

Vývoj testování historických vozidel a jeho cen

Dnešním hlavním smyslem testování je umožnit vlastníkům historických vozidel za určitých podmínek provoz těchto vozidel v běžném silničním provozu. Nebylo tomu ale tak vždy a počátky tohoto testování lze datovat do dob dávno minulých, a to ještě za působení Svazarmu. Ale jen pro úplnost – na počátku sedmdesátých let minulého století byly v krajích zřizovány testovací komise, které testovaly vozidla, a to především na historickou původnost, originalitu a způsob provedení renovací.

V roce 1976 vznikla tzv. „Testační tabulka historických vozidel“ schválená tehdejší podkomisí VCC ČÚR AMK Svazarmu. Po otestování bylo vozidlo zařazeno dle počtu obdržených trestných bodů do příslušné skupiny (A – výstavy; B – soutěže; C – výstavy i soutěže) a kategorie (I – zahraniční – do 25 bodů; II – mezinárodní v ČSSR do 50 bodů; Klubové a národní nad 50 bodů). Toto testování mělo tedy i určitou vypovídající hodnotu, jelikož se hodnotila nejen originalita jednotlivých dílů, ale i kvalita technického zpracování historického vozidla, a to ve 34 ukazatelích, s udělením trestných bodů v příslušné kategorii v průměru v rozmezí 0–15, ale i 0–25 a v ojedinělých případech i 50 bodů/ukazatel, tedy hodnotil se skoro každý šroubek a matička. Technická způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích byla pro jejich majitele naprostou samozřejmostí a ve většině případů to byla vozidla s SPZ. Na otestované vozidlo bylo testovací komisí vydáno tzv. „Osvědčení o technickém průkazu historického vozidla“, které mělo platnost 4 roky a zároveň umožňovalo pro vozidla bez přidělené SPZ provoz na pozemní komunikaci při soutěžích historických vozidel.

Pro zajištění vyšší legalizace provozu HV bez registrační značky cca v roce 1985 začaly Okresní správy SNB a jejich dopravní inspektoráty VB vydávat registrovaným veteránským klubům tzv. „Zvláštní poznávací značky“ (typ H). Tyto značky ovšem nebyly na konkrétní vozidlo a při jejich použití určeným odpovědným členem klubu musel být vypsán na vozidlo jízdní příkaz, kde se kromě jiného musela vyplnit trasa, doba použití vozidla, hodina připevnění a sejmutí této značky apod. a vše ještě zapsat do očíslovaných a zapečetěných stránek sešitu. Podotýkám, že veškerá tato činnost testování a administrativy s tím spojené byla prováděna těmito nadšenci zcela zdarma ku prospěchu veteránismu jako

takovému a svým způsobem byla čest tuto činnost a službu pro druhé vykonávat.

Posun v procesu testování nastal v roce 2001, kdy iniciativou a nemalým úsilím několika nadšenců a v té době předních představitelů veteránského hnutí (např. B. Danda, J. Zítek) došlo k přijetí zákona č. 56/2001 Sb. s účinností od 1. 7. 2001 a prováděcí vyhlášky č. 240/2002 Sb. s účinností od 1. 7. 2002, čímž byl proces testování zákonně legalizován. Testování bylo prováděno prostřednictvím krajských testovacích komisí (KTK) ustavených právníkem osobou, která měla udělenou národní autoritu od mezinárodní organizace FIVA. Touto právníkem osobou již tehdy byla FKHV ČR. Při tomto testování byly zpočátku vystavovány dva protokoly – „Základní informace o historickém vozidle“ a „Protokol o technické prohlídce historického vozidla“. V roce 2005 je nahradil jeden společný formulář „Protokol o testování historického vozidla“ a jen podotýkám, že u těchto protokolů byla možnost jej i 9x prodloužit. Na základě tohoto kladného testování byl poté předsedou KTK vystaven a vydán Průkaz historického vozidla (PHV modré barvy), kterým se osvědčovalo, že vozidlo plní technické podmínky a požadavky stanovené FIVA. Na základě tohoto vydaného PHV a žádosti provozovatele vozidla vydalo Ministerstvo dopravy ČR rozhodnutí o registraci a vydalo zvláštní registrační značku (typ V xxxx) pro toto historické vozidlo.

V roce 2002 testování stálo 300 Kč, prodloužení testování 50 Kč a testovací komisaři činnost prováděli nezištně a zdarma a veškeré náklady spojené se správou systému, tisk modrých PHV, které ale byly v té době zajištěny sponzorsky, nesla k tíži FKHV ČR.

V roce 2005 byla FKHV ČR účtována za testování v KTK a vydání PHV již cena 500 Kč a prodloužení platnosti testování stálo 100 Kč.

Přijetím prováděcí vyhlášky č. 355/2006 Sb. s účinností od 14. 7. 2006 byl proces

testování upraven cca do podoby tak, jak jej známe dnes. Modré PHV musely být na základě přechodného období a přetestování HV do konce roku 2008 vyměněny za současné zelené PHV, které při registraci HV již vydává místně příslušný krajský úřad. Tyto průkazy jsou již zajišťovány na náklady státní správy.

V roce 2009 byly poplatky za testování v KTK zvýšeny u prvotního testování na 800 Kč a prodloužení platnosti testování zůstalo ve stejné výši 100 Kč.

V roce 2012 na základě přijetí vyhl. č. 144/2012 Sb. s účinností od 10. 5. 2012, která novelizovala vyhl. č. 355/2006 Sb., byla uzákoněna možnost provádět testování silničních vozidel na historickou původnost, a to k odpuštění tzv. ekologického poplatku při převodu vozidla na jiného vlastníka. I když už byly zřízeny klubové testovací komise (KLTK), které testování silničních vozidel na historickou původnost již prováděly, tak FKHV ČR zcela účelově, a to v rozporu s právními předpisy, zřídila navíc speciální tzv. „Pověřené klubové testovací komise“ (PKLTK), které prováděly testování silničních vozidel na historickou původnost, ale jenom a pouze za účelem odpuštění tzv. ekologického poplatku. Toto testování silničních vozidel bylo zcela stejné a naprosto ve stejném rozsahu jako testování silničních vozidel na historickou původnost prováděné KLTK. Za toto testování byl FKHV ČR vybírán prostřednictvím PKLTK poplatek ve výši 3000 Kč, který tvořil příjem FKHV ČR a v roce 2013 při ročním obrátu cca 2,5 mil. Kč vykázala zisk ve výši 404 tis. Kč a hospodářský rok uzavřela s finančním majetkem ve výši 1,7 mil. Z tohoto důvodu se od 1. 5. 2014 stala i povinným plátcem DPH, a proto pro rok 2014 došlo k navýšení poplatku za prodloužení testování v KTK na 200 Kč a prvotní testování HV zůstalo na 800 Kč.

V polovině roku 2016 na podnět a zásah MD ČR toto testování silničních vozidel muselo být FKHV ČR upraveno do zákonného rámce, PKLTK byly zrušeny a veškeré testování na historickou původnost, a to i silničních vozidel, přešlo na KLTK. Tímto ale i příjmy z tohoto testování silničních vozidel přešly oprávněně na kluby, které toto testování provádějí a jež mají zřízené KLTK, čímž došlo k výpadku příjmů FKHV ČR. Proto pro rok 2018 FKHV ČR upravila poplatky za testování v KTK – za prvotní testování na 1000 Kč a za prodloužení testování na 300 Kč.

V roce 2017 na základě novely zák. č. 56/2001 Sb. platné od 1. 6. 2017 se podařilo díky poslancům PS ČR a ku prospěchu vlastníků HV prosadit mimo

jiné předložený návrh změny délky platnosti testování, které nyní platí 24 měsíců od dne, ve kterém se testování vozidla provedlo (pozn.: v roce 1975 platnost testování 4 roky; rok 2002 – 31. 5. 2017 platnost 1 rok; od 1. 6. 2017 2 roky; FIVA card platí 10 let). Převážná většina testování a prodloužení platnosti testování v tomto roce v KTK ale byla účelově provedena FKHV ČR s platností jen do 31. 5. 2018 – viz tzv. „Přechodné ustanovení pro testování silničních a historických vozidel od 1. 6. 2017“, a to i v rozporu s nabytím účinnosti platnosti zákona a doby platnosti testování na 2 roky od 1. 6. 2017.

Co nás proto čeká v roce 2019?

Doba platnosti testování a prodloužení platnosti testování provedené v roce 2018 platí tedy již 2 roky, čímž se očekává výpadek v příjmech za prodloužení testování v roce 2019, jelikož neopodstatněným zásahem FKHV ČR nebylo rozloženo testování a prodloužení testování do jednotlivých let dvouleté periody. Proto na návrh prezidia FKHV ČR, ale i se souhlasem představitelů AKHV a AVCC v AČR, byly podány a přijaty tyto výše poplatků na rok 2019:

Prvotní testování člena FKHV ČR	1000 Kč
Prvotní testování nečlena FKHV ČR	2000 Kč
Prodloužení platnosti testování člena FKHV ČR	400 Kč
Prodloužení platnosti testování nečlena FKHV ČR	600 Kč

Pro vlastníky HV k tomuto je ještě potřeba přičíst poplatky vybírané KLTK za prvotní testování na historickou původnost v doporučené výši FKHV ČR až 3000 Kč a prodloužení platnosti testování v doporučené výši až 500 Kč. Nutno ale zdůraznit, že poplatky za prodloužení platnosti testování budou již hrazeny 1x za dva roky. Dalším novým příjmem FKHV ČR je tzv. registrační příspěvek (poplatek) za klubovou testovací komisi ve výši 1000 Kč/rok a zakoupení jedinečného evidenčního čísla protokolu testování KLTK ve výši 300 Kč/číslo protokolu, které jdou k tíži klubů provádějících testování.

Podstata celého problému spočívá v tom, jelikož o peníze jde až na prvním místě, že FKHV ČR přichází o část svých hlavních ročních příjmů, které jsou z převážné většiny generovány pouze z druhé části testování v KTK a jež při současných cenách poplatků za testování již údajně nestačí na pokrytí nákladů (pozn.: výhled nákladů, a to pouze střediska prezidia FKHV ČR,

v roce 2013 činil 536 tis. Kč a na rok 2018 byly náklady prezidia vyčísleny již na částku přes 3 mil. Kč).

Jelikož není vůle hledat snížení nákladů, tak tím nejjednodušším způsobem je zdražení poplatků, které zaplatí vlastník vozidla, a to při naprosto stejném rozsahu činnosti, jenž se od roku 2006 žádným způsobem nezměnil a kterým je kontrola technické způsobilosti historického vozidla k provozu na pozemních komunikacích. Pokud nebudu komentovat nelogičnost systému a skladby vybírání poplatků, ale pouze jakým způsobem jsou tyto činnosti zajišťovány, o čemž každý jistě ví své, a jen to, že vlastníci historických vozidel jsou navíc posíláni ke kontrole této technické způsobilosti do odborných autodílen nebo na STK, kterou si sami zaplatí a jež navíc nemůže ze zákona testování nahradit, tak se jedná pouze o vybírání poplatků za neprovedenou činnost a tím o neoprávněný příjem FKHV ČR k zajištění „optimalizovaných“ výdajů.

Dále si dovoluji ještě jednu velice kontroverzní domněnku. Naprosto souhlasím s názorem, že testování má stát tolik, jaké jsou jeho skutečné náklady a náklady na zajištění celého systému testování, a ty má uhradit vlastník vozidla. Je pravda i to, že tak rozsáhlý systém v těchto počtech vozidel (cca 25 tis. HV) se nedá zajišťovat na bázi zájmové činnosti a že musí jít skutečně o profesionální a placenou službu pro vlastníky vozidel, která musí něco stát. Na druhou stranu ale nerozumím tomu, proč by vlastníci historických vozidel hradili náklady FKHV ČR spojené s její další zájmovou činností, jako jsou např. náklady na propagaci, reprefond, sponzoring, kompletní mzdy, ples, pohár FKHV ČR apod. Jen pro úplnost mohu uvést, že pro rok 2019 jsou FKHV ČR plánovány celkové příjmy ve výši 7,36 mil. Kč, náklady, které jsou kryty v převážné většině ze zvýšených cen, jelikož členský příspěvek člena FKHV ČR pro rok 2019 činí 100 Kč, ve výši 7,1 mil. Kč a celkový roční zisk 262 tis. Kč, tím je předpokládán finanční majetek ke konci roku v celkové výši přes 3 mil. Kč, a to u spolku, který není zřízen za účelem tvorby zisku, ale jako zájmový spolek a veřejně prospěšný poplatník. Přitom se chová jako obchodní společnost s povinným odvodem DPH. Na druhé straně se ale již také neuvažuje ani o tom, že výpadek příjmů z prodloužení testování v roce 2020 nebude, čímž celkové výnosy a zisk opět narostou. A sníží se ceny? Určitě ne.

Nerozumím ani tomu, proč cena kontroly technické způsobilosti při prvním testování a opakovaném testování (pravidelné



V západní Evropě platí zákony, kdy si za historická vozidla vyrobená do poloviny šedesátých let ručí majitelé sami. Nemusí na testace ani technické

prohlídky) je rozdílná, když úkony dle legislativy na její provedení jsou naprosto stejné. Naproti tomu nejsou ale stanoveny ani rozdílné ceny dle druhu vozidla, i když počet a rozsah kontrolních úkonů pro motocykl a automobil je rozdílný a například za moped zaplatím stejně jako za automobil, a to už nehovím o nákladním automobilu přes 3,5 t nebo o kontroverzní vojenské speciální technice. Domnívám se, že namísto toho, aby FKHV ČR skutečně a důsledně hájila zájmy veteránské veřejnosti a vlastníků historických vozidel, a to např. i při jednáních s orgány státní správy (např. platnost technické prohlídky pro silniční motocykly je dnes na 4 roky a na historický motocykl, který je provozován daleko méně, 2 roky), a udržela dosavadní systém testování, tak svým jednáním a nerespektováním dané legislativy dělá pravý opak, anebo nedělá nic, nebo skutečně pro vlastníky historických vozidel, kteří udržují naše technicko-historické dědictví, velmi málo. Proto by se měla přiznat na dobu, kdy dle mého názoru tímto svým jednáním může přijít o druhou část testování historických vozidel na technickou způsobilost, a tím i o své hlavní příjmy. Všichni pak budeme k naší nelibosti se svými historickými vozidly chodit pravidelně na STK.

Porovnávací tabulka vývoje cen v KTK:

Rok	Cena prvotního testování	Cena opakovaného testování k prodloužení platnosti
1975–2001	zdarma	zdarma
2002–2004	300 Kč	50 Kč
2005–2008	500 Kč	100 Kč
2009–2013	800 Kč	100 Kč
2014–2017	800 Kč	200 Kč
2018	1000 Kč	300 Kč
2019	1000 Kč (2000 Kč)	400 Kč (600 Kč)

Reakce na článek v Motor Journalu č. 1/2019 Vývoj testování historických vozidel a jeho cen od Aleše Paříka

Změny v testování historických vozidel?

V posledních dnech a týdnech registruji mezi veteránisty jistý šum a nejistotu ohledně testování historických vozidel a také jeho financování, které se dostalo až na stránky lednového Motor Journalu. V praxi se však spíše jedná jen o nevysvětlené věci.

Pro začátek je potřeba si především uvědomit, že Federace klubů historických vozidel (FKHV) je držitelem Národní autority pro testování vozidel na historickou původnost a je garantem celého systému testování historických vozidel vůči státu. Přesto tu byla doba, a není to opravdu moc dávno (nějakých pět šest let), kdy celá FKHV fungovala na dobrovolnosti. A to nejen z řad komisařů (kteří na sebe berou při testování velkou zodpovědnost), ale i jejího vedení. Neplatily se nájem, provoz kanceláře, mzdy ani žádné další náklady. Spousty (možná i skoro všechny) výdaje tehdy platili představitelé FKHV „z vlastní kapsy“. Věřím, že bez toho by se nepodařilo vytvořit systém, který dnes máme, a myslím, že za něj můžeme být opravdu rádi. Pro chod takové organizace, která se neustále zvětšuje, to však nemohlo

být dlouhodobě udržitelné. Se stále narůstajícím počtem testovaných aut a zvyšující se administrativou se však zvyšovaly (a stále zvyšují) nároky na provoz a zajištění chodu FKHV i jednotlivých krajských testovacích komisí. Proto bylo samozřejmě nutné i postupně zvýšit cenu testací tak, aby mohly být tyto náklady pokryty. Další činnosti

FKHV (například kulturní činnosti, jako je Pohár Federace či Ples Akademie českého veteránismu) jsou pak financovány především z členských příspěvků.

Co se týče roku 2019, pro nás „veteránisty“ se žádné velké zvýšení cen testací nekoná. Došlo především k odlišení členů FKHV a nečlenů. Kdo by v tom snad neměl jasno, členem FKHV je každý, kdo je členem nějakého klubu historických vozidel, které je součástí jednoho ze sedmi sdružení FKHV (AKAV ČR, AVCC HK, BCC ČR, ČKHV, MB-klub ČR, UKUVHT nebo VCC ČR), anebo je členem Asociace klubů historických vozidel či Asociace veteran car clubů Autoklubu České republiky. Já například jako člen VCC Praha jsem zároveň členem VCC ČR, a tedy i FKHV. Při prvotestaci nového vozidla tedy zaplatím v krajské části testování (testování na technickou způsobilost) stejně jako minulý rok 1000 Kč (+ poplatek za klubovou část testace (testace na historickou původnost), jejíž výše je na určení daného klubu, FKHV doporučuje cenu do 3000 Kč). Když si pak pojedou prodloužit platnost testování, zaplatím jako člen FKHV v krajské části 400 Kč – tedy o 100 Kč více než minulý rok (+ poplatek za klubovou část, jejíž výše je na určení daného klubu, FKHV doporučuje cenu do 500 Kč). Kdo zvýšení cen pozná výrazněji, je ten, kdo členem FKHV není – za prvotestaci odvede v krajské

části 2000 Kč, za prodloužení pak 600 Kč. Oproti němu jsme však my, „registrovaní“ veteránisté, kteří už ve většině případů roky svými příspěvky a svou činností přispíváme k chodu celého aparátu historických vozidel, právě cenově zvýhodněni.

Mluví se ještě o poplatku 300, který se má platit za udělení čísla protokolu žádosti o testování. Tento poplatek je úzce spjat se zavedením Informačního systému testování historických vozidel. Ten však oproti původnímu plánu ještě není zprovozněn a do jeho zavedení se poplatek vybírat nebude. Samotný systém je stále ve vývoji, a ač mi přijde, že pro mnohé je to velký „strašák“, vidím v něm i velký přínos. O tom snad ale někdy jindy, jediné, co bych podotknul, je, že do té doby, než se tento systém zprovozní, zůstává testování ve stejném režimu.

Slyším pak hlasy „Proč FKHV nedělá tohle?“ nebo „Tohle by bylo lepší jinak“. Neříkám, že vše funguje ideálně. Systém testování má své mouchy a toho si je moc dobře vědomo i prezidium FKHV. Ale je třeba si

uvědomit, že ještě přednedávnem měla FKHV pouze jediného zaměstnance na plný úvazek, a to sekretářku, která byla nucena vyřizovat agendu nad rámec této pozice, a jednoho na zhruba ¼ úvazku pro řešení technických záležitostí. Vše ostatní fungovalo na bázi dobrovolnosti. Přesto se však povedlo například zvednout délku platnosti testování na dva roky nebo docílit změny v legislativě, kdy konečně historické automobily na klasických registračních (bílých) značkách, s testací na historickou původnost, nemusí před kontrolou STK absolvovat měření emisí. Navíc se otevřela možnost převodu z registru silničních vozidel do registru vozidel historických. To všechno je myslím pro nás veteránisty velké plus.

Prezidium FKHV si však dobře uvědomovalo, že k výraznějším posunům je třeba FKHV profesionalizovat, a již delší dobu připravovalo plán na vytvoření a obsazení potřebných pozic. Tyto záměry podpořilo i coby nejvyšší orgán FKHV Shromáždění delegátů. Již před časem byly uzavřeny

zaměstnanecké poměry s krajskými testovacími komisaři. K další realizaci profesionalizace došlo od ledna 2019, kdy bylo obsazeno 1,5 úvazku placenými pracovníky, kteří svým oborům rozumí a budou mít prostor se práci věnovat, oproti lidem, kteří se jí museli věnovat dobrovolně ve svém volném čase. A to je myslím velký posun, který bude pro další rozvoj FKHV, ale i celého našeho veteránského světa velmi prospěšný.

Stejně jako se vyvíjejí ceny bytů, plynu, elektřiny, potravin, aut a vlastně úplně všeho, vyvíjely se postupně i ceny nákladů FKHV, a tedy i testací. Můžete si být ale jisti, že žádná část z nich neslouží k nějakému nesmyslnému obohacování někoho, ani nejsou nesmyslně vyhazovány oknem. Naopak, i díky novým placeným místům je snaha hledat snížení nákladů a především pak také další zdroje financování FKHV vedle testování. Tím podle mě udělala FKHV velký krok a věřím, že tento systém bude sloužit všem veteránistům.

Jiří Patočka, sekretář VCC ČR