



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЕТЕНЬ №3

«Сколько стоит термин?»
(статья из выпуска 12/2014 журнала «Автокомпоненты»)

Санкт-Петербург
2014 год

В старину говорили: «Хоть горшком назови, да только в печь не ставь». Народная мудрость в том, что название оно само по себе, а функции и свойства сами по себе.

Вроде так, да не совсем. В наши дни определения и терминология, приобретая юридические оттенки, может существенным образом влиять на что угодно, в том числе и на цену, которую приходится платить каждому из нас.

В прошлом номере было опубликовано интервью директора «Некоммерческого партнерства «Дистрибьюторов автомобильных комплектующих «АДАК» Алексея Пёвхёнена. Большая часть этой статьи была посвящена состоянию норм регулирования в сфере технического обслуживания.

Оказывается, от того, как назвать тот или иной класс запасных частей, какое дать ему определение, зависит очень многое.

Казалось бы куда проще. Изучить зарубежный опыт, взять все лучшее, что «там» наработали за многие годы и перенести на наш рынок.

Тогда, исходя из Motor Vehicle Block Exemption Regulation 461/2010 (MVBER) и Supplementary guidelines 2010/C 138/05, являющегося неотъемлемой частью MVBER (эти документы регулируют отношения всех участников рынка, в т.ч. автовладельца, в Евросоюзе), получается такая картина:

1. Только качество запчасти может определять его соответствие такому понятию как «оригинальная запчасть», а не товарный знак. Т.е. если запасная часть идентична той, которая поставляется на конвейер (выпущена на том же конвейере, по тем же стандартам и требованиям), то такая запасная часть является «оригинальной» вне зависимости от товарного знака. То есть не только запчасти под торговыми марками автопроизводителей (BMW, Chevrolet, Hyundai, Toyota и т.д.), но и под торговыми марками производителей запчастей (Bosch, Conti, Gates, Mann, Textar и т.д.) являются оригинальными, если они соответствуют этому техническому требованию.
2. Авторизованные дилеры имеют право и возможность покупать запасные части на независимом рынке под товарными знаками производителей запасных частей, а не только под товарными знаками автопроизводителей и устанавливать их на автомобили, которые находятся на гарантии, при выполнении платных не гарантийных работ (например, при прохождении обычного ТО).
3. Автовладелец имеет право выбирать место обслуживания и ремонта своего автомобиля, который находится на гарантии, для выполнения платного ремонта без опасения потерять гарантию автопроизводителя, даже если обслуживается на независимой станции технического обслуживания и устанавливает запчасти, поставляемые не автопроизводителем.
4. Автопроизводители обязаны предоставлять возможность доступа к технической информации по обслуживанию и ремонту автомобилей на платной основе независимым участникам рынка. Это очень важно, поскольку сегодня всё чаще на новых автомобилях при замене какого-либо узла необходимо иметь программное оборудование автопроизводителя (даже для замены

тормозных колодок, например на новых VW Passat или Volvo XC90). Да и вообще, чтобы качественно обслуживать и ремонтировать автомобиль, необходимо иметь доступ к соответствующей технической информации.

Поясним «на пальцах», что из этого вытекает.

Человек купил автомобиль. Он 2 – 3 года находится на гарантии. Автовладелец узнает, что первое ТО у официального дилера стоит (например) 15 тыс. рублей при условии установки запасных частей с товарным знаком автопроизводителя и прохождении ТО у дилера. Те же самые работы на независимой СТО стоят 8 тыс. рублей при условии, что будут использоваться оригинальные запасные части, но под торговыми знаками производителей запчастей. Если все же проходить ТО у официального дилера, но использовать оригинальные запчасти с торговыми знаками производителей запчастей (Mobil, Mann, Textar ...), то общая стоимость будет 11 тыс. рублей. Предполагая при этом, что все, что относится к технической стороне ТО, во всех трех случаях будет выполнено совершенно идентично.

Т. е. у автовладельца есть выбор и даже не один. И он может сэкономить значительные суммы не в ущерб технической стороне вопроса, а, скажем, за счет комфорта клиентской зоны, который у независимых СТО, конечно, значительно ниже или... неудобного расположения тех же станций. Сэкономить, не теряя при этом никаких прав гарантии. Однако, в нашей стране отношения автовладельца и официального дилера регулируются другими документами. Например, «Кодексом поведения автопроизводителей», разработанным Ассоциацией европейского бизнеса в декабре 2013 года и согласованного с Федеральной антимонопольной службой России. Этот факт даёт нам понять, что положения этого Кодекса, фактически, становятся утверждёнными на государственном уровне рыночными правилами.

Кодекс дает понятие «оригинальной запасной части» иначе, чем MVBBER, а именно: «Оригинальные запасные части - запасные части, производимые автопроизводителем или для автопроизводителя по его поручению/заказу производителем оригинальных запасных частей, а также распространяемые автопроизводителями или иными официальными дистрибьюторами автопроизводителя и маркируемые товарным знаком автопроизводителя».

Это означает, что у автовладельца из трех возможных вариантов предыдущего примера остается только один – самый дорогой (при этом затраты на ТО всех тех, кто купил автомобиль, наши с вами затраты, возрастают процентов на 60). А остальные, руководствуясь приведенным выше определением, отсечены автопроизводителями угрозой снятия с гарантии. Кстати, эта угроза противоречит действующим в нашей стране законам, например, закону «О защите прав потребителя», который запрещает обуславливать приобретение одних товаров (например, автомобиля) обязательным приобретением иных товаров (например, запчастей автопроизводителя для прохождения платного ТО), а убытки, причиненные потребителю вследствие нарушения его права на свободный выбор товаров, возмещаются продавцом в полном объеме. Равно как запрещается обуславливать удовлетворение требований потребителей,

предъявляемых в течение гарантийного срока, условиями, не связанными с недостатками товаров.

Здесь сразу возникает масса вопросов: почему существуют эти двойные стандарты, почему в нашей стране действуют другие нормативы и правила (далеко не о всех из них мы здесь рассказали) и почему независимые и авторизованные СТО поставлены на рынке не в равные конкурентные условия....??? И, самый главный, «куда смотрит общественность»?