

MEDZINÁRODNÝ TECHNICKÝ KÓDEX FIVA

1. VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ

- 1.1 Cieľom týchto pravidiel je zachovať všetky cestné vozidlá spadajúce do príslušných dobových špecifikácií FIVA a udržiavať ich v jazdy schopnom stave.
- 1.2 Zachované historické vozidlo je mechanicky poháňané vozidlo, vyrobené pred viac ako 21 rokmi (pravidlo platné v rokoch 2000/2001)
22 rokmi (pravidlo platné v rokoch 2002/2003)
23 rokmi (pravidlo platné v rokoch 2004/2005)
24 rokmi (pravidlo platné v rokoch 2006/2007)
25 rokmi (pravidlo platné v rokoch 2008/2009) a v ďalších rokoch, zachované a udržiavané v historicky správnych podmienkach, nachádzajúce sa v starostlivosti osoby alebo organizácie z dôvodu historických a technických záujmov, nepoužívané na každodennú dopravu, pre ktoré FIVA na základe príslušnej žiadosti vydá identifikačnú kartu (FIVA Identity Card).
- 1.3 Vozidlá by sa mali zásadne zachovávať a udržiavať v stave, v akom ich výrobca dodal pre verejnosť, vrátane príslušenstva alebo doplnkov ponúkaného výrobcom alebo bežne predávaného počas normálnej životnosti vozidla.

2. MODIFIKÁCIE

- 2.1 Je potrebné vyhýbať sa akýmkoľvek modifikáciám, zmenám alebo úpravám vozidiel. Pokiaľ sa predsa uskutočnia, mali by odrážať dobu, v ktorej bolo vozidlo bežne používané a takým spôsobom, aby sa vozidlo s čo najmenším úsilím a nákladmi dalo vrátiť do pôvodného stavu.
- 2.2 Modifikácie, úpravy alebo zmeny by sa mali zásadne obmedziť na také, aké požadujú úrady na zaistenie bezpečného používania vozidla na cestách, prípadne také, ktoré si vynútiť nemožnosť obstarania príslušných súčiastok, či už vôbec, alebo iba za neúmerne vysoké náklady.
- 2.3 Modifikácie, úpravy alebo iné zmeny treba zdokumentovať takým spôsobom, aby ostalo aj v budúcnosti zrejmé, akým spôsobom sa vozidlo odlišuje od pôvodného stavu.
Túto informáciu treba uviesť na strane č.4 identifikačnej karty FIVA.

3. TECHNICKÁ KLASIFIKÁCIA VOZIDIEL

3.1 Definície:

Typ A - štandardné vozidlo (STANDARD)

Vozidlo vyhovujúce Špecifikácii výrobcu pre trhovú dodávku. V skupine zachovania 2,3 a 4 sú prípustné doplnky, menšie kozmetické zmeny a vybavenosť typickým príslušenstvom, ktoré bolo v danej dobe bežne k dispozícii na trhu.

Typ B – dobovo upravené vozidlo (PERIOD MODIFIED)

Vozidlo, ktoré bolo vo svojej dobe vyrobené alebo upravené pre špecifické účely, typické pre daný druh vozidla a tým plniace príslušné historické záujmy. Vo vzťahu k jednotlivým skupinám zachovania (1 až 4) sa výrobca takého vozidla označuje ako "zhotoviteľ" (*maker*).

Typ X - výnimka (EXCEPTION)

Vozidlo líšiace sa od štandardného prevedenia úpravou, vykonanou mimo svojej doby. Takéto úpravy musia spĺňať všeobecné pravidlá (§ 1.3) a používať súčiastky z príslušnej doby, prípadne novo vyrobené podľa tých istých špecifikácií konštrukcie, materiálov a výkonu.

Typ C – reprodukcia (REPRODUCTION)

Vozidlo vyrobené mimo svojej doby, s použitím súčiastok svojej doby alebo iných, reprodukuje dobovú konštrukciu. Takéto vozidlo sa musí zreteľne označiť ako reprodukcia. Vo vzťahu k jednotlivým skupinám zachovania (1 až 4) sa jeho výroba označuje ako "výrobca" (*manufacturer*). Reprodukcia vyhovuje definícii historického vozidla iba v prípade, že jeho dátum výroby spadá do niektorého z vekových limitov FIVA. FIVA vydá identifikačnú kartu pre takéto vozidlo len na základe žiadosti príslušnej národnej federácie (ANF) a definitívneho rozhodnutia Technickej komisie FIVA.

3.2 Skupiny zachovania

Skupina 1 – autentické vozidlo (AUTHENTIC)

Vozidlo v stave v akom bolo vyrobené, bez zmien a iba minimálne schátralé. Musí byť úplne originálne, vrátane vonkajšej a vnútornej povrchovej úpravy. Výnimky sa povoľujú iba pre pneumatiky, sviečky, akumulátor a podobne spotrebné predmety.

Skupina 2 – originály (ORIGINAL)

Vozidlo používané ale nereštaurované, vyrobené podľa pôvodných špecifikácií, priebežne doloženou históriou, v pôvodnom (prípadne schátranom) stave. Súčiastky podliehajúce bežnému opotrebovaniu môžu byť nahradené inými, vyrobenými podľa dobových špecifikácií. Prípustné je prelakovanie, galvanické pokovovanie a obnova čalúnenia, ak vyhovujú dobovým špecifikáciám.

Skupina 3 – reštaurované vozidlá (RESTORED)

Vozidlo známej identity, úplne alebo čiastočne rozobraté, obnovené a zmontované. Prípustné sú menšie odchýlky od špecifikácií zhotoviteľa ak neboli k dispozícii originálne súčiastky alebo materiály. Pri reštaurovaní treba podľa možnosti použiť originálne, ich náhrada inými vyrobenými podľa tých istých špecifikácií je však povolená. Interiér, exteriér a vonkajšia povrchová úprava sa majú čo najviac priblížiť dobovým špecifikáciám.

Skupina 4 – rekonštruované vozidlo (REBUILT)

Vozidlo zmontované s použitím súčiastok z jedného alebo viacerých vozidiel rovnakého modelu alebo typu, čo najvernejšie podľa pôvodných špecifikácií zhotoviteľa. Je prípustné použiť súčiastky vyrobené v priebehu rekonštrukcie, alebo iné ako dobové (napr. karoséria, blok motora, hlava valcov alebo iné súčiastky, ktoré nie sú nositeľmi identity vozidla). Interiér, exteriér a vonkajšia povrchová úprava sa majú čo najviac priblížiť dobovým špecifikáciám.

4. DOBOVÁ KLASIFIKÁCIA VOZIDIEL

Z hľadiska akcií FIVA spadajú všetky vozidlá už tradične do nasledovných tried:

| | |
|--------------------------------|---|
| Trieda A (Ancestor) | vozidlá vyrobené do 31. 12. 1904 |
| Trieda B (Veteran) | vozidlá vyrobené od 01.01.1905 do 31.12.1918 |
| Trieda C (Vintage) | vozidlá vyrobené od 01.01.1919 do 31.12.1930 |
| Trieda D (Post Vintage) | vozidlá vyrobené od 01.01.1931 do 31.12.1945 |
| Trieda E (Post War) | vozidlá vyrobené od 01.01.1946 do 31.12.1960 |
| Trieda F | vozidlá vyrobené od 01.01.1961 do 31.12.1970 |
| Trieda G | vozidlá vyrobené v období medzi 01.01.1971 a vekovým limitom FIVA (§ 1.2) |

5. URČENIE DÁTUMU VÝROBY

- 5.1 Pri určovaní dátumu výroby vozidla alebo súčiastky treba vychádzať z relevantných informácií o vozidle a jej dokumentácie, prípadne z dokumentácie iného

- vozidla rovnakého zhotovenia, modelu a typu napr. z čísla podvozku, rámu, motora, vyrobenej štatistiky, registrácie, dokladov o predaji alebo dodávky apod.
- 5.2 Majiteľ vozidla je zásadne zodpovedný za predloženie potrebnej dokumentácie.
 - 5.3 Národná federácia (ANF) krajiny registrácie vozidla zodpovedá za stanovenie dátumu výroby vozidla.
 - 5.4 Vozidlo s dátumom výroby stanoveným ANF bude obvykle odsúhlasené ostatnými členmi, treba sa však podľa potreby snažiť o zhromaždenie čo najväčšieho objemu informácií od iných ANF. V takom prípade sú členovia povinní akúkoľvek relevantnú dokumentáciu poskytnúť požadujúcej ANF (alebo Technickej komisii).
 - 5.5 Ak dôjde k sporu o dátume výroby medzi majiteľom vozidla a jeho národnou federáciou alebo medzi jednotlivými ANF, možno požiadať o rozhodnutie Technickú komisiu FIVA.
 - 5.6 Pri určovaní dátumu výroby vozidla treba vychádzať zo skutočného roku výroby podvozku alebo rámu, či ich ekvivalentu, ako ich pôvodne zaznamenal výrobca alebo zhotoviteľ. Príklady: Ford Model T 1914 , Indian Scout 1927, M.G.MGA 1959.
 - 5.7 Ak zhotoviteľ používal modelové označenie roku výroby, možno to uviesť takto: Chevrolet Standard 1937 (model 1938), Cadillac Eldorado 1956 (model 1957).
 - 5.8 Ak bolo vozidlo dodané ako podvozok karosárskej firme a dostalo karosériu v inom ako v roku výroby podvozku, možno použiť nasledovné označenie: Rolls-Royce New Phantom 1928 (karoséria Hooper 1929).
 - 5.9 Ak vozidlo neskoršie dostalo novú karosériu, možno to uviesť takto: Bentley 3 – liter 1925 (karoséria Vanden Plas 1925, nová Loitens 1934).

6. IDENTIFIKAČNÁ KARTA

- 6.1 Identifikačná karta FIVA je poznávacím dokladom, vydaným národnou federáciou na identifikáciu schváleného zachovalého historického vozidla, skontrolovaného zo strany FIVA alebo jej zástupcu. Identifikačná karta zostáva trvalo vo vlastníctve FIVA a je platná 10 rokov, alebo do zmeny vlastníka vozidla.
- 6.2 V krajine, ktorá má ustanovenú národnú federáciu (ANF) je **vlastník** vozidla registrovaného v danej krajine povinný požiadať federáciu (s použitím predpísaného tlačiva, pozri **Prílohu A k Technickému kódexu FIVA**) o vydanie identifikačnej karty. Národná federácia nemôže vydať identifikačnú kartu na vozidlo registrované v inej krajine.
- 6.3 Člen klubu pričleneného k FIVA, ktorému jeho ANF odmietla vydať identifikačnú kartu, môže sa odvolať k Technickej komisii FIVA, ktorá je oprávnená postúpiť svoju príslušnú právomoc niektorej zo svojich subkomisií. Technická komisia môže zvrátiť rozhodnutie ANF. Ďalej je Technická komisia, resp. jej subkomisia oprávnená vydať identifikačnú kartu FIVA majiteľom vozidiel v krajine, ktorá nemá ustanovenú národnú federáciu.
- 6.4 Identifikačná karta FIVA je dokument v zmysle špecifikácií podľa **Prílohy B kódexu**.
- 6.5 FIVA alebo jej národný predstaviteľ, prípadne pracovník menovaný FIVA sú kedykoľvek oprávnení zrušiť platnosť identifikačnej karty. Takáto karta sa musí ihneď vrátiť vydávajúcej organizácii, ktorá uviedla dôvody pre jej zrušenie.

7. INÉ USTANOVENIA

Dodatočne vydané pravidlá alebo rozhodnutia, ktoré zverejnil ITC po vydaní tohoto Medzinárodného kódexu sa považujú za súčasť Kódexu.

INFORMÁCIE PRE ŽIADATEĽOV O TESTOVANIE HISTORICKÉHO VOZIDLA

Vozidlo musí byť na testovanie pripravené, čisté (aj zospodu), kompletne, identifikačné (výrobné) čísla viditeľné. K vozidlu je potrebné priniesť kópiu o nadobudnutí (pre ZEČ), technické údaje, osvedčenie o evidencii, resp. technický preukaz + OEV keď vozidlo má EČ, prípadne ďalšie doklady a ich kópie na založenie.

Poznámka – upozornenie : V zmysle novely 405/2000 Z.z. zákona 315/96 Z.z.. je historické vozidlo definované ako vozidlo majúce najmenej 25 rokov, uchovávané a udržiavané v historicky správnom stave, nie je určené na každodenné používanie atď. Neznamená to, že každé vozidlo staršie ako 25 rokov je automaticky historickým, ale je to vozidlo, ktoré je v historicky správnom stave. Historicky správny stav – vid'. technický kódex FIVA – v stave ako bolo expedované výrobcom pre verejnosť. To značí nové, nepoškodené, nezodraté, neopotrebované, s nepoškodeným lakovaním, čalúnením, s úplnou výbavou a i. Túto skutočnosť skúma testovacia komisia, tzn. nakoľko sa testované vozidlo približuje pôvodnému stavu ako v dobe výroby.

Poplatky pokrývajú náklady na prácu testovacej komisie. Vzhľadom na to, že AHV SR a ZZHV SR podporujú prácu testovacej komisie majú členovia týchto organizácií zľavu 50%.

| Poplatky v Sk | vozidlá | | motocykle | |
|--|---------|---------|-----------|---------|
| | nečlen | člen | nečlen | člen |
| základný poplatok | 4000 | 2000 | 3600 | 1800 |
| do 31.12.1904 trieda „A“ | - 2000* | - 1000* | - 2400* | - 1200* |
| od 01.01.1905 do 31.12.1918 trieda „B“ | - 1800* | - 900* | - 2000* | - 1000* |
| od 01.01.1919 do 31.12.1930 trieda „C“ | - 1600* | - 800* | - 1600* | - 800* |
| od 01.01.1931 do 31.12.1945 trieda „D“ | - 1400* | - 700* | - 1200* | - 600* |
| od 01.01.1946 do 31.12.1960 trieda „E“ | - 1000* | - 500* | - 800* | - 400* |
| od 01.01.1961 do 31.12.1970 trieda „F“ | - 600* | - 300* | - 400* | - 200* |
| od 01.01.1971 a min.25 r. trieda „G“ | - 0* | - 0* | - 0* | - 0* |

* sumy predstavujú zľavu zo "základného poplatku", ktorá sa odvíjaja od veku vozidla

Členom sa rozumie člen klubu, ktorý je registrovaný v AHV SR a ZZHV SR, ktorý predloží členský preukaz platný na aktuálny rok.

V prípade neúplných údajov o vozidle, resp. nesprávnych údajov, komisia tieto môže doplniť alebo zistiť. Poplatok 500,- Sk za doplnenie, 1.000,-Sk za zisťovanie údajov. Poplatok za testovanie sa uhradí na mieste v hotovosti pred začiatkom testovania vozidla.

Platnosť testovania (platnosť preukazu) – platí maximálne 5 rokov pre vozidlá v stave 1-2. Platnosť môže byť podľa skutočného stavu obmedzená na dobu menšiu ako 5 rokov.