

Судебных споров в Магнитке станет меньше

КОГДА В БИЗНЕСЕ СОГЛАСЬЕ ЕСТЬ...

В ИНТЕРЕСАХ автолюбителей магнитогорские оценщики договорились о единой методике расчета стоимости восстановительного ремонта автотранспортного средства, побывавшего в ДТП.

Очередное собрание оценщиков, работающих на областном рынке автоэкспертных услуг, которое состоялось в Челябинске в конце июля, неожиданно для многих закончилось конфузом, чем-то отдаленно напоминающим раскол. Камнем преткновения стала методика, по которой эксперты оценивают среднерыночные затраты на восстановление автомобиля иностранного производства, поврежденного в результате аварии на дороге.

По словам магнитогорского автоюриста Владимира Дергунова, с подачи столичных страховых компаний была предпринята попытка утвердить для расчета ущерба использование ряда далеко «не безгрешных» зарубежных программных продуктов. Все они, по мнению Владимира Дергунова, в основном содержат недостоверные и весьма сомнительные сведения. Значения трудоемкостей, указанные в них, занижены и чаще всего не соответствуют действительным затратам времени на ремонт. Кроме того, отсутствуют какие-либо рекомендации по их использованию от зарубежных автопроизводителей. К примеру, нормы времени на выполнение ремонтных работ по автомобилям отечественного производства утверждены и рекомендованы российскими заводами-автопроизводителями, они технически и экономически обоснованы для использования в сфере авторемонтных услуг.

Кроме того, установленная в «буржуйских» программах технология ремонта автомобиля несовершенно и не предусматривает часть работ, например, связанных с устранением перекосов кузова и рихтовочных работ различной сложности. Зарубежная технология предусматривает вместо сложных ремонтов производить замену поврежденных деталей. На практике же экономическая целесообразность чаще всего заставляет россиян реанимировать все, что можно спасти.

С учетом низких норм времени на ремонт автомобиля использование «буржуйских» программ приведет к уменьшению стоимости ущерба, определяемого оценщиками или самими страховыми компаниями, и, как



Даже из такой ситуации есть правовой выход

следствие, занижению в целом суммы страховой выплаты. Тогда пострадавшим автовладельцам придется самим доплачивать недостающее для качественного ремонта своего транспортного средства.

Не желая зависеть от областных расценок, среди которых были представлены таких фирм, как «Гарант», «Магнитогорсквнешэкономсервис», «Сертификация», «Независимая оценка», провели свое собрание. В отличие от областных коллег, магнитогорские эксперты подошли к решению проблемы конструктивно, а самое главное – с единым мнением. При расчете стоимости затрат по разборке и сборке деталей они единогласно решили руководствоваться «Сборником нормативов трудоемкостей по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей иностранного производства», разработанным российской фирмой «Прайс-Н» и рекомендованным Центральным научно-исследовательским автомобильным и автомоторным институтом. Затраты же по самому ремонту автомобиля будут рассчитывать исходя из трудоемкостей, которые установлены ве-

дущим российским автопроизводителем ОАО «АвтоВАЗ». Помимо того, магнитогорские оценщики также утвердили среднерыночную стоимость одного нормочаса восстановительных работ для разных групп отечественных и зарубежных автомобилей.

Комментируя решения магнитогорских оценщиков, директор цеха кузовного ремонта «М5» Владимир Артюшин отметил, что они приняты исключительно в интересах автовладельцев. Единственный подход к методике определения затрат на восстановление поврежденного в ДТП автомобиля позволит не только более достоверно устанавливать сумму ущерба, что, безусловно, отразится на полноте страховых выплат, но и уменьшит количество судебных споров. Авторемонтным мастерским это позволит улучшить качество ремонта.

Оригинал протокола собрания магнитогорских экспертов-оценщиков находится у председателя собрания по адресу: улица Московская, д. 5, в цехе кузовного ремонта «М5».

ЮРИЙ ИРИНЧУК.

БЕЗОПАСНОСТЬ

«Зебра»

неприкосновенна

ПО ИТОГАМ СЕМИ МЕСЯЦЕВ года в городе на дорогах травмировано 52 ребенка, из них 28 пострадали по собственной неосторожности.

Наибольшее количество происшествий с участием несовершеннолетних зарегистрировано в Правобережном районе – 27 ДТП, что на два больше, чем в Ленинском и Орджоникидзевском районах вместе взятых.

Начиная с мая в районных сводках фиксируют случаи, когда дети в момент ДТП находились с родителями. Причем если ранее родители переводили своих маленьких детей через проезжую часть в неустановленном месте, подавая дурной пример, то очередное ДТП произошло на пешеходном переходе, отмеченном «зеброй», в зоне действия дорожного знака «Пешеходный переход». Шестого августа утром водитель «ВАЗ-2115» следовал по проспекту Карла Маркса со стороны улицы Сталеваров по крайней левой полосе. Впереди на некотором расстоянии по средней полосе двигался легковой автомобиль, который, подъезжая к пешеходному переходу, начал снижать скорость. В этот момент из-за впереди следующего автомобиля на проезжую часть вышла женщина с ребенком. Обнаружив пешеходов, водитель автомобиля «ВАЗ-2115» экстренно затормозил, но все-таки наехал на пешеходов. Причина ДТП – нарушение водителем правил проезда пешеходных переходов: пункта 14.1 ПДД, в котором указывается: «Водитель транспортного средства обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу». Пострадавшие доставлены в 3-ю городскую больницу, где 23-летней маме был поставлен диагноз: закрытая черепно-мозговая травма, сотрясение головного мозга, ретроградная амнезия, ее 7-летняя дочь получила ушибы спины.

Сотрудники ГИБДД, прибыв на место ДТП, зафиксировали тормозной след длиной 10 метров – свидетельство того, что в момент проезда зоны пешеходного перехода автомобиль двигался с недопустимо большой скоростью, и это не позволило ему вовремя остановиться. По словам самого водителя, до момента, когда он увидел пешеходов, он двигался со скоростью около 60 км/ч, что является недопустимым при проезде зоны пешеходного перехода.

Несоблюдение правил проезда пешеходных переходов – достаточно распространенное нарушение и часто приводит к ДТП. По итогам семи месяцев в городе именно по этой причине произошло почти половина всех дорожно-транспортных происшествий. В прошлом году ее доля составила всего семь процентов.

ГИБДД напоминает: при проезде зоны пешеходного перехода необходимо быть предельно внимательным – ведь многие пешеходы, в том числе и дети, считают себя там в полной безопасности.

НОНА ГЕЙНЦ,
инспектор ГИБДД Правобережного района.

ОБРАЩЕНИЕ

Надежда на понимание

ПОЯВИТСЯ ЛИ НА УЛИЦАХ Магнитогорска общественный транспорт, приспособленный для людей с ограниченными физическими возможностями?

Этот вопрос остро волнует не только нас – инвалидов-колясочников, но и молодых родителей с малышами в колясках, и пожилых людей. Взобраться на высокие подножки и протиснуться в узкие двери существующего сегодня общественного транспорта зачастую не очень-то удобно и здоровому человеку, а что уж говорить о нас...

Написать это обращение нас побудила приятная новость: на конкурсе, который городская администрация проводит среди российских автозаводов, выбирают замену устаревшему парку городских автобусов. Радует и обнадеживает, что среди прочих характеристик представленных на конкурс машин важное место отведено наличию низкого пола и выдвигаемых пандусов для колясок. Это особенно важно для инвалидов-колясочников и для людей с нарушениями опорно-двигательного аппарата.

Для нас все начинается именно с невозможности пользоваться городским транспортом. Какой толк в нашем праве на труд, если мы не можем добраться до работы? Зачастую именно из-за непригодности общественного транспорта мы не можем реализовать свои законные права на образование и досуг. К примеру, прошедший на днях в нашем городе фестиваль спорта среди

людей с ограниченными физическими возможностями мог бы собрать больше зрителей и участников, если бы у них была возможность добраться до стадиона.

Вопрос приспособленности транспорта – не только техническая проблема. Это в большей степени уровень культуры общества, его отношения к людям с ограниченными возможностями. А закупленные автобусы будут служить не один год. И мы хотим, чтобы они служили всем магнитогорцам, к каковым себя причисляем.

Мы рады, что городская администрация заботится, чтобы у нас появился общественный транспорт, доступный всем. Девиз нашей организации: «Стремление – понимание – надежда». Это значит, наши стремления к лучшей жизни должны найти понимание, и тогда у нас появится надежда на полноценную жизнь.

Мы обращаемся к главе города и к тем, от кого зависит судьба вопроса: принимая решение, не забывайте о нас, сделайте правильный выбор! Уверены, что надежды тысяч магнитогорцев оправдаются.

Инвалиды-колясочники и с нарушением опорно-двигательного аппарата, члены Правобережной организации ВОИ

АЛЕКСАНДР ЧЕРТОЛАСОВ, ДМИТРИЙ ПРОКОФЬЕВ, АЛЕКСЕЙ ТИНЫГАЕВ, РУСТАМ КАРИМОВ, АЛЕКСЕЙ УЛЬЯНОВ, ЮЛИЯ КУДАШЕВА, ЕКАТЕРИНА СМЕРНОВА, КИРИЛ МЕДВЕДЕВ, ИГОРЬ МОСКВИН и другие.

Трезвый иммобилайзер

Британцы предлагают дыхнуть на ключ зажигания

ДАЖЕ САМЫЕ законопослушные автолюбители нет-нет да и позволяют себе сесть за руль, выпив «почуть-чуть».

Активисты английской гильдии опытных автомобилистов полагают, что решением в подобных ситуациях может выступить принудительное оснащение каждой автомашины системой «Алкоключ».

Систему под названием «Алкоключ» (Alcokey), стоимостью около 400 долларов разработала шведская компания Saab. Антиалкогольный ключ основан на технологии широко распространенного иммобилайзера – противоугонного устройства, которое при отсутствии электронного чипа с индивидуально записанным кодом запрещает запуск двигателя. В штатных автомобильных системах чип находится в ключе от замка зажигания.

В случае с системой Saab подобный чип встроен в специальный небольшой прибор размером с мобильный телефон, который и называется «Алкоключ». Для того чтобы убедить систему, что вы в состоянии управлять транспортным средством, необходимо подышать в специальную трубку на алкоключе. Устройство проанализирует уровень алкоголя в крови водителя, и, в зависимости от ре-

зультата, на приборе загорится либо красный световой индикатор, либо зеленый. Если зеленый, то приборчик посылает на модуль иммобилайзера радиокод о разрешении запуска двигателя, если красный – то нет.

Доказывая необходимость введения именно такой системы, представители гильдии отмечают, что британская полиция не обладает ресурсами, необходимыми для того, чтобы проверить каждого водителя. Конечно, обмануть алкоключ легко: подышать в трубочку может, к примеру, трезвый пассажир. Однако в Saab отмечают, что существует несколько групп потребителей, которые могут быть заинтересованы в этом устройстве. Во-первых, оно окажется полезным для корпоративного автопарка, в котором дорожат своей репутацией и обеспокоены здоровьем сотрудников, а также общественной безопасностью. Во-вторых, для родителей, купивших автомобиль подросткам.

По мнению российских экспертов, в случае введения подобной системы у нас она принесет существенную пользу. Но нововведение нужно поддержать законодательно, чтобы желающий подышать за нетрезвого драйвера брал на себя равную долю ответственности.