



## IDENTIFIKAČNÍ KARTA FIVA

### INSTRUKTÁŽNÍ PŘÍRUČKA

#### TATO INSTRUKTÁŽNÍ PŘÍRUČKA

je zpracována na základě aktualizovaného **Technického kodexu FIVA, verze 2010**, platného od 1. ledna 2010, upravujícího pravidla pro testování vozidel na historickou původnost, vydávání Identifikačních průkazů FIVA a další manipulaci s nimi.

Je určena pro členy FIVA a členy jejich místně příslušných Národních orgánů (ANF), pro jejich komisaře, zodpovědné za tuto činnost.

LISTOPAD 2010

## **I. - DOKUMENTY**

### **1.1. - TECHNICKÝ KODEX FIVA 2010**

Obsahuje definice a základní pravidla pro datování, kategorizaci vozidel a vydávání ID průkazů FIVA.

Český překlad viz Příloha č. 2.

Tato příručka je v originále vydána dvoujazyčně, francouzsky a anglicky, tedy ve dvou úředních jazycích FIVA.

**Rozdělovník:** Technický kodex je distribuován všem ANF, které jsou oprávněny zhotovit kopie pro potřeby svých pracovníků. Originál Technického kodexu FIVA 2010 je k dispozici na webových stránkách FIVA

**Překlad:** Technický kodex může být podle potřeby přeložen úplně nebo částečně do národního jazyka. Jedna kopie přeloženého dokumentu bude uložena v sekretariátu Technického výboru FIVA. V případě sporu zůstává odkazovým místem platného znění původní dokument FIVA.

**Platnost:** Od 1.1.2010 platí Technický kodex FIVA 2010 a plně nahrazuje předchozí verzi z roku 1996, jejíž platnost skončila k 31.12.2009.

### **1.2. - ŽÁDOST O VYDÁNÍ IDENTIFIKAČNÍ KARTY FIVA - DOTAZNÍK:**

Formulář Žádosti o vydání je předmětem Přílohy č.1 Technického kodexu 2010.

**Úprava dle potřeb ANF:** V pravém horním rohu byl vynechán volný prostor, určený k tomu, aby zde mohl kterýkoli ANF vytisknout na základě vlastní iniciativy své logo a své jméno.

**Distribuce:** ANF distribuuje pro své národní nebo místní pracovníky/komisaře výtisky Žádosti o vydání Identifikační karty FIVA ve formátu A4.

**Překlad a platnost** jako v par. 1.1.

### **1.3. - Identifikační karta FIVA.**

Je předmětem Dodatku „B“ Technického kodexu 2010.

**1.3.1. – Popis:** Doklad je vytištěn na nezfalšovatelném papíru FIVA a každý exemplář je očíslován již při tisku. Podle objednávky od příslušné ANF jsou průkazy distribuovány vždy v číselné řadě, která je tímto vyhrazena objedávající ANF.

**1.3.2. - Individuální úprava podle potřeb konkrétní ANF:** Toto číslování FIVA může být doplněno odkazy, odpovídajícími specifickým požadavkům každého ANF na základě jejich vlastních potřeb (klubů, komisařů, atd.).

Stejným způsobem jako na Žádosti je v pravé levé části vyhrazen prostor pro vlastní úpravu, (logo a jméno), které mohou být vyplněny na základě vlastní iniciativy a na náklady příslušné ANF jakýmkoli způsobem, který budou považovat za vhodný.

### **1.3.3. Objednávání**

Každá ANF si může objednat u pokladníka FIVA potřebný počet kusů.

**1.3.4.** V případě náhodného poškození nevyplněné karty před jejím vydáním musí být poškozený formulář označen napříč nápisem "Storno" s datem, podpisem a razítkem ANF a vrácen pokladníkovi FIVA. Její číslo bude staženo ze seznamu vydaných ID průkazů příslušné ANF.

Takto stornované průkazy budou bezplatně vyměněny za stejná čísla, jež budou dodána v příští dodávce, kus za kus, aby bylo zachováno důsledné pořadí čísel pro každý ANF.

**1.3.5.** - Evidenci těchto výměn povedou předsedové Technické komise FIVA a ANF.

**Jak vyplňovat identifikační karty FIVA.** Od předsedy Technické komise FIVA je možno objednat program, umožňující elektronické počítačové vyplňování ID průkazů pomocí textového procesoru Word 6.

## **II. - ORGANIZACE**

### **2.1 - PONECHÁNO PRAZDNÉ**

### **2.2. – TECHNICKÁ KOMISE FIVA**

	<b>Adresy</b>	<b>Jazyk komunikace</b>
Předseda:	<b>Mark GESSLER (USA)</b> FIVA Office Rue de la Loi 44 B – 1040 Brussels Belgium Tel.: +32 2 280 01 44 Fax: +32 2 280 04 46	<i>angličtina</i>
Místopředsedové:	<b>Marco Mottini (I)</b> <b>Tilman Klébér (D)</b>	
Tajemník:	<b>Detlef Kruenkamp (D)</b>	
Členové pracovní slupiny:	<b>Detlef Kruenkamp (D)</b> <b>L. Robert Smith (GR)</b> <b>Jean-Francois Ruchaud (F)</b> <b>Tilman Kleber (D)</b> <b>Dr. Eng. Alfieri Maserati (I)</b> <b>Jan Täubel (CZ)</b> <b>Janko Uratik (Slo)</b> <b>Juris Ramba (Lt)</b> <b>Nicos Tofarides (GR)</b> <b>Marco Mottini (I)</b> <b>Tilman Klébér (D)</b>	

### **2.3. – TECHNICKÁ KOMISE FKHV**

Předseda: Ing. Jan Täubel,  
tel: 602377207  
e-mail: [jantaubel@centrum.cz](mailto:jantaubel@centrum.cz)  
Člen: Ing. Pavel Fiala  
Tel: 602452787  
e-mail: [fiala21@seznam.cz](mailto:fiala21@seznam.cz)

**Technický komisař, zodpovědný za vydávání FIVA ID Cards**  
Předseda Technické komise FKHV Ing. Jan Täubel – viz výše

## **3. – POSTUP PRO VYDÁVÁNÍ PRŮKAZU IDENTITY FIVA**

### **3.1. Všeobecné informace.**

3.1.1. - Od 1. ledna 1997 nebudou ANF ani FIVA vydávány žádné ID karty bez toho, že by bylo vozidlo fyzicky prověřeno oprávněným komisařem ANF – FKHV ČR.

Zůstává v platnosti i po aktualizaci dle Technického kodexu FIVA 2010, platného od 1.1.2010.

3.1.2. - V dané zemi mohou získat identifikační karty FIVA pouze vozidla registrovaná v této zemi.

### **3.2. - Získání formulářů**

Formulář Žádosti o vydání průkazu identity FIVA žadatel získá od Technické komise FKHV (národní autorita – dále jen ANF).

**3.2.1. - (Výjimky)** Pokud žadatel není členem klubu, sdruženého do ANF, získá formulář přímo od ANF, která mu určí, u kterého technického komisaře může nechat své vozidlo na historickou původnost dle FIVA testovat. S tímto komisařem dohodne podmínky prohlídky a testace vozidla.

**3.2.2. - (Výjimka)** Žadatel žije v zemi, kde není žádné zastoupení FIVA.

V tomto případě žadatel získá formulář od tajemníka Technického výboru FIVA a v takovém případě **může** být vydána mimořádná prozatímní identifikační karta s dočasnou platností, umožňující účast na dohodnutém podniku FIVA. Vydání Karty s dočasnou platností však není v žádném případě povinností vydávajícího orgánu, tedy FIVA.

Při příležitosti takového závodu musí být vozidlo podrobeno testaci na historickou původnost (včetně doložení všech potřebných dokumentů), vyplněn a oprávněným komisařem FIVA (nebo delegovaným komisařem ANF) potvrzen formulář žádosti o vystavení ID karty. Po takto provedené testaci bude prozatímní karta zaslána zpět technickému výboru FIVA, který v případě, že shledá provedenou testaci za vyhovující, vydá řádnou ID kartu.

**3.2.3. – V případě, že řízení pro vydání karty dosud probíhá** a žadatel chce podat přihlášku do některého podniku FIVA, může namísto ID karty předložit pořadatelům kopii vyplněného dotazníku žádosti tak, jak byl odeslán ANF. Vzhledem k tomu, že v tomto případě není jisté, že ID karta bude skutečně vystavena, může být takováto přihláška do podniku FIVA odmítnuta.

Případy, které neodpovídají výše popsaným modelům, budou předloženy Mezinárodní technické komisi FIVA k rozhodnutí.

### **3.3. – Inspekce vozidla**

Fyzická prohlídka testovaného vozidla má za cíl potvrdit, doplnit nebo opravit údaje uváděné žadatelem detailní kontrolou a prohlídkou vozidla, případně i prověřením těchto údajů za pomoci doplňujících dokumentů předložených žadatelem.

ANF rozhoduje o způsobu testování a prověrky vozidla. V konkrétním případě České republiky deleguje ANF prohlídku a klasifikaci na krajské testovací komise, které určí jednoho svého komisaře, pověřeného testováním na historickou původnost dle FIVA.

O způsobu testování konkrétního vozidla rozhodne Technický komisař podle typu, druhu, stáří a vzácnosti testovaného vozidla. U zvláště ojedinělých a vzácných kusů je možno požadovat spolupráci komisaře FIVA nebo domácího či zahraničního značkového specialisty.

Komisaři, delegovaní ANF, musí být řádně proškoleni a následně kontrolováni technickou komisí ANF. Opakované prohřešky proti Kodexu FIVA a pravidlům této příručky mohou vést k výmazu tohoto komisaře ze seznamu technických komisařů ANF.

#### **3.3.1. - Realizace prohlídky**

- **Žadatel** přistaví vozidlo na dohodnuté místo k inspekci a dá vozidlo k dispozici technickému komisaři. Případné cestovní výlohy, spojené s prohlídkou na dohodnutém místě, hradí technickému komisaři majitel testovaného vozidla.
- **Žadatel** je povinen předložit veškeré dostupné doklady či podklady k vozidlu a doložit jimi správnost uváděných údajů a toho, co o vozidle prohlašuje, buď fyzickým předvedením na vozidle, nebo pomocí předložených dokumentů (doklad o nabytí vozidla, původní doklady, fotografie atd.). Tyto dokumenty se v kopii přiloží k Žádosti.
- Po vyplnění dotazníku Žádosti o vystavení průkazu identity FIVA a zodpovězení případných dotazů komisaře a doložení uváděných údajů, podepisuje **žadatel** „prohlášení majitele“ na str. 3.
- Poté, co komisař vyplnil sobě vyhrazené části Žádosti o vystavení průkazu identity FIVA (kde, kdy, kdo inspekci provedl) na str. 4., přiloží žadatel ke složce požadované dokumenty (3 barevné fotografie 10x15cm, doklad o zaplacení poplatku za testování na historickou původnost FIVA) a adresuje ji na ANF.
- **Technický komisař** je vybrán a nominován ANF s ohledem na svoji celkovou způsobilost, znalosti a vztah k technickým a historickým souvislostem motorismu.
- **Technický komisař** pečlivě prověří testované vozidlo, aby se ujistil, že informace poskytnuté žadatelem odpovídají skutečnosti.
- **Technický komisař** poskytnuté informace může doplnit na základě svých vědomostí. V případě chybějících údajů či pochybností o poskytnutých informacích si komisař může vyžádat doplňkové informace a dokumentaci, nebo si tyto vyžádat od odborníka, značkového klubu či požádat o spolupráci technickou komisí ANF a jejím prostřednictvím FIVA, bude-li to nezbytné. Majitel vozidla je povinen umožnit těmto spolupracujícím specialistům prohlídku vozidla.
- Tyto kontakty na spolupracující odborníky, značkové specialisty, historiky či archiváře je třeba udržovat a posilovat, ANF je může formalizovat a dát jim smluvní základ.

- **Technický komisař** může odeslat svá doporučení či připomínky ANF na přiloženém samostatném listu.

### **3.4. PŮSOBNOST ANF**

**3.4.1.** Předseda technické komise ANF zašle pověřeným technickým komisařům (viz 2.3) formuláře Žádosti o vydání identifikačního průkazu FIVA. Tito komisaři na žádost majitele vozidla provedou inspekci vozidla podle odstavce 3.3., ověří údaje v Žádosti uvedené, stvrdí toto svým podpisem a razítkem na str. 4 Žádosti, ve zvláštním případě údaje rozvede na samostatném přiloženém listu. Tento soubor dokumentů zašle komisař provádějící inspekci vozidla Technické komisi ANF.

**3.4.2.** - ANF žádost přezkoumá, vyhodnotí poskytnuté informace a následně rozhodne podle druhu a stavu vozidla. Jedná-li se o vzácný model nebo značku, či jsou-li pochybnosti o původnosti, historii, dobových či nově provedených změnách na zkoumaném vozidle, ANF rozhodne, zda konzultovat záležitost se značkovým klubem nebo znalcem (tuzemským či zahraničním) z hlediska dalších doporučení, či nikoli. V případě, že komisař neshledá žádné okolnosti, které by byly v rozporu s platným Technickým kodexem FIVA, žádost verifikuje, vystaví Identifikační průkaz FIVA a po zaplacení příslušného poplatku – viz odst. 3.4.8 - předá či odešle do vlastních rukou žadateli.

**Poznámka 1.:** Podle rozhodnutí ANF může být tato konzultace vyžadována automaticky pro každé testované vozidlo, nebo bude vyžádána podle potřeby pouze u výjimečných, vzácných, nebo speciálních sportovních vozidel.

**Poznámka 2.:** Ve všech případech, tedy i u vozidla, u kterého jsou pochybnosti o uváděných skutečnostech, bránící vystavení Průkazu identity FIVA, je zajímavé mít vyplněný a doplněný dotazník Žádosti, neboť tento slouží pro potřeby současné i budoucí evidence a identifikace vozidel. Takovýto dotazník se uloží do evidence testovaných vozidel s odůvodněním, proč nebyl Průkaz identity FIVA vystaven.

**3.4.3.** - ANF v závislosti na konkrétním případě **rozhoduje:**

- že vydá identifikační kartu FIVA
- že odmítne vydání identifikační karty FIVA
- že odloží vydání z důvodu vyžádání dalších informací
- o **klasifikaci** a datování vozidla v souladu s Technickým kodexem 2010.

Žadatel a příslušný technický komisař jsou o rozhodnutí ANF v každém případě informováni.

#### **3.4.4. - Lhůty**

Lhůty pro vydání identifikační karty FIVA od přijetí Žádosti se z výše uvedených důvodů mohou lišit, v běžných případech budou platit lhůty následující:

- Technický komisař doplní, prověří, potvrdí a předá Žádost o vystavení Identifikačního průkazu FIVA do 30 dnů od provedení inspekce vozidla. Bude-li třeba, aby majitel vozidla doložil upřesňující údaje či dokumenty vyžadované komisařem, prodlužuje se tato lhůta o dny čekání na tyto dokumenty.
- Předseda Technické komise vystaví Průkaz identity FIVA do 30 dnů od obdržení řádně vyplněné, doložené a potvrzené Žádosti technickým komisařem. Bude-li třeba,

aby majitel vozidla doložil další upřesňující údaje či dokumenty vyžadované předsedou Technické komise, prodlužuje se tato lhůta o dny čekání na tyto dokumenty. Tento postup platí u žádostí pro sériově vyráběná vozidla typu „A“ – standardní a skupiny zachovalosti 1, 2 a 3 ("originální", „autentická“ nebo "restaurovaná"), u nichž by vyřízení mělo být rychlé a bez zbytečných odkladů.

Vyřízení žádosti může ale trvat i několik měsíců v případech, kdy je třeba dále doplnit poskytnuté informace, konzultovat případ s dalšími odborníky a podobně. To se týká zejména typů vozidel B, C, D, E a dále skupiny zachovalosti 4 (znovu vystavěná). Doložením Žádosti doklady o původu vozidla, jeho dalších nepůvodních skupin a součástek, postupu, dokumentace a provedení renovace apod. rovnou při inspekci vozidla pomůže dobu testování zkrátit.

Doporučuje se žadatelům, aby tyto lhůty brali v úvahu při podávání přihlášek k účasti na závodech, které vyžadují identifikační karty FIVA a podávali své žádosti s potřebným předstihem.

**3.4.5. - ANF vypisuje ID kartu FIVA** buď rukopisně, nebo za pomoci počítače a tiskárny (viz par. 1.3.3.).

#### **3.4.6. – Rozdělovník a archivace**

ANF zašle originál identifikační karty FIVA žadateli. **Je to jediný originál.**

ANF udržuje a archivuje:

- originál formuláře žádosti s klasifikačním rozhodnutím, včetně kopií dokumentů, přiložených k Žádosti k doložení uváděných údajů o vozidle
- jednu ze tří fotografií
- jednu fotokopii vystavené identifikační karty

ANF zasílá Technické komisi FIVA (sekretariátu):

- jednu kopii formuláře žádosti/dotazníku s klasifikačním rozhodnutím
- jednu ze tří fotografií
- jednu fotokopii ID karty.

ANF doporučuje pověřeným Technickým komisařům archivovat jednu kopii Žádostí, předaných technické komisi ANF, včetně kopií předávaných podpůrných dokumentů.

#### **3.4.7. - Omezení působnosti ANF.**

Ve shodě s technickým kodexem 2010 se připomíná, že je způsobilost ANF omezena:

- na vozidla registrovaná v dané zemi. Vydávání ID karty FIVA na vozidla registrovaná v zemích, v nichž nepůsobí žádná ANF, zajišťuje přímo Technická komise FIVA.
- na vozidla kategorie A (standardní) a B (upravená v OBDOBÍ).
- na vozidla kategorie D (upravená mimo OBDOBÍ) a E (výjimky)

Žádosti pro vozidla kategorie C (Kopie a Repliky) budou zaslány ANF Technickému výboru FIVA k rozhodnutí o (případném) vydání ID karty FIVA

V případě kladného rozhodnutí FIVA dá toto na vědomí ANF, která následně vydá ID kartu.

### **3.4.8. – Poplatek za vystavení Identifikační karty FIVA**

**Cena za vystavení FIVA ID Card činí celkem 1650,-Kč + případné poštovné za zaslání na dobírku (cca 73,-Kč).**

<u>Tento poplatek se skládá z následujících položek:</u>	<u>FKHV</u>	<u>fyzická testace</u>
-Poplatek FIVA za formulář Žádosti a za vlastní Identifikační kartu FIVA vč. zahraničního poštovného	650,-Kč	
- platba pověřenému Technickému komisaři, provádějícímu Inspekci vozidla vč. nezbytného poštovného	0	420,-Kč
- náklady Technického komisaře na pořízení kopií příslušných dokumentů	0	80,-Kč
- platba Technické komisi ANF za vystavení Identifikační karty FIVA a příspěvek na vedení evidence karet a technického archivu historických vozidel	400,-Kč	
- náklady ANF na pořízení barevných kopií Žádosti a Identifikační karty FIVA	100,-Kč	
<b>Celkem</b>	<b>1150,-Kč</b>	<b>500,-Kč</b>

Po schválení vyplněné Žádosti o vystavení Průkazu identity FIVA komisařem ANF bude žadateli sděleno **číslo vystaveného průkazu a toto bude uvedeno jako variabilní symbol** při bezhotovostní platbě poplatku na účet FKHV č:

**3599944369/0800**

#### **POZNÁMKA:**

V případě, že k testaci bude třeba konzultací prizvaných odborníků a podobně, bude poplatek za provedení testace kalkulován individuálně po vzájemné dohodě subjektů.

Cestovní a jiné výlohy testujících osob, neuvedené v rozpisu poplatků bod 3.4.8, budou rovněž předmětem dohody zúčastněných subjektů.



## **4. PRAKTICKÉ RADY**

### **4.1. JAK VYPLNIT ŽÁDOST O VYDÁNÍ PRŮKAZU IDENTITY FIVA**

**4.1.1. Základní informace o vozidle na str. 1 Žádosti.** Jedná se o nejdůležitější údaje, umožňující přesnou identifikaci vozidla. Proto je nutné jim věnovat velkou pozornost.

- Musí být přezkoumány identifikační údaje a znaky vozidla (výjimka je částečně povolena u soutěžních vozidel a mopedů), tj. vlastník, registrační značka, značka a typ vozidla, výrobní čísla karoserie a motoru atd.

Může se stát, že údaje v dokumentech nejsou zcela v souladu se skutečnými údaji na vozidle. V takovém případě je třeba vysvětlení a zdokumentování provedených změn - kdy došlo ke změně/úpravě nebo výměně podvozku, karoserie, mechanických sestav nebo rámu, nebo jak došlo např. k přestavbě sedanu na soutěžní vozidlo.

V konkrétním případě se může ANF, namísto pouhého prošetření dokumentu, rozhodnout o tom, že si vyžádá kopii registračního osvědčení (existuje-li), která bude přiložena k Žádosti.

- **Krátká historie vozidla:** je vhodné uvést historii vozidla od jeho vzniku, majitele, úpravy, zajímavé akce a události s ním spojené, fotografie a jiné dobové dokumenty, případně jeho závodní historii, nikoli jeho přihlášky do nedávných závodů historických vozidel. Jestliže je uváděna závodní historie vozidla, je třeba ji doložit podpůrnými dokumenty – fotografiemi, startovními listinami, články v dobovém tisku apod. Domněnky či smyšlené historiky se neberou v úvahu.  
Důležitější jsou přesná a konkrétní znění typu: "vozidlo zakoupeno od pana XY dne ...," "pochází od ..., ze sbírky ...".

### **4.1.2. Technické údaje (body 1 až 18 Žádosti)**

- Vždy je nezbytné upřesnit ty uváděné údaje, které se nevztahují k danému Období: např. typ tlumičů, alternátor namísto dynama, elektrické čerpadlo paliva, radiální pneumatiky, atd.
- Rozměry kol a pneumatik (body 12 a 13 Žádosti) mohly být měněny v době užívání vozidla buď výrobcem nebo vlastníkem, v závislosti na jiné formě využívání vozidla, z důvodů módnosti, technologie, nebo prostě jako náhrada. Důležité je, zda jsou na vozidle osazena kola a pneumatiky podle dobové specifikace.
- Fyzicky zkontrolujte rozměry udané žadatelem: rozchod, rozvor, atd. Pokud se týká celkových rozměrů (bod 18 Žádosti). Tyto mohou být užitečné pro organizátory akcí tehdy, když musí být vozidla transportována.

- Ve vztahu k váze postačuje katalogová hmotnost.
- Zkontrolujte, zda žadatel vyplnil údaje přesně a že se podepsal na str. 4 Žádosti. v příslušné kolonce.

#### **4.1.3. - Plocha vyhrazená pro ANF na str. 4 Žádosti.**

V závislosti na interní organizaci a postupech příslušné ANF může být tato část celá vyplněna úřadem ANF. Přesto se však doporučuje, aby technický komisař na konci inspekce (bod 3.3 výše) vyplnil přinejmenším dva řádky, týkající se data inspekce, místa, kde byla provedena a připojil své jméno a podpis s otiskem svého osobního razítka).

Dále může vyplnit také první řádek, týkající se klasifikace vozidla.

Jestliže ANF nesouhlasí s jeho doporučením, opraví klasifikaci s vyznačením "Oprava ANF". Podepsáno a datováno (s razítkem přes opravu).

V praxi se jedná zejména o případy, kdy si ANF vyžádá konzultaci a odborné stanovisko specialisty (značkového specialisty/klubu, znalce atd). V tomto případě přiloží jeho písemné vyjádření a z něho vycházející zdůvodnění Opravy ANF, měnící rozhodnutí technického komisaře.

Od předsedy technické komise FIVA je možné získat vzor zdůvodnění takovéto Opravy.

#### **4.1.4. Kopie**

Doporučuje se, aby si technický komisař ponechal kopii složky dokumentace, předané ANF.

#### **4.1.5 Fotografie**

Fotografie (řádná barevná fotografie o rozměru 10x15cm – ne tisk z počítače na obyčejném papíře, u automobilů  $\frac{3}{4}$  přednoční pohled, u motocyklů boční pohled z libovolné strany) musí být bezpečně připevněna lepidlem, sešívačkou, nebo nýty.

Nezapomeňte fotografii přerazítkovat!

### **5. IDENTIFIKAČNÍ KARTA FIVA**

#### **5.1. - JAK JI VYPLŇOVAT**

**5.1.1.** – Identifikační kartu FIVA je možno vyplňovat ručně nebo počítačově, pomocí příslušného programu.

#### **5.1.2. - str. 1. Obálka**

Je možné vyplnit doplňkové **číslování** a odkazy, vyhrazené pro ANF. V případě počítačového vyplnění karty je rovněž možné vytisknout do pravého horního rohu logo ANF.

**Datum**, zde doplňte datum vydání karty, nikoli inspekce vozidla.

**Razítko** ANF může být použito jednou ze tří technik: 1) pryžové razítko, 2) "suché" reliéfní razítko, 3) pečeť s perforovanou identifikací na zvýšení bezpečnosti.

#### **5.1.3. - Str. 2. Údaje o vozidle**

Ty jsou přeneseny bez změny z formuláře Žádosti.

Pokud se ANF rozhodne, na základě prověření uvedených údajů, změnit klasifikaci, uvedenou na straně 4 Žádosti o vystavení Průkazu identity FIVA, musí provést a zdůvodnit tuto změnu nejprve ve formuláři Žádosti (par. 4.1.3) a teprve poté zapsat změněnou klasifikaci do Průkazu identity FIVA tak, aby byla zajištěna shoda v celé dokumentaci.

#### **5.1.4. - Str. 3. Fotografie**

Fotografie (řádná barevná fotografie o rozměru 9x13cm – ne tisk z počítače na obyčejném papíře, u automobilů ¾ přednoční pohled, u motocyklů boční pohled z libovolné strany) musí být bezpečně připevněna lepidlem, sešívačkou, nebo nýty.

Nezapomeňte fotografii přerazítkovat!

#### **5.2.5. - Str. 4. Poznámky, změny, historie**

**Poznámky**, zde může být vyznačen např. modelový rok (pokud se liší od roku výroby), název karoserie, jméno karosáře, případně jméno konstruktéra atd.

**Změny** - zde musí být uvedeny podstatné změny, popsané v Žádosti.

**Historie**- zde je třeba uvést pouze podstatné informace, vztahující se k historii vozidla, zajímaví majitelé, události, v nichž vozidlo hrálo nějakou roli (závody, výstavy, cesty atd.)

**Důležité**, pokud není při vydání Průkazu str. 4. vyplněna, uveďte poznámku „NIL“ („nic“). Rovněž zde proškrtněte nevyplněné prostory stránky pod posledním prohlášením (horizontální podtržení a pod ním šikmá čára)

## **6. - ZÁSADY PRO TECHNICKOU KLASIFIKACI VOZIDEL**

Nejdůležitějším hlediskem, kterému musí technický komisař porozumět a řídit se jím, je rozlišování mezi typy vozidel (par. 4.1. Technického kodexu 2010) a skupinami původnosti vozidel (par. 4.2. Technického kodexu 2010).

### **6.1 – Kategorie historických vozidel**

**Typ A - Standardní.** Definice je velice zřejmá sama o sobě – vozidlo musí být ve stavu, jak bylo standardně specifikováno výrobcem v OBDOBÍ. Povoleny jsou úpravy, provedené v OBDOBÍ, jakož i příslušenství a doplňky, prodávané v OBDOBÍ. Je třeba zaměřit pozornost na vzhled "spotřebních opotřebovávajících se dílů": pneumatik, svíček, atd, které nesmí vypadat "moderně", vzhled musí odpovídat danému OBDOBÍ. Ve skutečnosti jsou tato vozidla nesmírně vzácná, ale současní výrobci si stále uchovávají dosud neexpedované vzorky.

**Typ B – Dobově upravené.** Jedná se o vozidlo speciálně postavené nebo upravené v OBDOBÍ pro specifické účely, vozidlo svým způsobem typické a tím oprávněně historicky cenné.

Zde je důležitá definice OBDOBÍ. Spadají sem vozidla přestavěná v době svého běžného používání – například limuzína Praga Alfa, přestavěná v padesátých letech na pick-up, KDF82 přestavěný za použití karoserie Škoda 1101 apod.

Zde je třeba vyžádat si doplňkovou dokumentaci, doklady o původu vozidla a jeho částí, prohlášení předchozích majitelů atd., které prokáží, že se skutečně jedná o vozidlo upravené v OBDOBÍ a ne o jeho současnou kopii.

### **Typ C - Kopie a repliky.**

**Kopie** je vozidlo, vyrobené mimo OBDOBÍ kopistou podle původní dokumentace, s nebo bez použití dobových dílů a součástí, podle původní specifikace. Kopie musí být zřetelně označena, že se jedná o kopii a pojmenování musí být podle Kopisty (fyzické nebo právnické osoby – např. Pur Sang), dále modelu a typu, jehož je vozidlo kopií – Pur Sang, Bugatti, Type 35. Datování kopie je podle data její výroby – tedy např. 21.3.2009. I na kopie se vztahuje ustanovení o věkovém limitu historického vozidla – tedy 30 let od data výroby. Výše uvedený příklad se tedy stane historickým vozidlem počínaje 22.3.2039.

**Replika** je v podstatě totéž co kopie, je však vyrobena původním výrobcem. I pro Repliku platí stejné pravidlo pro datování – tedy termín jejího dohotovení – 21.3.2009, i pro zařazení mezi historická vozidla, 22.3.2039.

### **Typ D – Upraveno mimo OBDOBÍ**

Jedná se o historické vozidlo se zdokumentovaným původem, které však bylo mimo OBDOBÍ upraveno či přestavěno pro jiný účel, než bylo původně určeno. Např. z limuzíny na užitkovou verzi. Příkladem může být torzo čtyřsedadlového otevřeného vozu Aero 30, z něhož je v současné době (např. 2001) vytvořena závodní verze Speciál. Složitější případy mohou nastat tehdy, kdy se např. z dobové přestavby limuzíny na speciální hasičskou verzi chce v současnosti udělat zpět původní limuzína. Hasičská verze je dobová přestavba Typ B, zpětná přestavba na limuzínu pak spadne pod Typ D.

V takovýchto případech je třeba obrátit se na Technickou komisi ANF a v případě zahraničních vozidel i na Technickou komisi FIVA se žádostí o konzultaci.

### **Typ E – Výjimky**

Jedná se o historická vozidla ve smyslu definice historického vozidla, tedy:

- minimálně 30 let staré
- udržované a uchovávané v historicky věrném stavu
- není používáno ke každodenní přepravě
- které je z výše uvedených důvodů předmětem technického a kulturního dědictví

upravená ze své původní podoby mimo OBDOBÍ (tedy až do současné doby) a pomocí technologií, nedostupných v daném OBDOBÍ.

Takovéto vozidlo musí být postaveno na původním rámu, platformě nebo šasí a vybaveno karosérií podle dobové specifikace pro daný model vozidla. Odlišně od původní specifikace vozidla mohou být změněny maximálně dvě podsestavy z následujícího seznamu: motor, převody, kola, přední odpružení/řízení, zadní odpružení.

Takovéto vozidlo bude datováno podle data výroby původního vozidla (dané číslem rámu, šasí či platformy).

#### **UPOZORNĚNÍ:**

Tato kategorie vozidel bude nejspíše velmi citlivá na posouzení vozidla, jeho původ, původ použitých podstav, dílů a příslušenství, datování vozidla atd. Z tohoto důvodu doporučujeme technickým komisařům, aby takovýto případ hlásili Technické komisi ANF a konzultovali testování v rámci této komise před zařazením mezi historická vozidla, zařazením do kategorie, skupiny a před vydáním příslušných dokladů.

## **6.2 – Skupiny zachovalosti – původnosti historických vozidel**

### **Skupina 1 – originální**

Jedná se o velmi zřídka se vyskytující exempláře vozidel, která se dochovala v naprosto původní, nezměněné podobě takové, v jaké byla dodána výrobcem a v průběhu času byla minimálně používána a opotřebovaná.

### **Skupina 2 – autentické**

Jedná se o vozidla podobná skupině 1, které ale byla běžně používána, opravována, citlivě modifikována v době svého používání tak, aby odpovídala potřebám dobového provozu. Míra opotřebení musí odpovídat době a způsobu používání. Vozidlo nesmí být restaurováno, jsou povoleny pouze běžné opravy laku, čalounění a pokovení, běžně opotřebitelné spotřební díly mohou být nahrazeny novými, odpovídajícími dobové specifikaci (pneumatiky, svíčky, žárovky atd.) Vozidlo musí mít známou a doložitelnou historii.

### **Skupina 3 – renovované**

Historické vozidlo doložitelného původu, které bylo zcela nebo částečně rozmontováno, díly renovovány a poté vozidlo opět složeno. Povoleny jsou malé odchylky od původní specifikace vozidla, vynucené z důvodu nedostupnosti původních součástí či materiálů. Původní příslušenství může být nahrazeno novým, odpovídajícím dobové specifikaci. Exteriér i interiér musí být řemeslně a materiálově proveden co nejvěrněji podle dobové specifikace.

### **Skupina 4 – znovu vystavěné**

Znovu vystavěné historické vozidlo s použitím skupin, podskupin či dílů z jednoho nebo několika vozidel stejného typu a modelu, co nejvěrněji ke stejnému typu a modelu vozidla tak, jak bylo dodáváno v OBDOBÍ výrobcem. Přednostně je třeba použít originální původní díly, kde se nedochovaly a jsou nedostupné, je možno použít jiné, stejné specifikace. Exteriér i interiér musí být řemeslně a materiálově proveden co nejvěrněji podle dobové specifikace.

## **7. ROZDĚLENÍ VOZIDEL DO VĚKOVÝCH KATEGORIÍ**

Pro účely akcí FIVA jsou vozidla zařazována do následujících kategorií:

**Třída A** (Ancestor) Vozidla vyrobená do 31. prosince 1904

**Třída B** (Veteran) Vozidla vyrobená mezi 1. lednem 1905 a 31. prosincem 1918

**Třída C** (Vintage) Vozidla vyrobená mezi 1. lednem 1919 a 31. prosincem 1930

**Třída D** (Post Vintage) Vozidla zhotovená mezi 1. lednem 1931 a 31. prosincem 1945

**Třída E** (Post War) Vozidla postavená mezi 1. lednem 1946 a 31. prosincem 1960

**Třída F** Vozidla postavená mezi 1. lednem 1961 a 31. prosincem 1970

**Třída G** Vozidla postavená mezi 1. lednem 1971 a věkovým limitem FIVA

## **8. URČENÍ VÝROBNÍHO DATA**

8.1 Klíčový moment při testování vozidla na historickou původnost je stanovení jeho stáří. Při stanovování výrobního data vozidla je rozhodující číslo rámu, šasí nebo platformy vozidla, u

vozidel starších bylo v některých případech rozhodující identifikací číslo motoru. Tato čísla je třeba dohledat a prověřit, zda jsou skutečně původní, zda díly, na nichž jsou čísla vyražena (odlita) nebyly vyměněny nebo čísla vybroušena, zakytována, či jinak změněna. Na doložení pravosti uváděných čísel je třeba doložit dostupnou dokumentaci – původní doklady, prohlášení původních majitelů a podobně, mající vztah k předmětnému vozidlu.

8.2 Zodpovědnost za předložení nezbytné dokumentace je vždy na majiteli vozidla, který je rovněž právně zodpovědný za pravost předkládaných dokumentů a pravdivost uváděných údajů a tvrzení.

8.3 Vystavující Národní autorita FIVA (ANF) odpovídá za určení data výroby vozidla a jeho klasifikaci. Má-li testující komisař pochybnosti o předkládané dokumentaci či tvrzeních, postoupí případ Technické komisi ANF.

## **9. – Období**

Tímto pojmem označujeme časový úsek, během něhož bylo vozidlo běžně užíváno v normálním, pravidelném provozu, k němuž bylo určeno. V našich podmínkách může být tento časový úsek podstatně delší, než je tomu v ostatních zemích západní Evropy. Na našich silnicích se pohybuje velký počet vozidel, splňujících věkový limit pro zařazení mezi Historická vozidla. Většina z nich však nespĺňuje další podmínky, například tu, že jsou používána v běžném, pravidelném denním provozu a z toho důvodu nesmějí být zařazena do registru historických vozidel. Pokud se někdo obrátí na ANF se žádostí o testování na historickou původnost, je třeba zvážit další faktory – členství majitele v klubu historických vozidel a vyžádat si vyjádření klubu, že majitel vozidlo běžně nepoužívá a že jej zařadí do své sbírky a podobně. Zde záleží na zkušenosti a místních znalostech příslušného komisaře. Je jeho zodpovědností, jak v takovém případě rozhodne. V případě nejasností je třeba případ postoupit ANF a konzultovat.

Aktualizováno 9.2.2015

Ing. Jan Täubel

Po přijetí Technického kodexu FIVA 2015 bude tato směrnice příslušně upravena.