

Metodika historicko-technickej kontroly pre mladšie historické vozidlá

Časová verzia: 1. januára 2025

Vydala: Komisia HTK MHV ZZHV SR

Táto Metodika:

- popisuje proces vykonávania HTK MHV v zmysle čl. 7 ods. 2 Podmienok¹;
- preberá tie isté skratky a definované pojmy ako sú uvedené v čl. 2 a 3 Podmienok;
- predstavuje pre komisárov HTK MHV záväzný dokument, ktorým sa riadia pri vykonávaní HTK MHV;

môže byť kedykoľvek aktualizovaná, pričom komisári sa riadia vždy poslednou verziou, ktorá je zverejnená na webstránke www.zzhv.sk v sekcii „Mladšie HV“.

ÚVOD

Vážení komisári a zberatelia,

Úvodom by som chcel zdôrazniť, že celý proces HTK MHV (vrátane vydávaných preukazov MHV) má byť v zmysle schválených Podmienok **výlučne elektronický**. Budete sa musieť preto oboznámiť s dvomi systémami:

- Systém FIVA – <https://applications.fiva.org/>
- Náš nový rezervačný a platobný systém – <https://prihlasky.zmhv.sk/>.

Aj vďaka tomu bude od počiatku podchytená elektronizácia všetkých historicky dôležitých informácií o mladších historických vozidlách. Zároveň, všetky vozidlá s preukazom MHV budú súčasne mať medzinárodný status „FIVA Young-timer“. Po úspešnom absolvovaní HTK MHV dostanete do Vašej emailovej schránky preukaz MHV vo formáte PDF a dokument „FIVA Youngtimer Registration Document“. Tento preukaz obsahuje QR kód, ktorým si ktokoľvek môže overiť pravdivosť daného preukazu a statusu daného MHV. Tým sa podstatne líšime od zaužívaných postupov pri historických vozidlách s klasickým papierovým preukazom.

Kde sa však náš prístup principiálne nemení a nelíši je aplikácia Technického kódexu FIVA. Ten sa v plnej miere aplikuje aj na MHV a preto z neho vychádzame, avšak prispôbujeme ho praktickým aplikačným problémom a otázkam MHV.

Dokonca by sa dalo povedať, že požiadavky na historickosť kladieme pri MHV ešte viac do popredia ako sme možno kládli v minulosti.

Hlavným dôvodom, prečo prijímame túto metódu je, aby boli vopred popísané požiadavky na vozidlá, ktoré budú spĺňať kritéria MHV. Asi netreba opakovať, že nie každé vozidlo vo veku 20 až 29 rokov je automaticky MHV. Preto prosíme každého žiadateľa o dôkladné naštudovanie tejto metodiky pred podaním žiadosti, a to najmä časti „história vozidla“.

Želám Vám veľa úspechov na HTK.

Jakub Berthoty

Riaditeľ komisie HTK MHV

¹ Podmienky vydávania preukazu mladšieho historického vozidla národným orgánom Medzinárodnej organizácie historických vozidiel FIVA schválené Ministerstvom dopravy SR, [dostupné na tomto odkaze](#).

1. Podanie žiadosti o HTK MHV

Podaním žiadosti o HTK MHV sa v skutočnosti rozumejú dve samostatné žiadosti v dvoch rôznych systémoch. Prvou je žiadosť v systéme FIVA a druhou rezervácia termínu HTK MHV s platbou. Je potrebné dodržať túto postupnosť krokov, inak nebude žiadosť riadne podaná a posúdená.

V prvom kroku je potrebné vyplniť všetky informácie a údaje o vozidle v systéme FIVA na <https://applications.fiva.org/> (ďalej len „**Systém FIVA**“). V Systéme FIVA si žiadateľ musí najprv vytvoriť registráciu. Systém FIVA má viaceré jazykové mutácie, vrátane českého jazyka. Obsah formulára by sa však v zmysle pravidiel FIVA mal vyplňať v angličtine – tak aby bolo možné vydať medzinárodný registračný dokument FIVA v angličtine. Je potrebné vyplniť všetky informácie o vozidle, ktoré FIVA vyžaduje pre posúdenie vozidla vrátane fotografií a informácií o histórii, a to vyčerpávajúcim spôsobom. Ak žiadateľ má k vozidlu historickú dokumentáciu, túto nemusí skenovať a nahrávať do Systému FIVA, stačí ju opísať v histórii vozidla. Následne je potrebné historickú dokumentáciu fyzicky priniesť na HTK.

Vyplnením všetkých informácií o vozidle v Systéme FIVA však nie je žiadosť podaná a automaticky nie je ďalej spracovaná komisármi. V zmysle čl. 5 bod 2 Podmienok je žiadosť podaná až „...zaplatením poplatku za spracovanie žiadosti o HTK MHV.“

V druhom kroku je preto potrebné dokončiť podanie žiadosti cez náš nový systém na <https://prihlasky.zmhv.sk/> (ďalej len „**Systém**“). Nie je potrebná žiadna registrácia. V tomto Systéme si žiadateľ vyberie a rezervuje termín HTK a zaplatí poplatok za spracovanie žiadosti.

Je možné si vybrať buď tzv. hromadný alebo individuálny termín. Hromadné termíny organizuje ZZHV prostredníctvom našej komisie a jej komisárov a ide o vopred stanovené termíny. Hromadné termíny sú tie, ktoré majú uvedený konkrétny dátum, čas a miesto.

Individuálne termíny nemajú konkrétny dátum a sú o dohode konkrétneho komisára so žiadateľom. Klubové HTK sa organizujú formou individuálneho termínu.

Je nesmierne dôležité, aby žiadateľ v žiadosti cez Systém:

- správne vyplnil VIN číslo svojho vozidla;
- uviedol FRN² číslo jeho žiadosti v systéme FIVA;
- uviedol tie isté identifikačné údaje žiadateľa ako v systéme FIVA.

Žiadosti v oboch systémoch nie sú totiž nijako automaticky párované a komisári ich musia pomocou týchto identifikátorov manuálne vyhľadať a stotožniť.

Žiadosť je riadne a úplne podaná až v momente, kedy je:

- riadne a úplne vyplnená žiadosť v Systéme FIVA;
- je zaplatený poplatok za posúdenie žiadosti v našom Systéme;

a až po splnení týchto dvoch krokov sa žiadosť považuje za podanú v zmysle Podmienok.

Ak žiadosť nie je úplná, sekretár komisie HTK MHV môže vyzvať žiadateľa na jej doplnenie v rámci úvodnej kontroly žiadostí.

O doplnenie chýbajúcich údajov alebo podkladov môže kedykoľvek požiadať aj komisár. Komisári sa však žiadosťami zaoberajú až po zaplatení poplatku a teda absolvovaní oboch krokov zo strany žiadateľa.

2. Príprava na HTK MHV

Žiadateľ v rámci prípravy na HTK MHV:

1. Očistí vozidlo tak, aby bolo možné posúdiť jeho historicko-technický stav;

² FRN (FIVA Registration Number) alebo registračné číslo FIVA je jedinečné a trvalé číslo spojené s jedným vozidlom, ktoré prideluje FIVA. Toto číslo zostane spojené s vozidlom navždy.

2. Zabezpečí, aby vozidlo mohlo byť po vlastnej osi prevádzkované na pozemných komunikáciách v Slovenskej republike (kvôli prípadnej skúšobnej jazde).
3. Zabezpečí, aby vozidlo malo platné osvedčenie / protokol o absolvovaní technickej kontroly či už na Slovensku alebo v inom členskom štáte EÚ (postačí aj tzv. skúšobná alebo zvláštna³ technická kontrola), s hodnotením: spôsobilé, alebo dočasne spôsobilé.
4. Keďže ide o vozidlo zapísané v evidencii (či už v SR alebo inom štáte), prichystá osvedčenie o registrácii vozidla (zvyčajne časť I a II);
5. Prichystá si všetku historickú a sprievodnú dokumentáciu k vozidlu, ktorú prinesie s vozidlom na HTK. Môže ísť okrem iného o:
 - a. Servisnú knihu vozidla so záznamami;
 - b. Historické faktúry alebo potvrdenia z prvého predaja vozidla;
 - c. Potvrdenia o výrobnnej špecifikácii vozidla (výpis z VIN dekodera);
 - d. Dokumenty, z ktorých vyplývajú informácie o predchádzajúcich vlastníkoch vozidla, predchádzajúcich registráciách, protokoloch alebo kontrolách;
 - e. Dokumentácia z údržby, úprav alebo opráv vozidla (vrátane fotografií);
 - f. Pôvodný užívateľský manuál alebo iná sprievodná dobová dokumentácia k vozidlu;
 - g. Dobové fotografie vozidla (vrátane médií / sociálnych sietí);
 - h. Akékoľvek iné historicky relevantné informácie alebo doklady o vozidle.
6. Ak má vozidlo akékoľvek úpravy, doplnky alebo tuning, je potrebné aby žiadateľ zabezpečil všetku potrebnú dokumentáciu k daným úpravám, doplnkom alebo tuningu preukazujúcu, že ide o dovoľené (legálne) úpravy z obdobia alebo mimo obdobia ale dobové. K tomu viď viac v bode 8. nižšie.

Všetky vyššie uvedené dokumenty je potrebné fyzicky priniesť s vozidlom na HTK MHV. Nie je potrebné zabezpečovať žiadne úradné preklady dokumentov.

Komisár v rámci prípravy na HTK MHV:

1. Zaoberá sa len žiadosťami, ktoré sú mu výslovne pridelené v systéme <https://prihlasky.zmhv.sk/>. Tieto žiadosti spáruje so žiadosťami v Systéme FIVA.
2. Posúdi obsah žiadosti v systéme FIVA a v prípade potreby vyzve žiadateľa pred konaním HTK MHV na doplnenie chýbajúcich informácií.
3. Overí si pravdivosť uvedených informácií pomocou vlastných alebo verejných zdrojov⁴, pričom môže využiť napríklad verejne dostupné služby VIN dekodérov, napr.:
 - a. www.outvin.com – pre akékoľvek vozidlá
 - b. <https://www.mdecoder.com/>, <https://bimmer.work/>, - pre BMW
4. Posúdi, či bude potrebná prítomnosť experta ako prizvanej osoby a v prípade potreby zabezpečí jeho prítomnosť na HTK MHV.
5. Pripraví si zápis z HTK MHV tak, aby mohol pri začatí HTK MHV prísť priamo k posúdeniu historicko-technického stavu vozidla a tak, aby spravidla mohol zápis dokončiť priamo na HTK MHV. Zápis je možné rozpracovať v Systéme, uložiť ho a vrátiť sa k nemu. Komisár si takto pripraví všetky zápisy pred svojou HTK MHV. Pod pripravením zápisu sa rozumie vyplnenie základných identifikačných údajov o vozidle, o žiadateľovi, o termíne konania HTK v úvodnej časti zápisu. Takisto je možné vopred posúdiť prvé štyri požiadavky v zápise a to či: (i) vozidlo je vo veku 20 až 29 rokov; (ii) typ vozidla sa už nevyrába; (iii) vozidlo sa obvykle používa vo voľnom čase; (iv) vozidlo je prihlásené v evidencii. Pripravením si zápisov vopred komisár šetrí čas sebe ako aj žiadateľovi počas samotnej kontroly.

3. Priebeh HTK MHV

Pri hromadných termínoch je každému žiadateľovi pridelený časový slot (interval), v ktorom sa očakáva vykonanie HTK jeho vozidla. Ide len o orientačný časový slot, pričom skutočný čas vykonania HTK sa môže líšiť. Žiadateľ sa s vozidlom a dokumentáciou dostaví na miesto konania HTK v dostatočnom časovom predstihu, najmenej 15 minút vopred. Organizátor hromadného termínu sa pridržiava poradia

³ Vid' napríklad tu <https://www.dekra.sk/sk/technicka-kontrola-zvlastna/>.

⁴ Komisia zabezpečuje pre potreby komisárov interný zoznam dôležitých verejných zdrojov a archívov, z ktorých sa dá podporne vychádzať a tento priebežne aktualizuje.

podľa rezervovaných časových slotov, ale môže ho meniť v prípade neprítomnosti žiadateľa alebo skoršieho ukončenia predchádzajúcich HTK.

Počas HTK vyhotovuje komisár poznámky o vozidle priamo do zápisu z HTK v Systéme, pričom môže vyhotoviť podporné fotografie vozidla a dokumentácie. Žiadnu dokumentáciu od vozidla si komisár neponecháva a na konci HTK ju vracia žiadateľovi.

Historicko-technický stav vozidla sa posudzuje v priestoroch konania HTK. Vozidlo sa posudzuje na zdviháku len za prítomnosti osoby oprávnenej na ovládanie zariadenia. V priestore musí byť možnosť posúdiť stav karosérie a podvozku zospodu, či už prostredníctvom zdvíhacieho zariadenia, alebo kontrolnej jamy.

Skúšobné jazdy sa na vozidle spravidla nevykonávajú. Komisár môže požadovať skúšobnú jazdu len za prítomnosti a vedenia vozidla zo strany jeho vlastníka a to len v prípade, ak môže skúšobná jazda prispieť k posúdeniu historicko-technického stavu vozidla.

Komisár vykonáva HTK spravidla tak, aby mohol na konci HTK ukončiť zápis z HTK MHV, ktorý odošle prostredníctvom Systému žiadateľovi po skončení HTK. K zaslaniu zápisu môže dôjsť v deň konania HTK, alebo neskôr. Komisár pri vyplňaní zápisu zdôvodní výber a vyplnenie každého poľa, pokiaľ možno vyčerpávajúcim spôsobom.

Ak vozidlo vyhovelo podmienkam HTK (v zmysle tejto metodiky), spolu so zápisom komisár vyhotoví a pošle prostredníctvom Systému aj preukaz MHV a dokument „FIVA Youngtimer Registration Document“.

Preukaz MHV sa generuje prostredníctvom Systému. Dokument „FIVA Youngtimer Registration Document“ sa generuje v Systéme FIVA a komisár ho musí stiahnuť vo formáte PDF a nahráť ako prílohu do Systému pred jeho odoslaním. Pod „odoslaním“ sa má na mysli využitie funkcie Systému „odoslať“ a nie zaslanie vlastným / súkromným emailom komisára.

4. Vek vozidla a jeho obdobie

Pre určenie veku vozidla je rozhodujúci rok, v ktorom bolo vozidlo vyrobené alebo dokončené jeho výrobcom, t.j. rok výroby. Podľa Technického kódexu FIVA: „*Rok výroby je rok dokončenia vozidla. Konkrétny dátum dokončenia sa môže líšiť od modelového roku výrobcu a od dátumu prvej registrácie v krajine, napr. 1970 Mustang dokončený v novembri 1969.*“

V osvedčení o evidencii alebo registrácii vozidla (v dokladoch od vozidla) sa typicky rok výroby neuvádza, ale uvádza sa dátum prvej evidencie. Nemusí ísť o ten istý rok. Rok výroby je typicky možné určiť pomocou dekódovania VIN čísla vozidla alebo prostredníctvom inej dokumentácie.

Postačí, ak vozidlo v danom roku má dosiahnuť vek 20 rokov, aby bolo prípustné na HTK a vydanie preukazu MHV z pohľadu jeho veku.

Príklad: Ak bolo vozidlo vyrobené 30. decembra 2006, absolvovať HTK môže už 1.1.2026, pretože v roku 2026 dosiahne vek 20 rokov. Skutočnosť, že počas takmer celého roka 2026 vozidlo bude mať v skutočnosti len necelých 20 rokov nie je rozhodujúca. Ak sa posudzuje ako rozhodujúci rok výroby, vozidlo už v danom roku je 20 ročné.

Na druhej strane, status vozidla ako MHV sa musí skončiť momentom dovŕšenia 30. roku vozidla. Je tomu tak preto, lebo to isté vozidlo nemôže byť súčasne MHV a historickým vozidlom a ich vek sa nemôže prekrývať. Aktuálna metodika posudzovania veku historických vozidiel je nastavená na konkrétny dátum výroby. Je preto nutné pri každom vozidle určiť aj presný dátum výroby. Uplynutím 30 rokov od tohto dátumu vozidlo automaticky prestáva byť MHV.

Ak nie je možné určiť presný dátum výroby vozidla, ale je možné určiť jeho rok výroby, za dátum výroby pre účely posúdenia veku vozidla sa považuje 1. júl daného roka. Ak by bol dátum prvej evidencie skorší ako tento dátum, za dátum výroby sa považuje dátum prvej evidencie.

S vekom vozidla súvisí aj pojem „**obdobie**“, ktorý má význam pri skúmaní „dobovosti“ úprav, príslušenstva a zásahov do vozidla. FIVA považuje za obdobie vozidla **15 rokov od roku výroby**. Pri období sa nevychádza z konkrétneho dátumu výroby ale iba roku výroby.

5. Typ vozidla sa už nevyrába

Typ vozidla je označenie vozidla, ktoré nájdeme v kolónke D.2 osvedčenia o evidencii časť II. Nejde o obchodný názov vozidla. Častokrát sa typ vozidla zhoduje s hovorovým označením „generácie“ vozidla.

Príklad: Obchodný názov vozidla môže byť 540i, ale typom vozidla je E39. BMW 540i sa síce stále vyrába, ale typ E39 už nie.

Komisár musí posúdiť, či sa typ vozidla už nevyrába. Odporúča sa, aby komisár v odôvodnení požiadavky II. zápisu uviedol, kedy sa prestal typ vozidla vyrábať. Ak by sa typ vozidla stále vyrábal, nemohlo by ísť o MHV ani v prípade, keby boli splnené ďalšie podmienky vrátane veku vozidla.

6. Vozidlo sa obvykle používa vo voľnom čase

Pri tejto požiadavke sa neposudzuje, či dané konkrétne vozidlo je daným spôsobom používané jeho aktuálnym vlastníkom alebo držiteľom, ale či vo všeobecnosti dané vozidlo obvykle danému účelu slúži, a to v dnešnej dobe. O používaní vozidla rozhodujú primárne zberatelia a preto by dané posúdenie nemalo byť výlučne na subjektívnom hodnotení vozidla a jeho účele použitia zo strany komisára. Takisto nie je z pohľadu zachovania technického dedičstva rozhodujúce, aký bol pôvodný účel vozidla v jeho období. Dnes sú zberateľmi používané vo voľnom čase aj nákladné vozidlá alebo vojenské vozidlá, ktoré neboli vo svojom období používané vo voľnom čase. Predpokladáme preto, že táto požiadavka nebude splnená skôr výnimočne.

7. Vozidlo prihlásené v evidencii

Definícia MHV spomína, že musí ísť o vozidlo prihlásené v evidencii. Prihlásenie vozidla do evidencie definuje § 2 ods. 26 zákona č. 106/2018 Z. z., o prevádzke vozidiel v cestnej premávke nasledovne:

„Prihlásením vozidla do evidencie vozidiel je administratívny úkon orgánu Policajného zboru alebo príslušného evidenčného orgánu iného štátu, ktorým sa vozidlu prideliť evidenčné číslo a vydávajú tabuľky s evidenčným číslom. Prvým prihlásením vozidla do evidencie vozidiel je dátum prihlásenia vozidla do evidencie vozidiel, kedy je vozidlu prvýkrát pridelené evidenčné číslo a sú vydané tabuľky s evidenčným číslom“

To znamená, že vozidlo môže mať slovenské alebo zahraničné osvedčenie o evidencii, a to aj z krajín mimo EÚ. Môže ísť o dočasne odhlásené vozidlo v podmienkach SR alebo o odhlásené vozidlo zo zahraničia s exportnými dokladmi. Takisto môže ísť o vozidlo, ktoré je stále prihlásené v zahraničí, ktoré sa prihlasuje v Slovenskej republike.

HTK MHV neslúži na prepis vozidla alebo zmenu údajov v evidencii. Komisár nijako neskúma ani negarantuje, či vozidlo napokon bude úspešne prihlásené v evidencii v Slovenskej republike. O jeho prihlásení ZZHV nijako nerozhoduje. HTK MHV slúži len na posúdenie historicko-technického stavu vozidla a jeho zákonného statusu ako MHV.

Túto požiadavku nebudú spĺňať vozidlá, ktoré nikdy neboli prihlásené v žiadnej evidencii resp. nemajú žiadne doklady preukazujúce prihlásenie v evidencii.

8. História vozidla

Históriu vozidla je možné preukázať akýmkoľvek z nasledujúcich dokumentov, pričom komisár v zápise označuje, ktorými dokumentami vozidlo disponuje a ktorými nie. Ak sú k dispozícii tieto dokumenty, formulár zápisu v Systéme priradí uvedený počet bodov. Na splnenie požiadavky na historickosť vozidla **je potrebné získať aspoň 25 bodov**.

Ak je získaný počet bodov nižší, vozidlo nespĺňa požiadavky na historickosť a nemôže mu byť vydaný preukaz MHV. Celkový výsledok tak bude „nevyhovet“.

Dokumenty preukazujúce históriu vozidla	Body
a. Pôvodná servisná kniha so zápismi	20
b. Faktúra alebo potvrdenie z prvého predaja vozidla	5
c. Potvrdenie o výrobnej špecifikácii vozidla (výpis z VIN dekáderu)	5
d. Dokumenty, z ktorých vyplývajú informácie o predchádzajúcich vlastníkoch vozidla, predchádzajúcich registráciách, protokoloch alebo kontrolách	15
e. Dokumentácia z údržby, úprav alebo opráv vozidla	5
f. Pôvodný užívateľský manuál alebo iná sprievodná dobová dokumentácia k vozidlu	5
g. Dobové fotografie vozidla (vrátane médií / sociálnych sietí)	5
h. Iná historicky relevantná informácia o vozidle	5 až 25

Bod h. dáva komisárovi určitú voľnosť rozhodnúť, že iná tu neuvedená historicky relevantná informácia o vozidle má váhu dôležitosti v rozpätí od 5 do 25 bodov. Rozhodnutie však musí byť primerané vo vzťahu k váhe dôležitosti dokumentov podľa písm. a. až g. vyššie.

Okrem iného môže ísť o nasledovné:

- veľmi nízky počet vyrobených kusov daného vozidla alebo danej verzie / variantu / úpravy vozidla;
- veľmi nízky počet vyrobených kusov vozidla v danom farebnom prevedení;
- vysoká zberateľská hodnota daného vozidla;
- veľmi nízky nájazd daného vozidla;
- unikátne zachovaný pôvodný stav vozidla;
- známy alebo prominentný predchádzajúci majiteľ;
- účasť vozidla vo filmoch alebo počas historicky dôležitých udalostí;
- akékoľvek iné informácie, ktoré potvrdzujú historickú relevantnosť daného vozidla.

Ak označí komisár ktorúkoľvek z možností a. až h. vyššie ako „áno“, musí v zápise detailne popísať svoje rozhodnutie v odôvodnení. Dané odôvodnenie v zápise musí byť dostatočne presné a detailné, aby komisár na základe neho vedel vyplniť sekciu „história“ v preukaze MHV ale aj dokumente „FIVA Youngtimer Registration Document“.

FIVA napríklad vyžaduje, aby sa v časti „história“ vyplnili tieto informácie:

Všeobecná história. môže zahŕňať okrem iného dôležité údaje, ako napr. dátum dokončenia, dátum odoslania, predajný agent alebo predajca, dátum prvej cesty registrácie, poškodenia (napr. nehody) atď.

Vlastníctvo. Súčasní a predchádzajúci majitelia. Patria sem všetci predchádzajúci známi vlastníci vozidla. Vlastník musí poskytnúť minimálne informácie týkajúce sa predchádzajúceho vlastníka. Tieto informácie, ak sú známe, budú zahŕňať dátumy predaja alebo približné údaje, meno vlastníka, mesto a krajinu.

História udalostí. Zahŕňa významné udalosti, zrazy alebo výstavy (napr. automobilové výstavy atď.). Takéto informácie, ak sú známe, budú obsahovať dátumy, názov udalosti, účastníkov, výsledky, mesto a krajinu.

Je možné však vyplniť aj ďalšie historicky relevantné informácie o vozidle. Odporúčame, aby sa v tejto sekcii nevyplňali mená a priezviská a už vôbec nie ďalšie identifikátory žijúcich osôb ako dátumy narodenia, bydliská, kontaktné údaje alebo rodné čísla.⁵ Na zosnulé osoby sa ochrana osobných údajov (v Slovenskej republike) nevzťahuje.

⁵ Je pravdou, že v tomto dôležitom bode sa Metodika odlišuje od Technického kódexu FIVA. Avšak, v tomto konkrétnom bode sme aj odporúčali FIVA revidovať svoje postupy z ohľadom na predpisy na ochranu osobných údajov. FIVA aktuálne už pri vyplňaní preukazov vo svojej informačnej povinnosti odporúča konzultovať otázky týkajúce sa ochrany osobných údajov s lokálnymi právnymi expertami podľa lokálneho práva. V tomto rozsahu teda neodporúčame do sekcie „história“ preukazov MHV vyplňať priame identifikátory a osobné údaje predchádzajúcich vlastníkov. Tieto údaje však môžu byť uchovávané prostredníctvom Systému a Systému FIVA, prípadne Zápisu.

Tieto informácie o histórii komisár vyplní v slovenčine v preukaze MHV a angličtine v dokumente „FIVA Youngtimer Registration Document“. Je potrebné si uvedomiť, že zachovanie tejto histórie je jedným z hlavných dôvodov existencie FIVA a vydávania preukazov historických vozidiel. Preto je potrebné k popísaniu histórie pristupovať dôsledne a dôkladne.

9. Pôvodný stav vozidla (a úpravy)

Pri pôvodnom stave vozidla komisár skúma a hodnotí samostatne tieto oblasti, pričom niektoré z nich sú tzv. „KO kritériá“, tzn., že musia byť splnené.

Oblasti	KO kritérium
a. Pôvodná karoséria bez podstatných zmien	Áno
b. Pôvodný motor, pôvodný pohon a prevodovka bez podstatných zmien	Áno
c. Pôvodný podvozok a nápravy bez podstatných zmien	Áno
d. Pôvodná farba karosérie	Nie
e. Pôvodné disky a veľkosť pneu	Nie
f. Pôvodné prevedenie interiéru	Nie
g. Dobrý stav a zachovanosť	Áno
h. Všetky zistené úpravy vozidla sú z obdobia alebo sú mimo obdobia ale boli používané v období a sú historicky podložené	Áno (len ak sú zistené)

Pri každej z oblastí a. až f. komisár môže odpovedať tromi spôsobmi: **áno / nie / úpravy**.

Ak komisár pri nejakej oblasti zistí úpravy, neznamená to automaticky negatívnu odpoveď. Sú úpravy, ktoré sú dovolené a uznané Technickým kódexom FIVA. Preto sa v takom prípade v zápise otvorí nový riadok a hodnotenie áno / nie vo vzťahu k daným úpravám. Táto odpoveď potom determinuje, či daná oblasť hodnotenie spĺňa znaky pôvodnosti alebo nie.

Výsledná odpoveď (po zhodnotení prípadných úprav) však **musí byť áno pri bodoch a., b., c. a g.** – KO kritériá. Inak nemožno hovoriť o tom, že vozidlo je v pôvodnom stave. Formulár zápisu v Systéme je nastavený tak, že nemožno obísť tieto požiadavky, nakoľko tieto požiadavky vyplývajú z definície MHV a Technického kódexu FIVA.

Vo vzťahu k ostatným oblastiam d., e., a f. – tieto síce nie sú KO kritériami, ale táto Metodika vyžaduje, aby **aspoň 2 z týchto 3 oblastí** mali výsledné hodnotenie áno. Pri týchto bodoch platí rovnako možnosť zvolenia úprav, ktoré sa následne hodnotia rovnako.

Pri **dobrom stave a zachovanosti** podľa bodu g. nie je možnosť hodnotiť úpravy, pričom nehodnotíme technickú spôsobilosť vozidla v premávke. Tú hodnotí technik TK a EK. Spoliehame sa na to, že vozidlá žiadajúce o status MHV sú technicky spôsobilé v premávke, nakoľko majú platné osvedčenie z TK alebo iné ekvivalentné osvedčenie z členského štátu EÚ (napr. TUV). Hodnotíme tu výlučne dobrý stav a zachovanosť z pohľadu pôvodnosti vozidla.

Čo nie je považované za dobrý stav a zachovanosť vozidla a neprejde:

- Hrdza karosérie viditeľná zvonku;
- Hrdza dverí alebo kapôť viditeľná po ich otvorení;
- Hrdza nosníkov, podlahy alebo iná štrukturálna hrdza karosérie, ktorá si vyžaduje opravu klampiarom;
- Nesymetrická karoséria (typicky po nehode, náraze);
- Gumo-asfaltový alebo iný ochranný nástreok podvozku alebo karosérie zospodu (nakoľko typicky nie je aplikovaný výrobcom a zároveň neumožňuje posúdiť skutočný stav vozidla);
- Úniky oleja z motora, prevodovky, diferenciálov, brzdovej kvapaliny, hydraulického oleja, chladiacej kvapaliny – vozidlo musí byť zospodu suché a bez únikov kvapalín;
- Praskliny diskov;
- Rozšírené nedostatky laku (olúpaná farba na plech, alebo olúpaná vrchná vrstva číreho laku);

- Rozšírené stopy po krupobití v karosérii, pretlačené časti karosérie alebo iné stopy po poškodení karosérie alebo nehody vozidla;
- Deravý a fučiaci výfuk alebo zvody;
- Prasknuté čelné sklo;
- Repliky závodných polepov a nálepiek, pokiaľ tieto neboli ako možnosť ponúkané výrobcom alebo úpravcom vozidla;
- Akékoľvek „wrap“, „PPF“ alebo iné fólie na vozidle meniace jeho vzhľad alebo farbu (okrem priehľadných fólií ako napr. xPEL, ktoré majú výlučne ochrannú funkciu a nemenia vzhľad a farbu vozidla);
- Podomácky alebo amatérsky upravených vozidlách, pri ktorých sa nedá ani uvažovať o aplikovaní pravidiel FIVA na úpravy.

Stačí výskyt jedného z vyššie uvedených nedostatkov a komisár rozhodne, že vozidlo nie je pre účely HTK MHV v dostatočne dobrom stave alebo zachované. Ak je možné nedostatky odstrániť bez celkovej renovácie vozidla, komisár **v zápise určí podmienky, ktoré musí žiadateľ splniť** na to, aby boli tieto nedostatky odstránené.

Čo automaticky a izolovane nehodnotíme ako nedostatky pri dobrom stave vozidla a zachovanosti, napr.:

- Jemná povrchová hrdza (tzv. liška) podvozku, náprav, výfuku a hnacieho ústrojenstva a karosérie zospodu;
- Drobné nedostatky laku, kamienky, škrabance, prach a pod.;
- Jemné rozdiely v odtieni farby týkajúce sa netrafenia presného odtieňu farby;
- Jemné bubliny pri viacvrstvových oknách, ktoré nebránia výhľadu;
- Dorobené fólie na oknách;
- Jemne odreté alebo poškriabané disky;

Avšak, komisár posudzuje celkový stav vozidla a jeho zachovanosť. Preto aj súbeh viacerých vyššie uvedených prípadne aj ďalších menej závažných nedostatkov môže viesť k záveru, že vozidlo nie je celkovo v dobrom stave alebo nie je celkovo zachované, pretože týchto menej závažných nedostatkov má jednoducho príliš veľa na to, aby sa dalo povedať, že vozidlo je v dobrom stave a zachované.

Pri **pôvodnej karosérii** posudzujeme, či karoséria vykazuje zmeny alebo rozdiely oproti tomu, ako vyzerala karoséria daného typu vozidiel. V rámci dovolených úprav akceptujeme použitie náhradných dielov z iných vozidiel rovnakého typu ako dvere, kapoty, blatníky, nárazníky. Takisto akceptujeme odborne vykonané klampiarske zásahy a opravy karosérie, ktoré nie sú opticky rušivé alebo nebezpečné a zachovávajú pôvodný vzhľad karosérie. Pod „karosériou“ chápeme aj nárazníky, difúzory, spojery, lišty, mriežky, masky, rôzne pakety, „bodykity“, lemy, prahy, zrkadlá, svetlá a celkovo hodnotíme pôvodný vonkajší vzhľad vozidla (okrem podvozku, diskov a pneu – samostatná kategória). Pri pôvodnosti karosérie nehodnotíme farbu ani stav karosérie (koróziu) – tie sú hodnotené v rámci samostatných kategórií. Hodnotíme pôvodný tvar a vzhľad karosérie a vozidla. Akékoľvek zásahy do tvaru alebo vzhľadu karosérie musia byť hodnotené v rámci úprav karosérie a prirodzene otvárajú celý rad otázok týkajúcich sa **tuningu**.

Čo považujeme za akceptované úpravy karosérie:

- Použitie iných verzií nárazníkov, spoilerov alebo paketov z toho istého typu vozidla, ktoré preukázateľne konkrétne na dané vozidlo umožňoval zvoliť výrobca (napríklad M Paket alebo AMG nárazníkov pre daný typ vozidla);
- Použitie akýchkoľvek originálnych dielov a doplnkov úpravcov (tuning), ktoré boli v období dovolené a legálne, a to za podmienky doloženia alebo existencie nižšie popísaných dokumentov.

Každý legálny úpravca vozidiel ku každému svojmu dielu karosérie uvádzal číslo svojho dielu a zároveň disponoval typovým schválením daného dielu na konkrétny model, ktoré spolu s dielom poskytoval. Číslo dielu môže ale nemusí byť vyrazené na predmetnom diele. Dôležitým predpokladom akceptácie daného dielu (a neskôr aj zapísania do osvedčenia o evidencii) je existencia typového schválenia daného dielu na konkrétne daný typ aj model vozidla! Táto skutočnosť musí vyplývať z nasledovných dokumentov, z ktorých aspoň jeden musí predložiť žiadateľ ak tvrdí, že ide o dobovú legálnu úpravu vozidla:

- Katalóg dielov úpravcu s daným dielom pre dané vozidlo;

- Dokument „Teilgutachten“ daného dielu;
- „TUV“ osvedčenie k danému dielu.

Opakujeme, že tuningový diel musí byť schválený pre použitie nie len na konkrétny typ vozidla ale aj model.

Čo nepovažujeme za akceptované úpravy karosérie z pohľadu pôvodnosti:

- Svojpomocné vyrezanie otvorov, použitie výduchov, zväčšenie lemov na väčšie alebo širšie kolesá;
- Zmena základných rozmerov karosérie (napr. zníženie / rozšírenie);
- Použitie dielov karosérie z iného typu vozidla (napríklad iná maska alebo svetlá z novšieho typu vozidla);
- Použitie dielov karosérie z toho istého typu vozidla ale iného modelu, ktoré výrobca nepripúšťal (napríklad krídlo z vrcholového modelu, ktoré nebolo dostupné ako doplnok pre danú motorizáciu);
- Repliky originálnych tuning dielov;
- Neznáme alebo neidentifikovateľné diely.

Určite budú existovať hraničné situácie najmä pri úpravách mimo Európy (USA, Japonsko) prípadne pri zastúpeniach európskych úpravcov v týchto krajinách. Autentické dobové úpravy odrzkadľujúce určitú kultúru inej krajiny môžu mať zberateľskú hodnotu, aj keď sa nemuseli dochovať alebo ani nikdy neexistovali požadované dokumenty z pohľadu európskej legislatívy. V prípade pochybností by komisár mal zvážiť experta na danú problematiku ako prizvanej osoby. Stanovisko experta môže nahradiť dané dokumenty, musí však byť odôvodnené.

Vyššie uvedené časti týkajúce sa tuningu a úprav karosérie sa primerane vzťahujú aj na hodnotenie tuningu a úprav motora, prevodovky, podvozku, náprav, diskov, pneu a prevedenia interiéru. Takisto nehodnotíme, či ide o identické diely, ktoré vozidlo malo z fabriky. Sú prípustné zmeny a výmeny týchto dielov a častí za diely a časti s rovnakým číslom dielu. Prípadne sú dovolené úpravy, avšak za podmienok uvedených vyššie.

Pri **pôvodnom motore** je prípustné, aby bol motor menený za iný motor (s iným identifikačným alebo výrobným číslom), avšak musí ísť o motor toho istého typu ako pôvodný motor.

Pri **pôvodnej farbe** karosérie vozidla nevyžadujeme, aby išlo o prvý lak vozidla a teda pôvodný fabrický lak vozidla (ten by samozrejme požiadavke pôvodnej farby vyhovoval). Hodnotíme, či ide o správny odtieň farby, s ktorým bolo vozidlo vyrobené. Pôvodná farba by mala vyplývať z historickej dokumentácie, najmä z výpisu VIN čísla vozidla, prvej faktúry, servisnej knižky prípadne potvrdenia výrobcu. Posudzujeme kód farby a označenie konkrétnej farby (napr. Diamondschwartz kód 181), nie iba všeobecnú skupinu farieb (čierna). Pri pôvodnej farbe sú povolené úpravy v podobe zmeny farby vozidla na inú farbu, avšak len za splnenia týchto podmienok:

- ide o farbu vozidla, ktorú výrobca používal v období na daný typ vozidla a je možné túto skutočnosť preukázať napríklad dobovým katalógom s prehľadom dostupných farieb;
- ide o farbu vozidla, ktorú preukázateľne výrobca použil na daný typ vozidla ako farbu na želanie v rámci individualizačných programov, čo vie žiadateľ preukázať;
- ide o skutočný „celolak“ a teda zmena farby sa týka celej karosérie vrátane motorového a batožinového priestoru, prahov, vnútorných častí dverí a kapôť, podbehov a na vozidle je viditeľná zo všetkých strán len jedna farba.

Komisia bude postupne zverejňovať fotografie z praxe, ktorými budeme sledovať konzistentnosti výkladu týchto pojmov. Za záver treba dodať, že hodnotenie a rozhodovanie o statuse vozidla ako MHV nemá nijaký dopad na prevádzkovanie alebo prihlásenie daného vozidla do evidencie a rovnako tak neslúži ako podklad.

10. Triedenie podľa Technického kódexu FIVA

Všetky vozidlá vo veku 20 až 29 rokov patria do **Triedy G (Past) – vyrobené po 1.1.1971**. Táto skutočnosť je v zápise nemenná a preto nemá zmysel rozberať ďalšie triedy. Komisár však musí v rámci záverečného

hodnotenia vybrať jednu z možností pri: (i) type; (ii) skupine; a (iii) celkovom historicko-technickom stave vozidla.

Pri type a skupine vychádza komisár z nasledujúcich kritérií FIVA:

Typ a definícia typu:

typ A – STANDARD (štandardné)

Vozidlo so štandardnou špecifikáciou, tak ako bolo dodané VÝROBCOM. Môžu byť povolené úpravy na pranie, malé kozmetické zmeny zodpovedajúce OBDOBIU a použitie typického príslušenstva, ktoré bolo v danom OBDOBI na trhu.

typ B – PERIOD MODIFIED (dobovo upravené)

Vozidlo upravené v OBDOBI na špecifické účely, typické v svojej podstate a tým historicky cenné. Výrobca takéhoto vozidla je označovaný ako „zhotoviteľ“. (napr. hasičské, pohrebné a pod.)

typ C – REPRODUCTION AND REPLICAS (kópie a repliky)

REPRODUKCIA (kópia) je zhotovená mimo OBDOBIA a kopíruje určitý konkrétny model s použitím dielov podľa OBDOBIA. Výrobca je REPRODUCER (kopista), vozidlo musí byť označené tak, aby bolo jasné, že ide o KÓPIU. Označenie vozidla sa skladá z mien kopistu a modelu vozidla.

REPLIKA spĺňa rovnaké podmienky, ale líši sa tým, že je zhotovená pôvodným VÝROBCOM vozidla. Rokom výroby vozidiel kategórie KÓPIA a REPLIKA je dátum ich zhotovenia.

typ D – MODIFIED OUT OF PERIOD (upravené mimo obdobia)

Vozidlo s preverenou identitou, ktoré bolo upravené do svojej pôvodnej podoby mimo OBDOBIA spôsobom typickým OBDOBI a za použitia súčasti podľa špecifikácie obvyklej v OBDOBI.

typ E – EXCEPTION (výnimka)

Vozidlo s preverenou identitou, ktoré bolo upravené do svojej pôvodnej podoby mimo OBDOBIA za použitia súčastí alebo technológií, v danom OBDOBI nedostupných. Vozidlo musí mať i v tomto prípade pôvodný rám/šasi alebo platformu a karosériu podľa špecifikácie OBDOBIA pre daný model. Môžu byť použité maximálne dve podskupiny odlišné od pôvodnej špecifikácie, ako sú: motor, prevodovka, riadenie, kolesá, predné odpruženie a zadné odpruženie. Úpravy môžu byť vykonané aj v súčasnej dobe a na rok výroby vozidla nemajú vplyv.

Pre odstránenie pochybností, skutočnosť, že triedenie FIVA umožňuje kategorizovať a chrániť aj historické vozidlá typu C (kópie a repliky) neznamená, že sa tým znižujú akékoľvek požiadavky na historickosť a historickú dokumentáciu daných vozidiel. Podotýkame, že pri kópiách a replikách FIVA navyše predpokladá, že sa mení aj výrobca vozidla, ktorým je „REPRODUCER“ (kopiista). Typické repliky a prestavby ako „F40 na podvozku Mazdy MR2“ nepredstavuje daný prípad, pokiaľ dané vozidlo nebolo oficiálne ako replika ponúkaná osobitným výrobcom so štatútom výrobcu automobilov. Výskyt týchto prípadov bude pri MHV skôr ojedinelý.

Skupina podľa zachovalosti vozidla:

skupina 1 – ORIGINAL (originálne vozidlá)

Vozidlá v stave, ako boli pôvodne vyrobené, bez zmeny, alebo len s malým zhoršením stavu. Musia byť kompletne originálne, vrátane interiéru a exteriéru. Výnimkou sú iba pneumatiky, zapal'ovacie sviečky, akumulátor a iné spotrebovateľné a krátkodobu užívateľské diely.

skupina 2 – AUTHENTIC (autentické – vierohodné vozidlá)

Vozidlá používané, ale zatiaľ nerenovované, podľa originálnej špecifikácie, s priebežnou históriou, v originálnom, aj keď zhoršenom stave. Opotrebované diely môžu byť vymenené za nové, zodpovedajúce dobovej dokumentácii. V duchu OBDOBIA môže byť tiež obnovený lak a čalúnenie.

skupina 3 – RESTORED (reštaurované vozidlá)

Vozidlá so známou identitou, celkovo alebo čiastočne demontované, reparované a znovu zmontované. Ak už nie sú k dispozícii pôvodné diely alebo materiál, sú pôvodné diely alebo materiál, sú povolené len malé odchýlky od výrobných špecifikácií. Ak sú k dispozícii originálne diely, musia byť použité, ale môžu byť nahradené inými dielmi s rovnakými vlastnosťami. Interiér a externý finiš musia byť čo najbližšie dobovej dokumentácii.

skupina 4 – REBUILD (prestavané vozidlá)

Vozidlá zostavené z dielov jedného alebo viacerých vozidiel rovnakého typu a modelu, zmontované do jedného celku tak, aby vzniknuté vozidlo bolo čo najbližšie originálnej dokumentácii výrobcu. V rámci prestavby môžu byť vyrobené nové diely, alebo diely nezodpovedajúce OBDIOBU (napr. karoséria, blok motora, hlava valcov alebo iné, ktoré nenesú znaky identity). Interiér a exteriér musia byť čo najbližšie k špecifikácii OBDIOBA.

Pri celkovom historicko-technickom stave vozidla vyberie komisár jednu z piatich možností hodnotenia, pričom sa riadi kritériami ZZHV (medzistupne sa nehodnotia):

Hodnotenie 1

a) Výborný originálny a pôvodný stav a vzhľad vozidla, ktoré nie je renovované, nie je na ňom viditeľné žiadne opotrebovanie a poškodenie a má nízky počet najazdených kilometrov (míl). Môže to byť napríklad vozidlo po prvom majiteľovi, ktorý málo jazdil, vozidlo bolo pravidelne kontrolované a ošetrované.

b) Výborný stav vozidla, ktoré je bez odchýlok zrenovované do podoby v akej ho vyrábala a dodával na trh pôvodný výrobca a pri renovácii boli použité len originálne náhradné diely a pôvodné materiály, ako v období výroby a prevádzky vozidla. Dovoľené sú len odchýlky vyplývajúce z legislatívy konkrétneho štátu, kde bolo vozidlo registrované a prevádzkované, napr. osvetlenie, zrkadlá, výbava a pod.

Hodnotenie 2

a) Veľmi dobrý originálny stav a vzhľad vozidla, ktoré zatiaľ nebolo renovované, je na ňom viditeľné len malé opotrebovanie (napr. patina a matný lak, znížený lesk, znížená farebnosť textílií a kože) a nie je na ňom viditeľné žiadne poškodenie. Vozidlo môže mať vymenené diely spotrebného charakteru (pneumatiky, akumulátor, žiarovky a pod.) a zjavne bolo málo používané a bolo dobre udržiavané. Vymenené diely musia zodpovedať originálu, nové pneumatiky sa musia tvarovo a vzhľadovo čo najviac približovať k originálnym.

b) Veľmi dobrý stav vozidla, ktoré je verne a odborne zrenovované do podoby v akej ho vyrábala a dodával na trh pôvodný výrobca. Vozidlo môže mať reštaurované, resp. zhotovené nové časti exteriéru (napr. lakovanie, chrómovanie), môže mať tiež reštaurované, resp. zhotovené nové časti interiéru (napr. čalúnenie) a pri renovácii môže mať vymenené diely spotrebného charakteru (pneumatiky, akumulátor, sviečky, žiarovky a pod.). Na vozidle môžu byť len minimálne známky opotrebovania, ktoré sú však poznateľné až pri podrobnejšej prehliadke.

Hodnotenie 3

Dobrý stav a vzhľad vozidla, na ktorom je už viditeľné častejšie používanie, je však udržiavané, plne prevádzkyschopné a bez technických nedostatkov. Na vozidle sa môžu vyskytovať drobné optické chyby laku a povrchovo upravených súčiastok (napr. chrómovaných, alebo súčiastok zo zinkozliatiny) a môže mať drobné poškodenia povrchu a opotrebovanie oterom (hrany, kľučky, pánty) a opotrebovanie tlakom (sedačky).

Vozidlo môže byť po dávnejšej, resp. po čiastkovej renovácii, alebo oprave, pri ktorej mohli byť použité aj neoriginálne, ale plne kompatibilné náhrady a kópie. Na vozidle nesmú byť viditeľné znaky poškodenia, ani zásahy vykonané pri opravách.

Hodnotenie 4

Akceptovateľný stav a vzhľad vozidla ktoré je síce kompletne a prevádzkyschopné, avšak s výraznejšími stopami opotrebovania. Na vozidle sa môže vyskytovať lokálne povrchová korózia, alebo potreba budúcej opravy, resp. potreba výmeny niektorých dielov. Na vozidle môžu byť namontované neoriginálne, ale kompatibilné náhrady a kópie.

Takéto vozidlo môže niesť riziko skrytých a nespozorovateľných chýb a časom si zrejme vyžiada opravu, alebo renováciu. (napr. klepanie motora, výdute na blatníkoch, preliačené sedačky, unavené pružiny a pod.)

Do tejto skupiny sú zaradené aj vozidlá síce kompletne a prevádzky schopné, ktoré sú však znehodnotené neodbornými opravami a úpravami, nekvalitným dielenským spracovaním, alebo neodborným reštaurovaním, resp. renováciou.

Hodnotenie 5

Nevyhovujúci stav vozidla, ktorý je charakterizovaný veľkým opotrebovaním a poškodením, na vozidle je hĺbková korózia, viditeľné sú napr. následky neodborných opráv a úprav, alebo je v nepojazdnom stave. Vozidlo však zatiaľ nie je určené ako zdroj náhradných dielov a je možné zrenovovať ho a uviesť do požadovaného stavu. Toto hodnotenie prislúcha vozidlu aj v prípade, že nebolo možné s istotou vykonať jeho identifikáciu a zistiť jeho pôvod.

Hodnotenie 5 dostane vozidlo aj vtedy, ak nebol dodržaný určený termín pre splnenie pripomienok z HTK, alebo ak sa pri doplňujúcej kontrole po vykonaní HTK zistí, že stanovené pripomienky neboli splnené.

Nevyhovujúco je vozidlo hodnotené aj vtedy, ak absolvovalo TK zvláštnu v STK pri ktorej boli na ňom zistené chyby typu C Nebezpečné.