

POPIS STÁVAJÍCÍHO SYSTÉMU TESTOVÁNÍ HISTORICKÝCH VOZIDEL A VYDÁVÁNÍ REGISTRAČNÍCH ZNAČEK HISTORICKÉHO VOZIDLA

Od 30.5.2002 je Federace klubů historických vozidel ČR z. s., IČO: 67799507, se sídlem Nad Okrouhlíkem 2294/11, Libeň (Praha 8), 180 00 Praha (dále jen **FKHV**), garantem systému testování historických vozidel (dále jen **HV**) vedoucího k přidělení registrační značky (dále jen **RZ**) pro historická vozidla. Tento systém je nyní předmětem jednání, která jej ve svém důsledku mají od základu změnit. Předkládané návrhy jsou v některých ohledech smysluplné a FKHV se je v minulosti sama snažila prosadit. Bohužel však argumenty, kterými jsou tyto navrhované komplexní změny odůvodněny, jsou předkládány s takovým obsahem a takovou formou, že primárním účelem se zdá být ne ulehčení situace vlastníkům HV, ale poškození FKHV.

NASTAVENÍ, KONTROLA A SPOLEHLIVOST SYSTÉMU TESTOVÁNÍ HV

Systém testování HV vedoucí k získání RZ pro HV je dvoustupňový:

1. historická původnost na klubové úrovni (klubové testovací komise, dále jen **KLTK**); a
2. technická způsobilost na úrovni krajské (krajské testovací komise, dále jen **KTK**).

Každý klub má v KTK svého zástupce, tedy již v prvním kole dochází k selekci vozů nevyhovujících z hlediska technické způsobilosti (posílat do druhého kola vozidla nevyhovující s vědomím, že neprojdou, je nelogické). Vozidlo tedy prakticky prochází dvojitou kontrolou prováděnou ne jednotlivcem, ale několika člennou komisí, a to v rámci celé tripartity (FKHV, Asociace veterán car clubů AČR (dále jen **AVCC AČR**), Asociace klubů historických vozidel (dále jen **AKHV**)).

V současnosti má FKHV k dispozici 1200 klubových komisařů ve 197 klubových komisích a 201 krajských komisařů ve 14 krajských komisích. Všichni komisaři jsou každý rok školeni, podléhají kontrole FKHV, stejně jako výstupy z jejich činnosti. Jedná se o odborníky, znalce a především osoby, které se celoživotně vzdělávají v oboru a problematice s tím související. V roce 2019 byl zaveden informační systém pro testování HV (dále jen **IS**), ve kterém komise pracují. Umožňuje okamžitou zpětnou kontrolu a důslednou eliminaci pochybení jednotlivců.

Transparentnost a nezpochybnitelné doložení skutečností včetně fotodokumentace, která je v IS k dispozici je zřejmě důkladnější, než s jakou pracují STK. IS je podobný tomu, jaký užívá Ministerstvo dopravy ČR (dále jen **MD**). Dle dohody zástupců MD a FKHV bude mít od roku 2020 do IS provozovaného FKHV přístup i MD. Veškeré změny v systému testování prochází schvalovacím řízením v rámci tripartity a jsou předkládány k vyjádření MD – vše probíhá maximálně transparentně a jsou dodržovány demokratické principy.

Systém je monitorován MD, se kterým FKHV projednává veškeré zásadní otázky. Předností celého systému je individuální přístup ke každému testovanému vozidlu. Při celkovém počtu cca 40 000 HV připadá na jednoho komisaře v průměru kolem 30 HV. Z toho plyne, že komisaři znají HV, jeho

historii a případně renovaci, jedná se o smysluplné propojení testování na obou úrovních (původnost i způsobilost). Další výhodou je kontinuita, komisař zná vozidlo a v následných úkonech spojených s prodloužením platnosti průkazu HV tuto znalost uplatňuje.

Přínosem stávajícímu systému by bylo zakotvení možnosti odebrání RZ HV majitelům, kteří RZ HV zneužívají nebo používají neoprávněně. FKHV nemůže převzít zodpovědnost za majitele HV, pokud neoprávněně nakládá s RZ, provozuje vozidlo bez platného testování nebo bez prodloužení jeho platnosti.

Počet stížností určených státní správě na systém testování je z pohledu počtu předkladatelů těchto stížností minimální. Počet nehod způsobených HV z důvodu technické závady je v podstatě nulový, což je jasný důkaz skutečnosti, že systém testování je plně funkční z hlediska bezpečného provozu těchto vozidel za posledních 18 let.

FKHV má nástroje a používá je k postihu případně odebrání pověření k výkonu testování v případě, že komisař prokazatelně chybuje. Prokazatelné pochybení je FKHV obratem řešeno.

PRŮKAZ HV, RZ HV, POJIŠTĚNÍ

Svou formou průkaz HV o několik let předběhl praxi existující nyní na STK. Stav a vzhled vozu dokumentuje fotografie umístěná v průkazu, která dokládá, v jakém stavu a vzhledu bylo vozidlo testováno, a je i identifikátorem pro "neodborníky", jak má vozidlo vypadat, pokud jde o kusovou výrobu nebo zaniklou značku, předchází úpravám a zásahům majitele do vzhledu HV v období mezi testování a prodloužením platnosti testování. HV je předmětem sběratelského zájmu, tedy předpoklady častého převodu mezi majiteli jsou výrazně menší než u cca 9 mil. "moderních" vozidel v ČR.

Majitelé HV mají možnost si sjednat zvýhodněné povinné ručení a možnost opatřit jednou RZ více vozidel, přičemž částka tohoto povinného ručení je odvozena od nejvyššího obsahu motoru těchto vozidel, což je každoroční velkou finanční úlevou majitelům HV.

Schéma celého systému testování viz příloha.

EKONOMIKA, FINANCOVÁNÍ

FKHV je spolek, funguje na demokratických principech, jeho nejvyšším orgánem je Shromáždění delegátů. Není komerčním, soukromým subjektem. Příjmy z testování HV slouží k zajištění kontinuálního chodu systému testování (každoroční školení komisařů na všech úrovních, zajištění provozu IS, náklady komisařů na krajské úrovni, finanční ohodnocení komisařů na krajské úrovni). Pokud vznikne v daném roce přebytek, je přerozdělen podle spravedlivého klíče zpět do klubů. Časový limit na provedení kontroly vozidla není rozhodující jako v případě komerčního subjektu. Je garantována jednotná cena krajského testování v celé ČR. U STK, provozovaných komerčními subjekty, tuto částku nelze garantovat.

Systém nezatěžuje veřejné prostředky nebo státní správu, daňového poplatníka, občana, který nemá s veterány nic společného – je plně samofinancovatelný a nevyžaduje žádné platby z veřejných zdrojů.

PRÁVO A LEGISLATIVA

FKHV provádí testování HV v souladu s daným právním rámcem, zejména zákonem č. 56/2001 Sb. a vyhláškou č. 355/2006 Sb.

FKHV nebyla ze strany státních orgánů, zejména MD, nikdy sankcionována či kritizována kvůli tomu, že by při testování HV nedodržovala platné právní předpisy.

STK jsou provozovány soukromými podnikatelskými subjekty za účelem dosažení zisku, testování HV ze strany FKHV není prováděno za účelem dosažení zisku, ale za účelem pokrytí nákladů na provoz systému testování a zajištění jeho kontinuity.

VYJÁDŘENÍ FEDERACE KLUBŮ HISTORICKÝCH VOZIDEL ČR Z. S. KE KONCEPTU NÁVRHU NA ÚPRAVY LEGISLATIVY V OBLASTI HISTORICKÝCH VOZIDEL

Federace klubů historických vozidel ČR z. s., IČ: 677 99 507, se sídlem Nad Okrouhlíkem 2294/11, Libeň (Praha 8), 180 00 Praha, zapsaná ve spolkovém rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl L, vložka 9052 (dále jen **FKHV**) se seznámila se „Zkráceným konceptem návrhu na úpravy legislativy v oblasti historických vozidel“ (dále jen **Návrh**) a vyjadřuje se k němu následujícím způsobem.

1. SHRUTÍ

Systém testování historických vozidel pod záštitou FKHV funguje bezchybně již více než 15 let, a to aniž by jakýmkoliv způsobem zatěžoval státní rozpočet a aniž by došlo k jakékoliv dopravní nehodě zaviněné technickým stavem testovaného vozidla. Drtivá většina zainteresované veřejnosti je s fungováním systému spokojena a mlčí, existuje nicméně několik notoricky známých hyperaktivních stěžovatelů, kteří se z nějakého důvodu rozhodli, že je stávající systém nutné zlikvidovat a vybudovat nový.

FKHV se v žádném případě nebrání kritice, a nemusí být ani cimrmanovsky „pozitivní a konstruktivní“, nicméně musí být věcná, odborně fundovaná a v neposlední řadě pravdivá. Domníváme se, že Návrh obsahuje několik zajímavých možností, jak stávající systém testování částečně vylepšit, bohužel však jeho odůvodnění, z něhož má vyplývat nutnost odstranění stávajícího systému testování, je z velké části založeno na nedostatečné odbornosti či dokonce nepravdě. Pro ilustraci uvádíme alespoň následující:

- Není pravdou, že historická vozidla musí na základě právních předpisů EU absolvovat technickou kontrolu, naopak, členské státy jsou výslovně oprávněny historická vozidla z takové povinnosti vyjmout (jako je tomu např. v ČR).
- Výtky směřované v Návrhu na adresu FKHV ohledně ochrany osobních údajů plynou z neznalosti platné právní úpravy. FKHV vykonává svou činnost v naprostém souladu

s právními předpisy upravujícími ochranu osobních údajů jak na národní, tak na evropské úrovni.

- FKHV je právnickou osobou dle § 79 b) odst. 2 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění (dále jen **Zákon**).
- Činnost vykonávaná FKHV není výkonem podnikatelské činnosti.

2. POPIS SOUČASNÉHO STAVU A ZHODNOCENÍ NAVRHOVANÉ ÚPRAVY

Dle současné právní úpravy lze historické vozidlo provozovat na pozemních komunikacích, pokud splnilo podmínky testování, kterým se nahrazuje technická prohlídka vozidla. Testování historického vozidla provádí právnická osoba, která má udělené oprávnění Mezinárodní federací historických vozidel („Fédération Internationale des Véhicules Anciens“) (dále jen **FIVA**) nebo Mezinárodní automobilovou federací¹. Právnickou osobou ve smyslu právních předpisů je FKHV. Testování historických vozidel provádí FKHV pomocí svých testovacích komisí.

Testování historických vozidel se skládá ze dvou dílčích testování. První část testování historických vozidel je klubové testování historických vozidel, při kterém se kontroluje historická původnost vozidla. Druhou částí je testování historických vozidel krajskou testovací komisí, která kontroluje technickou způsobilost historického vozidla k provozu na pozemních komunikacích. Část klubového testování musí vždy předcházet části testování historického vozidla krajskou testovací komisí. Mezi jednotlivými částmi testování nesmí uplynout doba delší než 30 kalendářních dnů².

Takto nastavený způsob testování historických vozidel funguje dobře, efektivně a v zásadě bez problémů. Testování provádí zkušení odborníci, kteří problematice historických vozidel rozumí. Pokud je nám známo, nedošlo nikdy k nehodě historického vozidla otestovaného v rámci stávajícího systému kvůli jeho technickému stavu. Stejně tak existuje pouze několik málo případů, kdy byl při kontrole historického vozidla provozovaného na pozemní komunikaci zjištěn nesoulad s výsledkem testování, přičemž v těchto případech se téměř vždy jednalo o neoprávněné modifikace historického vozidla po provedení testování, tj. šlo o případy, které FKHV neměla možnost jakkoli ovlivnit.

Systém testování historických vozidel funguje v současné podobě již mnoho let. Členové FKHV za tu dobu nabyli mnoha cenných zkušeností, které každodenně zúročují při testování historických vozidel. FKHV je zavedenou organizací, na kterou jsou vlastníci historických vozidel zvyklí se obracet nejen ve věcech testování historických vozidel. FKHV a její členové svou práci odvádějí profesionálním způsobem, o čemž svědčí fakt, že drtivá většina žadatelů o testování historických vozidel si na způsob provedení testování nikdy nestěžovala a jsou s testováním spokojeni.

FKHV nespaturuje žádný relevantní důvod, proč by měl být systém, který funguje správně, jakýmkoliv podstatným způsobem měněn. Navržené změny uvedené v Návrhu ve svém důsledku znamenají pouze obrovské navýšení administrativy a nákladů na straně státu a STK, které na agendu spojenou s historickými vozidly, na rozdíl od FKHV, nejsou připraveni. V současné době zavedený systém testování historických vozidel žádným způsobem nezatěžuje státní rozpočet. FKHV funguje bez

¹ Viz § 79b zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění.

² Viz § 6 odst. 4 vyhlášky č. 355/2006 Sb. o stanovení způsobu a podmínek registrace, provozu, způsobu a podmínek testování historických a sportovních vozidel.

státních dotací a náklady spojené s testováním hradí z poplatků placených žadateli o testování. Pokud by měla být agenda testování historických vozidel přesunuta (byť i jen z části) na stát, jak navrhuje Návrh, znamenalo by to pro stát výrazné zvýšení nákladů. Stát by navíc musel zřídit nová pracovní místa a obsadit je dostatečně kvalifikovanými pracovníky, kteří problematice historických vozidel rozumí. Těch přitom není mnoho. To samé platí pro STK, jejíž pracovníci zpravidla nejsou se specifiky historických vozidel obeznámeni.

Personální náležitosti připravované změny Zákona pouze z hlediska registračních míst

Výkon státní správy při zajištění registrace historických vozidel v registru historických vozidel byl od 1. července 2006 v souladu s ustanovením § 79a a § 79b Zákona přenesen z Ministerstva dopravy na obecní (městské) úřady obcí s rozšířenou působností v sídlech krajů, ve Středočeském kraji na Městský úřad v Kolíně a v Praze na Magistrát hlavního města Prahy.

Tedy 14 registračních míst, kde je vždy jeden úředník v přenesené působnosti. Jedná se tedy o 14 úředníků zařazených do 8 platové třídy.

Platové tarify od 1. 1. 2020 (příloha č. 1 nařízení vlády č. 341/2017 Sb.)

Příloha č. 1 k nařízení vlády č. 341/2017 Sb.
(účinnost od 1. 1. 2020)

Stupnice platových tarifů podle platových tříd a platových stupňů pro zaměstnance
uvedené v § 5 odst. 1
(v Kč měsíčně)

PS	Praxe	Platová třída																Praxe	PS
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
1	do 1 roku	11 030	11 850	12 710	13 650	14 660	15 770	16 980	18 300	19 730	21 260	22 980	24 770	26 730	28 880	31 210	33 750	do 1 roku	1
2	do 2 let	11 370	12 230	13 130	14 120	15 200	16 330	17 560	18 950	20 400	22 010	23 780	25 630	27 690	29 900	32 330	34 960	do 2 let	2
3	do 4 let	11 740	12 650	13 570	14 590	15 700	16 890	18 180	19 610	21 130	22 800	24 660	26 560	28 680	30 990	33 500	36 210	do 4 let	3
4	do 6 let	12 120	13 050	14 040	15 080	16 250	17 480	18 810	20 300	21 870	23 610	25 510	27 480	29 690	32 090	34 710	37 520	do 6 let	4
5	do 9 let	12 550	13 500	14 510	15 600	16 800	18 080	19 470	21 010	22 640	24 440	26 410	28 480	30 760	33 240	35 960	38 870	do 9 let	5
6	do 12 let	12 980	13 950	14 990	16 120	17 380	18 690	20 150	21 770	23 430	25 290	27 360	29 500	31 860	34 420	37 250	40 270	do 12 let	6
7	do 15 let	13 400	14 440	15 510	16 690	17 970	19 350	20 840	22 520	24 290	26 200	28 340	30 560	33 000	35 680	38 600	41 730	do 15 let	7
8	do 19 let	13 850	14 920	16 050	17 250	18 600	20 020	21 560	23 310	25 140	27 120	29 340	31 670	34 190	36 960	40 020	43 250	do 19 let	8
9	do 23 let	14 310	15 420	16 600	17 850	19 250	20 720	22 330	24 130	26 020	28 100	30 380	32 790	35 420	38 320	41 470	44 820	do 23 let	9
10	do 27 let	14 830	15 970	17 170	18 470	19 930	21 450	23 090	25 000	26 960	29 090	31 470	33 980	36 710	39 700	42 990	46 430	do 27 let	10
11	do 32 let	15 310	16 490	17 770	19 110	20 640	22 210	23 940	25 910	27 920	30 150	32 610	35 200	38 030	41 150	44 540	48 160	do 32 let	11
12	nad 32 let	15 850	17 070	18 390	19 770	21 370	22 990	24 780	26 830	28 920	31 240	33 790	36 470	39 420	42 640	46 150	49 920	nad 32 let	12
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		

Při maximálním tarifu zaměstnance (tj. platová třída 8, stupeň 12), činí hrubá mzda zaměstnance 26 830 Kč, tedy celkový náklad zaměstnavatele je 35.899, - Kč.

Při 14 úřednících po 35.899, - Kč jsou celkové náklady na tyto úředníky 502.586, - Kč měsíčně (6.031.032, - Kč ročně).

Obcí, které mají registr vozidel, je celkem 207, při přenesení agendy historických vozidel na všechny registry vozidel se tedy jedná o celkem 207 úředníků.

Při 207 úřednících po 35.899,- Kč jsou celkové náklady na tyto úředníky 7.431.093,- Kč měsíčně (89.173.116,- Kč ročně).

Roční nárůst výdajů pro státní rozpočet tedy činí cca 83.142.084,- Kč.

Při náhradě stávajícího systému úředníkem, který by pravděpodobně vedl ve věci správní řízení (tj.

platová třída 10) při nahrazení dnešních 201 krajských komisařů – při maximálním tarifu zaměstnance (tj. platová třída 10, stupeň 12), činí hrubá mzda zaměstnance 31.240,- Kč, kdy celkový náklad zaměstnavatele je 41.800,- Kč.

Při 201 úřednících po 41.800,- Kč jsou celkové náklady na tyto úředníky 8.401.800,- Kč měsíčně (**100,821,600,- Kč ročně**).

Pokud by došlo k navrhované změně systému testování HV, znamenalo by to pro státní rozpočet nárůst nákladů minimálně o cca 183.963.684,- Kč jen na personálních nákladech.

Součástí rozvahy není rozbor nákladů na technické a materiální zajištění celého systému, jak je navrhován. Pokud bychom započítali i tyto položky, lze konstatovat, že **dodatečné zatížení státního rozpočtu bude minimálně cca 200 mil. Kč.**

3. POVINNOST STK

Autor Návrhu dále uvádí, že: „*Současná právní úprava nikterak nereflektuje na [sic!] závaznou „Směrnici evropského parlamentu a rady 2014/45/EU“ ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, která se vztahuje i na technické prohlídky historických vozidel*“.

Stejně jako ve výše uvedených případech jsou ale závěry autora Návrhu nesprávné. Dle čl. 2 odst. 2 zmiňované směrnice totiž platí, že: „*Členské státy mohou z uplatňování této směrnice vyjmout tato vozidla zaregistrovaná na jejich území: vozidla provozovaná nebo používaná za výjimečných podmínek a vozidla, která nejsou nikdy nebo téměř nikdy používaná na veřejných pozemních komunikacích, jako jsou **historická vozidla** nebo soutěžní vozidla*“. Pokud Zákon upravuje speciální režim testování pro historická vozidla, činí tak v souladu s čl. 2 odst. 2 směrnice 2014/45/EU.

Provádění testování HV řeší vyhl. č. 355/2006 Sb. v §6, odst. 4., resp. ve své příloze č. 6. V souladu se Zákonem a výše zmíněnou prováděcí vyhláškou je testování HV nyní prováděno s tím, že státní správa tímto není nijak zatěžována.

Systém technických prohlídek vozidel registrovaných v registru silničních vozidel je definován Zákonem. Provádění zákona pak řeší vyhláška č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel, v platném znění (dále jen **Vyhláška STK**).

V §47 Zákona jsou definovány druhy technických prohlídek a §2 Vyhlášky STK řeší rozsah provádění technických prohlídek.

Z výše zmíněných základních podmínek (ale nejen z nich) vychází Informační systém technických prohlídek (dále jen **ISTP**), ve kterém se provádí evidence a dokumentace provádění kontroly technického stavu vozidel zapsaných v registru silničních vozidel. ISTP pro MD vytvořila a spravuje externí soukromá organizace.

- a) Případná navrhovaná změna systému testování by předpokládala novelu Zákona, Vyhlášky STK a dalších prováděcích předpisů ve smyslu vytvoření jednak nové kategorie vozidla – historické vozidlo – a následně nového druhu technické prohlídky s definovanými podmínkami (např. neprovádění měření emisí). Na základě těchto změn by bylo nutno zadat externí organizaci vytvoření tohoto druhu prohlídky do ISTP. Ta by také musela v ISTP vyřešit

vydání a vylepení kontrolní nálepky, která je přísně zúčtovatelnou ceninou. Což opět obnáší novelu dalšího předpisu, a to vyhlášky 343/2014 Sb., o registraci vozidel, v platném znění.

Bylo by nutno zohlednit (a naprogramovat) specifika týkající se prohlídek historických vozidel – např. některá jsou evidována jen dle čísla motoru, tedy nebude vždy plný počet fotografií, z toho plyne i změna „Instrukce pro postup při dokumentaci přítomnosti vozidla na lince STK“ (dokument vydaný MD pro techniky STK).

Každá tato změna – vytvoření instrukcí pro provádění technických prohlídek HV, případně revize a doplnění stávajících, nadefinování a zadání provedení změn v ISTP by finančně šla k tíži MD (pozn.: vytvoření systému CIS STK, dnes ISTP, stálo v r. 2008 120 mil. Kč).

- b) S technickými změnami zákona, vyhlášek a instrukcí nedílně souvisí i „školení“ techniků STK. Zdaleka ne všichni jsou ochotni již dnes provádět technické prohlídky starších a starých vozidel registrovaných v registru silničních vozidel. Obnáší to, samozřejmě, nejen znalost předpisové základny platné v době uvádění do provozu těchto vozidel, ale také znalost takřkajíc technickou.

Výčet zákonů, vyhlášek, vládních nařízení, instrukcí a metodických pokynů za cca 120 let není nejkratší a dnešní ochota učit se něco navíc je prakticky nulová. Poměr počtu vozidel dnes registrovaných v registru historických vozidel k počtu vozidel registrovaných v registru silničních vozidel je v řádu promile. Na 1000 „standardních“ pravidelných technických prohlídek teoreticky připadají 2–3 historická vozidla. I pro provozovatele STK je tento počet naprosto marginální. Pokud technik není zároveň veteránista, motivace hledat si a učit se výše zmíněný výčet podkladů kvůli řádově malým jednotkám prohlídek za měsíc je zanedbatelná.

Je také samozřejmě možné, že provozovatel STK bez osobního vztahu k HV se k provádění technických prohlídek HV postaví tak, že cenu za tuto prohlídku nastaví takovým způsobem, aby se mu vyplatila – tedy promítne do ní mimo jiné ztracený čas technika na studium. Není nutné zdůrazňovat, že to cenu výrazně zvýší.

Nepominutelná je i výše zmíněná technická erudice. Realita znalostí je na úrovni průměrného stáří vozového parku. V dnešní době se jednak majitel HV bude bát pustit do svého vozidla někoho, koho nezná, a i soudný technik se nebude pouštět do dobrodružství, že něco v krajním případě zničí. Opět z toho plyne, že vzhledem k rizikům a nákladům jsou tyto prohlídky v dnešní době ekonomicky nezajímavé.

- c) Členové klubových testovacích komisí jsou odborníky na historickou původnost vozidel, to však nevylučuje možnou administrativní chybu. Systém, kdy testace pokračuje v rámci IS FKHV ke krajské komisi, do značné míry chyby ve vyplněné žádosti eliminuje tím, že kontrola je de facto dvoustupňová.

Vozidla, která by dle návrhu šla rovnou na STK za účelem provedení technické prohlídky, by mohla být oprávněně odmítána z důvodu špatně vyplněných položek žádosti. Typicky z důvodu chybného zařazení do kategorie, chybně zapsaného typu motoru atd., což jsou údaje na STK zapisované do IS TP. Pokud tyto nesouhlasí, byla by prohlídka nevyhovující.

Pro srovnání – technici STK, kteří provádějí kontrolu vozidel dovezených ze zahraničí a obdobně vyplňují do protokolu všechny technické údaje, procházejí nejdříve základním kurzem pro techniky STK – 5 týdnů školení zakončené zkouškou na MD + po roce praxe další školení opět zakončené zkouškou na MD. Poté každé 3 roky týdenní doškolování a zkouška na MD a každé 2 roky dvoudenní školení zakončené zkouškou na MD. Chci tím říci, že žádosti, které se objeví na STK, budou kontrolovány pečlivě už jen proto, že technici STK jsou sami pod drobnohledem kontrol a on-line fotografování a přidělovat si starosti s vozidly, která jim přináší jen práci navíc, jistě nebudou.

4. OCHRANA OSOBNÍCH ÚDAJŮ

V Návrhu jsou v části věnované osobním údajům uvedena následující tvrzení:

- 1) *Klubová testovací komise při testování ověřuje údaje uvedené v žádosti, a to i osobní údaje, což je v přímém rozporu s kompetencemi zájmového spolku, který nemá zákonné oprávnění kontrolovat osobní údaje.*
- 2) *Ustanovení přílohy prováděcího předpisu k zák. č. 56/2001 je neplatné samo o sobě, protože ověřování osobních údajů je v ČR svěřeno pouze osobám jmenovaným zákonem, k nimž zcela jistě nepatří členové soukromé právnické osoby zapsaného spolku.*
- 3) *Testování historického vozidla by nemělo být spojováno s vlastníkem vozidla a jeho osobními údaji, jelikož se prakticky jedná o vyhotovení posudku vozidla na stav věci.*
- 4) *Jakákoliv evidence a archivace osobních údajů vlastníků HV zájmovým spolkem FKHV je tedy naprosto nepotřebná, nadbytečná, nežádoucí a protiprávní, vedoucí ve svém důsledku i k možnému zneužití.*

Níže uvádíme naše posouzení výše citovaných tvrzení s ohledem na platnou legislativu České republiky a Evropské unie.

Ad 1) Návrh pracuje s termínem „ověřování osobních údajů“, který ale není definován v žádném právním předpise, ať již v zákoně č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů či Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 (dále jen **GDPR**). Není proto zřejmé, co je „ověřování osobních údajů“ přesně myšleno. Užívání tohoto termínu svědčí o tom, že autor Návrhu zřejmě není obeznámen s problematikou ochrany osobních údajů, a to ani na elementární úrovni. Předpokládáme nicméně, že je tím pravděpodobně myšleno „zpracování osobních údajů“, tak jak je vymezeno v čl. 4 odst. 2 GDPR.

Autor Návrhu bez jakéhokoliv dalšího odůvodnění uvádí, že FKHV nemá zákonné oprávnění kontrolovat osobní údaje. Toto tvrzení je ale v rozporu se skutečností. FKHV zpracovává osobní údaje uvedené v žádosti o testování na základě výslovného zákonného zmocnění uvedeného v Zákoně. V § 79b odst. 2 Zákona je uvedeno: „*Testování historického vozidla provádí právnická osoba, která má udělené oprávnění Mezinárodní federací historických vozidel (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) nebo Mezinárodní automobilovou federací.*“ Touto osobou je právě FKHV. V § 79b odst. 7 Zákona je dále uvedeno: „*Prováděcí právní předpis stanoví podmínky provozu historického a sportovního vozidla, způsob a podmínky testování historického a sportovního vozidla a vzor žádosti o provedení testování historického a sportovního vozidla.*“ Tímto prováděcím předpisem je vyhláška č. 355/2006 Sb., o stanovení způsobu a podmínek registrace, provozu, způsobu a podmínek testování

historických a sportovních vozidel, v platném znění (dále jen **Vyhláška**).

V příloze č. 3 Vyhlášky je uveden vzor žádosti o provedení testování historického vozidla, kde jsou explicitně uvedeny osobní údaje, jež musí být v žádosti uvedeny (jako např. jméno a příjmení provozovatele). Jestliže FKHV zpracovává osobní údaje uvedené v žádosti o testování, jedná v souladu se zákonným zmocněním v Zákoně a v prováděcí Vyhlášce. Takové zpracování je založeno na právním titulu dle čl. 6 odst. 1 písm. e) GDPR (zpracování prováděné při výkonu veřejné moci, kterým je správce pověřen).

Není tedy pravdou, že by FKHV neměla zákonné oprávnění ke zpracování osobních údajů uvedených v žádosti o testování. Naopak k tomu výslovně zákonem zmocněna je a FKHV proto zpracování provádí na základě legitimního právního titulu a v rámci své kompetence.

Ad 2) K tomuto bodu uvádíme, že autor Návrhu nesprávně směšuje dohromady dva rozdílné právní instituty. V právní teorii existuje jednak „platnost právního předpisu“ a jednak „platnost právního jednání“. Platností právního předpisu se míní skutečnost, že právní předpis se stal součástí právního řádu, tedy byl vyhlášen ve sbírce zákonů. Právní předpis zůstává platný do té doby, než je zrušen jiným právním předpisem stejné nebo vyšší síly nebo Ústavním soudem ČR. I kdyby byl právní předpis v rozporu s jiným právním předpisem, nestává se takový právní předpis „neplatným“. Na druhou stranu právní jednání (např. smlouva) je neplatné v případě, že je, zjednodušeně řečeno, v rozporu se zákonem nebo nespĺňuje všechny náležitosti, které právní řád pro dotyčný druh právního jednání vyžaduje (např. je neurčité).

Autor Návrhu uvádí, že „*ustanovení přílohy prováděcího předpisu k zák. č. 56/2001 je neplatné samo o sobě*“. Takové tvrzení je ale z právního hlediska nesmyslné. Příloha Vyhlášky je platná, neboť nebyla zrušena jiným právním předpisem stejné nebo vyšší síly ani Ústavním soudem ČR. Vyhláška nemůže být „neplatná“ sama o sobě, jak mylně tvrdí autor Návrhu. Stranou ponecháváme, že tvrzení autora je nesmyslné i po věčné stránce.

V bodě 2) je autorem Návrhu dále uvedeno: „*ověřování osobních údajů je v ČR svěřeno pouze osobám jmenovaným zákonem*“. Tento závěr je ale v rozporu s platnou legislativou ČR a Evropské unie. Dle čl. 3 GDPR platí, že GDPR se vztahuje na zpracování osobních údajů v souvislosti s činnostmi provozovny správce nebo zpracovatele v Unii. Podle čl. 4 odst. 7 GDPR je „správcem“ fyzická nebo právnická osoba, orgán veřejné moci, agentura nebo jiný subjekt, kterým jsou osobní údaje poskytnuty, ať už se jedná o třetí stranu či nikoli.

Správcem osobních údajů může být jakákoliv fyzická či právnická osoba, bez ohledu na to, zda ke zpracování osobních údajů byla výslovně zmocněna zákonem, či nikoliv. Autor Návrhu naznačuje, že by měl existovat jakýsi zákon, který obsahuje seznam osob, které byly „jmenovány“ k „ověřování“ osobních údajů. Žádný takový zákon ale neexistuje a ani existovat v praxi nemůže, neboť takový zákon by se musel neustále aktualizovat (což je nejen neefektivní, ale také v praxi nerealizovatelné) a musel by obsahovat všechny osoby a subjekty soukromého i veřejnoprávního charakteru, které kdy prováděly zpracování osobních údajů.

Ve skutečnosti může být správcem osobních údajů jakákoliv osoba, které byly osobní údaje poskytnuty. Správce osobních údajů může zpracování osobních údajů provádět za předpokladu splnění podmínek stanovených v právních předpisech na ochranu osobních údajů, ale a priori není žádný

subjekt vyloučen z možnosti osobní údaje zpracovávat. Osobní údaje mohou zpracovávat i spolky, přičemž zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s tím dokonce ve svém § 236 výslovně počítá, když upravuje možnost spolků vést seznam členů obsahující osobní údaje.

I kdyby zpracování osobních údajů bylo v ČR svěřeno pouze osobám jmenovaným zákonem (což není), pak by FKHV prováděla zpracování po právu, neboť jak již bylo uvedeno výše, FKHV je výslovně zmocněna ke zpracování osobních údajů uvedených v žádosti o testování Zákonem a Vyhláškou.

Ad 3) Zde je nutné uvést, že obsahové náležitosti žádosti o testování jsou stanoveny přílohou č. 3 Vyhlášky a není proto v působnosti FKHV, aby tyto náležitosti jakkoli upravovala. Pokud Vyhláška stanoví, že v žádosti o testování je nutné uvést osobní údaje a FKHV byla pověřena zpracováním těchto žádostí, pak FKHV musí tyto osobní údaje zpracovávat. Je nicméně zcela standardní, že ve formulářích týkajících se věci se uvádějí údaje vlastníka dané věci (viz např. návrh na vklad vlastnického práva k nemovité věci do katastru nemovitostí). Navíc každé právní jednání, včetně žádosti, musí být dle § 561 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, opatřeno podpisem jednajícího. Podpis je ve smyslu čl. 4 odst. 1 GDPR nutné považovat za osobní údaj. Žádost o testování tedy musí vždy obsahovat osobní údaje, aby ji vůbec bylo možné považovat za platné právní jednání. Pokud by žádost o testování neobsahovala osobní údaje, jak navrhuje autor Návrhu, pak by neměla žádné právní účinky. Je nicméně možné uvažovat o zúžení rozsahu údajů uvedených v žádosti za předpokladu, že tím nebude znemožněn účel prováděného zpracování.

Ad 4) V tomto bodě autor Návrhu tvrdí, že: „*Jakákoliv evidence a archivace osobních údajů vlastníků HV zájmovým spolkem FKHV je tedy naprosto nepotřebná, nadbytečná, nežádoucí a protiprávní, vedoucí ve svém důsledku i k možnému zneužití.*“ Jak jsme ale uvedli výše, zpracování osobních údajů uvedených v žádosti o testování je FKHV prováděno na základě zákonného zmocnění a je proto v souladu s právními předpisy. Naopak, pokud by FKHV osobní údaje v rozsahu stanoveném Vyhláškou nezpracovávala, jednala by v rozporu s právními předpisy.

Je možné shrnout, že autor Návrhu dochází ke kategorickým závěrům o protiprávnosti zpracování (resp. „ověřování“) osobních údajů ze strany FKHV, ovšem bez toho, aby tyto závěry podložil jakýmkoliv odkazy na ustanovení právních předpisů, jež mají být údajně porušována. Ve skutečnosti FKHV zpracovává osobní údaje na základě a v mezích zákona, jak je podrobněji rozvedeno výše.

5. INFORMAČNÍ SYSTÉM FKHV

Na pracovním setkání ve věci novely Zákona v oblasti historických vozidel dne 11. 12. 2019 zazněl názor, že informační systém FKHV není bezpečný a veškeré informace by měly být vedeny pod systémem MD. FKHV se ohrazuje proti tomu, že by byl její informační systém „nebezpečný“, resp. představoval pro subjekty údajů, jejichž údaje jsou v systému uvedeny, větší než běžné riziko. Samozřejmě nelze nikdy zcela zaručit, že systém nebude napaden, nicméně to samé platí i pro systémy MD. Je běžné, že jsou hackerskými útoky napadány servery státních institucí. K tomu viz například

případ infikovaných e-mailových serverů Ministerstva zahraničních věcí³ nebo případ benešovské nemocnice⁴. FKHV zavedla účinná bezpečnostní opatření, aby údaje v systému byly v bezpečí, a tato opatření pravidelně kontroluje. Všechny osoby, které mají do systému přístup, jsou zavázány k povinnosti mlčenlivosti. Za celou dobu, co FKHV provádí testování, nedošlo k jakémukoliv porušení zabezpečení údajů získaných v rámci testování historických vozidel. Neexistuje jediný důkaz o tom, že by údaje v informačním systému byly ve větším „nebezpečí“, než pokud by byly v systémech MD nebo vedeny pouze v písemné podobě.

FKHV je připravena poskytnout MD veškerou potřebnou součinnost ohledně informačního systému týkajícího se testování historických vozidel, včetně zajištění přístupu do systému, bude-li to MD či jakýkoliv jiný orgán státní správy požadovat.

6. OPRÁVNĚNÍ PRÁVNICKÉ OSOBY

Dle § 79 b) odst. 2 Zákona testování historického vozidla provádí právnická osoba, která má udělené oprávnění Mezinárodní federací historických vozidel (*Fédération Internationale des Véhicules Anciens*) nebo Mezinárodní automobilovou federací.

Dle § 6 odst. 1 Vyhlášky testování historického vozidla provádí právnická osoba, která má oprávnění udělené Mezinárodní federací historických vozidel podle Mezinárodního technického kodexu Mezinárodní federace historických vozidel – FIVA, International Technical Code (dále jen "mezinárodní technický kodex") nebo Mezinárodní automobilovou federací podle přílohy K Mezinárodních sportovních řádů – FIA, Appendix K to the International Sporting Code (dále jen "mezinárodní sportovní řády"), a to v rozsahu uděleného oprávnění, prostřednictvím svých testovacích komisí. FIVA mimo jiné spolupracuje například také s celosvětovou organizací UNESCO.

Dle mezinárodního technického kodexu FIVA provádí testování historických vozidel Autorité Nationale FIVA (Národní autorita FIVA).

Národní autoritou FIVA pro Českou republiku je Federace klubů historických vozidel ČR z. s., IČO: 67799507, se sídlem Nad Okrouhlíkem 2294/11, Libeň (Praha 8), 180 00 Praha (dále jen FKHV) (viz www.fiva.org).

Pokud jde o rozsah oprávnění, FKHV je osobou oprávněnou testovat historická vozidla, nikoliv sportovní vozidla.

7. PODNIKÁNÍ

Na pracovním setkání ve věci novely Zákona v oblasti historických vozidel dne 11. 12. 2019 byl dále vysloven názor, že testování historických vozidel je podnikáním, přičemž hlavní činností spolku (tj. i FKHV) nemůže být podnikání. Dle § 217 odst. 1 skutečně nemůže být hlavní činností podnikání či jiná výdělečná činnost, nicméně testování vozidel není podnikáním, jak je odůvodněno níže.

³ https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/ncoz-nku-narodni-kyberneticky-urad-hackerske-utoky-ministerstvo-zahranici-rusko_1907311925_cha

⁴ <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/3001334-provoz-benesovske-nemocnice-ochromil-kryptovirus-napadl-jeji-pocitacovy-system>

Za podnikatele se dle § 420 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění (dále jen **Občanský zákoník**) považuje ten, kdo samostatně vykonává na vlastní účet a odpovědnost výdělečnou činnost živnostenským nebo obdobným způsobem se záměrem činit tak soustavně za účelem dosažení zisku. V souladu s § 421 občanského zákoníku se též presumuje, že podnikatelem je osoba zapsaná v obchodním rejstříku, nebo která má k podnikání živnostenské nebo jiné oprávnění.

Předchozí právní úprava obsažená v zákoně č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, v platném znění (dále jen **Obchodní zákoník**), který byl k 1. 1. 2014 zrušen, definoval podnikání jako soustavnou činnost prováděnou samostatně podnikatelem vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku. Vzhledem k tomu, že FKHV je zapsána ve spolkovém rejstříku, nikoli v obchodním rejstříku a nemá živnostenské oprávnění, nenaplnuje definici podnikatele dle § 421 Občanského zákoníku. FKHV by mohla být označena za podnikatele ve smyslu § 420 Občanského zákoníku v případě, že by účelem její činnosti bylo dosažení zisku. Ze stanov FKHV ovšem plyne, že účelem FKHV dosažení zisku není.

V zákoně č. 455/1991 Sb., živnostenský zákon, v platném znění (dále jen **Živnostenský zákon**) není testování historických vozidel označeno za živnostenské podnikání. FKHV tedy není povinna mít k testování historických vozidel živnostenské oprávnění; ostatně oprávnění testovat historická vozidla je FKHV svěřeno již právním předpisem.

Dle § 3 odst. 1 písm. a) Živnostenského zákona není živností provozování činnosti vyhrazené zákonem státu nebo určené právnické osobě, přičemž Vyhláška ve svém § 6 odst. 1 testování historických vozidel vyhradila „*právnické osobě, která má oprávnění udělené Mezinárodní federací historických vozidel podle Mezinárodního technického kódu Mezinárodní federace historických vozidel – FIVA, International Technical Code nebo Mezinárodní automobilovou federací podle přílohy K Mezinárodních sportovních řádů – FIA, Appendix K to the International Sporting Code, a to v rozsahu uděleného oprávnění, prostřednictvím svých testovacích komisí*“⁵. Touto právnickou osobou je FKHV. I z tohoto důvodu lze dojít k závěru, že testování historických vozidel a vybírání příspěvků za toto testování není živností. Neuplatní se proto ve vztahu k činnosti FKHV domněnka uvedená v § 421 odst. 2 Občanského zákoníku, že podnikatelem je osoba, která má k podnikání živnostenské oprávnění.

Testování historických vozidel není možné označit za podnikání ani dle § 420 Občanského zákoníku, neboť nejde o výdělečnou činnost vykonávanou živnostenským nebo obdobným způsobem se záměrem vykonávat ji soustavně za účelem dosažení zisku. FKHV testováním historických vozidel naplňuje veřejný účel stanovený právním předpisem. Jde tedy o vykonávání služby, která je veřejnoprávního charakteru, přičemž tato služba není dle živnostenského ani jiného zákona považována za podnikání. Ze stanov FKHV vyplývá, že FKHV testování historických vozidel nevykonává primárně za účelem zisku, nýbrž za účelem naplnění svého účelu, tj. výkonu Národní autority FIVA (ANF) a výkonu veškerých práv a povinností s ANF spojených, např. právě testování historických vozidel ve smyslu platných zákonů a předpisů. FKHV může případný zisk použít pouze pro svou činnost v souladu s § 217 odst. 3 Občanského zákoníku.

Skutečnost, že testování historických vozidel je FKHV zpoplatněno, nemůže vést automaticky k závěru, že je testování výdělečnou činností. Stát, popřípadě právnické osoby státem pověřené

⁵ Vyhláška rozvádí zákonné zmocnění uvedené v § 79b odst. 2 zákona o podmínkách provozu vozidel.

k výkonu služeb veřejného charakteru, ve většině případů své služby také zpoplatňují, a to různými způsoby. Může se jednat např. o poplatky či přímé nebo nepřímé daně uvalované na subjekty, které tyto služby využívají, nebo jsou jejich potenciálními uživateli. Vzhledem k tomu, že FKHV při testování historických vozidel objektivně vznikají náklady, je přiměřené a ospravedlnitelné, že je tato činnost zpoplatněna. Pokud by stát určil právnickou osobu k výkonu služeb veřejnoprávního charakteru bez toho, aby ji za to umožnil získat dostatečné protiplnění, jednalo by se v důsledku o neoprávněný zásah do soukromoprávní sféry této právnické osoby, která by tak byla nucena vykonávat činnost, jež by ji způsobovala újmu (úbytek majetku), proti své vůli.

Lze shrnout, že hlavní činnost FKHV nenaplnuje definici podnikání či jiné výdělečné činnosti, neboť činnost, při které potenciálně zisk může vzniknout (tj. zejména testování historických vozidel), je svým charakterem veřejnoprávní službou založenou právním předpisem a jejím účelem není dosažení zisku, nýbrž úhrada nákladů spojených s testováním historických vozidel.

V případě dotazů či nejasností nás neváhejte kontaktovat na e-mailové adrese sekretariat@fkhv.cz.

Federace klubů historických vozidel ČR z. s.

Tento rozbor byl vypracován ve spolupráci s odborníky v daných oborech.