

# Otázky a odpovědi

Množí se dotazy, někdy i šíří panika, jaký by měla dopad případná úprava Zákona č. 56/2001 Sb. na provoz historických vozidel. Následující otázky byly shrnuty na základě dotazů a diskuzí veteránské veřejnosti a odpovědi zformulovány na základě oficiálních materiálů k návrhu úpravy Zákona č. 56/2001 Sb., konzultací, účasti na jednáních s poslanci Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR a vlastních zkušeností.

**Dotazů ke změně zákona opravdu stále přibývá, bohužel s nimi se často šíří i nepřesné a nepravdivé informace nebo jsou opomíjena nebo úmyslně nezveřejňována různá fakta. Mnoho zmiňovaných námětů lze řešit interní úpravou příručky pro testování HV, případně drobnou změnou vyhlášky, ovšem za předpokladu zachování současného systému. Hlavním cílem zjevně není usnadnění procesu, ale likvidace zákonných kompetencí FKHV, a k tomu je bohužel nutná destrukce celého mnoho let bezproblémově fungujícího systému. Bohužel sám dokument, ke kterému se vyjadřujeme, je zavádějící. **Poznámky jsou uvedeny pod každou otázkou červenou barvou.****

## Jaké jsou důvody pro úpravu zákona č. 56/2001 Sb.?

Hlavními důvody jsou implementace závazné „Směrnice evropského parlamentu a rady 2014/45/EU“ ze dne 3. dubna 2014 pro státy EU, zjednodušení systému, přizpůsobení aktuálním požadavkům a aktuální situaci a to, že stávající systém již naráží na své limity (především velké množství vozidel mladších ročníků a kapacita krajských testovacích komisí – je třeba si uvědomit, že při stávajícím stavu musí každé vozidlo otestovat 3 komisaři KTK, přičemž předseda KTK musí být u každého vozidla). Jedná se především o:

- KTK nemají kapacitu a často ani možnosti otestovat novější historická vozidla a primárně je posílají do odborných autodílen nebo do STK.
  - Majetková a osobní data agregovaná za celou ČR by měl mít k dispozici maximálně stát.
  - Data v elektronické podobě budou uložena pouze v IS, který je provozovaný pod MD ČR.
  - Vyšší kontrola státu nad tím, co je otestováno jako HV a jak probíhá kontrola technické způsobilosti, jelikož stát je odpovědný za to, jaká vozidla jsou na jeho území provozována na veřejných pozemních komunikacích.
  - Jasně definovaná pravidla testování, požadavky na právnické osoby provádějící testování na historickou původnost (kluby), požadavky na technické komisaře a jasně specifikované sankce za případná pochybení.
- **Současný systém testování nijak Směrnici evropského parlamentu neporušuje, naopak navrhované změny jdou zcela proti současnému evropskému trendu testování historických, což potvrzuje dopis od předsedy legislativní komise FIVA (viz <https://www.fkhv.cz/news/vyjadreni-predsedy-legislativni-komise-fiva-k-evropske-smernici-o-historickych-vozidlech/>)**
- **Zákon aktuálně říká: komise je tříčlenná, nespécifikuje vlastní provedení kontroly**
- **Kapacitu KTK lze v případě budoucího přetížení posílit**
- **IS FKHV je předpokladem umožňujícím státu kontrolu procesu testování (zápis z jednání na MD v r. 2018 to dokládá)**
- **Mnoho IS v jiných oblastech neprovozuje stát, zajišťují jej soukromé firmy, jsou jich stovky, rozdílná je úroveň zabezpečení a tu lze posílit v případě potřeby (byť se domníváme, že stávající zabezpečení je naprosto dostatečné)**

## Dojde v případě schválení úpravy zákona č. 56/2001 Sb. k zániku veteránského hnutí?

Nedojde. Navrhovaná úprava Zákona č. 56/2001 Sb. se vůbec netýká spolkové činnosti klubů tak jako celý zákon. I v tomto návrhu je však obsaženo, že testování vozidel na historickou původnost nadále zůstane v klubech.

Testování historické původnosti sice i dle návrhu zákona má zůstat v klubech, ovšem kluby přijdou o podporu zaštiťující organizace. FKHV navíc přerozděluje finanční přebytky z krajského testování zpět na svá sdružení, která je často dále předávají na své kluby.

Návrh umožní účelové zakládání klubů k vytváření zisku, současný systém to eliminuje. Návrh předpokládá k provozování testování nutnost živnostenského oprávnění, tedy si protirečí.

## Kdo bude testovat na historickou původnost?

Pověření k testování na historickou původnost budou mít za jasně stanovených podmínek nadále kluby, které mají svůj účel spojen s historickými vozidly. V principu se z pohledu klubu nic nemění, stále na historickou původnost budou testovat odborníci z oblasti historických vozidel.

Nepravdivé jsou informace, že historickou původnost budou posuzovat na STK nebo státní úředníci.

Více v poznámkách níže.

## Kdo bude pověřovat kluby k testování na historickou původnost?

Dle návrhu kluby k testování bude pověřovat krajský úřad, přičemž klub musí splňovat jasně definované požadavky a to:

- existence alespoň 3 roky
- účel klubu musí být spojen s historickými vozidly
- hlavní účel není podnikání

Techničtí komisaři v klubech musí rovněž splňovat jasně definované a prokazatelné požadavky jako je např. kvalifikace.

Pokud Krajský úřad bude pověřovat, bude logicky také vydávat metodické pokyny, archivovat, kontrolovat, školit, státní správa vytvoří IS podobný současnému, plně funkčnímu IS FKHV, a to s nepoměrně větším finančním nákladem. Kde je řešení personální otázky, a to z hlediska především odborného?

Návrh není podložen žádnou takovou studií, nese znaky amatérismu ve stylu „stát to nějak zařídí“.

Podle čeho se určí, který klub je k testování na historickou původnost způsobilý? Na koho se kluby budou obracet v případě nesrovnalostí?

Zároveň panuje obava, že tímto způsobem bude navrácena možnost testovat klubům a lidem, kteří v minulosti dělali při testování podvody, což by na celé hnutí historických vozidel vrhalo velmi špatné světlo.

## Je nutné s historickým vozidlem absolvovat kontrolu na STK?

Ano, ale ve Stanicích technické kontroly se bude kontrolovat pouze technická způsobilost, nikoli historická původnost. Navíc s přihlédnutím k roku výroby a konstrukci vozidla. V návrhu je, že např. u vozidel do roku výroby 1950 bude kontrola technické způsobilosti jednotlivých částí probíhat pouze vizuálně a na úrovni evidenční kontroly. Mladší vozidla budou procházet linkou STK, avšak budou kontrolovány v souladu s předpisy a požadavky v době výroby vozidla (nebude problém např. při absenci bezpečnostních pásů, když jimi vozidlo nebylo vybaveno apod.).

Poznámka: Současný systém testování na úrovni KTK vyžaduje protokol z odborné autodílny nebo často z STK (bez ohledu, zda danou prohlídku udělá technik KTK). Za tuto prohlídku vlastník musí extra zaplatit. Následně s vystaveným protokolem musí historické vozidlo absolvovat prohlídku v KTK, která však o cenu zaplacenou ve zmiňované autodílně nebo na STK levnější není.

Návrh opomíjí fakt, že STK mají pouze omezená data – údaje o vozech mají většinou maximálně pro automobily 30 let zpátky. Pro historická vozidla, která jsou současně na klasických bílých značkách, je to proto často problematické a majitelé těchto vozů mají s STK špatné zkušenosti.

Po diskuzi s několika majiteli STK je více než jasné, že samy STK tyto kontroly dělat nechtějí. Technici historickým automobilům nerozumějí a často odmítají tyto kontroly dělat. Samotná kontrola by tam dost pravděpodobně trvala mnohem déle, než je obvyklé, což by se pravděpodobně promítlo také do ceny samotné kontroly.

Při změně zákona navíc téměř jistě zanikne možnost provést kontrolu mimo STK resp. autodílnu testační komise, jako je to možné nyní, když komisaři mohou dojet na místo domluvené s majitelem vozu.

## Zvládnou STK kontrolovat technickou způsobilost historických vozidel?

Ano, jelikož HV tvoří asi pouhé 0,5 % provozovaných vozidel v ČR a technici STK jsou školeni, aby zvládli posoudit technickou způsobilost u všech provozovaných vozidel. V současnosti existuje mnoho předválečných vozidel na tzv. „bílých značkách“, na která se Z 56/2001 Sb. vztahuje v plném rozsahu a která musí absolvovat pravidelnou technickou kontrolu v SME a STK dle stanovených pravidel. V případě HV na ZRZ typu „V“ bude prohlídka technické způsobilosti jednodušší.

Mnoho předválečných vozidel na „bílých značkách“ existuje a pravidelně musí STK navštěvovat, to je často problematické a technici na STK nechtějí kontrolu těchto vozidel provádět. Lze předpokládat, že v případě, že by na STK měla jezdit i vozidla na ZRZ typu „V“, se situace ještě zhorší.

Pokud naopak bude prohlídka jednodušší, jak je deklarováno- "bude se jednat v podstatě o evidenční kontrolu"- potom postrádá návrh jakýkoliv smysl, kontrola v KTK z hlediska bezpečnosti provozu je za stávajících okolností důkladnější.

## Bude se u historických vozidel měřit emise?

Ne. Dle návrhu historická vozidla vůbec nebudou zajíždět do Stanice měření emisí.

U historických vozidel na ZRZ typu „V“ se neměří emise ani nyní.

## Kde bude možné vozidlo zaregistrovat?

Historické vozidlo bude možné zaregistrovat na jakémkoli úřadu obce s rozšířenou působností jako běžné silniční vozidlo.

Toto je samozřejmě bod, který je podporován všemi stranami. Je ovšem otázka, jestli bude možné jej zavést. Ze strany FKHV bylo o toto usilováno již před cca 15ti lety, ale bezúspěšně, protože stát toto z důvodu příliš vysokých nákladů a organizačních komplikací odmítl.

## Bude možné vozidlo při prodeji přepsat na nového majitele?

Ano. Při první registraci bude historickému vozidlu vystaven převoditelný Technický průkaz (místo současného Průkazu historického vozidla) a historické vozidlo bude možno přepsat bez nutnosti nového testování.

Tento bod je také podporován všemi stranami.

## Jak dlouho bude platit testování?

V návrhu je 5 let.

Samozřejmě tento bod je také všemi podporován. Otázkou nicméně je, zda je to vůbec v případě STK možné.

## Budou HV v provozu omezena?

HV by měla být na pozemních komunikacích provozována za obdobných podmínek jako v současnosti. Neměla by být provozována komerčně a za účelem denní přepravy, jinak provoz není omezen. Není pravda, že by historické vozidlo mělo být přivezeno na akci na přepravníku. Historické vozidlo, pokud bude zaregistrované a bude mít platné testování na historickou původnost a platnou technickou prohlídku, bude možno provozovat na pozemních komunikacích de facto volně.

Zde nejsou žádné změny oproti aktuálnímu systému testování.

## Bude možné registrovat historické vozidlo a získat ZRZ bez původních dokladů k vozidlu?

Ano. Registrační místo obce s rozšířenou původností zaregistruje HV, vystaví TP a ORV a vydá ZRZ na základě podkladů z klubového testování a STK.

Způsob zůstává stejný jako aktuálně na registrech historických vozidel, k přihlášení však stačí Testace historického vozidla, žádné dokumenty z STK nejsou potřeba.

## Bude nutné přijmout na každé obci s rozšířenou působností extra proškoleného pracovníka?

Ne. Registrace, případné převody, historických vozidel rozmělněné na všechny obce s rozšířenou působností v naprosté většině případů nezpůsobí enormní nárůst zpracovávané agendy. Pracovníci na registračních místech již jsou a pouze zaregistrují historické vozidlo, vystaví Technický průkaz a Osvědčení o registraci vozidla a vydají ZRZ, a to na základě podkladů z klubového testování a STK. Pracovníci registračních míst vlastně opíší data z těchto podkladů, podobně jako např. při dovozu vozidla.

I v případě, že je tento bod pravdivý a nebude třeba navýšení pracovních míst (což je více než diskutabilní), lze předpokládat zvýšení nákladů na školení a vybavení potřebnou technikou. Stranou ponecháváme, že při zavádění stávajícího systému obce s rozšířenou působností rozhodně odmítly tuto agendu a na jejich nátlak je systém registrace nastaven tak jak je.

## Bude odebrána FKVH ČR národní autorita FIVA?

Ne. Výkon národní autority FIVA nadále zůstane v rukou FKHV ČR, úprava Zákona č. 56/2001 Sb. národní autoritu FIVA vůbec neřeší.

Z logiky věci český zákon nemůže řešit problematiku výkonu národní autority FIVA, to je v rukou FIVA a ne národních států. To, že zákonodárce svěřil problematiku testování historických vozidel do rukou národní autority FIVA, nicméně znamená maximalizaci odbornosti a současně minimalizaci nákladů (systém se financuje sám).

Pro úplnost dodáváme, že FIVA jako mezinárodní organizace historických vozidel spolupracuje s organizacemi a státy na celém světě, má zastání v Evropském parlamentu a spolupracuje mimo jiné i s organizací UNESCO.

Zajímavá může být též skutečnost, že národní autorita FIVA je v sousedních státech EU tím, kdo garantuje testování na historickou původnost.

## Jak se úprava zákona dotkne vojenských vozidel?

Úprava zákona vojenská vozidla neřeší čili změny v oblasti vojenských vozidel oproti stávající legislativě žádné nejsou.

Vojenská vozidla byl řešena v původním (nyní již pozměněném) návrhu a to zásadně – návrh hovořil o nemožnosti také vozy otestovat.

Nicméně zpracovatel návrhu pan Aleš Pařík na schůzce s poslanci dne 5.3.2020 výslovně prohlásil, že vojenská vozidla testována nebudou moci býti a ani nemohla býti testována dle stávajícího systému, a pokud testována byla, byl tím porušován zákon.

## Zjednodušené porovnání současného stavu a úpravy zákona

### Testování

#### 1. testování

Současný systém	Návrh úpravy zákona
-----------------	---------------------

<p>Praxe je často následující:</p> <p>Vlastník HV absolvuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prohlídku v odborné autodílně nebo STK</li> <li>- prohlídku v KLTK</li> <li>- prohlídku v KTK s protokolem z odborné autodílny nebo STK <ul style="list-style-type: none"> <li>○ zaplatí plnou cenu za KTK, cena zaplacená v odborné autodílně nebo na STK není zohledněna</li> </ul> </li> </ul> <p>HV je zaregistrováno na jednom úřadě v kraji.</p>	<p>Vlastník HV absolvuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prohlídku v KLTK</li> <li>- technickou prohlídku v STK</li> </ul> <p>HV je zaregistrováno na úřadu obce s rozšířenou působností.</p>
--	---

#### Opakované testování – prodloužení

Současný systém	Návrh úpravy zákona
<p>Praxe je často následující:</p> <p>Vlastník HV absolvuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prohlídku v odborné autodílně nebo STK</li> <li>- prohlídku v KLTK</li> <li>- prohlídku v KTK s protokolem z odborné autodílny nebo STK <ul style="list-style-type: none"> <li>○ zaplatí plnou cenu za KTK, cena zaplacená v odborné autodílně nebo na STK není zohledněna</li> <li>○ předseda KTK vyznačí platnost testování do PHV</li> </ul> </li> <li>- v případě zaplnění PHV razítka musí majitel na 1 úřad v kraji a nechat si vyměnit PHV</li> </ul>	<p>Vlastník HV absolvuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prohlídku v KLTK</li> <li>- technickou prohlídku v STK <ul style="list-style-type: none"> <li>○ na STK vyznačí platnost do TP a vylepí známku na ZRZ</li> </ul> </li> </ul>

Drobnou úpravou vyhlášky a příručky pro testování lze proces zjednodušit a zlevnit (v praxi jsou oba stupně testování často prováděny současně a je dodržen zákonný postup) pak by bylo dokumentem o provedené kontrole na STK u vybraných vozidel (vozidel od roku výroby XY) možno suplovat fyzickou prohlídku KTK a zlevnit úkon KTK na administrativní poplatek.

## Ceny

Ceny vychází z reálných cen stanovených nebo doporučených FKVVH ČR, STK nebo odborných autodílů za předpokladu, že zůstanou v horizontu 10 let stejné. V názorném příkladu se jedná o osobní automobil (M1).

Ceny jsou v tabulce uvedeny zkráceně, lze předpokládat, že cena STK se v budoucnu výrazně zvýší a její výši nelze garantovat. Návrh uvádí konkrétní plošnou cenu (920), kterou žadatel uhradí na STK, ceny jsou určovány majitelem STK (ani stát cenu nemůže ovlivnit) i u normálních vozidel jsou různé, autor chce nařizovat provozovatelům STK kolik si budou účtovat za kontrolu HV?

Názor provozovatelů STK je jednoznačný (viz rozbor FKVVH)

Níže uvedená tabulka porovnávala současný stav, kdy se testuje na dva roky a návrh, ve kterém by se testovalo na pět let, což dle našeho názoru lze jen těžko srovnávat. Sama FKVVH navíc s prodloužením platnosti testování na 5 let souhlasí. Kdyby ke změně došlo, tabulka by pak vypadala následovně:

Současný systém – při změně prodloužení testace na 5 let	Návrh úpravy zákona
<p>1. testování</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Evidenční číslo žádosti: 300 Kč</li><li>- V KLTK: 3.000 Kč (některé kluby testují za nižší ceny nebo i zdarma pro své členy)</li><li>- Kontrola v odborné autodílně nebo na STK (v omezeném rozsahu): 340 Kč (vychází z jednoho úkonu, často může být cena vyšší)</li><li>- V KTK: 2.000 Kč (pro člena pouze 1000,-)</li></ul> <p>Prodloužení po 5 letech (na 10 let od prvního testování):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- V KLTK: 500 Kč (některé kluby testují za nižší ceny nebo i zdarma pro své členy)</li><li>- Kontrola v odborné autodílně nebo na STK (v omezeném rozsahu): 340 Kč (vychází z jednoho úkonu, často může být cena vyšší)</li><li>- V KTK: 600 Kč (pro členy 400,-)</li></ul>	<p>1. testování</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- V KLTK: 3.000 Kč</li><li>- Kontrola technické způsobilosti na STK (v omezeném rozsahu): 920 Kč</li></ul> <p>Prodloužení po 5 letech (na 10 let od prvního testování):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- V KLTK: 500 Kč</li><li>- Kontrola technické způsobilosti na STK (v omezeném rozsahu): 920 Kč</li></ul>

<p><b>Celkem: 5.880,- pro člena, 7.080,- pro nečlena (při doporučených cenách, v případě některých klubů je částka ještě o dost nižší). Částka, kterou tento dokument původně uváděl byla 11.400,- - ovšem porovnávali se zde dvě rozdílné věci.</b></p>	<p><b>Celkem: 5.340 Kč výši ceny STK nelze garantovat a je předpoklad, že se cena za STK pravděpodobně zvýší, čímž se zvýší i cena za celkové testování</b></p>
--	---

V tabulce byly bohužel ceny ukázány zavádějícím způsobem a byl opomíjen fakt, že značná část majitelů HV jsou členy v klubech historických vozidel, pro nečleny je částka navýšena. Mají možnost na spolkovou činnost klubu přispět zaplacením členského příspěvku nebo formou navýšení poplatku za testování, který je v budoucnu rozdělen zpět na podporu spolkové (klubové) činnosti.

*Na základě oficiálních materiálů k návrhu úpravy Z č. 56/2001 Sb., konzultací, účasti na jednáních s poslanci Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, vlastních zkušeností a otázek zpracoval Pavel Šimek.*

*Doplňující údaje byly doplněny pracovní skupinou FKHV. Kompletní rozbor FKVH k návrhu zákona naleznete zde: <https://www.fkhv.cz/news/popis-stavajiciho-systemu-testovani-historickyh-vozidel-a-vydavani-registracnich-znacek-historickeho-vozidla/>*