**Zápis**

**z pracovního setkání ve věci novely Zákona č. 56/2001 Sb. v oblasti historických vozidel**

**---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------**

Dne: 11. 12. 2019 –  Poslanecká sněmovna PČR, Sněmovní 1, Praha

Svolavatel: poslanec Petr Sadovský, poslanec Michal Ratiborský

Přítomni: Ing. Jiří Počta, Ing. Petr Musil – za MD ČR; JUDr. J. Šťovíček, Ph.D., Mgr. F. Čečil – za AČR; Ing. J. Franc, D. Říha – za AKHV; V. Kafka, Ing. M. Kot – za FKHV ČR; Ing. P. Šimek, Ph.D. – za SVCC; RNDr. J. Stonavský, Ing. T. Barták – za AVCC MS; J. Mácha – registr vozidel HK; poslanec MUDr. J. Mašek; Ing. J. Zápotocký, MSc., J. Zrucký – za UKUVHT; Ing. K. Kupka – Motor Journal; B. Danda, P. Sekera, Bc. J. Patočka, Z. Košárek, A. Pařík – za veteránskou veřejnost.

----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1. Pracovní setkání zahájil poslanec Petr Sadovský, který přítomné seznámil se záměrem a hlavními důvody připravovaného návrhu novely Zákona č. 56/20019 Sb. Účastníci setkání obdrželi i základní dokumenty „Hlavní důvody na změny v oblasti historických vozidel“ a „Zkrácený koncept návrhu na úpravy legislativy v oblasti historických vozidel“. Oba dokumenty jsou přílohou zápisu.
2. Po úvodu dostal slovo A. Pařík, jako zpracovatel návrhu, který podal základní informace o připravovaném návrhu a shrnul základní body, které se návrhu týkají a kterými především jsou:

* možnost registrace historického vozidla na každém úřadu obce s rozšířenou působností,
* zavedení Technického průkazu historického vozidla (obdoba TP standardního silničního vozidla) a tím možnost přeregistrace vozidla na nového vlastníka bez nutnosti opakovaného testování
* první část ověření historické původnosti vozidla provádět právnickými osobami (kluby, spolky), jejichž účelem činnosti je oblast historických vozidel a které budou mít oprávnění a osvědčení udělené příslušným krajským úřadem,
* druhou část ověření technické způsobilosti historického vozidla provádět STK a to způsobem, že jeho technická způsobilost bude posuzována na základě platných předpisů v době jeho výroby, HV nebudou absolvovat kontrolu v SME
* platnost ověření historického vozidla 5 let.

Dále uvedl, že hlavní činností spolku tak, jak ve většině případů současná praxe v testování je, nemůže být podnikání. Podnikání však může být jen jako vedlejší činnost spolku, která podporuje hlavní činnost.

1. Petr Sadovský dále informoval přítomné o záměru na vytvoření pracovní skupiny, kterou by tvořili zástupci spolků tzv. tripartity a zástupci veteránské a odborné veřejnosti, která by dále předložený návrh koncepčně dopracovala tak, aby mohl být ve formě poslaneckého návrhu v poslanecké sněmovně poslanci předložen.

Tímto P. Sadovský zároveň požádal přítomné, aby nominace členů do pracovní skupiny za AČR, FKHV ČR, AKHV, SVCC, AVCC MS byla jmenovitě jemu nahlášena v termínu do 15. 1. 2020 z důvodu účasti těchto členů na dalším pracovním setkání, které se předpokládá v průběhu měsíce ledna 2020. Přesný termín bude upřesněn rozeslanou pozvánkou.

1. Poté byla zahájena diskuze *k* předloženému konceptu, která byla vedena v poklidné konstruktivní atmosféře, ve které například vystoupili:

* MUDr. J. Mašek prezentoval možnost technické prohlídky technikem STK v místě vlastníka, který má větší sbírku historických vozidel např. do roku výroby 1950 a kdy se jedná o obdobu současně prováděné technické prohlídky technikem STK u traktorů.
* JUDr. J. Šťovíček, Ph.D. se vyjádřil, že je to návrh nový a dozvídají se, co je vůbec předmětem přípravy na úpravu zákona. Dále vyjádřil s předloženým záměrem víceméně souhlasné stanovisko, ale upozornil na zásadu, která by měla být v novele dodržena, aby testování historické původnosti prováděly výhradně spolky (kluby) historických vozidel. Dále upozornil na problematiku technické způsobilosti, což je speciální záležitost, kterou je třeba dále diskutovat.
* Ing. J. Počta sdělil, že celý systém musí být jednoznačný a proveditelný. Hlavní úkol MD je zabezpečit chod systému, který musí být jednotný, např. všechna historická vozidla musí absolvovat kontrolu v STK, dle roku výroby a konstrukce vozidla však lze definovat úkony, které se mají či nemají provádět.
* V. Kafka řekl, že návrh před schůzkou neměl k dispozici a je třeba se s ním nejdříve podrobně seznámit a nechat si udělat rozbor (legislativní, technický). Dále v následné diskuzi uvedl, že kontrola, která vozidla jsou pouštěna do provozu, je vyhovující. 202 krajských komisařů, 191 klubových komisí, vozidlo prochází registrací, postup do krajské komise, STK, posouzení historické původnosti, stav vozu. V průměru jde o 30 aut na komisaře za rok. Důležitý je individuální přístup. V navrhovaném systému se jedná o anonymitu, jelikož technici STK neznají vozidlo.
* Ing. T. Barták opravil pana V. Kafku v tom, že je 14 předsedů KTK a Ti musí vozidla vedená v registru HV vždy kontrolovat (vidět), a při jím prezentovaném celkovém počtu testování HV/rok to nelze zvládnout a to hlavně v Praze a Středočeském kraji.
* V Kafka také zmínil, že veteránskou obec zajímá STK, a to primárně. Problematická je skupina vozidel mladšího data výroby, za 2 roky bude možno přidělit status historického vozidla vyrobeného v roce 1990. Vozů je více a více (masivní produkce) a jde i o počty zachovaných strojů. Určit, které vozidlo je a není historické, aby nebyla omezena práva občanů.
* J. Mácha kladl větší důraz na kontrolní mechanismy správnosti testovaných vozidel. Současná registrace je celkem jednoduchá, úřad pracuje fakticky s výstupem, s protokolem o historické původnosti, což je jediný dokument, na jehož základě vozidlo pustí do provozu.
* V. Kafka následně prezentoval zavedený informační systém (IS) FKHV ČR na testování historických vozidel a jeho možnost propojení s informačním systémem veřejné správy.
* RNDr. J. Stonavský k tomuto prezentovanému IS vystoupil s dotazem na pracovníky MD o smyslu a potřebnosti tohoto IS a zdali lze vůbec propojit tento IS FKHV ČR pro testování historických vozidel s informačním systémem veřejné správy.
* Ing. J. Počta z MD sdělil, že jakékoliv propojení IS soukromé právnické osoby s IS veřejné správy nepřichází v úvahu a doplnili, že zřízení IS FKHV ČR nebyl požadavkem MD.
* P. Sadovský namítl, že IS FKHV ČR nepovažuje za bezpečný, organizace (FKHV ČR) má soukromé informace. Veškeré informace by měly být vedeny pod systémem MD.
* RNDr. Stonavský na téma STK uvedl, že právě z důvodu testování stále mladších vozidel nemůže klub nebo krajská komise nést odpovědnost za technickou způsobilost, ale tato vozidla by měla procházet STK.
* Ing. J. Franc se vyjádřil, že nevidí větší problém s předloženým návrhem, který je ale nutno podrobněji prostudovat.
* p. Pařík uvedl, že stát si musí vytvořit kontrolní podmínky, za jakých bude HV puštěno do provozu na pozemní komunikaci. Dnešní systém je, že máme určenou právnickou osobu (FKHV ČR), která testování provádí a která je zároveň vykonavatelem národní autority FIVA. Je potřeba si uvědomit, co sleduje FIVA a co budou sledovat národní předpisy. FIVA identifikuje vozidlo z hlediska originality s vystavením FIVA ID Card, a tím to končí, s tímto průkazem na silnici nemůžeme. Za národní předpisy umožňující provoz vozidla někdo musí ručit.

Poté byly diskutovány i další obecná témata jako např. otázka silničních vozidel historicky původních, úhrada silničních poplatků u historických vozidel apod.

1. Po diskuzi bylo pracovní setkání ukončeno.

Zapsal: Kateřina Šupová – asistentka poslance

Příloha: „Hlavní důvody na změny v oblasti historických vozidel“ a „Zkrácený koncept návrhu na úpravy legislativy v oblasti historických vozidel“.