

Komentář k předloženému návrhu úpravy provozu historických vozidel

Předložený návrh včetně příloh zpracovává základní teze úpravy zákonných předpisů České republiky - Zákona č. 56/2001 Sb. včetně předpisů souvisejících v oblasti provozu historických vozidel na pozemních komunikacích, což je stanovení způsobu registrace, provozu a způsobu a podmínek ověření historických vozidel, kterými stát považuje vozidlo jako historické. Návrh ve svých ustanoveních vychází, implementuje a plně respektuje závaznou „Směrnici evropského parlamentu a rady 2014/45/EU“ ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, vztahující se i na historická vozidla. Daná směrnice např. uvádí:

V případě historických vozidel se předpokládá, že slouží k uchování dědictví doby, ve které byla vytvořena, a že jsou na veřejných pozemních komunikacích používána jen velmi zřídka. Proto by mělo být ponecháno na členských státech, aby pro tato vozidla stanovily lhůtu pro provádění pravidelných technických prohlídek. Rovněž u ostatních druhů specializovaných vozidel by úprava režimu technických prohlídek měla být ponechána na členských státech.

7) „historickým vozidlem“ vozidlo, **které je považováno za historické členským státem registrace nebo jedním z jím určených orgánů udělujících oprávnění a které splňuje všechny tyto podmínky:**

- bylo vyrobeno nebo poprvé zaregistrováno nejméně před 30 lety,
- jeho konkrétní typ, jak je vymezen v příslušných právních předpisech Unie nebo vnitrostátních právních předpisech, se již nevyrábí,
- je historicky zachováno a udržováno ve svém původním stavu a v technických vlastnostech jeho hlavních konstrukčních částí nebyly provedeny podstatné změny.

Současná právní úprava provozu historických vozidel se ve svých ustanoveních odvolává na pravidla vydávaná zájmovým spolkem - Mezinárodní federací historických vozidel – FIVA, byť s mezinárodní působností, která jsou závazná pouze pro činnost spolků pověřených výkonem tzv. národní autority v dané zemi, a to v souladu s jejich posláním, pověřením, pravidly a stanovami FIVA. Například Technický kodex FIVA může v obecné rovině sloužit jako podklad pro tvorbu národních pravidel v oblasti provozu historických vozidel, ale ten definuje historické vozidlo v duchu FIVA a popisuje požadavky pouze pro vystavení identifikační karty FIVA. Je proto naprosto nesystémové, aby český právní řád se řídil pravidly zájmového spolku, jelikož pro členské státy EU jsou závazná nařízení a směrnice EU, která se v definici HV s technickým kodexem FIVA i rozcházejí. Jako příklad je možné uvést „**mechanicky poháněné silniční vozidlo**“, tedy nemožnost tzv. otestování vozidel mechanicky nepoháněných (přípojná vozidla) a dále, „ **které je minimálně 30 let staré**“. Dále dle současné právní úpravy prováděcího předpisu Vyhl. č. 355/2006 Sb. testování může být prováděno pouze u historických automobilů a historických motocyklů, čímž z testování jsou vyloučena vozidla kategorie zvláštních vozidel (např. traktory).

Jako další systémový krok předkládaného návrhu, kromě možnosti registrace na každém úřadu obce s rozšířenou působností a převoditelného technického průkazu pro historické vozidlo, považujeme pověření k provádění ověření historické působnosti přímo státní správou (krajským úřadem) na základě jasně stanovených podmínek. Tím je zajištěna i přímá odpovědnost právnických osob pověřených k tomuto procesu ověření, ale i osobní odpovědnost technických komisařů, kteří vlastní ověření provádějí. Tento proces je tedy pod státním odborným dozorem a s možnou vymahatelností sankcí při neplnění daných podmínek. Státní odborný dozor, přímá odpovědnost, sankce a vymahatelnost v současné právní úpravě zcela abscentuje.

Další oddíl návrhu úpravy Z č. 56/2001 Sb., který je uveden, bylo upřesnit podmínky provozu na veřejných pozemních komunikacích tzv. silničních vozidel historicky původních, která jsou registrována v registru silničních vozidel a která jsou v silničním provozu na pozemních komunikacích používána na standardních RZ. Tato vozidla ale nesplňují veškeré podmínky dané pro historická

vozidla, jsou používána jako standardní silniční vozidla, na která se ustanovení Z č. 56/2001 Sb. vztahuje v plném rozsahu a případné vymezení ze současných právních pravidel, a to výjimkami hlavně v oblasti technických prohlídek, je značně komplikované a nesystémové. Přesto je ale v současné chvíli možné přijmout dohodnutý scénář omezující se pouze na pouhou definici, která v současné právní úpravě chybí, jako i další vymezení a případné výjimky, které jsou v návrhu uvedeny.

Jako další oddíl je uveden návrh na převod sportovních historických vozidel, kterým byla přidělena ZRZ typu R, na ZRZ typu V a dále možnost registrace sportovních historických vozidel, které nejsou registrovány, do registru historických a sportovních vozidel s přidělením ZRZ typu V. Tímto návrhem by mohlo být částečně zabráněno registraci vozidel, která vznikají jako novodobé kopie původních sportovních vozů a která nesplňují definice historického vozidla pro registraci historického vozidla a přidělení ZRZ typu V.

Jsou i další odkládané a neřešené okruhy, kterými je třeba se v blízké budoucnosti zabývat, jako jsou podmínky provozu vojenských vozidel, na která se Z 56/2001 Sb. nevztahuje. Tato skupina vozidel by neměla být opomíjena, jelikož se jedná o nezanedbatelnou součást historických vozidel jako takových, která jsou široké veřejnosti v rámci přehlídek předváděna. Obecně se jedná o typy vojenských vozidel, která do provozu na veřejných pozemních komunikacích nebyla schválena a která jsou řešena v Zák. č. 219/1999 Sb. o ozbrojených silách.

Závěrem je třeba uvést, že návrh pro provoz historických vozidel je třeba minimálně v avizované pracovní skupině dohodnout a dopracovat a předložit návrh provádění a vymezení kontrolních úkonů STK. Naším hlavním záměrem předloženého návrhu je **změnit, zjednodušit a zpřehlednit systém provozu historických vozidel**, který je v Z č. 56/2001 Sb. jasně vymezen a oddělen, a proto je třeba důkladně zvážit, které okruhy provozu vozidel do připravované novely zákona zařadit a to tak, aby předložený návrh zákona mohl být v co možná nejkratší době v poslanecké sněmovně načen a přijat, jelikož současný stav je zcela alarmující.

Zpracoval: Aleš Pařík