

# Máte slovo

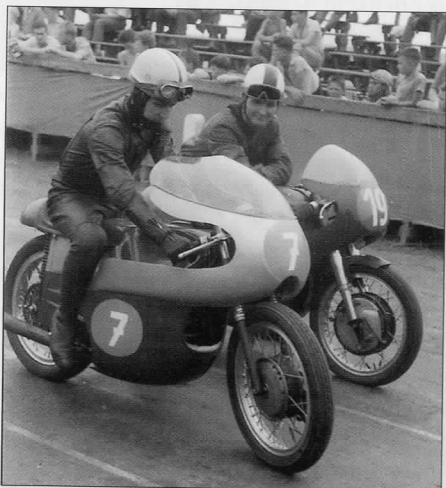
RUBRIKA ČTENÁŘŮ

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.

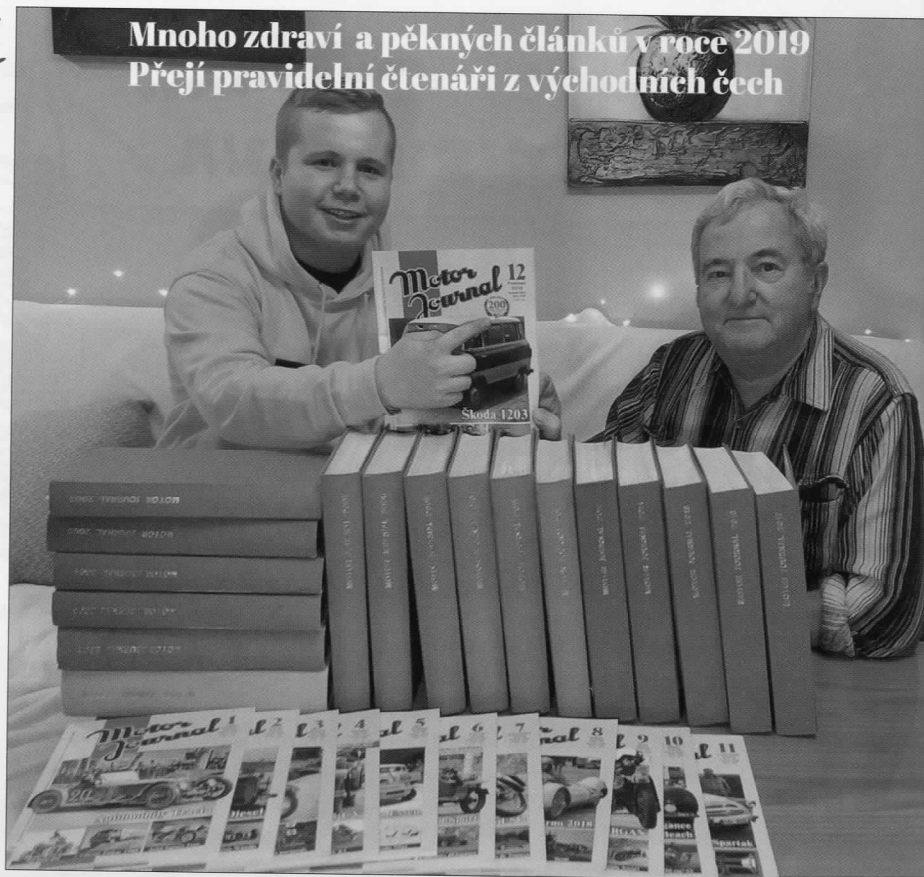
Pro začátek je potřeba si především uvědomit, že Federace klubů historických vozidel (FKHV) je držitelem Národní autority pro testování vozidel na historickou původnost a je garantem celého systému testování historických vozidel vůči státu. Přesto tu byla doba, a není to opravdu moc dávno (nějakých pět 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



Dne 20. 12. 2018 oslavil 90 let bývalý motocyklový závodník Jiří Srkal. Jeho aktivní závodní dráha probíhala v éře vynikajících závodníků, jímž byl i on sám, jako byli např. Fr. Šťastný, či Gustav Havel, který byl jeho výborný kamarád. Začínal na stroji ČZ 125 ve třídě do 175 cm<sup>3</sup>, potom se prosazoval především ve třídách do 250, 250 a 350 cm<sup>3</sup>. Závodní kariéru ukončil v roce 1969. Dodnes bydlí v Doubravici u České Skalice a stále se těší pevnému zdraví.

*Přejeme hodně zdraví do dalších let.*

Mnoho zdraví a pěkných článků v roce 2019  
Přejí pravidelní čtenáři z východních čech

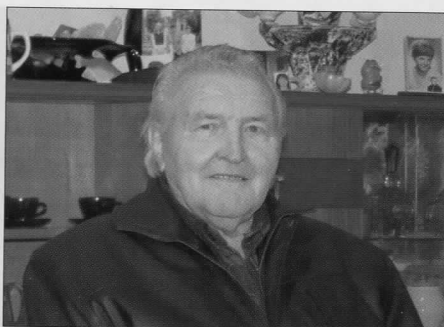


Milý novoroční pozdrav přišel do redakce od Matěje Krupičky

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 veteránů car klubů 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





VIII. Slavkovský okruh  
rychlostní závod motocyklů  
1. června 1958.

☛ Za Miloslavem Taufarem

Těžko se píšou řádky o kamarádovi, kterého jsme měli rádi. Slabá útěcha je, že píšou o nesmírně šikovném člověku, řemeslníkovi, motoristickém sportovci, zapáleném pro všechno, co vrčelo, ať to byla obytná avie, motorový člun nebo závodní motorka. Milan se narodil 15. června 1936 v Brně, vyučil se automechanikem ve Škodovce na Cejlu, kde podstatnou část života i pracoval. Z automobilového servisu bylo blízko ke splnění snu věnovat se motocyklovým závodům. Byl mechanikem, konstruktérem i jezdcem. Po ukončení aktivit za úzkými řidítky byl ochotným rádcem a konzultantem pro jezdce mladších generací. Milanovo zaměstnání před odchodem do důchodu byla dílna Katedry dopravních staveb na Fakultě stavební VUT, kde pracoval jako specialista mechanik 1. třídy, na což byl náležitě hrdý. Podílel se úspěšně na spoustě vědeckých výzkumů katedry. Celý jeho motorismem protkaný život by nebyl možný bez dobrého rodinného zázemí a zejména trpělivé podpory jeho ženy Alenky, mimochodem také dřívější sportovní funkcionářky. S Milanem se rozloučila rodina a přátelé v prvním lednovém týdnu. Milane, díky, budeme vzpomínat.

Text: Ivo Příbyl, foto: archiv rodiny Taufarovy



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. Šamotný 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 1/4 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 klasičkových 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 komisari. 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