

Stručné stanovisko Federace klubů historických vozidel ČR k připravovaným změnám ohledně provozu historických vozidel

V současné době pracuje dvojice poslanců Hnutí ANO, pánové Sadovský a Ratiborský, kteří spolupracují s panem Alešem Paříkem, na návrhu novely zákona 56/2001 Sb., zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, kterým by se zásadně měla změnit úprava provozu historických vozidel (dále jen **HV**) v České republice (dále jen **Novela**).

Stávající systém testování HV zaštiťuje Federace klubů historických vozidel ČR spolu s Asociací veteran car clubů Autoklubu České republiky a Asociací klubů historických vozidel, přičemž tyto tři organizace sdružují prakticky všechny aktivní sběratele HV v ČR. Testování HV za účelem vydání registrační značky HV probíhá na dvou úrovních – krajské a klubové. Celkem se v systému angažuje 1200 klubových testačních komisařů ve více než 200 klubových komisích a 201 krajských komisařů ve 14 krajských komisích. Všichni komisaři jsou pravidelně každý rok proškolení, od roku 2019 funguje Informační systém (dále **IS**), ve kterém se testování provádí. IS je zcela transparentní a eliminuje selhání jedince a slouží ke kompletnímu monitorování komisařů na všech úrovních.

Obecný pohled

Nejsou opodstatněné důvody k zásadním změnám a destabilizaci plně funkčního zaběhnutého systému testování který je obdobný jako v okolních státech EU a běží v rámci zákonného vymezení již více než 15 let, je do značné míry nezávislý na státu, Národní autorita (FKHV) je provozuje skrze odborníky v oblasti historických vozidel, kteří jsou sdruženi v členských spolcích.

Současný systém není nijak kritizován státní správou a naprosto plní svou funkci, a navíc provoz systému nestojí státní rozpočet žádné finance.

Za celou dobu existence tohoto systému nedošlo k žádné vážnější dopravní nehodě způsobené technickým stavem HV.

Testování HV provádějí odborníci, pro které je tato činnost současně koníčkem a dokáží se orientovat v často velmi nepřehledné a komplikované technické problematice.

Destrukce celého systému obnáší reálné riziko narušení práv a svobod občanů a stejně tak destabilizaci veteránského hnutí v ČR obecně.

Přenesení veškerých odpovědností a kontroly celého systému pod státní správu (obecní, krajské úřady), jak navrhuje novela, znamená zásadní personální, legislativní a materiální zatížení pro státní správu z pohledu speciálních znalostí a odbornosti těžko realizovatelné.

Vlastní novela je vytvářena společně s poslanci úzkou skupinou jednotlivců, odpůrců FKHV národní autority FIVA pro ČR, především z osobních důvodů.

Počet stížností na fungování systému je z hlediska počtu stěžovatelů zanedbatelný (stížnosti existují, ale pochází od několika málo jedinců, přičemž jeden z nich je i autor novely).

Představitelé veteránského hnutí v ČR tedy FKHV (6000 členů) AVCC AČR (2500 členů) a AKHV (2000) členů jsou zásadně proti tomuto návrhu, až na několik prospěšných myšlenek, v celém jeho rozsahu. Tento fakt lze doložit rozhodnutím závěry SD v těchto uskupeních a stanoviskem které její představitelé podepsali.

Legislativa

Současný stav je plně v souladu s evropským právem a odpovídá praxi ve většině členských států Evropské unie; přestože navrhovatelé novely tvrdí opak.

Ekonomika

Současný systém je plně soběstačný, nezatěžuje veřejný rozpočet, naopak formou daní přispívá do státní kasy.

Prostředky, které jsou za testování vybrány, jsou následně použity na provoz systému a podporu klubů a akcí;

Přebytky po uhrazení provozních nákladů slouží k podpoře spolkové (klubové činnosti) a tím k rozvoji kulturně společenského povědomí národa, a také k výchově mládeže.

Zavedení a provoz systému, dle návrhu novely, si vyžádá nemalé prostředky ze státního rozpočtu (lidé, vybavení, školení).

Rozvoj

V roce 2019 byl zaveden IS, který celý proces činí transparentním a lze monitorovat činnost všech 1200 klubových komisařů a 201 komisařů v krajských komisích které má FKHV k dispozici.

IS dává prostor pro větší kontrolu státní správy nad celým procesem a možnosti rozvoje a zdokonalení v tomto směru, což byl i jeden z důvodů jeho zavedení, a to i na základě připomínek MD o jeho budoucí nezbytnosti.

Realizovatelnost

Samotný návrh novely byl vypracován jednotlivcem bez náležitého legislativního a právního vzdělání nebo zkušeností v dotčených oborech. V některých směrech je nerealizovatelný, jak dokládá rozbor FKHV vypracovaný ve spolupráci s odborníky v dotčených oborech.

Technici na STK mají minimální či žádnou erudici v oblasti HV, kontrola na stanicích STK, by proto byla problematická.

Pro sběratele HV bude STK znamenat spoustu komplikací a nákladů. Povinnost STK pro HV navíc není nikde zakotvena a „úřední šiml“ zcela zbytečně komplikuje lidem život.

Mezinárodní dopad

FKHV je národní autoritou FIVA (Mezinárodní Federace historických vozidel) pro ČR. FIVA je mimo jiné i partnerem UNESCO. V okolních státech je podobný systém, kdy nositel národní autority je gestorem systému testování HV pro danou zemi. Vozidla starší 50 let jsou navíc dle zákonů platných v ČR předměty kulturní povahy.

Novela má celý, po mnoho let bezproblémově fungující, systém zrušit a zavést povinnou kontrolu HV na STK. Argumentováno je mimo jiné tím, že to požaduje evropské právo (směrnice 2014/45/EU), což je ovšem mylný výklad, naopak, tato směrnice umožňuje členským státům HV z STK vyjmout, jak to ostatně učinila i Česká republika.

Neexistuje žádný rozumný důvod, proč nahradit systém, který dlouhodobě bez problémů funguje, aniž by jakkoliv zatěžoval státní rozpočet, něčím, co bude pro uživatele méně komfortní a vyžádá si značné prostředky z veřejných zdrojů (tedy i z daní lidí, kteří se o HV vůbec nezajímají).