

УДК 346.544.42

## НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОЦЕССОВ КЛАССИФИКАЦИИ И ОЦЕНКИ ОРИГИНАЛЬНОСТИ РЕТРО-ТРАНСПОРТА

**Журавлева Ирина Владимировна,**

*руководитель Центра дополнительного профессионального образования  
Частного образовательного учреждения высшего образования  
«Московский университет имени С.Ю. Витте»,  
e-mail: jurena1978@bk.ru,*

**Шляхин Петр Александрович,**

*заместитель председателя Комитета классических автомобилей  
Общероссийской общественной организации автомобильного спорта  
«Российская автомобильная федерация»,  
e-mail: gib01@bk.ru*

*В статье рассматривается законодательство Российской Федерации и нормативно-правовые акты Евразийской экономической комиссии в области эксплуатации транспортных средств, с даты выпуска которых прошло 30 и более лет; проводится анализ зарубежного опыта по определению оригинальности транспортных средств. Выявляются недостатки существующей системы нормативно-правового регулирования и зарубежных подходов к классификации и оценке ретро-транспорта. Представляется собственная система классификации и определения оригинальности транспортных средств, с даты выпуска которых прошло 30 и более лет.*

**Ключевые слова:** транспортное средство, ретро-автомобиль, классификация, оригинальность, конструкция, стандартизация, государственная регистрация, идентификация, организация дорожного движения

DOI 10.21777/2587-9472-2018-2-5-27

Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденным Комиссией Таможенного Союза от 9 декабря 2011 г. № 877 (далее – ТР ТС 018/2011), устанавливаются требования к безопасности конструкции колесных транспортных средств при их выпуске в обращение на территории РФ и их эксплуатации независимо от места их изготовления в целях защиты жизни и здоровья граждан, охраны окружающей среды, защиты имущества физических и юридических лиц, государственного или муниципального имущества и предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей колесных транспортных средств. К объектам технического регулирования, на которые распространяется действие ТР ТС 018/2011, относятся колесные транспортные средства категорий L, M, N и O, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования, шасси транспортных средств, а также их компоненты [1].

В пп. 3 п. 3 ТР ТС 018/2011 установлено, что действие данного документа не распространяется на транспортные средства (далее – ТС) категорий L и M1, с даты выпуска которых прошло 30 и более лет, а также категорий M2, M3 и N, не предназначенных для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, с даты выпуска которых прошло 50 и более лет, с оригинальными двигателем, кузовом и при наличии – рамой, сохраненные или отреставрированные до оригинального состояния. Количество легковых автомобилей, изготовленных предприятиями автомобильной промышленности России и СССР в период с 1924 по 1982 гг., составляло чуть больше 17 млн, грузовых – около 18 млн, автобусов – порядка 13 млн экземпляров [2, с. 41–106]. Данные по общему количеству выпущенных ТС в различных официальных источниках существенно расходятся, однако, по расчетам авторов, в настоящее время, с учетом потерь в период Великой Отечественной войны и разрушения в процессе естественной эксплуатации, на территории Российской Федерации может находиться порядка 7 млн ТС, с даты выпуска которых прошло 30 и более лет, неоднородных по своему техническому состоянию и степени оригинальности комплектующих. Из них, по данным ГИБДД, в на-

стоящее время только около 1,5 млн состоят на государственном регистрационном учете. Таким образом, решение проблем, касающихся этой части ТС, является актуальным для значительной части населения нашей страны.

В Российской Федерации такие ТС проходят государственную регистрацию в общем порядке [3], при этом очевидно, что современные требования безопасности не могут быть выполнены в полном объеме в отношении продукта, изготовленного или выпущенного в обращение больше 30 лет назад. Перечисленные ТС в настоящее время не требуют обязательной оценки соответствия современным требованиям безопасности [1, п. 3, пп. 3], но подобный подход слабо учитывает особенности конструкции и историческую специфику эксплуатации, что отмечается и на уровне национального законодательства, и не заполняет правовой вакуум, в который зачастую попадают такие автомобили.

Отдельной проблемой для Российской Федерации является государственная регистрация транспортных средств старше 30 лет, на базе которых воссозданы утраченные образцы мелкосерийных модификаций. Например, в 50–70-е гг. XX века списанные легковые автомобили «Победа» или ГАЗ-21 иногда переделывались в автохозяйствах в пикапы с последующей повторной постановкой на учет в качестве грузовых автомобилей, а специальная конструкторская документация на такую переделку появилась только для ГАЗ-24. При попытке сегодня повторить переделку автомобиля ГАЗ-М20 в пикап либо зарегистрировать ГАЗ-24, переделанный в пикап на автомобильных ремонтных заводах, возникают сложности при осуществлении государственной регистрации ТС [3]. В этом случае такое ТС должно проходить обязательную оценку соответствия требованиям безопасности по требованиям, установленным ТР ТС 018/2011. И очевидно, что по современным критериям получить свидетельство о безопасности конструкции на такое ТС будет невозможно, поскольку технические требования, действовавшие на дату выпуска базового ТС в обращение, не соответствуют современным.

В случае замены номерных агрегатов на ретро-ТС в российском законодательстве ситуация выглядит следующим образом. Из бланка свидетельства о государственной регистрации транспортного средства [3] в настоящее время исключены данные номера двигателя, однако при осуществлении контрольных функций ГИБДД идентификация ТС производится, в том числе по номеру двигателя, внесенного в электронную базу данных и паспорт транспортного средства. И, таким образом, транспортные средства, для которых не осталось сохранившихся оригинальных номерных агрегатов, лишаются возможности получения государственной регистрации. В настоящее время подготовлен проект приказа МВД РФ [4, п. 13], который закрепит следующий порядок оформления двигателя при совершении регистрационных действий в случае его замены: регистрация или изменение регистрационных данных транспортного средства, связанное с заменой номерных агрегатов, производится на основании паспортов транспортных средств (сведений из электронных паспортов) или заключенных документов, подтверждающих право собственности на транспортное средство, а в случае замены двигателя на аналогичный по типу и модели внесение информации о нем осуществляется на основании результатов осмотра при проведении регистрации. Однако остается открытым вопрос, какой двигатель можно считать аналогичным.

Особую категорию среди раритетных ТС, имеющих проблемы при совершении регистрационных действий, занимают экземпляры с утраченной или измененной маркировкой. Транспортные средства с измененной маркировкой или при несоответствии ее регистрационным данным или сведениям, указанным в документах, в результате естественного износа, коррозии, ремонта, могут быть зарегистрированы при условии их идентификации [5, п. 1.2.1.1], но отсутствие единых принципов и критериев идентификации вызывает определенные сложности при ввозе таких транспортных средств на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза и эксплуатации в Российской Федерации. Единственным возможным способом решения данной ситуации, по мнению Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ и Министерства промышленности и торговли РФ, может оказаться введение вторичной маркировки после предварительного проведенной экспертизы.

Кроме того, и в нашей стране, и за рубежом, ретро-транспорт представляет техническую, историческую и культурную ценность. Однако, в случае признания в Российской Федерации культурной ценностью [6], ТС теряют возможность передвижения по дорогам общего пользования, что, как минимум, неестественно для объекта, изначально предназначенного для передвижения.

Невозможна государственная регистрация в установленном порядке и оформление права собственности на транспортные средства, у которых были утрачены все документы или их часть, а также машины, найденные в местах боев времен Великой Отечественной войны. До сих пор в отдаленных местностях находят довоенные и послевоенные автомобили и мотоциклы, зачастую находящиеся в неплохом техническом состоянии. Так, за последние несколько лет таким способом были обнаружены несколько редчайших автобусов ЗИС-8, ЗИС-154, ЗИС-155 в высокой степени сохранности, комплектный грузовик АМО-3, комплектный автокран на базе ЗИС-150, несколько автомобилей иностранного производства, а находжение в лесах на местах боев так называемых «полуторок» – грузовиков ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ – и «трехтонок» ЗИС-5, мотоциклов BMW и отечественных марок или их элементов и агрегатов, в том числе номерных, в доступном для реставрации состоянии уже не является сенсацией. Однако существующий порядок закрепления права собственности на находку [7, ст. 227–228] не является решением проблемы, поскольку, даже в случаях его признания, такое право почти никогда не означает возможности государственной регистрации. Подобные транспортные средства, зачастую имеющие высокую историческую ценность, могут быть конфискованы, что не позволяет в полной мере защищать права владельцев и обеспечивать сохранение или проведение комплекса дорогостоящих реставрационных работ. Однако действующее законодательство РФ не оставляет такой возможности, хотя даже в странах бывшего СССР такая проблема давно решена. В Латвии и Литве, после осмотра подобных ТС экспертами, при подтверждении исторической ценности и соответствия оригинальной конструкции выносится решение, позволяющее закрепить права собственника и в упрощенном порядке зарегистрировать ТС в качестве исторических с возможностью передвижения по дорогам общего пользования. Законодатели иностранных государств ставят во главу угла приоритет сохранения объекта технического наследия. Для этого прошедшие соответствующие осмотры или экспертизы классические ТС в подтверждение своего статуса получают специальные номерные знаки. В настоящее время в Российской Федерации подготовлен проект национального стандарта, предусматривающего особые государственные регистрационные знаки [8].

Режим налогообложения и страхования автогражданской ответственности ретро-ТС в Российской Федерации [9, 10] также не учитывает реалий их эксплуатации. Законодатель предполагает ежедневное использование ТС, в то время как ретро-ТС выезжают на дороги несколько раз в год, в основном в весенне-летний период, в ясную погоду, и когда это позволяет дорожная ситуация. Результатом формального подхода сегодня является массовое снятие ретро-ТС с регистрационного учета с целью освобождения от налогообложения – больше половины от ранее зарегистрированных ретро-ТС в настоящее время не стоит на регистрационном учете в ГИБДД и, соответственно, остается вне поля зрения Федеральной налоговой службы, а часть владельцев не оформляет полис ОСАГО в связи с тем, что размер штрафа за отсутствие полиса в разы меньше стоимости самого страхования. Справедливым и эффективным подходом к налогообложению классических ТС, по мнению авторов статьи, может быть формирование недорогих страховых пакетов для классических ТС, учитывающих планируемый период выездов, а также установление льготной ставки транспортного налога с учетом редких выездов на дороги общего пользования или его замена на топливный сбор, который устанавливается в зависимости от объема потребляемого топлива. Весь комплекс мер будет формировать больший объем бюджета и позволит вывести из тени, по оценке авторов, около 50 % от имеющегося парка ретро-автомобилей.

С 30 декабря 2018 г. вступает в силу Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который устанавливает право органов местного самоуправления вводить временные ограничение или прекращение движения транспортных средств в отношении транспортных средств определенных видов (типов), категорий, экологического класса, наполненности пассажирами, а также в отношении определенных дней и времени суток [11, п. 8 ст. 11]. В странах Европейского союза сейчас остро стоит проблема въезда классических ТС в центр городов из-за ограничений, введенных по экологическому классу [12], первый такой запрет был введен в 2017 году во Франции. Те же тенденции прослеживаются и в последних изменениях российской законодательной базы. Пока эта проблема в Европе окончательно не решена, а культурно-массовые мероприятия с участием исторических ТС, которые, как правило, бывают приурочены к городским и государственным праздникам, находятся под угрозой срыва или вообще отменяются.

В результате проведенного анализа нормативно-правовой базы Евразийского экономического союза и законодательства РФ, авторами были выявлены основные проблемы, существующие в настоящее время для ТС категорий L и M1, с даты выпуска которых прошло 30 и более лет, а также категорий M2, M3 и N, не предназначенных для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, с даты выпуска которых прошло 50 и более лет, с оригинальными двигателем, кузовом и, при наличии, рамой, сохраненных или отреставрированных до оригинального состояния.

1 В нормативно-правовой базе Евразийского экономического союза и национальном законодательстве отсутствуют термины и определения, связанные с такими ТС, что ведет к различным толкованиям понятий классического (иначе – исторического, раритетного, антикварного, ретро) ТС, оригинального состояния, сохранения, реставрации до оригинального состояния, копии (реплики) и других связанных понятий.

2 Не определены порядок, условия и критерии отнесения ТС к оригинальным, сохраненным или отреставрированным до оригинального состояния.

3 В РФ отсутствует полная и объективная информация о количестве и степени сохранности таких ТС.

4 Существуют ТС, представляющие очевидную историческую ценность, в том числе найденные на местах боев, с утраченными или неполными документами, не позволяющими их идентифицировать или доказать права собственности и владения.

5 В документах на ТС имеются ошибки, допущенные при государственной регистрации, которые невозможно исправить в рамках действующего законодательства.

6 Режим налогообложения и условия страхования автогражданской ответственности не отражают частоты использования таких ТС, что вынуждает владельцев выезжать на дороги общего пользования без оформления полиса ОСАГО или полностью отказываться от эксплуатации ТС.

7 Статус культурной ценности лишает такие ТС возможности передвижения по дорогам общего пользования на территории РФ и ограничивает временный вывоз для участия в культурно-массовых мероприятиях за рубежом.

8 Попытки корректировки законодательной базы и возвращения ретро-ТС в правовое поле пока являются точечными и бессистемными.

9 Существующее законодательство не учитывает необходимость развития культуры сохранения таких ТС в РФ как важной составляющей уважительного отношения населения к сохранению технической истории и полноценного формирования нравственных ценностей подрастающего поколения, а повсеместно применяемая концепция «борьбы с автохламом» часто уничтожает ценнейшие экземпляры технической истории и культуры.

10 Принимаемые в последнее время нормативно-правовые акты ограничивают возможность передвижения транспортных средств, не соответствующих современным нормам экологии или безопасности.

Зарубежная практика [11] подтверждает существование аналогичных правовых проблем в области сохранения и эксплуатации ретро-ТС, но отличает различие подходов к классификации ТС и определению порядка, условий и критериев оценки оригинального состояния. Для этой цели авторами проанализирован опыт США, Австралии, Великобритании, Италии, Германии, Франции, Болгарии и стран бывшего СССР.

Основой для разработки критериев подлинности ТС в подавляющем большинстве европейских стран являются принципы, заложенные Международной федерацией старинных автомобилей (FIVA) [13]. Классификация, содержащаяся в подходе федерации, не включает в себя каких-либо заявлений по поводу ценности или качества автомобиля, а лишь сводит воедино и в краткой форме излагает историю данного конкретного экипажа, таким образом, делая упомянутый экипаж подпадающим под все условия для участия в мероприятиях, проводимых согласно правилам и требованиям FIVA. Основная роль в определении оригинальности автомобиля Международная федерация старинных автомобилей отводит эксперту и его правам в части принятия решения. Система содержит классификацию по году выпуска, сохранности, техническим параметрам и нечетко сформулированные основные конструктивные отличия ретро-автомобилей, но не содержит конкретных контролируемых и измеряемых показателей, на практике в значительной части применима только для французских и немецких ТС и не учитывает специфику автомобильной промышленности государств со значительным объемом производства. При

этом подход FIVA в максимальной степени ориентирован на формирование личной истории транспортного средства, что, несомненно, характеризует степень аутентичности и служит неоспоримым доказательством при определении стоимости и коллекционной ценности конкретного экземпляра. Авторы отмечают однобокость подхода и высокую субъективность критериев оценки FIVA, которые не позволяют использовать их на территории РФ для высокой доли ТС, в т.ч. отечественного производства, к которым политика сохранения оригинальности длительное время не применялась в силу особенностей исторического и промышленного развития нашей страны.

Более проработанным можно считать подход, разработанный Южногерманским объединением технического надзора совместно с Федеральной ассоциацией клубов классических автомобилей [14], который содержит перечень контролируемых и свободно измеряемых показателей, балльную систему оценки и классификации ТС по техническому состоянию, допускает отклонения от оригинального состояния, обусловленные условиями сохранения, однако не включает классификацию по году выпуска и не учитывает специфику развития автомобильной промышленности государств со значительным объемом производства. При этом все анализируемые системы подразумевают оценку транспортного средства экспертами – специалистами в области ретро-транспорта.

Следует отметить, что система FIVA разрешает классифицировать в качестве раритетных транспортных средств репродукции и реплики (новоделы и копии), однако ответственность за принятие решения по этой группе транспортных средств лежит на самой федерации, а критерии отнесения конкретного экземпляра к историческим ТС никак не определены, а значит глубоко субъективны. Немецкий же подход четко отделяет копии, изготовленные 30 лет назад, от новодельных продуктов технического творчества. В Российской Федерации правовой статус копии никак не защищен, а актуальность вынесения данного вопроса на широкое обсуждение вызвана тем, что в последнее время наблюдается значительный рост изготовления копий редких моделей и модификаций транспортных средств. Ниже приведены лишь некоторые проблемы, касающиеся копий, с которыми столкнулись авторы в процессе исследований оригинальности ТС:

1) сложность идентификации копии и оригинала. Например, является ли копией ГАЗ-21УС автомобиль ГАЗ-21Р «Волга» с установленным самостоятельно комплектом экспортного хрома от ГАЗ-21УС; является ли Москвич-412 красного цвета с нанесенными логотипами «двухмиллионный» копией оригинального двухмиллионного автомобиля, выпущенного с завода с таким логотипом;

2) в случае принятия решения об идентификации ТС как оригинального или копии потребуются надежная и, насколько это возможно, доступная и простая методика определения. На сегодняшний день такая методика не разработана ни в одной из стран мира. Авторы не исключают, что введение термина «копия» в дальнейшем повлечет за собой проверки безопасности данной категории для допуска к дорожному движению, поскольку по законодательству [1] сегодня изготовление копии приравнивается к внесению изменений в конструкцию, на которые необходимо получать разрешения с последующей проверкой безопасности на основании современных требований;

3) морально-этический аспект проблемы копий заключается в том, что, с одной стороны, изготовление копии позволяет воссоздать утраченные модели редких ТС, расширить экспозиции музеев и выставок, обеспечить исторически правильную технику для кино- и исторических реконструкций. С другой стороны, изготовление копии на базе другого ТС уничтожает оригинальное ТС-донор (пусть и менее редкое, но исторически более достоверное). Кроме того, массовое изготовление копий снижает стоимость оригинальных ТС тех же модификаций. В том числе, статус раритетного должен стимулировать владельцев к приведению своих автомобилей в максимально оригинальное состояние, служить знаком признания заслуг владельца по грамотному обращению с исторической техникой. Поэтому признание копий наравне с оригинальными ТС вряд ли будет идеологически правильным.

Для принятия справедливого и обоснованного решения по вопросу копий авторы считают необходимым исходить из того, что копия классического ТС, вне зависимости от времени своего изготовления, не сможет соответствовать современным требованиям безопасности. Следовательно, на данный момент такому ТС не удастся получить регистрацию в органах ГИБДД. Варианты получения допуска к дорожному движению для копий – это или предоставление возможности соответствовать требованиям, которые будут установлены для классических ТС, или создание особого порядка допуска к дорожному

движению для копий (реплик), как установлено в некоторых зарубежных странах, с внесением изменений в ТР ТС 018/2011 – задача сложная и бюрократически, и технически.

В силу исторических особенностей большинство зарубежных стран обладают намного более ответственным и педантичным отношением к собственности: ведется строгий учет выпускаемой продукции, отслеживается замена комплектующих в процессе эксплуатации, ведутся реестры выпущенной и сохраненной автотранспортной техники и пр., в том числе благодаря чему во всем мире обеспечивается высокая культура сохранения исторических транспортных средств. Первая мировая война, Великая Октябрьская социалистическая революция, Гражданская война, Великая Отечественная война, закрытость государственной внешней и внутренней политики, тотальный дефицит производства и прочие факторы сформировали на территории бывшего СССР условия постоянной нехватки оригинальных комплектующих для автомобилей и мотоциклов, находящихся в стране. Таким образом, в настоящее время в Российской Федерации практически не осталось ТС довоенного производства с полностью оригинальной комплектацией, и применение недостаточно гибких зарубежных подходов к оценке аутентичности транспортных средств в Российской Федерации без существенного пересмотра и адаптации критериев под национальную специфику опасно потерей последних оригинальных свидетельств технической истории нашей страны. При этом понимание степени оригинальности объекта не должно сводиться к общему словесному описанию без объективных, относительно просто измеряемых показателей во избежание возникновения коррупционной составляющей при проведении оценки. Также целесообразно обеспечить соответствие классификации транспортных средств законодательно установленным в Российской Федерации параметрам, необходимым для оформления юридически значимых документов на транспортное средство.

Авторами статьи были разработаны соответствующие предложения, одновременно учитывающие зарубежный опыт и отечественную историю сохранения и эксплуатации раритетных ТС.

Первоочередным шагом для построения системного подхода к нормативно-правовому регулированию в области исследования, очевидно, является задача создания единой терминологии, критериев и условий отнесения ТС к оригинальным, сохраненным или отреставрированным до оригинального состояния с учетом национальной специфики эксплуатации, и последующее утверждение их на национальном уровне. Вторым шагом по формированию системы может стать определение и законодательное закрепление требований к специалистам, осуществляющим оценку оригинальности ТС, а также порядок проведения этой оценки, в том числе требования к проведению процедуры оценки и формированию результатов экспертного исследования. По мнению авторов, перечисленные базовые шаги целесообразно утвердить при помощи инструментов национальной системы стандартизации.

Система оценки оригинальности транспортных средств, предназначенной для применения в РФ, по мнению авторов, должна удовлетворять следующим требованиям:

- транспортные средства должны классифицироваться по возрастным группам;
- возрастные группы должны быть определены в первоочередном порядке с учетом развития промышленности и исторических периодов нашей страны;
- возрастные группы должны быть определены с учетом специфики развития автомобильной промышленности других государств со значительным объемом производства;
- транспортные средства должны классифицироваться по категориям;
- категории должны соответствовать законодательно установленным в Российской Федерации для обеспечения единства оформления результатов;
- критерии оригинальности должны учитывать общие конструктивные особенности классических транспортных средств;
- критерии оригинальности должны допускать отклонения от оригинального состояния, отражающие специфику развития промышленности и эксплуатации техники в нашей стране;
- транспортные средства должны оцениваться по техническим параметрам;
- технические параметры должны быть составляющими критериев оригинальности и являться объективными, свободно контролируруемыми и измеряемыми без применения разрушающих методов анализа;
- транспортные средства должны оцениваться по степени сохранности;

- степень сохранности должна характеризоваться гибкой шкалой (балльной системой оценки), которая позволяет объективно оценить перспективы для совершенствования оригинального состояния оцениваемого транспортного средства.

Для целей отнесения ТС к оригинальным, сохраненным или отреставрированным до оригинального состояния, помимо утвержденных определений [1, 15], также требуется введение следующих специально сформулированных для этой группы ТС терминов, отсутствующих в нормативно-правовой базе и не вступающих в противоречие с утвержденными понятиями, но повсеместно используемых в профессиональном сообществе реставраторов, коллекционеров и историков автомобильного транспорта.

*Базовая модель семейства транспортных средств* – первоначально спроектированная модель транспортного средства в рамках семейства, на основе которой разработаны модификации.

*Документы на транспортное средство* – документы, подтверждающие право собственности на транспортное средство (далее – ТС) или государственную регистрацию ТС в национальных регистрирующих органах, грузовая таможенная или пассажирская декларации, паспорта шасси, паспорта ТС и иные документы, выданные уполномоченными органами.

*Заводская маркировка транспортного средства* – информация, нанесенная на транспортное средство изготовителем или специализированным предприятием с целью идентификации, представляющая собой совокупность обозначения ТС и его паспортных данных, содержащихся непосредственно на основных номерных узлах и агрегатах и/или на заводской маркировочной табличке (при их наличии).

*Историко-техническая экспертиза* (далее – ИТЭ) – исследование, проводимое экспертом по классическим транспортным средствам в целях отнесения ТС к оригинальным, сохраненным или отреставрированным до оригинального состояния, и признания его классическим.

*Исторический период использования транспортного средства* – период времени, составляющий 20 лет с момента окончания серийного выпуска конкретной модификации транспортного средства.

*Классическое транспортное средство* – транспортное средство категорий L, M1, O1 и O2, с даты выпуска которого прошло 30 и более лет, или транспортное средство категорий M2, M3, N, O3 и O4 с даты выпуска которого прошло 50 и более лет и не предназначенное для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, по результатам ИТЭ признанное сохраненным или отреставрированным до оригинального состояния.

*Марка транспортного средства* – используемое изготовителем общее обозначение выпускаемых и/или разрабатываемых им транспортных средств, помещаемое на изделия и/или в сопроводительной документации на него, представляющее собой сокращенное наименование изготовителя или иное наименование, принадлежащее ему на правах торговой марки или закрепленное за ним в установленном порядке.

*Механическое транспортное средство* – механическое устройство для передвижения и перевозки грузов, пассажиров или оборудования, установленного на нем, в котором тяговая сила создается за счет двигателя.

*Модель (тип, коммерческое/торговое наименование) транспортного средства* – совокупность транспортных средств одной марки с общими конструктивными признаками, зафиксированными в техническом описании, изготовленных одним изготовителем либо по единой конструкторской документации разными изготовителями.

*Модификация транспортного средства* – вариант конструкции транспортного средства, отличающийся от других вариантов, относящихся к той же модели транспортного средства, имеющий дополнительную маркировку, установленную изготовителем (буквенный или цифровой индекс в дополнение к обозначению модели).

*Органолептические методы исследования* – методы, основанные на ощущениях о ТС, которые выявляются и оцениваются с помощью органов чувств специалиста, проводящего ИТЭ. Основным органолептическим методом является метод визуального осмотра и инструментального контроля конструктивных особенностей и технических параметров объекта идентификации.

*Рама транспортного средства* – несущая система транспортного средства, представляющая собой, как правило, балочную конструкцию.

*Семейство транспортных средств* – группа моделей транспортных средств различного назначения или размера с высокой степенью унификации, обычно состоящая из базовой модели и модификаций.

*Специализированное предприятие* – организация, наряду с изготовителем производящая ремонт, модернизацию ТС и/или серийное производство дополнительных элементов, деталей, агрегатов и узлов для установки на ТС в исторический период его эксплуатации в целях улучшения потребительских свойств ТС, в том числе с присвоением ему и/или его основным узлам и агрегатам (раме, шасси, кузову, двигателю) идентификационных данных в исторический период использования ТС.

Авторы также предлагают собственную систему отнесения ТС к оригинальным, сохраненным или отреставрированным до оригинального состояния (условия проведения ИТЭ). В таблице 1 (см. приложение) приведен перечень критериев отнесения ТС к оригинальным, сохраненным или отреставрированным до оригинального состояния (требования к классическому транспортному средству), разработанный авторами статьи.

Процедура ИТЭ должна включать в себя:

- идентификацию ТС;
- проверку соответствия ТС критериям отнесения ТС к оригинальным, сохраненным или отреставрированным до оригинального состояния (требованиям к классическому транспортному средству) органолептическими методами и подсчет штрафных баллов, установленных за допустимые изменения конструкции ТС;
- определение типологии и установление наиболее вероятных причин возникновения изменений конструкции ТС;
- сопоставление результатов идентификации с данными маркировки и документов на ТС;
- определение марки, семейства, модели и модификации ТС;
- определение года (периода) выпуска ТС;
- формирование рекомендаций по устранению признаков несоответствия ТС требованиям, предъявляемым к КТС;
- документирование результатов ИТЭ.

Особое внимание при идентификации должно уделяться исследованию маркировочных обозначений ТС, которое должно проводиться путем проверки идентификационных номеров номерных агрегатов (двигателя, кузова, шасси), а установление фактических идентификационных данных – путем проверки их соответствия данным, указанным в документах на ТС.

На автомобилях, имеющих VIN, процедура идентификации ТС резко упрощается ввиду возможности по символам установить комплектацию ТС, а в ряде случаев по открытым базам данных производителей легко узнать особенности конкретного ТС вплоть до цвета салона и наличия отдельных опций, и сопоставления полученной информации с объектом исследования.

Однако многие автомобили двойного назначения иностранных марок, состоявшие на военной службе в иностранных армиях, и почти все бронированные автомобили, в том числе автомобили производства СССР, имели дополнительные маркировки военных приемок, воинских частей, бронелистов, наносившиеся методом ударного клеймения, которые можно легко перепутать с заводской маркировкой. В то же время допускалось нанесение заводских маркировок краской, что влекло за собой ускоренное уничтожение подобной маркировки в результате естественного износа, коррозии, ремонта. У автомобилей иностранных марок довоенного производства с заказными кузовами – основанием для идентификации также могут служить таблички кузовного ателье.

Поскольку идентификационные номера ТС как отечественного, так и иностранного производства не имеют единого места расположения, то рекомендуется перед началом осмотра произвести поиск мест расположения номеров шасси, кузовов или VIN с помощью справочников по расположению идентификационных номеров на автомобилях.

Для ТС после 1970 года выпуска существует достаточно источников по расшифровке содержания основной и дополнительной маркировки [16], технические требования и содержание основной и дополнительной маркировок ТС установлены стандартами [17, 18], транспортные средства, шасси и двигатели должны иметь товарный знак [19]. Обязательным элементом маркировки транспортного средства являются: номер шасси или идентификационный номер (VIN), который должен наноситься на

неотъемлемой панели несущего кузова или лонжероне рамы [20]. Для быстрого поиска и расшифровки VIN иномарок целесообразно использовать рекомендации справочника Auto-Ident (Eurotax), которые применяются в работе таможенных органов Евразийского экономического союза. При этом для ТС до 1970 года выпуска рекомендации по идентификации маркировочных обозначений отсутствуют. Авторы отмечают следующие особенности маркировочных обозначений ТС, выпущенных 30 и более лет назад.

Основная маркировка, как правило, наличие таблички, размещенной в передней части транспортного средства, которая содержит следующую информацию: VIN; индекс (модель, модификация, исполнение) двигателя (при рабочем объеме 125 см<sup>3</sup> и более); иные эксплуатационные сведения. Комплекующие транспортных средств маркируются, как правило, следующим образом:

- двигатели внутреннего сгорания, а также шасси и кабины грузовых автомобилей, кузова легковых автомобилей и блоки двигателей должны иметь маркировку – идентификационный номер составной части;

- идентификационный номер основной маркировки должен наноситься на поверхность, имеющую следы механической обработки, предусмотренной технологическим процессом;

- таблички должны соответствовать требованиям ГОСТ 12969, 12970, 12971 и крепиться на изделии с помощью, как правило, неразъемного соединения.

Год выпуска ТС может наноситься как на маркировочную табличку самого ТС, так и на маркировки отдельных узлов: кузова (на табличке производителя кузова), двигателя (например, он может быть зашифрован в маркировке номера двигателя или наноситься на табличку при ее наличии, что характерно для ТС производства Франции).

При внешнем осмотре кузовных маркируемых деталей следует обратить внимание на нарушение и наличие нестандартных сварных швов, которые могут влиять на переустановку фрагментов маркируемых деталей.

Если органолептических методов исследования недостаточно, чтобы сформировать однозначные выводы по результатам исследования, экспертом по классическим ТС могут быть использованы разрушающие методы анализа, что необходимо осуществлять с учетом всех потенциальных рисков, в том числе риска уничтожения следов маркировки.

ТС должно быть укомплектовано всеми необходимыми для проведения ИТЭ узлами и агрегатами.

Экспертиза должна проводиться по той категории и возрастной группе, в которую попадает осматриваемое ТС.

В случае если ТС изготовлено на базе или шасси другого ТС отличной от него категории, то дополнительно должна производиться оценка представленного ТС по требованиям в отношении категории базового ТС (за исключением тех пунктов, где требования в отношении ТС разных категорий противоречат друг другу). При этом штрафные баллы начисляются по той из двух категорий ТС, где они являются максимальными, или где установлен запрет на изменения конструкции ТС.

Общее количество штрафных баллов для ТС складывается из суммы штрафных баллов, полученных по всем пунктам, по которым проводилась ИТЭ. Максимально допустимое количество штрафных баллов для одного ТС составляет 100 (вне зависимости от категории ТС и его возрастной группы).

ТС, набравшее менее 100 штрафных баллов по результатам ИТЭ, признается классическим. ТС, набравшее 100 и более штрафных баллов по результатам ИТЭ, не может быть признано классическим.

В свою очередь, число баллов характеризует степень отклонения конструкции конкретного ТС от оригинальной и позволяет независимо определить качество сохранения или реставрации: чем меньше баллов, тем более ценным с исторической точки зрения является ретро-ТС, а для не прошедших пороговое значение показывается, какие внесенные изменения следует устранить в первоочередном порядке.

Повторная экспертиза для ТС, не признанного классическим, может быть проведена после проведения реставрационных или восстановительных работ с целью приведения конструкции ТС к более оригинальному состоянию.

При документировании результатов ИТЭ, помимо результатов оценки показателей, указанных в таблице 1, эксперт по классическим ТС должен указать следующие данные и технические параметры ТС:

- 1 Государственный регистрационный знак.
- 2 VIN или номер шасси/рамы.

- 3 Номер кузова/коляски.
- 4 Номер двигателя.
- 5 Марка и модель двигателя.
- 6 Тип кузова.
- 7 Фактические основной и дополнительный цвета кузова.
- 8 Тип лакокрасочного покрытия (стандартные типы / хамелеон / металлик / перламутр).
- 9 Система питания и расположения элементов (карбюратор / инжектор и дизель / газ).
- 10 Тип коробки передач и раздаточной коробки (механическая / автоматическая).
- 11 Тип привода (передний / задний / полный).
- 12 Тип упругого элемента передней и задней подвески (рессоры / пружины / иное).
- 13 Тормоза основные (механический / гидравлический / пневматический привод).
- 14 Расположение рулевого управления (правое / левое).
- 15 Размерность шин.

В обязательном порядке экспертом должна осуществляться фотосъемка ТС, а фотоматериалы – являться неотъемлемой частью документа, оформляемого по результатам исследования. Предлагается следующий перечень фотографий, необходимых для формирования целостного представления об оцениваемом ТС:

- 1) документы на ТС (цветные фото всех имеющихся документов на ТС, сделанные так, чтобы максимально четко были видны все записи);
- 2) внешний вид транспортного средства спереди (цветное фото  $\frac{3}{4}$  спереди справа ТС, неподвижно стоящего на колёсах, без людей);
- 3) внешний вид транспортного средства сзади (цветное фото  $\frac{3}{4}$  сзади слева ТС, неподвижно стоящего на колёсах, без людей);
- 4) маркировочные обозначения (цветные фото маркировочных табличек, VIN, номеров шасси/рамы, кузова, номерной площадки двигателя);
- 5) подкапотное пространство (цветное фото моторного отсека в целом при открытом или снятом капоте, чтобы была видна комбинация агрегатов);
- 6) интерьер (цветные фото салона, сделанные так, чтобы позволить судить об аксессуарах, обивке сидений, дверей, пола и потолка);
- 7) система управления (цветные фото салона, сделанные так, чтобы была полностью видна панель приборов, руль, рычаги и педали управления).

Оценка оригинальности ТС должна проводиться опытным специалистом по истории или реставрации ретро-ТС. В компетенцию эксперта не должна входить проверка наличия согласования с органами ГИБДД изменений в конструкцию ТС, если таковое требуется для допуска ТС к дорожному движению. Действия специалиста должны быть направлены на формирование у владельца ТС ответственного отношения к сохранению и использованию классического транспортного средства как объекта наследия технической истории и культуры.

На момент подготовки настоящей статьи проведена апробация описанного авторами подхода на примере более 50 транспортных средств отечественного и иностранного производства, с даты выпуска которых прошло 30 и более лет, результаты которой показали универсальность и применимость разработки для различных категорий и возрастных групп ТС с учетом исторических особенностей региона производства и эксплуатации.

### Список литературы

1. О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств») [Электронный ресурс]: решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (в ред. решения Совета Евразийской экономической комиссии от 30.01.2013 № 6, решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 02.12.2014 № 223, решений Совета Евразийской экономической комиссии от 28.05.2015 № 27, от 14.10.2015 № 78, решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 07.06.2016 № 65, решения Совета Евразийской экономической комиссии

- от 11.07.2016 № 56, решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 13.12.2016 № 164). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. *Шугуров Л.М., Ширишов В.П.* Автомобили страны советов. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ДОСААФ, 1983. – 128 с.
3. О порядке регистрации транспортных средств» (вместе с «Правилами регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», «Административным регламентом Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним») [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 24.11.2008 № 1001 (в ред. приказов МВД России от 27.08.2010 № 626, от 20.01.2011 № 28, от 29.08.2011 № 974, от 07.08.2013 № 605, от 13.02.2015 № 259, от 20.03.2017 № 139, с изм., внесенными Решением Верховного Суда РФ от 06.03.2014 № АКПИ13-1251). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Проект приказа МВД России «О порядке государственной регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (подготовлен МВД России 18.12.2017) // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов. – Режим доступа: <http://regulation.gov.ru/projects#npr=79360> (дата обращения 28.05.2018).
5. О внесении изменений в нормативные правовые акты МВД России по вопросам регистрации транспортных средств [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 20.03.2017 № 139. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Об утверждении Положения о проведении экспертизы и контроля за вывозом культурных ценностей [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 27.04.2001 № 322 (в ред. Постановлений Правительства РФ от 03.10.2002 № 731, от 21.07.2009 № 595). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 29.12.2017), ст. 227–228.
8. «ГОСТ Р 50577 (проект, первая редакция). Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования» // Справочно-правовая информационно-поисковая система NormaCS. – Режим доступа: <http://www.normacs.info/discussions/4026> (дата обращения 20.05.2018).
9. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) (ред. от 23.04.2018) [Электронный ресурс]: Федеральный закон РФ от 05.08.2000 № 117-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.05.2018), пп. 34-35 ст. 333.33. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
10. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ред. от 26.07.2017) [Электронный ресурс]: Федеральный закон РФ от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 25.09.2017). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
11. Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон РФ от 29.12.2017 № 443-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
12. International Historical Commission FIA. Business Papers. Meeting on Thursday, 1 December 2016, Vienna, Austria.
13. Federation Internationale des Vehicules Anciens (FIVA). Charter of Turin. Handbook. - GRAF ART – Officine Grafiche Artistiche S.r.l Venaria Reale (to), 2017. Режим доступа: <http://www.fiva.org/wp-content/uploads/HANDBOOK-ENGLISH.pdf> (дата обращения 20.05.2018).
14. TÜV SÜD Auto Service. Anforderungskatalog für die Begutachtung von Oldtimern. – TÜV SÜD Auto Service GmbH, Westendstraße 199. 80686 München, 2012. Режим доступа: [https://www.vdtuev.de/dok\\_view?oid=666576](https://www.vdtuev.de/dok_view?oid=666576) (дата обращения 20.05.2018).
15. «ГОСТ Р 52051-2003. Государственный стандарт Российской Федерации. Механические транспортные средства и прицепы. Классификация и определения» (принят и введен в действие Постановлением Госстандарта РФ от 07.05.2003 № 139-ст). – М.: ИПК Издательство стандартов, 2003.

16. Исследование нестандартных маркировочных обозначений узлов и агрегатов автотранспортных средств отечественного и зарубежного производства // под ред. Смирновой С.А. – СПб: Питер, Северо-Западный региональный центр судебной экспертизы Министерства юстиции России, 2004
17. «ОСТ 37.001.269-96. Стандарт отрасли. Транспортные средства. Маркировка» (введен в действие Приказом по Управлению по развитию автомобильной промышленности от 28.02.1996 № 2). Режим доступа: <https://library.fsetan.ru/doc/ost-37001269-96-transportnyie-sredstva-markirovka-s-popravkami-n-1-2/> (дата обращения 20.05.2018).
18. «ГОСТ Р 51980-2002. Государственный стандарт Российской Федерации. Транспортные средства. Маркировка. Общие технические требования» (принят и введен в действие Постановлением Госстандарта России от 15.12.2002 N 469-ст). – М.: ИПК Издательство стандартов, 2003.
19. «ГОСТ 26828-86. Государственный стандарт Союза ССР. Изделия машиностроения и приборостроения. Маркировка» (введен в действие Постановлением Госстандарта СССР от 18.02.1986 № 366). – М.: Издательство стандартов, 1986.
20. «ISO 4030:1983. Международный стандарт. Транспорт дорожный. Идентификационный номер автомобилей. Расположение и установка» // ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ». – Режим доступа: <http://nd.gostinfo.ru/sa.aspx?action=putintobasketfile&id=2058507> (дата обращения 20.05.2018).

### ABOUT SELECTED PROBLEMS OF CLASSICAL VEHICLES IMPORT AND MAINTENANCE

**Zhuravleva I.V.,**

*Head of the Center for Additional Vocational Education,  
Moscow Witte University,  
e-mail: jurena1978@bk.ru,*

**Shlyakhin P.A.,**

*Vice-chairman of the Committee of Classical Vehicles,  
Russian Automobile Federation,  
e-mail: gib01@bk.ru*

*The article examines the legislation of the Russian Federation and regulatory legal acts of the Eurasian Economic Commission in the purview of maintenance of vehicles manufactured for 30 years ago at least; analyzes the foreign experience in the authenticity of vehicles. The authors reveals the shortcomings of the existing system of legal regulation in this purview and of foreign approaches to the classification and evaluation of retro cars. The article presents the author's system for classifying and identifying the original level of vehicles.*

**Keywords:** classical vehicles, classification, authenticity, construction, technical characteristics of the car, standardization, state registration, identification, taxation and insurance regimes, road traffic organization

**ПРИЛОЖЕНИЕ**

**Таблица 1 – Перечень критериев отнесения ТС к оригинальным, сохраненным или отреставрированным до оригинального состояния (требования к классическому транспортному средству)**

№	Возрастная группа <i>(определяется по году начала серийного выпуска модификации)</i>	Группа I (до 01.01.1946 г.)				Группа II (с 01.01.1946 г. по 31.12.1969 г.)				Группа III (с 01.01.1970 г.)			
		Категория ТС				1	2	3	4	1	2	3	4
		1 <sup>1</sup>	2 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>	4 <sup>4</sup>								
<b>Контролируемый показатель</b>													
<b>1</b>	<b>ПАСПОРТНЫЕ ДАННЫЕ ТС</b>												
1.1	отсутствие предусмотренной изготовителем и(или) специализированным предприятием заводской таблички или ее неудовлетворительное состояние, препятствующее идентификации ТС по указанным в ней данным <sup>5</sup>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.2	отсутствие предусмотренной изготовителем и(или) специализированным предприятием маркировки шасси (№ шасси), нанесенной непосредственно на кузов/раму ТС <sup>5</sup>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.3	отсутствие предусмотренной изготовителем и(или) специализированным предприятием маркировки кузова (№ кузова), нанесенной непосредственно на кузов ТС <sup>5</sup>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.4	отсутствие предусмотренной изготовителем и(или) специализированным предприятием маркировки двигателя (модель и № двигателя) <sup>6</sup>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>2</b>	<b>КУЗОВ И ЕГО БАЗОВЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ</b>												
2.1	изменение типа кузова, произведенное вне исторического периода использования ТС	X <sup>7</sup>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

<sup>1</sup> L (без автомобильной компоновки)

<sup>2</sup> L (с автомобильной компоновкой), M1 (легковые автомобили) и O1, O2 (прицепы к ним)

<sup>3</sup> M2 и M3 (автобусы и троллейбусы), O3 и O4 (пассажирские прицепы и полуприцепы)

<sup>4</sup> N (грузовые автомобили), O3 и O4 (грузовые прицепы и полуприцепы)

<sup>5</sup> В этом случае в заключении фиксируется факт проведения осмотра без номера шасси (кузова) и приводится аргументированное мнение эксперта по КТС о предполагаемом годе выпуска (периоде серийного выпуска)

<sup>6</sup> В случае отсутствия номера эксперт определяет только модель и предполагаемый год (период) выпуска двигателя и фиксирует в экспертном заключении факт отсутствия возможности идентификации двигателя

<sup>7</sup> запрещено

№	Возрастная группа (определяется по году начала серийного выпуска модификации)	Группа I (до 01.01.1946 г.)				Группа II (с 01.01.1946 г. по 31.12.1969 г.)				Группа III (с 01.01.1970 г.)			
		Категория ТС				1	2	3	4	1	2	3	4
		1 <sup>1</sup>	2 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>	4 <sup>4</sup>	1	2	3	4	1	2	3	4
2.2	переделка несущих кузовов в несущие и наоборот	Н <sup>8</sup>	X	X	X	Н	X	X	X	Н	X	X	X
2.3	изменение габаритных размеров кузова (кабины), не предусмотренное изготовителем или специализированным предприятием и связанное как с изменением колесной базы, высоты или ширины, так и с изменением геометрических размеров деталей оперения, задка, передка, крыши и пр. за исключением случаев, указанных в пп. 2.9, 2.26, 2.28, 2.29	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.4	изменение внешнего вида кузова (кабины), связанное с трансформацией дверей, окон и их проемов, люков, геометрии крыши, задка и передка – удаление, перемещение или заделка оконных проемов, стоек, дверей, рамок дверей или их установка в случае, если они не предусмотрены конструкцией ТС, за исключением случаев, указанных в пп. 2.7, 2.9, 2.23, 2.24, 2.37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.5	изменение кинематики дверей или перенос петель дверей, за исключением случаев, указанных в п. 2.23, 2.24	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.6	изменение габаритных размеров грузовых кузовов (кунгов, бортовых платформ и пр.)	5	Н	Н	5	5	Н	Н	5	5	Н	Н	5
2.7	переделка кузова из пассажирского в грузовой, если она была произведена в исторический период использования данного ТС <sup>9</sup>	Н	30	30	30	Н	50	50	50	Н	70	70	70
2.8	установка иного типа кабины и кузова грузового ТС категорий L5 и N, если изготовителем предусматривался конкретный тип, исполнение кузова или кабины у данной модели (модификации) <sup>10</sup>	Н	10	Н	10	Н	25	Н	25	Н	40	Н	40
2.9	перекомпоновка моторного отсека у ТС капотной и полукapotной компоновки, связанная с удалением или изменением формы и размеров моторного щита, капота, панелей боковин капота или панелей брызговика моторного отсека не более чем на 15 % от заводских	Н	X	15	15	Н	X	20	20	Н	X	X	X

<sup>8</sup> неприменимо<sup>9</sup> ТС с подобными изменениями конструкции признается классическим в соответствии с порядком проведения расширенной экспертизы<sup>10</sup> Кроме случаев, когда такая переделка была произведена специализированным предприятием с нанесением дополнительной маркировки, в т.ч. установки маркировочной таблички специализированного предприятия



№	Возрастная группа (определяется по году начала серийного выпуска модификации)	Группа I (до 01.01.1946 г.)				Группа II (с 01.01.1946 г. по 31.12.1969 г.)				Группа III (с 01.01.1970 г.)			
		Категория ТС				1	2	3	4	1	2	3	4
		1 <sup>1</sup>	2 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>	4 <sup>4</sup>	1	2	3	4	1	2	3	4
	<b>Контролируемый показатель</b>												
2.21	установка рамы от другой марки, семейства или модели ТС, если такая рама полностью идентична оригинальной за исключением маркировки и мест крепления дополнительного оборудования	20	10	10	10	40	30	30	30	X	X	X	X
2.22	замена рамы, кроме случаев, указанных в п. 2.21	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.23	установка дверей в ТС, конструкцией которого не предусмотрено их наличие в дверном проеме, если эта установка не влечет за собой изменение размеров сопрягаемых деталей кузова и оперения и сохраняет возможность демонтажа дверей	30	30	30	30	50	50	50	50	70	70	70	70
2.24	применение деталей кузова и других наружных элементов от иных марок, моделей и модификаций ТС, если их взаимозаменяемость была предусмотрена изготовителем или не меняет геометрию кузова, а также применение идентичных по геометрическим размерам деталей от моделей-аналогов	5	5	5	5	15	15	15	15	30	30	30	30
2.25	применение деталей кузова и других наружных элементов от иных марок, моделей и модификаций ТС, если их взаимозаменяемость не была предусмотрена изготовителем или меняет геометрию кузова	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.26	изменение формы посадочных мест для установки внешних световых приборов в соответствии с п. 6.2, превышающее габаритные размеры не более чем на 20 % от заводских габаритных размеров, не нарушающее стилистику исторического периода использования ТС	5	5	5	5	10	10	10	10	15	15	15	15
2.27	изменение формы посадочных мест для установки внешних световых приборов в соответствии с п. 6.2, превышающее габаритные размеры более чем на 20 % от заводских или нарушающее стилистику исторического периода использования ТС	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.28	изменение размеров проема ветрового стекла, если высота проема изменена не более чем на 15 %, и/или ширина проема уменьшена не более чем на 10 % от заводского размера	H	20	20	20	H	30	30	30	H	X	X	X
2.29	изменение размеров проема ветрового стекла, если высота проема изменена более чем на 15 %, и/или ширина проема при этом уменьшена более чем на 10 % от заводского размера	H	X	X	X	H	X	X	X	H	X	X	X

№	Возрастная группа (определяется по году начала серийного выпуска модификации)	Группа I (до 01.01.1946 г.)				Группа II (с 01.01.1946 г. по 31.12.1969 г.)				Группа III (с 01.01.1970 г.)			
		Категория ТС				1	2	3	4	1	2	3	4
		1 <sup>1</sup>	2 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>	4 <sup>4</sup>	1	2	3	4	1	2	3	4
	<b>Контролируемый показатель</b>												
2.30	применение бамперов, облицовок радиаторов, элементов декора, в т.ч. от других марок и моделей ТС, не предусмотренных конструкцией, с сохранением стилистики экстерьера ТС и их подгонкой или изменением размеров (при необходимости)	10	10	10	10	30	30	30	30	60	60	60	60
2.31	применение бамперов, облицовок радиаторов, элементов декора, в т.ч. от других марок и моделей ТС, не предусмотренных конструкцией, с нарушением стилистики экстерьера ТС	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.32	установка не более двух дополнительных наружных зеркал помимо предусмотренных конструкцией, если их установка не требует устройства отверстий или иных изменений в сопрягаемых деталях кузова	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2.33	установка более двух дополнительных наружных зеркал помимо предусмотренных конструкцией, а также установка дополнительных зеркал (вне зависимости от их количества) с устройством отверстий или иных изменений в сопрягаемых деталях кузова	5	5	5	1	5	5	5	1	10	10	10	5
2.34	установка заводских знаков и эмблем, не соответствующих марке ТС	20	20	20	20	40	40	40	40	60	60	60	60
2.35	установка заводских знаков и эмблем, не соответствующих модели ТС	10	10	10	10	20	20	20	20	30	30	30	30
2.36	установка не предусмотренных конструкцией дополнительных бензиновых баков	X	X	X	10	X	X	X	10	X	X	X	10
2.37	изменение несъемной конструкции крыши, связанное с заменой или заделкой тканевого (брезентового) покрытия крыши металлической обшивкой	H	5	5	5	H	x	10	10	H	x	x	20
2.38	замена предусмотренных конструкцией деревянных элементов кузова и(или) кабины на металлические без изменения габаритных размеров в рамках семейства ТС	H	5	5	5	H	10	10	10	H	15	15	15
2.39	установка на ТС категорий L1-L5 топливного бака иной формы и объема, не предусмотренная изготовителем	30	H	H	H	50	H	H	H	70	H	H	H
<b>3</b>	<b>ИНТЕРЬЕР</b>												
3.1	установка панели приборов от других марок или моделей ТС	H	30	30	20	H	40	40	30	H	50	50	40
3.2	врезка в панель приборов крупных элементов, не предусмотренных конструкцией (комбинаций приборов, магнитол, перчаточных ящиков и др.), если это изменение не проводилось изготовителем в период производства семейства ТС	H	20	20	20	H	X	X	X	H	X	X	X

№	Возрастная группа (определяется по году начала серийного выпуска модификации)	Группа I (до 01.01.1946 г.)				Группа II (с 01.01.1946 г. по 31.12.1969 г.)				Группа III (с 01.01.1970 г.)			
		1 <sup>1</sup>	2 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>	4 <sup>4</sup>	1	2	3	4	1	2	3	4
	Категория ТС												
	Контролируемый показатель												
3.3	в панели приборов имеется более трех не предусмотренных конструкцией или не соответствующих историческому периоду использования ТС мелких элементов (переключателей, замков зажигания, прикуривателей и др.), либо их расположение отличается от предусмотренного конструкцией	Н	10	10	10	Н	20	20	20	Н	Х	Х	Х
3.4	замена предусмотренных конструкцией многоместных сидений с общей подушкой и спинкой на сиденья с общей подушкой и раздельными спинками или на одноместные сиденья и наоборот, если это изменение не проводилось изготовителем в период производства семейства ТС	Х	20	20	20	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х
3.5	установка подголовников, связанная с изменением конструкции сиденья	Х	10	10	10	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х
3.6	несоответствие числа мест для сидения модели ТС, за исключением случаев, указанных в п. 3.8	Х	Х	1	1	Х	Х	1	1	Х	Х	1	1
3.7	не предусмотренная конструкцией тонировка элементов остекления	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х
3.8	устройство дополнительного сиденья заводской конструкции на одноместных ТС категории L3	1	Н	Н	Н	1	Н	Н	Н	1	Н	Н	Н
3.9	устройство дополнительных сидений на ТС с кузовами типа «фургон» или «универсал», произведенное специализированным предприятием в исторический период использования ТС	Н	1	Н	Н	Н	1	Н	Н	Н	1	Н	Н
3.10	установка принадлежностей интерьера салона, не соответствующих стилистике исторического периода использования ТС <sup>11</sup>	Н	3	3	2	Н	4	4	3	Н	5	5	4
4	<b>СИЛОВОЙ АГРЕГАТ И ТРАНСМИССИЯ</b>												
4.1	установка двигателя от другой марки, модели, модификации ТС, если такой двигатель полностью идентичен оригинальному, при условии установки навесного оборудования (воздушный фильтр, коллектор, карбюратор, топливный насос высокого давления, генератор, стартер) от оригинальной модификации двигателя	5	1	1	1	15	5	5	5	25	10	10	10

<sup>11</sup> Штрафные баллы начисляются за каждый элемент

№	Возрастная группа (определяется по году начала серийного выпуска модификации)	Группа I (до 01.01.1946 г.)				Группа II (с 01.01.1946 г. по 31.12.1969 г.)				Группа III (с 01.01.1970 г.)			
		1 <sup>1</sup>	2 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>	4 <sup>4</sup>	1	2	3	4	1	2	3	4
	Категория ТС												
	Контролируемый показатель												
4.2	установка двигателя от другой марки, модели, модификации ТС, если такой двигатель полностью идентичен оригинальному, за исключением заводской маркировки, а также вида и места расположения не более трех навесных элементов, либо применение на оригинальном двигателе элементов и систем двигателей других моделей или модификаций	5	1	1	1	15	10	10	10	25	20	20	20
4.3	установка двигателя от другой марки, модели, модификации ТС, если такой двигатель не идентичен оригинальному, но его установка не требует изменения компоновки подкапотного пространства и мест крепления двигателя, при соответствии двигателя требованиям п. 4.6	15	10	10	10	25	20	20	20	45	40	40	30
4.4	установка двигателя от другой марки, модели, модификации ТС, если такой двигатель не идентичен оригинальному, и такая установка потребовала изменения компоновки подкапотного пространства или мест крепления двигателя к кузову или раме, при соответствии двигателя требованиям п. 4.6	30	20	20	10	50	40	40	20	70	60	60	30
4.5	установка иных двигателей в рамках семейства, даже если их производство было передано другому изготовителю или они предназначались для других марок ТС или иных устройств, в случае, если число цилиндров установленного модернизированного двигателя и тип системы питания двигателя соответствуют базовой модели	15	10	10	10	25	20	20	20	45	40	40	40
4.6	изменение типа системы питания и вида топлива двигателя, за исключением газогенераторных и газобалонных ТС	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.7	установка деталей и систем в связи с дооборудованием двигателя каталитическим нейтрализатором с соблюдением пп. 4.1–4.6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4.8	установка деталей и систем в связи с дооборудованием двигателя каталитическим нейтрализатором с нарушением требований пп. 4.1–4.6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.9	установка прямооточных глушителей, не предусмотренных конструкцией ТС	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.10	замена двухдисковых сцеплений однодисковыми	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4.11	изменение механизма управления коробкой передач с подрулевого на напольный или кнопочный и наоборот	5	5	5	5	15	10	10	10	25	15	15	15

№	Возрастная группа (определяется по году начала серийного выпуска модификации)	Группа I (до 01.01.1946 г.)				Группа II (с 01.01.1946 г. по 31.12.1969 г.)				Группа III (с 01.01.1970 г.)			
		1 <sup>1</sup>	2 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>	4 <sup>4</sup>	1	2	3	4	1	2	3	4
	Категория ТС												
	Контролируемый показатель												
4.12	смещение места расположения механизма (рычага) переключения передач	5	3	3	2	15	5	5	4	25	8	8	7
4.13	установка механической коробки передач вместо автоматической и/или установка сцепления вместо гидромукфы, если вновь установленные узлы относятся к тем же марке и историческому периоду, а также конструктивно совместимы с сопряженными узлами и деталями, предусмотренными конструкцией ТС	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4.14	установка механической коробки передач вместо автоматической и/или установка сцепления вместо гидромукфы, если вновь установленные узлы не относятся к тем же марке и историческому периоду или конструктивно несовместимы с сопряженными узлами и деталями, предусмотренными конструкцией ТС	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.15	изменение типа коробки передач, за исключением случаев, указанных в п. 4.13	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.16	изменение конструкции карданного вала	1	1	1	1	3	3	3	3	5	5	5	5
4.17	отсутствие ведущих мостов, предусмотренных конструкцией, или изменение типа привода ТС	60	80	80	80	X	X	X	X	X	X	X	X
4.18	отсутствие раздаточной коробки, предусмотренной конструкцией ТС <sup>12</sup>	Н	30	30	30	Н	X	X	X	Н	X	X	X
4.19	подключение не всех ведущих мостов, если их общее количество составляет два и более	5	5	5	5	10	10	10	10	10	10	10	10
4.20	переделка системы фильтрации масла путем установки иного масляного фильтра	5	1	1	1	5	1	1	1	5	1	1	1
5	<b>МЕХАНИЗМЫ УПРАВЛЕНИЯ И ПОДВЕСКА</b>												
5.1	установка типа подвески или механизма рулевого управления, не соответствующих конструкции ТС <sup>13</sup>	50	20	20	20	X	X	X	X	X	X	X	X
5.2	установка колесных дисков иного типа (спицованные, штампованные, литые) и материала изготовления, не соответствующих историческому периоду использования ТС	X	20	20	20	X	X	X	X	X	X	X	X

<sup>12</sup> баллы не начисляются в случае начисления баллов по п. 4.3<sup>13</sup> В т.ч. замена рессорной подвески на пружинную и наоборот, установка пневмоподвесок и занижение дорожного просвета путем удаления или обрезки пружин

№	Возрастная группа (определяется по году начала серийного выпуска модификации)	Группа I (до 01.01.1946 г.)				Группа II (с 01.01.1946 г. по 31.12.1969 г.)				Группа III (с 01.01.1970 г.)			
		1 <sup>1</sup>	2 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>	4 <sup>4</sup>	1	2	3	4	1	2	3	4
	Категория ТС												
	Контролируемый показатель												
5.3	установка дисковых тормозов вместо барабанных и наоборот, если эти изменения не были предусмотрены изготовителем в рамках семейства ТС	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5.4	замена рычажных амортизаторов на телескопические <sup>14</sup>	H	5	5	5	H	10	10	10	H	10	10	10
5.5	применение подвесок от других модификаций ТС или конструктивно-совместимых марок при условии, что их установка не изменяет габаритов ТС и не требует внесения изменений, запрещенных другими разделами <sup>14</sup>	10	5	5	5	20	10	10	10	30	20	20	20
5.6	применение иных рулевых тяг, если их установка не влечет изменений конструкции, запрещенных в остальных разделах настоящего документа <sup>14</sup>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	5	5
5.7	применение иных подвесок, рулевых тяг или колес при условии, что их установка изменяет габариты ТС	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5.8	установка рулевого колеса (руля) от другой марки или модели ТС, соответствующего стилистике исторического периода использования ТС	10	5	5	5	15	10	10	10	20	15	15	15
5.9	установка дисков или шин современного выпуска радиальной или диагональной конструкции, если габаритные размеры колеса отличаются не более чем на 20 % от размера, предусмотренного изготовителем	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5.10	установка дисков или шин современного выпуска радиальной или диагональной конструкции, если габаритные размеры колеса отличаются более чем на 20 % от размера, предусмотренного изготовителем	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5.11	установка колесных дисков или шин различных размеров на передней и задней осях, если это не было предусмотрено конструкцией ТС	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5.12	установка гидравлических тормозов вместо механических	X	5	5	5	X	10	10	10	X	15	15	15
5.13	изменение конструкции тормозов при условии применения деталей от ТС той же либо конструктивно совместимой марки	1	1	1	1	10	5	5	5	20	10	10	10
5.14	изменение конструкции рабочей, запасной (при наличии) или стояночной тормозных систем, кроме случаев, указанных в пп. 5.12–5.13	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5.15	замена напольных педалей на подвесные и наоборот, если это изменение не проводилось изготовителем в период производства семейства ТС	H	5	5	5	H	10	10	10	H	15	15	15

<sup>14</sup> Баллы не начисляются в случае их начисления по п. 5.1

№	Возрастная группа (определяется по году начала серийного выпуска модификации)	Группа I (до 01.01.1946 г.)				Группа II (с 01.01.1946 г. по 31.12.1969 г.)				Группа III (с 01.01.1970 г.)			
		1 <sup>1</sup>	2 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>	4 <sup>4</sup>	1	2	3	4	1	2	3	4
	Категория ТС												
	Контролируемый показатель												
5.16	отсутствие предусмотренных для данной модификации ТС органов управления, предназначенных для лиц с ограниченными возможностями здоровья	Н	1	Н	Н	Н	10	Н	Н	Н	20	Н	Н
5.17	установка на ТС специальных кабин (отсеков), предназначенных для автоинструктора	Н	Н	1	Н	Н	Н	1	Н	Н	Н	1	Н
5.18	изменение предусмотренной конструкцией комбинации приборов и/или органов управления	10	5	Н	Н	20	10	Н	Н	30	20	Н	Н
6	<b>ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ</b>												
6.1	изменение типа источника света фар ближнего и дальнего света, кроме ТС до 1930 года выпуска, на которых допускается использование ламп накаливания	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х
6.2	применение внешних световых приборов (кроме световозвращателей) от других марок ТС, не нарушающее стилистику исторического периода использования ТС <sup>15</sup>	10	5	5	5	25	25	25	25	35	35	35	35
6.3	применение внешних световых приборов (кроме световозвращателей) от других марок ТС, нарушающее стилистику исторического периода использования ТС	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х
6.4	увеличение количества световых приборов в пределах разрешенного государственными стандартами в исторический период использования ТС, в том числе установка противотуманных фар и фонарей	1	1	1	1	1	1	1	1	5	5	5	5
6.5	установка генераторов переменного тока вместо генераторов постоянного тока <sup>16 17</sup>	1	1	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5
6.6	установка стартеров с электроприводом вместо механического привода <sup>16</sup>	1	1	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5
6.7	увеличение напряжения бортовой сети с 6 на 12 или с 12 на 24 В <sup>16 17</sup>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6.8	изменение полярности массы кузова <sup>16 17</sup>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6.9	установка электронного зажигания <sup>16 17</sup>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6.10	установка на ТС стеклоочистителей и (или) стеклоомывателей, не предусмотренных конструкцией ТС	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

<sup>15</sup> В соответствии с п. 2.26<sup>16</sup> Баллы не начисляются в случае их начисления по пп. 4.10–4.15<sup>17</sup> Для категорий L1, L3 и L4 разрешено только при скрытом монтаже деталей

№	Возрастная группа (определяется по году начала серийного выпуска модификации)	Группа I (до 01.01.1946 г.)				Группа II (с 01.01.1946 г. по 31.12.1969 г.)				Группа III (с 01.01.1970 г.)			
		1 <sup>1</sup>	2 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>	4 <sup>4</sup>	1	2	3	4	1	2	3	4
	Категория ТС												
	Контролируемый показатель												
6.11	установка не предусмотренных конструкцией обогревателей (отопителей кузова), не соответствующих историческому периоду использования ТС	Н	5	5	5	Н	10	10	5	Н	15	15	10
6.12	уменьшение числа внешних световых приборов или установка светомаскировочных приспособлений на ТС, серийный выпуск которых начался до 01.01.1946, в соответствии с упрощенными схемами выпуска моделей ТС в период Второй мировой войны	1	1	1	1	Н	Н	Н	Н	Н	Н	Н	Н
6.13	установка специальных деталей (таксометров, громкоговорителей) или внешних световых приборов особых типов (фар-прожекторов, фар-искателей, сигнально-громкоговорящих установок и т.п.) на ТС, воспроизводящих внешний вид ТС оперативных, специальных или специализированных служб	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6.14	использование приборов подходящего размера и назначения, соответствующих стилистике исторического периода использования ТС, без изменения общего внешнего вида комбинации приборов и в случае, если габаритные размеры прибора отличаются не более чем на 20 % от заводских	5	5	5	5	10	15	15	15	15	15	15	15
6.15	использование приборов, не соответствующих стилистике исторического периода использования ТС, или изменяющих внешний вид комбинации приборов, или отличающихся более чем на 20 % от заводских габаритных размеров	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х
6.16	установка дополнительных приборов и выключателей без изменения внешнего вида комбинации приборов (скрытно или на дополнительных кронштейнах на рулевой колонке или под панелью приборов)	1	1	1	1	1	1	1	1	5	5	5	5
6.17	перенос мест установки аккумуляторной батареи	5	1	1	1	10	10	10	1	15	15	15	5
6.18	использование в подкапотном пространстве более четырех устройств/узлов электрооборудования, не соответствующих оригинальным, предусмотренным изготовителем ТС	5	5	5	5	10	10	10	10	15	15	15	15