

Vysvetlenie pojmu **historické vozidlo**

Mnohí priaznivci historických vozidiel sa v tejto dobe dostávajú k poslednej, vytúženej méte svojho snaženia, a tou je vlastníctvo historického vozidla a jeho následné použitie na ceste.

Medzinárodná organizácia FIVA, ktorej princípy sú uplatňované aj v našej legislatíve a v aplikačnej praxi pri výkone historicko technických kontrol, vychádza veteránistom v ústretí a po roku 2010 vydáva v poradí už tretí tzv. **Technický kódex FIVA 2020** – teda súhrn pravidiel pre posudzovanie štatútu historického vozidla. Technický Kódex FIVA 2020 sme obratom preložili do slovenčiny, terminologicky autorizovali a je zverejnený na www.zzhvsr.sk.

Základné pravidlá pre pochopenie pojmu historického vozidla sa nachádzajú v jeho definícii, ktorú prevzal aj náš Zákon o prevádzke vozidiel v cestnej premávke / Zákon NR SR č. 106/2018 Z.z. / . :

1. Historické vozidlo je vozidlo, ktoré má najmenej 30 rokov.

/ naopak to neplatí – nie každé vozidlo, ktoré má 30 rokov je automaticky historické !!! /

Vek vozidla vieme zistiť z jeho identifikačného dokladu, napr. z pôvodného technického preukazu, z osvedčenia o evidencii vozidla, alebo analogického zahraničného dokladu. V roku 2021 bude táto jedna / **ale nie jediná** / , podmienka splnená, ak v dokladoch vozidla bude rok výroby , alebo dátum prvej evidencie, alebo dátum dokončenia vozidla pri **podstatných zmenách** vozidla, max. z roku 1991. Podľa dátumu výroby je historické vozidlo zaradené do tzv. **Triedy A až G**. / Triedy pozri v Technickom kódexe FIVA 2010 /.

2. Je uchovávané a udržiavané v historicky správnom stave.

/ pozri: Kritériá hodnotenia historických vozidiel a fotografie /

Sú tu dva pojmy:

- **a/ Uchovávané** v historicky správnom stave, znamená, že počas jeho histórie až po dnešnú dobu ho jeho vlastníci uchovávajú v takom stave, v akom sa od jeho vyrobenia , skladovania a predaja, počas jeho následného užívania v **tzv. období**, t.j. počas 15 rokov mimo vojnového

obdobia alebo 20 rokov v období, ktoré bolo zasiahnuté vojnou , skutočne nachádzalo.

- Toto je možné preukázať z dobových podkladov, tlač, noviny , odborné časopisy, prospekty a pod. ,alebo z fotografií z rodinných či novinárskych archívov. Výsledok kvalitného uchovávania / suchá garáž, či častá jazda v snehu, posýpanom soľou ? / sa potom prejavuje v klasifikácii vozidla podľa tzv. **Typu** v rozmedzí **Typu A až E**, / od štandardu až po výnimku / a podľa skupiny zachovania vozidla v tzv. **Skupinách 1 až 4** , / od originálu až po prestavbu /.

Originálne vozidlo je v dnešnej dobe veľmi zriedkavé, príkladom môže byť vozidlo, ktoré je z výrobnéj linky priamo uchované v zbierkach značkového múzea automobilky.

Autentické vozidlo je používané, ale nebolo zreštaurované, má znaky patiny s prípustnou výmenou sviečok, žiaroviek, pneumatík, akumulátora a pod., aj s malými opravami laku a čalúnenia.

Ďalšími skupinami 3 a 4 sú už vozidlá reštaurované a čiastočne prestavané. Takéto vozidlá nachádzame v niektorých technických múzeách.

b/ **Udržiavané** v historicky správnom stave znamená, že vlastníci/ vlastníci sa o vozidlo starali s náležitou starostlivosťou, ktorú im predpisuje **návod na obsluhu a údržbu vozidla**, a spotrebné súčiastky a diely vymieňali podľa platného manuálu, katalógu náhradných dielov sami , resp. v autorizovanej dielni, pričom používali výrobcom predpísané originálne diely.

Prioritnou snahou FIVA je ochrana a zachovanie vozidiel v stave, v akom predstavovali obraz svojej doby, čiže, pre nás už 30 – ročnú a staršiu technickú históriu. **Nositeľom identity je rám, podvozok alebo samonosná karoséria so zachovanými výrobnými číslami..**

Nie vždy je však možné zachovať vozidlá v originálnom alebo autentickom stave, preto boli zavedené kategórie : výnimka, kópia, replika a prestavba, slúžiace na vytvorenie a zdokumentovanie už zaniknutých typov a modelov vozidiel a ich priblíženie verejnosti.

Takéto vozidlá však po rekonštrukcii, prestavbe a výmene viac než troch podstatných častí vozidla, s výnimkou karosérie, už nemajú z pohľadu princípov FIVA tú pravú historickú hodnotu.

3. Vozidlo nie je určené pre každodenné používanie / v kódexe FIVA:
„nie je používané ako prostriedok dennej dopravy „/.

Táto podmienka, pokiaľ je dôsledne uplatňovaná, zabezpečuje, že vozidlo, aj po období bežného používania podľa predchádzajúceho bodu 2. v **Období** od prvého prihlásenia do doby 15 až 20 rokov má znaky zachovaného a udržiavaného vozidla a má predpoklady technickej spôsobilosti podľa legislatívy platnej v **Období**. Zakonzervovanie takéhoto vozidla a absolvovanie úspešnej historicko technickej kontroly po tridsiatich rokoch s podmienkou nie každodenného jazdenia uchováva takéto vozidlo aj pre ďalšie obdobie. Definícia historického vozidla preto ani nespomína zachovanie technicky správneho stavu vozidla, lebo počas jeho **Obdobia** podlieha technickej kontrole zo strany dopravných- policajných orgánov, resp. STK, / po 2 rokoch prevádzky / a po tomto období pravidelným historicko technickým kontrolám / prevažne v STK / v intervale 5 rokov z dôvodu sezónnosti jeho používania . Metodika HTK je tiež schvaľovaná štátnym orgánom pre oblasť dopravy. / MDV SR /

4. Vozidlo je súčasťou nášho technického a historického dedičstva.
/pojem „nášho“ sa vzťahuje na krajinu, kontinent, svet – nie na súkromné osoby.../

Viacerí „ budúci veteránisti „ sa snažia získať štatút historického vozidla len na základe prvej vety definície. Prax , ktorú aplikujú HT – komisie aj v susedných štátoch ukazuje, že je zhoda na vozidlách, ktoré dostávajú štatút historického vozidla automaticky na základe veku / samozrejme, že ich technický stav je podrobovaný pravidelnej kontrole / a ostatné, mladšie ročníky sú podrobené HT-kontrole s prihliadnutím aj na iné aspekty historického a kultúrneho dedičstva, ktoré sú zmienené v Kódexe FIVA. V podmienkach SR sa uvažuje, že podmienka veku pre priznanie automatického štatútu HV, pri zachovaní dobrého historického a technického stavu, by sa ustálila v rozpätí 50 až 60 rokov. / napr. do roku výroby 1970 /. Do druhej skupiny spadajúce vozidlá /po roku výroby 1970/ by museli spĺňať aj ostatné pomocné **kritéria, ktoré vyžaduje FIVA do zápisu v poznámke karty FIVA, napr.**

- zdokumentovanú históriu významných vlastníkov
- zdokumentované procesy renovácie , príp. podstatné opravy a úpravy
- účasť na významných podujatiach
- počet vyrobených / počet zachovaných kusov, príp. atypickosť resp. výnimočnosť modelu

/takúto dokumentáciu, ktorá umožní posúdiť či je vozidlo možné považovať za technické a historické dedičstvo je nutné doložiť u mladších vozidiel už v súčasnosti, spolu so žiadosťou o HTK/

Niekoľko poznámok k prístupu pri vyhľadávaní a získavaní vozidla do vlastníctva za účelom jeho budúceho užívania ako historického vozidla.

Od sedemdesiatych rokov minulého storočia sa niektorí naši kolegovia z Rady zberateľov venujú tomuto časovo aj finančne náročnému záujmu. Výsledkom sú nie len teoretické úvahy, ktoré ste mali možnosť nájsť v predošlej stati, ale aj zozbierané a pripravované **praktické vyobrazenia stavov vozidiel**, ktoré sú v komisii HTK následne hodnotené buď ako vyhovujúce, alebo pre získanie preukazu HV zatiaľ nevyhovujúce.

Je niekoľko zásadných prekážok, pre ktoré vozidlo nevyhovie pri HTK, a to také, ktoré sa netýkajú veku vozidla ani jeho technického stavu, lebo tam je verdikt jednoznačne zdôvodniteľný.

Samostatnou kapitolou je identifikačné číslo rámu, alebo karosérie. Bez tejto **jasnej a preukázateľnej identity** by som s úmyslom nadobudnutia skončil !!! .

Veľa rozporov medzi vlastníkom a komisiou HTK spočíva v rozdielnom výklade pojmov ako sú **patina, povrchová hrdza, hĺbková hrdza, špina, znečistenie**, ktoré môžu diskvalifikovať vozidlo len dočasne, a neznamenajú, že vozidlo sa nedá v určitej dobe zrenovovať a uviesť do čistého a pekného vzhľadu.

Samostatný komentár k týmto pojmom pod názvom **Patina či korózia** je zverejnený na našej internetovej stránke a v obrazovej prílohe sú uvádzané konkrétne ukážky ako by to malo či nemalo byť, pokiaľ vozidlo má byť kultúrne a historické technické dedičstvo!

Tento príspevok vznikol ako snaha pomôcť záujemcom o budúce vlastníctvo a užívanie vozidla s hrdým názvom historické, aby dôkladne a zo znalosťou veci,

resp. s pomocou skúsených kolegov pristupovali k takému vážnemu majetko
právnemu úkonu , akým je vlastníctvo historického vozidla.

V Bratislave, 01.02.2021,

Ing. Juraj Porázik