

Otázky a odpovědi

I když v současné době máme úplně jiné starosti, nedalo mi to, abych se nepokusil zformulovat odpovědi na několik otázek k návrhu úpravy zákona 56/2001 Sb., které jsem zaregistroval. Tento materiál se převážně zabýval právě návrhem úpravy zákona. Současným stavem testování minimálně a historií již vůbec ne. Stalo se, že FKHV ČR na tento dokument zareagovala a vložila do něj své komentáře a distribuovala jej široké veteránské veřejnosti. Původně jsem již nechtěl reagovat, ale opět se množily dotazy. Proto si dovolím ještě jednou na komentáře FKHV ČR zareagovat. Věřím, že naposled, protože reakce vyvolává další reakci, je to nekonečné a případní čtenáři jsou pak unaveni a znechuceni.

Současný systém testování je zatím to nejlepší, co jsme poznali. Bohužel, po cca 20 letech již naráží na své limity, umělými zásahy se stává složitějším a mohlo by hrozit, že bychom o něj přišli a jezdili jako např. v Řecku, což nikdo z nás nechce. Je tedy otázkou, zda se neposunout někam dále a celý systém za jasně definovaných pravidel zjednodušit a přizpůsobit stále rostoucímu počtu historických vozidel, zejména mladšího data výroby. Není vyloučeno, že někdy v budoucnu by ke změně stejně došlo, ale nyní máme ojedinělou příležitost být u toho a na případně změně se podílet.

Pavel Šimek

Původní text je psán černě a byl vytvořen 16. 3. 2020.

Komentář FKHV ČR je psán červeně a byl vytvořen cca 18. 3. 2020.

Reakce na komentář FKHV ČR je psán modře a byl vytvořen 21. 3. 2020.

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.

Komentář FKHV ČR:

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.**

Reakce na komentář:

Cílem tohoto dokumentu byl původně souhrn otázek a zformulování odpovědí nad návrhem úpravy zákona č. 56/2001 Sb. v oblasti historických vozidel. Pouze na závěr bylo uvedeno jednoduché porovnání procesu současného systému testování s případným novým systémem. V žádném případě se nejedná o nepřesné nebo nepravdivé informace, ale bylo vycházeno z oficiálních materiálů předložených účastníkům pracovní skupiny a následných diskuzí a konzultací.

Pokud mnoho zmiňovaných námětů lze řešit interní úpravou příručky pro testování HV nebo drobnou změnou vyhlášky, proč FKHV ČR již dříve nepodnikla příslušné kroky? Příručka pro testování již mohla být dávno upravena a proces testování podstatně zjednodušen, ale opak je pravdou, systém je stále složitější.

Není pravdou, že hlavním cílem je likvidace zákonných kompetencí FKHV ČR. Pokud se návrh úpravy v některých částech dotýká kompetencí FKHV ČR, pak se jedná o druhotný dopad, nikoli hlavní cíl. Samotný návrh měl také určitý vývoj.

Reakce na červené komentáře jsou uvedeny modře, vždy pod každým komentářem.

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 autodílů 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.

Komentář FKHV ČR:

- Současný systém testování nijak Směrnicí 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, nespecifikuje 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 (být se domníváme, že stávající zabezpečení je naprosto dostatečné)

Reakce na komentář:

V důvodech není rozbor současného stavu, jen uvedení důvodů, proč by byla úprava zákona prospěšná.

Ve Směrnici evropského parlamentu a rady 2014/45/EU se mj. uvádí:

2. Členské státy mohou z uplatňování této směrnice vyjmout tato vozidla zaregistrovaná na jejich území:

- vozidla provozovaná nebo používaná za výjimečných podmínek a vozidla, **kteřá nejsou nikdy nebo téměř nikdy používána na veřejných pozemních komunikacích, jako jsou historická vozidla nebo soutěžní vozidla**

Jedná se o to, že pokud by vozidlo alespoň jednou prošlo STK, a to při první registraci (jako tomu je např. ve Velké Británii – platilo i před Brexitem – nebo v jiných státech), bylo by možno historické vozidlo provozovat mnohem „svobodněji“. Nemusely by být stanoveny **konkrétní výjimečné podmínky** a HV by šlo provozovat častěji než nikdy nebo téměř nikdy. Sportovní (soutěžní) vozidla také musí procházet kontrolou ve Stanicích technické kontroly.

Ano, zákon aktuálně neříká, jak má prohlídka v KLTk nebo KTK probíhat, nicméně na Protokolu o testování v Žádosti o provedení testování historického vozidla jsou vždy 3 jména s podpisy každé komise. 3 komisaři z KLTk a 3 z KTK (první je vždy předseda dané komise) svým podpisem stvrzují, že vozidlo viděli (tato povinnost je dána i vyjádřením MD ČR).

Pokud KTK lze kapacitně posílit, proč platí pravidlo, že z každé KLTk může být členem KTK jen jeden technik a v případě výjimek se musí žádat o zařazení více lidí z jedné KLTk a zároveň zdůvodňovat? Navíc přetížení předsedů KTK není a ani nemůže být řešeno.

Některým lidem skutečně vadí, že agregovaná data za celou ČR (osobní a majetková) má v digitální podobě zapsaný spolek (FKHV ČR) a to často nad rámec platné legislativy (více fotografií, kupní smlouva nebo čestné prohlášení o nabytí vozidla apod.). Navíc tato data nejsou k ničemu potřeba.

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.

Komentář FKHV ČR:

Testování historické původnosti sice i dle návrhu zákona má zůstat v klubech, ovšem kluby přijdou o podporu zajišťující 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 protiřečí.

Reakce na komentář:

Kluby **nemohou** účelově generovat zisk, mohou však provozovat vedlejší výdělečnou činnost a to pouze k podpoře hlavní činnosti. Na vedlejší výdělečnou činnost by měly mít živnostenské oprávnění, což není žádný problém.

I v současném systému může dojít (a docházelo) k účelovému zakládání klubů jen za účelem testování. Navíc v naprosté většině případů byla podmínka pro udělení komise jen dvouletá čekací lhůta. V návrhu změny zákona se počítá s jasně definovanými podmínkami a sankcemi jak pro právnickou osobu (klub) tak pro fyzickou osobu (technika provádějícího testování). Mnoho detailů má být řešeno v prováděcím předpisu, nikoli v zákoně.

Za dobu, kdy jsem předsedou klubu (11 let) se stalo pouze 2x, že určitá část finančních prostředků byla přerozdělena klubům a to dle počtu jimi provedených testování za poslední nebo aktuální rok. Na SD FKHV ČR v prosinci 2019 toto přerozdělení bylo také odsouhlaseno, ale k dnešnímu dni ani přes dotazy, kdy se tak stane, jsme od FKHV ČR nedostali odpověď.

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.

Komentář FKHV ČR:

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.

Komentář FKHV ČR:

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.

Reakce na komentář:

Detaily mají být řešeny v prováděcím předpisu a to na základě podmínek stanovených MD ČR, jelikož to odpovídá za IS. K tomuto prováděcímu předpisu by se měla vyjadřovat právě pracovní skupina.

Na klub jsou jasně stanoveny podmínky a při jejich splnění klub dostane pověření k testování (žádné další prověřování, vymýšlení dalších podmínek nebo cenzura kdo ano nebo ne). V případě odmítnutí nebo nejasností se klub může obrátit přímo na MD ČR, které v dané věci rozhodne, ale toto může být řešeno klidně až v prováděcím předpisu.

V případě pochybení je jasně definovaná odpovědnost, kterou má klub a technický komisař, který za klub ověření (testování) provedl. Dále jsou jasně definované sankce při prokázaném pochybení.

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.

Komentář FKHV ČR:

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. autodilnu testační komise, jako je to možné nyní, když komisaři mohou dojet na místo domluvené s majitelem vozu.

Reakce na komentář:

Zde se dá jen konstatovat, že po diskuzi s jinými pracovníky jiných STK žádný problém nenastal.

Během diskuze v rámci pracovní skupiny nad úpravou zákona bylo sděleno, že v případě většího počtu vozidel bude možno udělat kontrolu v offline režimu pracovníkem STK na jiném místě než v prostorech STK, např. u vlastníka.

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.

Komentář FKHV ČR:

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.

Reakce na komentář:

Znám několik majitelů předválečných vozidel na „bílých“ značkách, nikdo nemá na STK problém a argument, že tam mají známé není na místě.

V předchozí odpovědi je uvedeno, že vybraná vozidla budou kontrolována vizuálně (je dobré se podívat do V č. 211/2001 Sb. co znamená vizuální kontrola) a na úrovni evidenční kontroly. Tzn. že min. vizuálně bude zkontrolována např. funkčnost uvedených skupin a proběhne evidenční kontrola.

Bude se u historických vozidel měřit emise?

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

Komentář FKHV ČR:

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

Reakce na komentář:

Tento dokument se primárně zabývá obsahem úpravy zákona, nikoli stávajícím stavem. Byly dotazy, že když HV budou muset na STK, tak neprojdou v SME nebo motory budou zbytečně vytáčeny, což není pravda.

Kde bude možné vozidlo zaregistrovat?

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

Komentář FKHV ČR:

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.

Reakce na komentář:

Tento dokument se primárně zabývá obsahem návrhu úpravy zákona, neřeší, co bylo před 15 lety. Tato otázka byla navíc při konzultacích diskutována s pracovníky MD, kteří v tomto nevidí žádný problém.

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.

Komentář FKHV ČR:

Tento bod je také podporován všemi stranami.

Reakce na komentář:

Tento dokument se primárně zabývá obsahem návrhu úpravy zákona.

Jak dlouho bude platit testování?

V návrhu je 5 let.

Komentář FKHV ČR:

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

Reakce na komentář:

Tento dokument se primárně zabývá obsahem úpravy zákona. Není důvod, proč by to nebylo možné a to na základě samotné doby platnosti 5 let, počtu registrovaných a skutečně provozovaných HV a počtu STK.

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.

Komentář FKHV ČR:

Zde nejsou žádné změny oproti aktuálnímu systému testování.

Reakce na komentář:

Tento dokument se primárně zabývá obsahem návrhu úpravy zákona. Byly obavy, zda při změně zákona nedojde k nějakému výraznému omezení provozu HV.

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.

Komentář FKHV ČR:

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

Reakce na komentář:

Tento dokument se primárně zabývá obsahem úpravy zákona, existuje jisté vyjádření, že v případě schválení úpravy zákona toto nebude možné. Doslovná citace vyjádření: „Nalezeno ve stodole bez dokumentů“ ..bez možnosti získání RZ pro historická vozidla“. V návrhu se počítá s tím, že registrace bez původních dokladů možná nadále bude.

Registr historických a sportovních vozidel vznikl právě proto, aby umožnil provoz HV na veřejných pozemních komunikacích a to právě u vozidla, která byla trvale vyřazena a tato vozidla již nikdy nesměla být připuštěna do běžného silničního provozu.

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.

Komentář FKHV ČR:

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.

Reakce na komentář:

Tento argument je velmi nepravděpodobný. Obce s rozšířenou působností (207 míst oproti stávajícím 14 úřadům) již vybaveny jsou, registrují např. dovozy a žádné zvláštní školení nebude potřeba, jelikož proces registrace je dnes jasně zákonem 56/2001 Sb. definován. Proces registrace platí i pro HV. Na úřadě obce s rozšířenou působností pouze opíše data z podkladů z KLTK a STK.

Tento dokument vysvětluje otázky nad návrhem úpravy zákona, nezabývá se tím, co bylo před 15 lety!

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.

Komentář FKHV ČR:

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.

Reakce na komentář:

Otázka a odpověď byla uvedena, protože se objevily nepravdivé informace, že úprava zákona připraví FKHV ČR o národní autoritu, což není pravda.

Jak se úprava zákona dotkne vojenských vozidel?

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

Komentář FKHV ČR:

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.

Reakce na komentář:

Na zmiňované schůzce Aleš Pařík citoval §1, odstavec 3 zákona č. 56/2001 Sb. Případná úprava zákona toto vůbec neřeší!

Zde je nutné rozlišit druhy a kategorie vojenských vozidel. Pokud se jedná o vojenská tzv. zabezpečovací vozidla, která byla schválena i jako civilní verze pro provoz na pozemních komunikacích (T 805, T 815, T 138, Praga V3S, UAZ, ZIL, JEEP apod.), tak se nic nemění. U vozidel pancéřovaných a bojových, která nikdy pro provoz na pozemních komunikacích nebyla schválena je situace jiná a Z 56/2001 Sb. je skutečně neřeší. V současné době jsou ale hledány možnosti, jak těmto vozidlům umožnit např. přesun na veřejných pozemních komunikacích.

Zjednodušené porovnání současného stavu a úpravy zákona

Testování

1. testování

Současný systém	Návrh úpravy zákona
Praxe je často následující: Vlastník HV absolvuje: - prohlídku v odborné autodílně nebo STK - prohlídku v KLTk - prohlídku v KTK s protokolem z odborné autodílny nebo STK - o zaplatí plnou cenu za KTK, cena zaplacená v odborné autodílně nebo na STK není zohledněna HV je zaregistrováno na jednom úřadě v kraji.	Vlastník HV absolvuje: - prohlídku v KLTk - technickou prohlídku v STK HV je zaregistrováno na úřadu obce s rozšířenou působností.

Opakované testování – prodloužení

Současný systém	Návrh úpravy zákona
Praxe je často následující: Vlastník HV absolvuje: - prohlídku v odborné autodílně nebo STK - prohlídku v KLTk	Vlastník HV absolvuje: - prohlídku v KLTk - technickou prohlídku v STK - o na STK vyznačí platnost do TP a vylepí známku na ZRZ

- prohlídku v KTK s protokolem z odborné autodílny nebo STK - o zaplatí plnou cenu za KTK, cena zaplacená v odborné autodílně nebo na STK není zohledněna - o předseda KTK vyznačí platnost testování do PHV - v případě zaplnění PHV razítka musí majitel na 1 úřad v kraji a nechat si vyměnit PHV	
---	--

Komentář FKHV ČR:

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.

Reakce na komentář:

Proč tak FKHV ČR již dávno neučinila? Již před několika lety byla několikrát na problém platby za prohlídku v odborné autodílně a následnou plnou cenu za KTK upozorněna. Jedna z odpovědí byla, že v případě KTK se jedná právě o administrativní poplatek.

Navíc kontrolu na STK může provádět pouze technik STK nikoli technik KTK.

Ceny

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

Komentář FKHV ČR:

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 FKHV)

Reakce na komentář:

Ceny nejsou vůbec zkrácené, ale vycházejí z reálné ceny jednoho úkonu na STK (např. kontrola brzd) a ceny kompletní prohlídky. Hned na začátku je uvedeno, že je to v případě nezměněných cen. Stálé ceny ani ze strany FKHV ČR nelze garantovat, protože v poslední době docházelo ke zvyšování ceny testování v

KTK (zvyšování nákladů, zavádění IS, kompenzace výpadku příjmů z prodloužení platnosti testování na dva roky apod.).

Komentář FKHV ČR:

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 FKHV navíc s prodloužením platnosti testování na 5 let souhlasí. Kdyby ke změně došlo, tabulka by pak vypadala následovně:

Reakce na komentář:

Ano, tabulka porovnávala současný stav a návrh. V současnosti je platnost testování stále 2 roky, nikoli 5 let!!! 5 let je v návrhu úpravy zákona.

Komentáře FKHV ČR byly vloženy do původní tabulky.

Současný systém	Návrh úpravy zákona
1. testování - Evidenční číslo žádosti: 300 Kč - V KLTk: 3.000 Kč Komentář FKHV ČR: (některé kluby testují za nižší ceny nebo i zdarma pro své členy) - Kontrola v odborné autodílně nebo na STK (v omezeném rozsahu): 340 Kč (vychází z jednoho úkonu, často může být cena vyšší) - V KTK: 2.000 Kč Komentář FKHV ČR: (pro člena pouze 1000,-) Prodloužení po 2 letech (na 4 roky od prvního testování) Komentář FKHV ČR: Prodloužení po 5 letech (na 10 let od prvního testování): - V KLTk: 500 Kč Komentář FKHV ČR: (některé kluby testují za nižší ceny nebo i zdarma pro své členy) - Kontrola v odborné autodílně nebo na STK (v omezeném rozsahu): 340 Kč (vychází z jednoho úkonu, často může být cena vyšší) - V KTK: 600 Kč Komentář FKHV ČR: (pro členy 400,-) Prodloužení po 2 letech (na 6 let od prvního testování): - V KLTk: 500 Kč - Kontrola v odborné autodílně nebo na STK (v omezeném rozsahu): 340 Kč (vychází z jednoho úkonu, často může být cena vyšší) - V KTK: 600 Kč Prodloužení po 2 letech (na 8 let od prvního testování): - V KLTk: 500 Kč	1. testování - V KLTk: 3.000 Kč Reakce na komentář: (i zde by šlo uvést, že některé kluby testují za nižší ceny nebo i zdarma pro své členy) - Kontrola technické způsobilosti na STK (v omezeném rozsahu): 920 Kč Prodloužení po 5 letech (na 10 let od prvního testování): - V KLTk: 500 Kč Reakce na komentář: (i zde by šlo uvést, že některé kluby testují za nižší ceny nebo i zdarma pro své členy) - Kontrola technické způsobilosti na STK (v omezeném rozsahu): 920 Kč

- Kontrola v odborné autodílně nebo na STK (v omezeném rozsahu): 340 Kč (vychází z jednoho úkonu, často může být cena vyšší) - V KTK: 600 Kč Prodloužení po 2 letech (na 10 let od prvního testování): - V KLTK: 500 Kč - Kontrola v odborné autodílně nebo na STK (v omezeném rozsahu): 340 Kč (vychází z jednoho úkonu, často může být cena vyšší) - V KTK: 600 Kč	
Celkem: 11.400 Kč Komentář FKHV ČR: 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. Reakce na komentář: Ceny v červeném komentáři od FKHV ČR vychází z jednoho testování a jednoho prodloužení (po 5 letech), ale v současnosti platí testování 2 roky, nikoli 5 let! V levém sloupci je současný stav. Původně se tedy porovnává totožný příklad při současném stavu a stavu v návrhu úpravy zákona.	Celkem: 5.340 Kč Komentář FKHV ČR: výši ceny STK nelze garantovat a je předpoklad, že se cena za STK pravděpodobně zvýší, čímž se zvýší i cena za celkové testování Reakce na komentář: Ceny ze strany FKHV ČR v delším časovém horizontu rovněž nelze garantovat.

Komentář FKHV ČR:

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.

Reakce na komentář:

Na obou stranách tabulky je uveden příklad, kdy vlastník není členem klubu. Nelze uvádět příklad na základě členství, ne všichni jsou organizováni. Nelze někoho ke členství nutit.

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.

Komentář FKHV ČR:

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

Reakce na komentář:

Bohužel, není uvedeno, kdo je členem pracovní skupiny FKHV, lze se jen domnívat.