований к экспертам-техникам, что это за требования, как будет строиться учебный процесс, а также об основных проблемах современной экспертизы на автотранспорте мы беседуем с директором научного центра НИИАТ, кандидатом технических наук, почетным работником транспорта России, автором многочисленных книг и учебных пособий Юрием Васильевичем Андриановым.

Новости Авторемонта:

— Юрий Васильевич, расскажите, пожалуйста, подробнее об утвержденном документе и о самой методике подготовки экспертов-техников.

Юрий Андрианов:

— В нашей стране, как известно, уже несколько лет действует Федеральный закон об ОСАГО (имеется в виду Закон «Об обязательном стра-

ховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ (далее — Закон об ОСАГО. — Прим. ред.), в соответствии с которым был введен принципиально новый вид экспертной деятельности — независимая техническая экспертиза (НТЭ). Документом, регламентирующим НТЭ, стало 238-е Постановление (Постановление Правительства РФ от 24 апреля 2003 г. № 238 «Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств», далее — Постановление № 238. — Прим. ред.). Потом было издано еще несколько ведомственных приказов. Вообще, в работе по данной теме задействовано три ведомства: Министерство транспорта, Министерство юстиции и МВД. Последним продуктом взаимодействия указанных учреждений как раз и стал совместный приказ, о котором мы говорим, — Приказ от 28 января 2009 г. № 14, 24, 58 «Об утверждении требований к образовательным программам профессиональной переподготовки и повы-

шения квалификации экспертов-техников».

Этим приказом вводится следующая система. Каждый желающий стать экспертом-техником должен сначала пройти профпереподготовку (не менее 500 часов) по специально подготовленной учебной программе. Затем — быть аттестованным на межведомственной комиссии. При успешной сдаче экзамена новоиспеченный эксперт-техник вносится в Государственный реестр экспертов-техников, который ведется Министерством юстиции. То есть этот человек становится легитимным специалистом, имеющим право работать со страховыми компаниями. С другой стороны, теперь страховые компании могут сотрудничать только с теми экспертами-техниками, кто включен в этот реестр, и в случае ДТП они будут обязаны направлять на экспертизу только к ним.

Обучение начнется в июне, и к осени уже появятся первые легитимные эксперты-техники, которые займут эту нишу. Обязательный минимум содержания образовательной программы

профессиональной переподготовки экспертов-техников — наименование дисциплин (базовых и специальных) и их основные разделы — указан в приложениях к Приказу № 14, 24, 58.

Подготовка будет вестись 3–4 месяца. Планируется сочетание аудиторных занятий и дистанционного обучения. Мы прекрасно понимаем, что оторвать сегодня человека от его работы на такой срок чрезвычайно сложно. Вот поэтому-то мы избрали совмещенную форму. Слушатель сначала две недели занимается в очном режиме: ему читают лекции, он получает раздаточные материалы, учебные пособия с технологиями ремонта, классификаторами повреждений и т. д., а также задания и тесты по каждой дисциплине. В дальнейшем он должен будет все это проштудировать, изучить, подготовить выпускную работу и на окончание курса снова приехать к нам на две недели, чтобы защититься.

Обучение будет производить Институт профессиональной оценки (ИПО) — негосударственное образовательное учреждение в сфере высшего и дополнительного профессионального образования, основанное Финансовой академией при Правительстве РФ и Академией менеджмента и рынка в 1996 г. Сейчас фактически только два института в стране имеют право готовить экспертов-техников, обладая лицензией на подготовку по специальности «независимая техническая экспертиза транспортного средства».

Поскольку эта дисциплина требует технологического оборудования вполне определенного уровня, хорошей учебно-лабораторной базы, мы сейчас заключаем соглашение с ИПО о сотрудничестве, для того чтобы практические занятия проводить на территории НИИАТа. У нас есть современный центр инструментального контроля, хорошо оснащенные классы с наглядными пособиями.

Вот примерно такой в общих чертах мы видим организацию учебного процесса.

Н.А.:

— То есть получается, что до сих пор у нас не было специалистов, имеющих право на законных основаниях проводить экспертизу при ДТП?

Ю.А.:

— У нас не было легитимных экспертов-техников. Поэтому где-то года два назад совместно с Российским союзом автостраховщиков (РСА) мы

сделали попытку создать некий, может быть, нелегитимный вариант, но, по крайней мере, закрепляющий статус. Была введена система добровольной аккредитации эксперта-техника при РСА. Отбирались наиболее квалифицированные, имеющие определенное образование люди. Сейчас по ней аккредитовано порядка 600 человек. На промежуточном этапе данная система оправдывала себя — страховщикам стало понятно, с кем работать, и они работали с этими экспертами. Но сейчас такая модель себя изжила, она будет потихоньку отходить, поскольку начнут появляться легитимные эксперты-техники.

Н.А.:

— А как же различные оценщики, проводившие оценку повреждений при авариях?

Ю.А.:

— Нужно разделять оценщиков и экспертов-техников. К сожалению, иногда считают, что они обладают одной и той же компетенцией. Но это не так. Существует правовое разделение трех видов деятельности: оценочной, судебно-экспертной и экспертно-технической. О чем, кстати, я подробно пишу в своей монографии «Экспертиза транспортных средств при ОСАГО». Эти специалисты действуют в рамках разных законов, у них разные допуски, разные выходные документы и т. д. Поэтому, пока не было легитимных экспертов-техников, страховщики имели право привлекать любого, кого они считали способным профессионально провести экспертизу.

Такая ситуация была связана с тем, что у нас подзаконные акты отстают от законов. Однако в данный момент все встает на свои места. К осени, как я уже сказал, появятся легитимные эксперты-техники. Все остальные — оценщики, судебные эксперты и прочие — отпадут, и неважно, члены ли они саморегулируемой организации, какой-либо ассоциации и т. д., — доступа на этот рынок у них не будет.

Только прошедший обучение по введенной методике специалист получает право называть себя законным экспертом-техником. Все остальные могут называться как угодно, но они не имеют никаких приоритетов.

Распределяются функциональные обязанности следующим образом. Если в ДТП повреждено транспортное средство, то экспертизу проводит исключительно эксперт-техник, вклю-



Юрий Андрианов

ченный в госреестр. Если пострадали все другие виды имущества — грузы (грузоперевозка), личные вещи пассажиров и водителя, дорожные и придорожные сооружения и т. д., — может привлекаться оценщик.

Н.А.:

— Каковы функции эксперта-техника?

Ю.А.:

— Здесь существует еще одно серьезное заблуждение. Считается, что эксперт-техник должен рассчитать, сколько выплачивать потерпевшему. Это абсолютно некорректно. По определению независимая техническая экспертиза отвечает за установление обстоятельств, влияющих на страховую выплату (в соответствии с Постановлением № 238. — Прим. ред.). К этим обстоятельствам относятся виды и характер повреждений, причины повреждений (в том числе и для того, чтобы исключить мошенничество), а также трудоемкость и объемы работ, технологии и стоимость ремонта. Затем результаты экспертизы передаются в страховую компанию, и уже на их основании сотрудники этой компании по своим методикам рассчитывают, сколько конкретно выплачивать потерпевшему.

Поэтому второй принципиальный момент: результат технической экспертизы не определяет размер страховой выплаты. Это предварительные данные, как говорится в законе — обстоятельства, которые страховщик должен обязательно учитывать при окончательном расчете.

Н.А.:

— Но сейчас вопрос урегулирования убытков решается чаще всего



не выплатой владельцу транспортного средства денежной компенсации, а путем направления автомобиля на автосервис, заключивший договор со страховой компанией, и проведения там ремонтно-восстановительных работ. Не будет ли возникать расхождение в стоимости ремонта, подсчитанной экспертом-техником и специалистами автосервиса?

Ю. А.:

— Эксперт-техник должен иметь очень хорошее представление о том, как выполняются ремонтные операции. Это одно из основных требований к его квалификации. Он должен знать условия, материалы, технологии трудоемкости и т. д. Это целый пласт вопросов, напрямую связанный с работой сервиса. Поэтому, если он правильно делает свое дело, то не должно возникать никаких противоречий между калькуляцией, составленной им, и калькуляцией автосервиса. Как я уже отметил, здесь присутствует весьма позитивный момент: эксперт-техник считает именно стоимость ремонта, т. е. во сколько действительно оценивается восстановление автомобиля. Страховщики же оперируют размерами ущерба. Это другой параметр, потому что у нас по гражданскому законодательству реальный ущерб — это затраты, требующиеся на восстановление нарушенного права. То есть затраты необходимые для восстановления технического состояния машины на дату повреждения. (Ст. 12 п. 2.1 Закона об ОСАГО гласит: «Размер подлежащих возмещению убытков при причинении вреда имуществу потерпевшего определяется: <...> в размере расхо-

дов, необходимых для приведения имущества в состояние, в котором оно находилось до момента наступления страхового случая. — Прим. ред.) А автомобиль уже был с износом, поэтому они и не платят за износ. Формально они правы. И понятно почему — потому, что закон готовили страховщики.

При этом эксперт-техник должен знать даже не то, как работают на сервисе, а то, что рекомендует автозавод, так как в Законе «О безопасности дорожного движения» (от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. — Прим. ред.) четко написано: «Нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами-изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами» (п. 2, 3 ст. 18).

Вообще, с законом об ОСАГО много вопросов. Например, не определен рынок, где собирается информация о стоимости нормо-часа и запасных частей. Допустим, водитель из Москвы заехал в город Владимир, и там с ним произошла авария. Как считать стоимость ремонта? Для условий Владимира или Москвы? Нигде в законах это не прописано. В оценке есть такое понятие: «место оценки». Это географические границы товарных рынков, для которых считается стоимость. Но в ситуации с ОСАГО такого нет.

Мы проводили анкетирование среди страховщиков, и около 80% респондентов согласились, что расчет надо вести по месту регистрации транспортного средства потерпевшего. Это логично. Поэтому с точки зрения сервиса нужно смотреть на то, какие цены и какие возможности у СТО в конкретном регионе. В Москве, в частности, возможно устранивание перекосов с помощью передовых шаблонных стендов, поэтому для Москвы эксперт-техник может назначить эту технологию, а в том же Владимире, где пока, может быть, просто нет таких стендов, эту технологию уже не применишь. Следовательно, деятельность эксперта-техника неразрывно связана с реалиями рынка.

Н. А.:

— Прописан ли механизм взаимодействия экспертов-техников с участниками рынка?

Ю. А.:

— Да, прописан. Эксперт-техник напрямую общается только со страховой компанией. В свою очередь, страховая компания, когда потерпевший предоставляет ей на осмотр поврежденное транспортное средство, должна обязательно организовать независимую техническую экспертизу (п. 2 ст. 12 Закона об ОСАГО. — Прим. ред.). Если страховщики этого не сделали, то по истечении 5 дней это право переходит к потерпевшему.

Заключение эксперта-техника — это юридически значимый документ с четко определенной структурой и содержанием. По правилам страхования страховщик обязан знакомить потерпевшего со всеми расчетами, включая и это заключение. Если потерпевший не согласен с результатами, он может организовать повторную, в том числе и комиссионную, экспертизу (комиссионная экспертиза в РФ — экспертное исследование, осуществляемое группой — не менее двух сведущих лиц-экспертов; назначается в особо сложных случаях, а также при производстве повторных экспертиз. — Прим. ред.).

Н. А.:

— Существуют ли какие-либо инструменты контроля деятельности эксперта-техника?

Ю. А.:

— Со стороны государства особого контроля нет, да он и не нужен. Здесь уже вступают в действие рыночные механизмы. Эксперт-техник находит-



ся между страховой компанией и потерпевшим. Свой профессионализм он может доказать лишь качеством работы. Иначе к нему просто не будут обращаться. Государство следит только за тем, чтобы раз в три года каждый эксперт-техник повышал свою квалификацию.

При этом, как я уже отметил, по закону могут назначаться повторные экспертизы, и если выясняется, что в предыдущей спорной экспертизе есть ошибки эксперта, ее выполнившего, об этом сообщается в аттестационную комиссию. При определенном наборе негативных прецедентов может быть приостановлена следующая аттестация этого эксперта-техника.

Н.А.:

— Кто может прийти на профпереподготовку?

Ю.А.:

— На обучение принимается любой гражданин Российской Федерации, имеющий высшее образование. Я считаю, это правильно, у нас ведь нет запрета на профессию. Выучись, пройди аттестацию, и если ты подтвердил свои знания, умения, квалификацию — ты сможешь работать в новой для себя специальности.

Условия аттестации определены. Утвержден документ, регламентирующий требования к экспертам-техникам. То есть формально все критерии есть. Поэтому если на экзамене слушатель доказывает, что он профессионально владеет навыками и может квалифицированно проводить экспертизу, то, пожалуй, он допускается до работы.

Н.А.:

— И представитель автосервисной организации — тоже?

Ю.А.:

— Представитель СТО также может пройти обучение и выступить независимым экспертом-техником. Я считаю, что сервисам это нужно больше всех, они, по идее, первыми должны присылать к нам своих ребят на профпереподготовку.

Н.А.:

— Насколько велика сегодня потребность рынка в экспертах-техниках?

Ю.А.:

— Сегодня, по нашим оценкам, требуется порядка 5 тыс. специали-

стов, чтобы удовлетворить потребность рынка. В 2008 г. было зафиксировано где-то 1,5 млн страховых случаев. Если проанализировать, сколько людей сможет без проволочек обработать эти 1,5 млн, то как раз и получается в среднем 5 тыс. экспертов-техников, поскольку в день можно сделать максимум 2 экспертных заключения.

Все упирается в потери времени, связанные с выездом на осмотр. Считать-то можно быстро, а вот осмотр поврежденного автомобиля — это крайне времязатратная процедура.

Н.А.:

— Не будет ли рынок «голодать», пока не подготовится необходимое количество экспертов?

Ю.А.:

— Мы это проходили в оценке. Вначале было два или три вуза, начавших готовить оценщиков. Постепенно их число росло. За пару лет потребность рынка была закрыта. Все наладилось. Здесь надо понимать, что первые эксперты-техники получают колоссальное конкурентное преимущество, ведь они первые и пока единственные, со всеми вытекающими последствиями.

Н.А.:

— Для того чтобы правильно производить расчеты, эксперту-технику понадобится актуальная и постоянно обновляющаяся информационно-справочная база. Где ее взять?

Ю.А.:

— Если эксперт-техник хочет зарабатывать деньги, он должен изыскивать возможности располагать самыми актуальными сведениями по ремонту: технологиями, нормами трудоемкости и т. д.

Мы изучили многие универсальные справочники, в изобилии представленные сегодня на нашем рынке. Хорошо, если в каких-то из них, учитывая все выпуски издания, есть информация по 1,5–2 тыс. моделей авто. Но сейчас-то их уже более 20 тыс., а что будет через 10 лет? Причем то, что содержится в справочнике, — это лишь замена.

Я как-то посчитал, сколько времени нужно потратить, чтобы в реальной ситуации с хронометражем, как полагаются, не менее 5 раз разобрать автомобиль и все замерить. У меня получился суммарный объем времени, затраченного на расчет трудоемкостей для всех машин, — 6 тысячелетий. Значит, на-

АВТОМАРКЕТ
TRADE PARTNERS ENTRANCE

СИБИРСКИЙ КОНСИГНАЦИОННЫЙ СЦАД

ПРИ ЛАШАЕМ ТОВАРЫ-ПАРТНЕРОВ

ГЛАВНАЯ
КАТАЛОГ ТОВАРОВ
ПРАЙС-ЛИСТ
СТАТЬИ
ПОМОЩЬ ПОСЕТИТЕЛЮ

МЫ РАБОТАЕМ
с 1998 года
Позвоните по телефону
8 (383) 212-09-80
или посетите сайт

Единственная справочная — +7 (383) 212-09-80 (многоканальный)

Service Line УСТАНОВКИ ПО ЗАМЕНЕ ТЕХНИЧЕСКИХ ЖИДКОСТЕЙ

SL-045M SL-033M SL-015 SL-025

TEXA ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

TRIBOX MOBILE AXONE Pad AXONE Palm

NAVIGATOR TXT Pegaso Mobile

YOKI STAR ОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ

YS-10B YS-70B

FLYING ШИНОМОНТАЖНЫЕ И БАЛАНСИРОВОЧНЫЕ ПОДЪЕМНИКИ СТЕНЫ

T-4B BL 616 F4.5D-4 BL 513

Delvir МОЕЧНО-УБОРОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

HYF10/130 HYF15/200 WD 640 HDTF15/200

НАШИ ТОРГОВЫЕ ПАРТНЕРЫ:

г. Москва, тел.: (495) 725-10-85	г. Екатеринбург, тел.: (343) 221-69-15
г. Москва, тел.: (495) 799-92-51	г. Челябинск, тел.: (351) 262-66-86
г. Москва, тел.: (495) 226-37-08	г. Омск, тел.: (3812) 77-68-90
г. Москва, тел.: (495) 783-81-92	г. Омск, тел.: (3812) 54-09-76
г. Москва, тел.: (495) 287-42-58	г. Омск, тел.: (3812) 57-71-80
г. Санкт-Петербург, тел.: (812) 702-15-49	г. Сургут, тел.: (3462) 50-12-80
г. Волгоград, тел.: (8793) 32-03-74	г. Сургут, тел.: (3462) 23-61-51
г. Тольятти, тел.: (8482) 39-00-03, 39-30-10	г. Новосибирск, тел.: (383) 224-38-74
г. Тольятти, тел.: (8482) 42-04-08	г. Новосибирск, тел.: (383) 266-28-80
г. Уфа, тел.: (342) 291-65-12	г. Барнаул, тел.: (3852) 46-74-91
г. Уфа, тел.: (917) 341-90-24	г. Кемерово, тел.: (3842) 37-71-01
г. Пермь, тел.: (342) 266-97-77	г. Красноярск, тел.: (3912) 91-33-53
г. Екатеринбург, тел.: (343) 378-33-37	г. Красноярск, тел.: (3912) 55-09-55
г. Екатеринбург, тел.: (343) 213-14-25	г. Владивосток, (4232) 45-97-45

СЕРВИСНЫЕ ЦЕНТРЫ:

г. Москва, WEBERMS, тел.: (495) 223-49-43, 544-37-17
 г. Москва, Neo-Системс, тел.: (495) 789-46-31, 257-04-36, 257-62-61
 г. Москва, Центр Автодиагностики, тел.: (495) 287-42-58
 г. Екатеринбург, Юмэкс-Центр, тел.: (343) 378-33-37
 г. Новосибирск, Промавтосервис, тел.: (383) 211-27-41
 г. Новосибирск, ИП Зеркин, тел.: (383) 212-09-87
 г. Владивосток, Мобилсервис, тел.: (4232) 45-97-45



чинать обсчитывать современные автомобили нужно было еще древним египтянам. Поэтому с трудом верится тому, что написано в справочниках.

Да, зачастую их авторы говорят, что они берут данные на автозаводах. Но вы же представляете, что такое разборка нового автомобиля и что происходит с крепежом через, скажем, два года эксплуатации транспортного средства. При этом по «жестянке» вообще ничего нет, только, повторюсь, замена. То есть справочник, по моему мнению, — это тупиковый путь.

В связи с этим мы разработали свою методику, привязав расчет стоимости ремонта к трем ключевым факторам: первоначальной конструктивной форме детали, виду повреждения и его площади. По сути, мы вывели аналитическую зависимость трудоемкости абстрагированно от марок и моделей автомобилей. Судите сами, какое, в принципе, может иметь значение модель транспортного средства, если нам нужно выправить часть его крыла?

Словом, я считаю, что справочники должны уходить от марок и моделей автомобилей по определенным видам работ: окраске, жестянке, разборке-сборке (с разбивкой на стандартные элементарные операции: открутить болт, вынуть пистон и пр.). Модельный ряд растет, и с каждым годом они будут закрывать все меньший и меньший его сектор. Поэтому-то мы и предлагаем свой механизм информационного обеспечения независимой технической экспертизы.

Н. А.:

— В заключение нашей беседы — традиционный вопрос. Поделитесь, пожалуйста, своими планами. Как будет дальше развиваться деятельность института в отношении экспертизы на автотранспорте?

Ю. А.:

— Мы хотим сделать единый закон об автомобильных экспертах. Вообще, об экспертизе на автомобильном транспорте. Почему? Потому что, допустим, Федеральным законом «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» (от 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ. — Прим. ред.) оценка транспорта никак не регламентируется. Все законодательство по оценочной деятельности ориентировано главным образом на оценку бизнеса или недвижимости. При этом на специализированной профпереподго-

товке для оценщиков из 900 часов занятий оценке транспорта уделяется только 10 часов. Остальные 890 часов тем, кто имеет дело с автомобилями, абсолютно не нужны. Спрашивается, зачем люди тратят свое время?

Поэтому мы хотим по аналогии с Германией, где давно существует закон об автомобильных экспертах, создать такой же и у нас, чтобы охватить все виды экспертиз на транспорте. Смотрите, начинается жизнь автомобиля: она начинается с сертификации, а кто ее проводит на автополигоне? Сейчас этим занимаются люди, не отвечающие никаким требованиям. Чтобы получить одобрение типа, тоже должен быть квалифицированный профессионал, который обязан получить звание эксперта по этому виду деятельности. Далее — вопрос оценки качества ремонта. У нас в принципе нет специалистов по этой теме. Следом идет установление технического состояния транспортного средства в момент ДТП и т. д.

Еще есть техосмотр. Мы за то, чтобы разделить полицейскую и техническую функции. Представители ГИБДД пусть проверяют все документы, идентификационные данные и тому подобные вещи, а техническое состояние должны контролировать специалисты по этому профилю.

Вот мы и хотим, чтобы все было сконцентрировано в одном законе, все виды экспертиз, предметную область которых составляет автомобильный транспорт. И все бы сразу встало на свои места.

Из реальных дел могу отметить следующее. Не так давно нами был подготовлен проект закона о деятельности по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств. Сейчас он получил одобрение в Государственной Думе РФ. В нем мы,

в частности, рассматриваем такой аспект, как «фирменное обслуживание». Формально у нас сейчас на рынке присутствует уже очень много так называемых дилерских или авторизованных станций. А что это такое, по сути, никто не знает. И с законодательной точки зрения это никак не регламентированное понятие. Получается, жил-был сервис — и вдруг он стал дилерским, официальным. А что изменилось? Люди остались те же, оборудование — то же, материалы — те же. Правда, здание новое отстроили, машины красивые поставили, а организация работы при этом зачастую бывает даже хуже, чем в самой захудалой неавторизованной автомастерской. То есть просто очередной рекламный ход, не подкрепленный реальными делами.

Поэтому мы прописали, каким критериям должен отвечать фирменный центр, регламентировали его деятельность, обозначили, что вообще следует считать фирменным обслуживанием. Нас поддержали председатель Комитета Государственной Думы по транспорту Сергей Шишкарев, президент Торгово-промышленной палаты России Евгений Примаков, многие министерства и ведомства. Кроме того, мы получили одобрение и на местах от частных автосервисов и различных отраслевых ассоциаций, которых знакомили с нашим законопроектом.

То есть всю совокупность отношений на транспорте, мы считаем, надо наконец вводить в правовые рамки. Сейчас они ничем не регулируются. Смотришь на законодательство, а автотранспорта и не видно. За исключением разве что автоперевозок. Поэтому нужно создавать отдельный закон по ТО и ремонту, отдельный — по экспертизе и т. д. И я уверен, это дело ближайшей перспективы. ■

