

Vážení veteránisté,

mnozí z Vás zaregistrovali v mediích a na sociálních sítích, že se něco děje okolo veteránismu v České Republice?!

Za testovací komisi Podorlického veterán car clubu se to pokusím co nejjednodušeji popsat a vysvětlit.

Kam se to posouvá a z jakých důvodů se tak děje?

Všichni víme, že rozvoj motorismu v dnešní době nabývá na rychlosti. Provoz se zahušťuje a i státy se snaží o nějakou změnu a regulaci. Ty tam jsou doby, kdy se mohl vynálezce nebo podnikavý člověk prakticky z ničeho stát výrobcem motorového vozidla. Tou dobou vedení států a jiné mocnosti neřešily tuto oblast žádnými předpisy. S přibývajícím provozem se začala objevovat různá omezení či nařízení. Zprvu to bylo jen s ohledem na pravidla provozu, aby motoristé věděli, co mají dělat, pokud se náhodou objeví proti sobě, nebo se potkají na dvou rozích ulice, či na křižovatce cest. Jakmile toto bylo vyřešeno, pomalu se začalo myslet na řidiče, posádku a jejich bezpečnost. Výrobci začali plnit určité normy. Čas plynul a do hry pomalu, ale jistě vstoupila ekologie a životní prostředí. Všechno mělo přímou závislost na počtu vyrobených a provozovaných vozidel. Normy se rok od roku zpřísnují, zavádí se elektrický pohon. Zde se motorismus dostal do bludného kruhu, vozidlo s nízkou emisí zátěží, počet nově vyrobených a provozovaných vozidel. Tato rovnice je už několik let nerozhodná, hodnoty emisí jsou v součtu pořád stejné. Celosvětově se nesnižují. Zde se kříží cesty nových a historických vozidel. Tak vznikla i potřeba o regulaci /historických / starých vozidel. Je to umocněno začínající snahou o zapojení autonomních vozidel do běžného provozu, pro ně jsou historická vozidla takřka neviditelná s ohledem na minimum, nebo absenci jakékoliv elektroniky, a jsou brána jako bezpečnostní riziko v dopravě.

Každý stát se snaží uchopit otázku veteránismu s ohledem na jeho historii v daném státě a na aktuální oblíbenosti občanů. U nás se veteránské hnutí zrodilo v letech 1961-62, dá se říci v nedalekých Pardubicích. Od té doby je stále více nadšenců, kteří tomuto propadli a propadají. Vzhledem k charakteru zřízení, které zde po vzniku hnutí panovalo, se každý musel se svým veteránem poprat sám, nebo za pomoci kamaráda/ů. Tak se pomalu každý stal mechanikem a svoje vozidlo znal do posledního šroubku. Po roce 90 se otevřel prostor si tyto práce zadat do specializovaných firem nebo k živnostníkům. A mohl se objevit veteránista uživatel, který nemusel mít technické znalosti. Jen mu stačila láska a okouzlení ke svému miláčkovi. To ruku v ruce neslo nárůst počtu nejen vozidel, která se vrátila do výstavního stavu, ale i vozidel, která se vrátila na silnici.

A vracíme se na začátek, kdy bylo rozhodnuto dát tomu nějaká pravidla. Tak jsme se dostali k vozidlům zjednodušeně na bílých a zelených značkách. Bílé značky mají svá pravidla, ať je vozidlo nové, či historické. Zde jen přibyl bonus o možnost dát vozidlu úředně historickou hodnotu a tím si zajistit úlevy na STK a v případě dopravní nehody při plnění pojistné události se přesunete z hodnoty amortizovaného šrotu na tu aktuální tržní historickou hodnotu.

Zelená čísla jsou úplně jiná koleje. Tato vozidla jsou nejenom stará technicky, ale i na hony vzdálená dnešním vozidlům. Proto na jejich návratu do provozu začaly spolupracovat kluby historických vozidel, dnes zastoupených národní autoritou FKHV a státem.

Kdo jiný by měl pomoci než lidé, kteří se o historii zajímají a věnují se tomuto tématu. Tak a je tu zase ten počet vozidel a dnešní hustota provozu a bezpečnost. Nyní namítnete, co tu blábolím, ale ať chceme, nebo ne, veteránem je vozidlo starší 30 let. V letošním roce jsou to vozidla ročníku 1991. To už jde z historického pohledu o moderní rychlá vozidla, z mnoha set tisícových serií. Ta snaha o nějakou další regulaci musela zákonitě přijít.

Co dnes vlastníka historického vozidla trápí na dnešní legislativě z pohledu komisaře KLTK?

Převoditelnost průkazu historického vozidla. Pokud zakoupím vozidlo, stará testace se musí zrušit původním majitelem, vrátit zelené SPZ a požádat zpravidla nejbližší veteránský klub o

nové testování historického vozidla. Po obdržení potřebných dokumentů vyzvednou na příslušném krajském úřadě nové SPZ. U nás tak neoblíbené chození po úřadech.

Fotografování vozidel. Jde o přímou úměru provozování a prodlužování dokumentů historického vozidla. Není možné, aby vozidlo mělo v dokumentech jenom dvě původní fotografie z doby, kdy bylo poprvé testováno. Každý majitel se snaží vozidlo dostat do co nejoriginálnějšího stavu a to sebou nese změnu vzhledu a hodnoty vozidla. Vzhledem k okolnostem, že tyto doklady slouží i jako podklady pro řešení pojistných událostí, jedná se o úřední fotografie s jasným datem pořízení. Toto je jen ku prospěchu majitele.

K čemu je fotografie tachometru? Jak jsem psal, státy napříč Evropou se snaží dostat přehled o používání historických vozidel na pozemních komunikacích. Z těchto údajů po jejich sečtení a podělení počtu vozidel dostáváme na průměr, kolik kilometrů v jednotlivých zemích stráví historické vozidlo na komunikacích. Poté je možnost tlaku na snížení pojištění, možné úlevy ze silničních daní a podobně.

Tato fotografie počtu km od prodloužení k prodloužení nás zatím ochránila před nějakým omezením používání, jako by bylo třeba: víkendy, akce, sudé nebo liché dny a podobně. Každý veteránista rád jezdí, když má čas a když je hezky. Určitě opět ve prospěch vlastníka vozidla.

Co musí provozovatel historického vozidla absolvovat aby mohl jezdit? Aktuálně každé dva roky vozidlo přistavit před komisí KLTK k prohlídce, která ve spolupráci s komisí KTK provede prodloužení protokolu historického vozidla a opatří průkaz razítkem potvrzujícím jeho provoz na další dva roky.

Zavedením tak kritizovaného Informačního Systému FKHV se tyto dokumenty dostaly do elektronické podoby a tak se v budoucnu nemusí znovu a znovu vypisovat, ale pouze se upravují, zpřesňují a opět použijí. Za mě do budoucna úspora času pro celou administraci.

Poslanecký návrh zákona jde v této linii.

- 1/ převoditelnost průkazu – veteránisté po ní volají.
- 2/ místní příslušnost – ušetří to jednu cestu na úřad.
- 3/ pětiletá perioda prodloužení průkazů – nyní jsou dva roky, majitelé nebudou protestovat.

A jsme u tolik diskutované STK na historické vozidlo.

1/ Nadále by zůstalo toto: **klubová technická komise prohlédne a posoudí historickou otázku vozidla**, jeho původnost a originalitu tak, jako tomu je dnes. Tam by se nic nezměnilo.

2/ Majitel se dostaví na stanici STK, která provede kontrolu stavu vozidla **k danému roku výroby** dle podkladů vystavených klubovou testovací komisí, nebo výrobcem vozidla. **Nikoliv podle současných požadavků.** S ohledem na stáří vozu a možné poškození se nebudou používat strásačky přední nápravy. Ani měření emisí se nebude provádět. STK budou muset vytvořit prováděcí předpisy a proškolit personál. Historické vozidlo není dnešní vozidlo. Ten, kdo svůj vůz udržuje v pořádku, nebude mít problém touto kontrolou projít. Měla by to být obdoba evidenční kontroly a vizuálního obhlédnutí vozidla technikem. Takto kontrolují vozidla v Německu či Rakousku vždy k datu výroby a nikdo to tam neřeší ani neprotestuje. Bude to jednou za 5 let.

Pokud dojde na STK k oddělení historických a současných vozidel a proškolení personálu, určitě z toho vyjdou lépe i historická vozidla na bílých SPZ. Dnes je to někdy velmi kuriózní, pokud prohlídku dělá technik, kterému historie nic moc neříká.

Tak, ač to tak zprvu nevypadá, tato změna legislativy by měla jít ve prospěch majitele historického vozidla a zabezpečit a uchránit nás od omezení provozu a restrikcí.

Aktuálně z důvodů celosvětové pademie evropská autorita prodloužila platnost STK a řidičských a profesních průkazů na celém území unie. Je to z toho důvodu, aby mohl daný řidič vycestovat do zahraničí i s relativně propaslou STK a řidičským či profesním průkazem. **To se vztahuje na bílé SPZ.** Prodloužení testace na historickou původnost se to netýká, proto prodlužování klubových testací probíhá beze změn. **Na prodloužení zelených SPZ se tato výjimka nevztahuje a prodlužování běží standartním způsobem.**

Sliboval jsem krátce, ale když jsem zapracoval dotazy vás vlastníků, na které se mě ptáte, tak jsem tam, kde jsem.

Letos to bude opět spíš o individuálním veteránském ježdění. Měl bych takový podmět. Naplánujme si výlet za někým z klubu, bylo by to 2 na 2 , nebo 4 na 4 a podívejme se po dohodě do pelíšků našich motorových miláčků. Každý se má čím pochlubit a nemů sí to být celé muzeum. O tom to není.

Červený Jiří