

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PROBLEMATIKA VÁŽENÍ NÁKLADNÍCH
VOZIDEL V KRAJI VYSOČINA**

Autor práce: Martin Číhal, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Pavel Hable

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Martin Číhal, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Problematika vážení nákladních vozidel v kraji Vysočina

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: The Issue of Weighing Freight Vehicles in the Vysočina Region

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

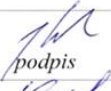
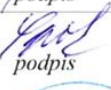
Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Pavel Hable

Datum zadání bakalářské práce: říjen 2024

Cíl bakalářské práce: Cílem bakalářské práce je zhodnotit současný stav a metody kontrolního vážení vozidel v kraji Vysočina, včetně právních a technických aspektů.

Student: Martin Číhal, DiS.	28. listopadu 2024 datum	podpis 
Vedoucí práce: Mgr. Pavel Hable	28. listopadu 2024 datum	podpis 

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	12.12. 2024 datum	podpis 
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	11.12. 2024 datum	podpis 
Rector: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	20.1. 2025 datum	podpis 



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Rád bych poděkoval svému vedoucímu práce Mgr. Pavlu Hablemu za jeho ochotu, trpělivost, cenné rady a pomoc v průběhu psaní mé bakalářské práce. Velmi si jeho přístupu vážím. Díky patří i mé rodině, která mě v průběhu celého studia podporovala.

ABSTRAKT

ČÍHAL, M. *Problematika vážení nákladních vozidel v Kraji Vysočina*, 91 stran: bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. Vedoucí bakalářské práce Mgr. Pavel Hable

Klíčová slova: Místo pro vážení, mobilní váhy, nákladní doprava, přetížené vozidlo, přetížená náprava.

Bakalářská práce se zabývá problematikou nízkorychlostního kontrolního vážení vozidel v Kraji Vysočina s využitím přenosných mobilních vah. Práce zkoumá efektivitu kontrol a zda jsou policisté ČR a pracovníci Centra služeb pro silniční dopravu (dále jen CSpSD) dostatečně proškoleni v oblasti nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV) vozidel v Kraji Vysočina. Dále se zabývá názorem na kvantitu vyškolených policistů a kvalitu školení, zázemím a podmínkami NKV a analyzuje, zda jsou přestupky zjištěné prostřednictvím tohoto systému dostatečně postižitelné a zda jsou uplatňovány odpovídající sankce.

ABSTRACT

ČÍHAL, M. *The Issue of Weighing Freight Vehicles in the Vysočina Region*, 91 pages: Bachelor's Thesis. České Budějovice: College of European and Regional Studies, 2025. Bachelor's thesis supervisor: Mgr. Pavel Hable.

Keywords: Weighing site, mobile scales, freight transport, overloaded vehicle, overloaded axle.

The bachelor's thesis focuses on the issue of low-speed vehicle inspection weighing in the Vysočina Region using portable mobile scales. The thesis examines the effectiveness of these inspections and whether police officers of the Czech Republic and employees of the Road Transport Services Centre (hereinafter referred to as RTSC) are adequately trained in the field of low-speed vehicle inspection weighing (LSIW) in the Vysočina Region. It also addresses opinions regarding the number of trained police officers and the quality of their training, the facilities and conditions for conducting LSIW, and analyzes whether offenses detected through this system are sufficiently enforceable and whether appropriate sanctions are being applied.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Teoretická část	12
2.1 Pozemní komunikace	12
2.2 Definice dopravy	12
2.3 Dělení dopravy	12
2.4 Řidič	15
2.5 Základní pojmy dle platné legislativy	15
2.5.1Právní předpisy	16
2.6 Kategorie vozidel	17
2.7 Hmotnosti.....	19
2.7.1Hmotnosti na nápravu	19
2.7.2Hmotnostní limity v silniční dopravě.....	20
2.8 Základní vymezení a druhy kontrolního vážení.....	23
2.9 Nízkorychlostní vážení vozidel v silničním provozu.....	27
2.10 Vážicí zařízení používaná při kontrolách hmotnosti vozidel.....	29
2.11 Měřicí zařízení používaná ke kontrole rozměrů vozidel.....	30
2.12 Mobilní vážicí zařízení používaná při NKV	30
2.12.1Použití vah CSpSD (MEJ) při kontrolním vážení vozidel.....	31
2.12.2NKV na mobilních zařízeních Policie ČR	31
2.13 Příprava vážní zóny a stanoviště pro nízkorychlostní kontrolní vážení.....	32
2.14 Přenosné měřicí zařízení	35
2.15 Nezbytné součásti přenosného měřicího zařízení	35
2.16 Podmínky a požadavky vhodné pro NKV	36
2.16.1Podmínky okolního prostředí.....	36
2.16.2Podmínky instalace zařízení a jeho použití.....	37

2.16.3	Podmínky pro instalaci přenosného zařízení pokládaného na povrch vozovky	37
2.16.4	Podmínky pro vyrovnaní kol/náprav vozidla	37
2.16.5	Požadavky na kvalitu vozovky tvořící vážící zónu	37
2.16.6	Vážení po nápravách	37
2.17	Vyhodnocení výsledků vážení	38
2.18	Přestupky v souvislosti s překročením hodnot při NKV	38
2.18.1	Přestupky	39
2.18.2	§ 42b Přestupky právnických a podnikajících fyzických osob	39
2.19	Navazující informace o přestupcích	41
2.20	Důležité podklady z NKV pro vydání rozhodnutí	42
3	Praktická část	44
4	Kontrola NKV v Kraji Vysočina a její efektivita	45
4.1	Porovnání silniční dopravy se sousedními kraji a zhodnocení efektivity	48
5	Problematika silniční dopravy v sousedních státech	51
6	Výsledky dotazníkového šetření	52
6.1	Grafické zpracování výsledků	52
6.2	Výsledky dotazníkového šetření	72
6.3	Vyhodnocení hypotéz	72
7	Závěr	76
8	Seznam použitých zdrojů	79
9	Seznam zkratk	83
10	Seznam obrázků	84
11	Seznam tabulek a grafů	85
12	Přílohy	87

Úvod

Současné zvyšování intenzity silniční dopravy výrazně zvyšuje požadavky na kvalitu, kapacitní možnosti a celkovou odolnost dopravní infrastruktury. S tímto trendem však souvisí i rostoucí výskyt případů, kdy řidiči nebo přepravci nerespektují platné právní předpisy. Tyto přestupky často vedou k dopravním nehodám, jejichž důsledky mohou být fatální, ať už jde o újmy na zdraví, nebo ztráty lidských životů. Vedle lidských tragédií bývají následkem i škody na majetku, infrastruktuře a přepravovaném zboží, které mohou dosahovat vysokých finančních hodnot.

Stav pozemních komunikací má přímý dopad na bezpečnost dopravy. Kromě klimatických vlivů se na opotřebení vozovek výrazně podílí také mechanické zatížení, které vzniká při pohybu vozidel, brzdění, akceleraci a vibracích. Na jejich následnou údržbu a opravy jsou každoročně vynakládány značné finanční prostředky, zejména v případě silniční a dálniční sítě. Zásadním faktorem negativně ovlivňujícím stav komunikací jsou přetížená nákladní vozidla, která navíc zvyšují riziko nehod kvůli horší ovladatelnosti.

Výsledky kontrolních vážení ukazují, že část dopravců vědomě nerespektuje zákonné limity týkající se celkové hmotnosti vozidel nebo zatížení jednotlivých náprav. Takové jednání nejen ohrožuje bezpečnost provozu, ale narušuje i férové podmínky v oblasti dopravy a logistiky. Důležitou roli v tomto směru sehrává i správná manipulace s nákladem, tedy jeho vhodné rozmístění, upevnění a zajištění na ložné ploše. Za tyto úkony nenese odpovědnost pouze řidič, ale často také odesílatel zásilky.

Pokud jsou dodržovány správné a odborné postupy při nakládání zboží, lze významně snížit riziko nehod i poškození přepravovaného nákladu. V některých členských státech Evropské unie tuto činnost vykonávají specializované firmy, které nesou přímou odpovědnost za správné uložení zboží. V těchto zemích bývají sankce za porušení předpisů výrazně přísnější než v České republice, kde takový systém zatím běžně zaveden není.

Jedním z nejúčinnějších nástrojů ke zlepšení současného stavu zůstává pravidelné provádění kontrol přetěžování vozidel. Zaměření těchto kontrol na celkovou hmotnost,

nápravové zatížení i skupiny náprav je nezbytným prvkem při snaze o ochranu silniční infrastruktury a zajištění bezpečnosti provozu.

Toto téma jsem si vybral, protože mě již třetím rokem zajímá problematika spojená s nízkorychlostním kontrolním vážením. Během své práce jsem se setkal s různými aspekty tohoto procesu a sledoval jsem jeho vývoj a implementaci v praxi. Mé zkušenosti mě motivovaly k tomu, abych se podrobněji zabýval tím, jak je tento kontrolní mechanismus prováděn v praxi, jak jsou na něj připraveni zaměstnanci různých institucí a jaké jsou případné nedostatky v jeho fungování. Také mě zajímá, zda jsou sankce za překročení stanovených limitů dostatečné a účinné při prosazování dodržování pravidel na pozemních komunikacích.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnotit současný stav a metody kontrolního vážení vozidel v Kraji Vysočina, přičemž se zaměřuje nejen na technické a právní aspekty, ale také na organizační postupy a implementaci inovací v oblasti vážení. Vedlejším cílem je analyzovat, zda stát prostřednictvím příslušných institucí věnuje dostatečnou pozornost odborné přípravě kontrolních orgánů, především Policie České republiky (PČR) a zaměstnanců Centra služeb pro silniční dopravu (CSpSD), s důrazem na zajištění aktuálnosti a efektivitu znalostí v problematice nízkorychlostního kontrolního vážení nákladních vozidel. Práce se tak snaží nejen popsat současný stav, ale rovněž identifikovat potenciální mezery a nedostatky, jejichž odstranění by mohlo přispět k celkovému zvýšení bezpečnosti silničního provozu a přesnosti kontrolních postupů.

Za účelem naplnění hlavního i dílčího cíle této bakalářské práce byl proveden kvantitativní výzkum, který probíhal formou dotazníkového šetření. Sběr dat se uskutečnil na začátku roku 2025. Celkem bylo získáno 120 vyplněných dotazníků, z nichž všechny byly zařazeny do závěrečné analýzy. Dotazník obsahoval celkem 16 otázek. Aby autor bakalářské práce získal validitu dotazníku, provedl předběžný průzkum u svých kolegů na Dálničním oddělení ve Velkém Beranově Policie České republiky, zaměřený na znalosti problematiky nízkorychlostního kontrolního vážení nákladních vozidel. Autor postupoval v souladu s Metodologií vědecko-výzkumné činnosti, Moravské vysoké školy v Olomouci, jejímž autorem je Mgr. Ivana Olecká a doc. PhDr. Kateřina Ivanová, Ph.D.¹

¹ OLECKÁ, Ivana a Kateřina IVANOVÁ. Metodologie vědecko-výzkumné činnosti. Olomouc: Moravská vysoká škola Olomouc, 2010. ISBN 978-80-87240-33-5

2 Teoretická část

Úvodní část práce se bude věnovat vymezení klíčových pojmů souvisejících s danou problematikou. Pozornost bude zaměřena na definici a rozdělení pozemních komunikací a dopravy, na charakteristiku řidiče a hmotnostních parametrů, dále na typologii kontrolního vážení a přehled používaných druhů mobilních vah. Součástí této kapitoly bude také popis podmínek a technických požadavků nezbytných pro realizaci nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV) a přehled možných přestupků spojených s překročením stanovených limitních hodnot v rámci tohoto typu kontroly.

2.1 Pozemní komunikace

Podle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích se pojmem "pozemní komunikace" rozumí trať určená k pohybu silničních i dalších vozidel a také chodců, doplněná o stálá zařízení nezbytná k jejímu provozu a zajištění bezpečnosti. Tato komunikace je dále rozdělena do několika kategorií, konkrétně jsou to dálnice, silnice I., II. a III. třídy, místní komunikace rozdělené do čtyř tříd a účelové komunikace, u nichž je možné uplatnit různé režimy přístupu. Mohou být buď veřejně přístupné, zcela nepřístupné, nebo přístupné jen omezeně podle kritérií stanovených vlastníkem. Konečné zařazení komunikace mezi dálnici, silnici či místní komunikaci je stanoveno příslušným silničním správním úřadem na základě určení, významu a technického stavu dané trati.²

2.2 Definice dopravy

*„Doprava představuje činnost, činnosti spojené s cílevědomým přemísťováním osob nebo věcí v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních systémů“.*³

2.3 Dělení dopravy

Z hlediska druhu dopravního prostředku nebo prostředí, ve kterém probíhá, lze dopravu rozdělit na:

1. Silniční dopravu
2. Železniční dopravu

² KOŠINÁROVÁ, B. Zákon o pozemních komunikacích s komentářem. 1. Vydání. Praha: C.H. Beck, 2021. s. 4-7.

³ BRINKE, Josef: *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. 54 s. ISBN 80-7184-923-5

3. Vodní dopravu
4. Leteckou dopravu⁴

Nyní budou představeny klíčové výhody a nevýhody jednotlivých typů dopravy:

Silniční doprava

„Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí silničními vozidly (silničními dopravními prostředky), jakož i přemísťování silničních vozidel samých po pozemních komunikacích.“⁵ Převážně pozitivní přínosy silniční dopravy jsou snižovány vysokou nehodovostí, negativními vlivy na životní prostředí a dopravními zácpami.⁶

Výhody: Jednou z hlavních výhod silniční dopravy je možnost realizovat přepravu přímo „od dveří ke dveřím“. Tento způsob zajišťuje vyšší komfort při přepravě osob a zároveň přináší ekonomické výhody při přepravě zboží, neboť není nutné provádět překládku nákladu, která je běžná u jiných druhů dopravy.⁷

Nevýhody: Mezi hlavní nevýhody silniční dopravy patří její značná ekologická zátěž, spojená především s emisemi a hlukem. Dále je třeba zmínit vyšší riziko dopravních nehod a obecně nižší úroveň bezpečnosti ve srovnání s jinými druhy dopravy. Problémem je také omezená kapacita pozemních komunikací, která se projevuje častými dopravními zácpami, a v neposlední řadě i závislost na vnějších faktorech, například počasí nebo dopravní situace, které mohou narušit plynulost provozu.⁸

Železniční doprava

Výhody: Šetrnost k životnímu prostředí, vysoká kapacita přepravy osob i zboží, značná přepravní rychlost a rovněž vyšší úroveň bezpečnosti. Významnou výhodou

⁴ CHMELÍK, Jan a kolektiv. Dopravní nehody. Plzeň, 2009. 12 s. ISBN 978-80-7380-211-0

⁵ ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*, 1. vyd. Pardubice Institut Jana Pernera, 2007. 95 s. ISBN 978-80-7194-983-1

⁶ KLEPRLÍK, Jaroslav; KYNCL, Jan a SOUŠEK, Radovan, 2003. *Technologie a řízení silniční dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 80-7194-520-X.

⁷ MIRVALD, Stanislav, 2000. *Geografie dopravy II silniční a železniční doprava*. Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, 2000. Plzeň: Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, 2000. ISBN 80-7082-673-8

⁸ NOVÁK, Jiří, a kolektiv. *Doprava, životní prostředí a politika*, 1. vyd. Brno Český a Slovenský dopravní klub, 1993. 39 s. ISBN 80-901339-2-4.

je také nezávislost na intenzitě silničního provozu, což přispívá k větší časové spolehlivosti.

Nevýhody: Omezená prostorová dostupnost, kdy není možné realizovat přepravu přímo mezi výchozím a cílovým bodem bez využití dalších navazujících prostředků. Dalším omezením je nutnost přizpůsobení se pevným jízdním řádům, což snižuje flexibilitu přepravy. V některých regionech je rovněž problémem zastaralá infrastruktura, která omezuje efektivitu provozu. Nemalou roli hrají i vysoké fixní náklady spojené s výstavbou a údržbou tratí a zařízení.⁹

Letecká doprava

Výhody: Letecká doprava se vyznačuje především velmi vysokou přepravní rychlostí, díky čemuž je ideální pro přepravu na dlouhé vzdálenosti. K jejím dalším přednostem patří komfortní cestování, kvalitní doplňkové služby pro cestující a vysoká přepravní kapacita. Významným aspektem je také vysoká úroveň bezpečnosti a přesně plánované letové řady, které přispívají k časové spolehlivosti.

Nevýhody: Zahrnují vyšší náklady na provoz i přepravu, negativní dopad na životní prostředí a menší hustotu dopravní sítě. Letiště bývají často vzdálená od center měst, což snižuje dostupnost. K nevýhodám lze zařadit i bezpečnostní rizika a obavy některých cestujících z létání.¹⁰

Vodní doprava

Výhody: Schopnost přepravovat velké objemy nákladu s nízkými provozními náklady. Jde o poměrně bezpečný a ekologicky šetrný způsob přepravy, který umožňuje přístup do specifických oblastí, kam jiné druhy dopravy často nezasahují.

Nevýhody: Nižší rychlost přepravy, závislost na počasí a splavnosti vodních cest. Dále vyžaduje vyšší počáteční investice, omezuje ji řídká síť tras a manipulace se zbožím bývá nákladnější kvůli nutné překládce.¹¹

⁹ VŠLG.CZ. Vysoká škola logistiky o.p.s. *Druhy dopravy* [online]. © 2023 [cit. 2023-11-06]. Dostupné z WWW: <<https://vlc.vslg.cz/Teorie/Item/10047>>

¹⁰ VŠLG.CZ. Vysoká škola logistiky o.p.s. *Druhy dopravy* [online]. © 2023 [cit. 2023-11-06]. Dostupné z WWW: <<https://vlc.vslg.cz/Teorie/Item/10047>>

¹¹ VŠLG.CZ. Vysoká škola logistiky o.p.s. *Druhy dopravy* [online]. © 2023 [cit. 2023-11-06]. Dostupné z WWW: <<https://vlc.vslg.cz/Teorie/Item/10047>>

Dopravní činnost má významný dopad na životní prostředí a ekosystémy v jejím okolí. S rostoucí mobilitou roste nejen objem přeprav, ale i výkon dopravních prostředků, což vede ke zvýšené spotřebě ropných paliv, neobnovitelného zdroje energie.¹²

2.4 Řidič

Řidič nese plnou odpovědnost za své jednání v silničním provozu bez ohledu na výkon nebo technickou úroveň vozidla, stav komunikace, hustotu dopravy či povětrnostní podmínky. Nezáleží na tom, zda řídí moderní automobil s pokročilými bezpečnostními prvky nebo starší vůz, vždy musí svou jízdu přizpůsobit aktuální situaci. Odpovědnost řidiče se nevztahuje pouze na jeho osobní bezpečnost, ale zahrnuje i ochranu ostatních účastníků provozu. Každé rozhodnutí za volantem může ovlivnit zdraví či životy dalších lidí, a proto je nutné přistupovat k řízení zodpovědně, s ohledem na okolnosti i možné důsledky.¹³

„Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti.“¹⁴

2.5 Základní pojmy dle platné legislativy

Dopravu lze chápat jako organizovanou a záměrnou činnost zajišťující přesun osob a zboží pomocí dopravních prostředků po stanovených trasách. Tento proces probíhá v konkrétním prostoru a čase. Zároveň představuje samostatné odvětví národního hospodářství, jehož úkolem je realizace přepravy a zajištění přemísťování nákladů i cestujících.¹⁵

Cílem řízení dopravy je zajistit vyšší úroveň bezpečnosti účastníků silničního provozu prostřednictvím organizovaného a předvídatelného vedení dopravních toků. Tento proces probíhá pomocí řídicích a regulačních systémů, přičemž výsledné informace jsou předávány řidičům a ostatním účastníkům provozu prostřednictvím tzv. aktorů, tedy zařízení, která vizuálně nebo jinak sdělují dopravní pokyny. Mezi tyto prvky patří například světelná signalizace, proměnné dopravní značky, informační panely

¹² VŠLG.CZ. Vysoká škola logistiky o.p.s. *Druhy dopravy* [online]. © 2023 [cit. 2023-11-06]. Dostupné z WWW:<<https://vlc.vslg.cz/Teorie/Item/10047>>.

¹³ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005, s. 13.

¹⁴ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2018. s. 7.

¹⁵ KAMPF, R. a J. KOLÁŘ. *Doprava a přeprava I*. České Budějovice: Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích, 2012. 7 s. ISBN 978-80-7468-017-5.

či výstražné tabule. Jejich úkolem je regulovat dopravu, usměrňovat pohyb vozidel nebo varovat před hrozícím nebezpečím.¹⁶

Z hlediska bezpečnosti silničního provozu je nutno respektovat neměnné pravidlo, které stanoví, že řidič spolu s vozidlem se musí charakteru a momentálnímu stavu pozemní komunikace plně přizpůsobit a respektovat jej.¹⁷

Méně zkušení a mladší řidiči jsou náchylnější k rozptýlení vnějšími podněty či činnostmi nesouvisejícími s řízením. Jelikož u nich proces řízení ještě není plně zautomatizovaný, mohou mít v náročnějších situacích potíže s včasným vyhodnocením dopravní situace, ovládnutím vozidla i samotným rozhodováním. To zvyšuje pravděpodobnost chyb a riziko účasti na dopravní nehodě.¹⁸

S uvedeným přímo souvisí i problematika vážení vozidel. Pro porozumění činnosti týkající se kontrolního vážení vozidel je důležité seznámit čtenáře s příslušnými právními předpisy. Výčet relevantních právních předpisů, které se týkají kontrolního vážení silničních vozidel, může být rozsáhlý. Zde jsou uvedeny některé základní právní předpisy:

2.5.1 Právní předpisy

Relevantní právní předpisy:

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“),
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“),
- Zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii (dále jen „zákon o metrologii“),

¹⁶ PŘIBYL, Pavel, 2003. *Řídicí systémy silniční dopravy*. České vysoké učení technické v Praze. Fakulta dopravní. Praha: Praha: Vydavatelství ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02811-9.

¹⁷ KOPECKÝ, Zdeněk a PAVLÍČEK, Kamil, 1998. *Občan a dopravní nehoda*. PROSPEKTRUM spol. s r.o., Praha: Prospektrum. ISBN 80-7175-068-9.

¹⁸ ŠUCHA, Matúš. *Proč se v dopravě chováme, tak jak se chováme? A co s tím můžeme dělat*. Lidové noviny, 2020. ISBN 978-80-7422-726-4.

- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“),
- Vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel
- Vyhláška č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 153/2023 Sb.“),
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 104/1997 Sb.“),
- Metrologický předpis MP 009-04
- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2018/858, ze dne 30. května 2018

Z výše uvedených právních předpisů budou pro potřeby této práce nejčastěji citovány zákon o pozemních komunikacích a vyhláška č. 209/2018 Sb. Tato vyhláška následně poskytne jasnou interpretaci několika klíčových pojmů a specifikuje obsah těchto pojmových definic.

Pro účely bakalářské práce bude provedeno detailní rozdělení dvou kategorií vozidel, a to kategorie N a kategorie O.

V současné legislativě jsou základní kategorie vozidel uvedeny ve vyhl. č. 153/2023 Sb., která pro určení vozidel do konkrétních kategorií odkazuje na legislativu EU, konkrétně na NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2018/858, ze dne 30. května 2018, kde jsou kategorie rozděleny takto:

2.6 Kategorie vozidel

Podle příslušného nařízení se motorová a přípojná vozidla mimo jiné rozdělují do následujících kategorií:

Kategorie N zahrnuje motorová vozidla určená primárně k přepravě nákladu. Tato skupina se člení následovně:

- **N1** – vozidla s největší povolenou hmotností do 3,5 tuny,
- **N2** – vozidla s hmotností nad 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun,

- **N3** – vozidla s hmotností vyšší než 12 tun.

Kategorie O zahrnuje přípojná vozidla (např. přívěsy a návěsy), přičemž dělení je následující:

- **O1** – přívěsy s maximální hmotností do 0,75 tuny,
- **O2** – přívěsy s hmotností nad 0,75 tuny a do 3,5 tuny,
- **O3** – přívěsy s hmotností přes 3,5 tuny, ale nepřesahující 10 tun,
- **O4** – přívěsy s hmotností nad 10 tun.¹⁹

Vyhláška č. 209/2018 Sb. stanovuje maximální přípustné hmotnosti silničních vozidel, a to jak na úrovni jednotlivých náprav, skupin náprav, tak i v rámci celkové hmotnosti vozidla nebo celé jízdní soupravy. Tyto limity jsou klíčové pro zachování bezpečnosti provozu a ochranu dopravní infrastruktury. Překročení stanovených hodnot může vést k přetížení vozovky, jejímu urychlenému opotřebení a v krajních případech i k jejímu poškození, což ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu.

Z pohledu praxe se však stále setkáváme s případy, kdy dopravci vědomě nebo z nedbalosti limity překračují, často z ekonomických důvodů, snahy o vyšší efektivitu přepravy či nedostatečné znalosti pravidel. Právě proto je kontrola dodržování těchto hodnot důležitou součástí systému dozoru nad provozem těžké silniční dopravy. Efektivní vážení, ať už pomocí mobilních nebo stacionárních zařízení, pomáhá předcházet poškozování komunikací a přispívá ke spravedlivému dodržování pravidel napříč dopravci.

V tomto kontextu je třeba zdůraznit, že respektování technických limitů není jen legislativní povinnost, ale také otázka odpovědnosti za bezpečný a dlouhodobě udržitelný stav veřejné dopravní sítě.

¹⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES, v platném znění., 218n. l.. In: . ročník 2018, 858/2018.

2.7 Hmotnosti

Tato kapitola se zaměřuje na přehled nejvyšších přípustných hmotností vztahujících se k jednotlivým nápravám, skupinám náprav a celkovým hmotnostem silničních vozidel. Uvedené hodnoty vycházejí z platné legislativy a představují klíčový nástroj pro zajištění bezpečnosti provozu a ochranu dopravní infrastruktury.

2.7.1 Hmotnosti na nápravu

Tato část obsahuje přehled vybraných maximálních hmotností na jednotlivé nápravy vozidel, jejichž překročení není v souladu s § 5 odst. 1 vyhlášky č. 209/2018 Sb. přípustné.

- u jednotlivé nápravy 10,00 t
- u jednotlivé hnací nápravy 11,50 t

U dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy při jejím dílčím rozvoru

- méně než 1,0 m 11,50 t
- od 1,0 m a méně než 1,3 m 16,00 t
- od 1,3 m a méně než 1,8 m 18,00 t
- od 1,3 m a méně než 1,8 m, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatik a maximální zatížení na nápravu nepřekročí
9,50 t - 19,00 t

U dvojnápravy přípojných vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejím dílčím rozvoru²⁰

- méně než 1,0 m 11,00 t

²⁰ ČESKO. Vyhláška č. 209 ze dne 27. září 2018 Vyhláška o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. In: Sbírka zákonů České republiky. 2018, částka 105. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2018-209>>

- od 1,0 m a méně než 1,3 m 16,00 t
- od 1,3 m a méně než 1,8 m 18,00 t

U trojnapravy motorových vozidel součet zatížení všech náprav trojnapravy 27,00 t

U jednotlivé nepoháněné nápravy v trojnapravě motorových vozidel 9,00 t

U trojnapravy přípojných vozidel součet zatížení všech náprav trojnapravy při jejím dílčím rozvoru

- do 1,3 m včetně 21,00 t
- nad 1,3 m do 1,4 m včetně 24,00 t
- nad 1,4 m do 1,8 m včetně 27,00 t

Hmotnost připadající na jednu nápravu dvojnápravy a trojnapravy přípojných vozidel nesmí překročit 10 t.²¹

2.7.2 Hmotnostní limity v silniční dopravě

Tato část obsahuje přehled vybraných nejvyšších povolených hmotností silničních vozidel stanovených vyhláškou č. 209/2018 Sb.

- u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t
- u motorových vozidel se dvěma nápravami, jedná-li se o vozidlo
kategorie M3 19,50 t
- u motorových vozidel se třemi nápravami 25,00 t
- u motorových vozidel se třemi nápravami, je-li hnací náprava
vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním
nebo pérováním uznaným za rovnocenné nebo pokud je každá hnací náprava opatřena

²¹ ČESKO. Vyhláška č. 209 ze dne 27. září 2018 Vyhláška o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. In: Sbírka zákonů České republiky. 2018, částka 105. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2018-209>>

dvojitou na nápravu nepřekročí	montáží pneumatik	a	maximální 9,50 t – 26,00 t	zatížení
•	u motorových vozidel se čtyřmi a více nápravami		32,00 t	
•	u přívěsů se dvěma nápravami		18,00 t	
•	u přívěsů se třemi nápravami		24,00 t	
•	u přívěsů se čtyřmi a více nápravami		32,00 t	
•	u dvoučlankových kloubových autobusů		28,00 t	
•	u tří a více člankových kloubových autobusů		32,00 t	
•	u jízdních souprav		48,00 t	
•	u pásových vozidel		18,00 t	
•	u vozidel a jízdních souprav hasičských záchranných sborů a jednotek požární ochrany		60,00 t ²²	

Dodržování maximálně povolených hmotností vozidel a jejich rovnoměrné rozložení na nápravy je zakotveno mimo jiné v § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu. Toto ustanovení stanoví řidiči povinnost užívat výhradně vozidlo, které splňuje technické požadavky stanovené zvláštním právním předpisem, konkrétně zákonem č. 56/2001 Sb.

Tento zákon upravuje nejen technické podmínky provozu silničních a zvláštních vozidel, ale i postupy pro schvalování jejich technické způsobilosti. Zahrnuje rovněž požadavky vztahující se na systémy vozidla, jeho konstrukční části a samostatné technické celky. Současně odkazuje na přímo použitelné právní předpisy Evropské unie, které se zabývají konstrukčními a hmotnostními parametry, jež musí být při provozu vozidel dodrženy.²³

²² ČESKO. Vyhláška č. 209 ze dne 27. září 2018 Vyhláška o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. In: Sbírka zákonů České republiky. 2018, částka 105. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2018-209>>

²³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20241101>>

Tyto normy jsou zejména:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, v platném znění.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES, v platném znění.

V oblasti silniční dopravy v České republice představuje jeden z klíčových právních předpisů vyhláška č. 209/2018 Sb., která konkretizuje limity maximálních hmotností vozidel a zatížení na jednotlivé nápravy. Z uvedené vyhlášky řidiči vyplývá povinnost užívat pouze takové vozidlo, jehož celková hmotnost a zatížení na jednotlivé nápravy nepřekračují zákonem stanovené limity.

Zákon o provozu na pozemních komunikacích navíc v § 6 odst. 10 ukládá řidiči povinnost podrobit vozidlo kontrolnímu vážení a měření, pokud je k tomu vyzván příslušným kontrolním orgánem.

Řidič motorového vozidla je povinen na pokyn příslušníka Policie České republiky umožnit provedení technické silniční kontroly. Tato kontrola může zahrnovat mimo jiné ověření umístění, upevnění a zabezpečení nákladu, kontrolu celkové hmotnosti vozidla nebo celé jízdní soupravy, dále kontrolu poměru hmotností mezi vozidly v soupravě, rozložení hmotnosti na jednotlivé nápravy, skupiny náprav či kola. Rovněž

může být prověřována dodržení rozměrových limitů vozidla i nákladu a podmínky spojení vozidel do jízdní soupravy.²⁴

Podle § 10 odst. 1 zákona o silničním provozu platí, že provozovatel vozidla nesmí nařídít ani umožnit provoz vozidla, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštními právními předpisy. Jedním z klíčových právních předpisů upravujících podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích je zákon č. 56/2001 Sb. Tento zákon mimo jiné stanoví odpovědnost provozovatele za to, aby vozidlo, které je uváděno do provozu, nepřekračovalo hmotnostní limity stanovené právními předpisy.

V případě, že je při nízkorychlostním kontrolním vážení (NKV) zjištěno překročení maximálního povoleného zatížení, může vozidlo pokračovat v jízdě pouze tehdy, pokud jsou splněny dvě základní podmínky. První z nich spočívá v tom, že řidič předloží platné povolení ke zvláštnímu užívání pozemní komunikace podle § 25 zákona o pozemních komunikacích. Druhou podmínkou je technická způsobilost vozidla k provozu.

V případě, že není splněna ani jedna z uvedených podmínek, je řidiči zakázáno pokračovat v jízdě. O udělení tohoto zákazu rozhoduje příslušný orgán vykonávající státní odborný dozor, například Policie České republiky.²⁵

2.8 Základní vymezení a druhy kontrolního vážení

Všeobecně o váze a vážení má slovo váha v češtině dvojí význam. Znamená jednak sílu, kterou působí břemeno na závěs nebo na podložku, jednak přístroj kterým se určuje velikost této síly.²⁶

Podle § 38a zákona o pozemních komunikacích lze na dálnicích, silnicích a místních komunikacích provádět tzv. kontrolní vážení, které se vztahuje na vozidla zařazená do kategorií M2, M3, N1, N2, N3, T, C, O, R, S a SS, včetně jízdních souprav složených z těchto vozidel.

²⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20241101>>

²⁵ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 1997, částka 3. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>>

²⁶ PECOLD, Karel, 1956. *Váhy: určeno konstruktérům a technikům váhových soustav*. Státní nakladatelství technické literatury. Praha: Praha: Státní nakladatelství technické literatury, 1956.

Toto vážení může zahrnovat ověřování celkové hmotnosti vozidla nebo soupravy, kontrolu poměru hmotností jednotlivých vozidel v rámci soupravy, rozložení zatížení na nápravy, skupiny náprav či kola, dále měření rozměrů vozidla a nákladu, a rovněž posouzení splnění podmínek pro spojení vozidel v soupravě.

Zákon přitom rozlišuje dva typy kontrolního vážení:

- **vysokorychlostní kontrolní vážení (VKV)**, které probíhá bez nutnosti odklonění vozidla z provozu,
- **a nízkorychlostní kontrolní vážení (NKV)**, u nějž je vozidlo z provozu odkloněno pro účely důkladnější kontroly.

V poslední době dochází k rozvoji vysokorychlostních vah v silniční síti ČR, kdy vlastníci pozemních komunikací si tak snaží chránit pozemní komunikace před poškozením přetíženými kamiony, a to zejména obce ve kterých je velká intenzita dopravy a pak i některé kraje a na dálnicích stát prostřednictvím ministerstva dopravy. Tyto váhy jsou zabudované přímo do pozemní komunikace, mnohdy ani nedochází ke zpomalení jízdy vozidla, takže řidič ani nemusí vědět, že došlo ke zvážení vozidla nebo soupravy. Výstupy z těchto vah jsou většinou přímo propojeny se správními orgány, které dále řeší provozovatele přetížených vozidel ve správním řízení. Nevýhodou těchto vah je ovšem to, že se nedají přemístit a proto řidiči, kteří mají místní znalost a ví, že jezdí s přetíženými vozidly tyto váhy objíždějí jinou trasou. Tyto váhy se dají využít i jako tzv. předvýběr, kdy se vytipuje přímo přetížený kamion a ten je pak Policií ČR kontrolován nízkorychlostními váhami na bezpečném místě. V roce 2022 byla vysokorychlostní váha vybudována i na dálnici D1, konkrétně na kilometru 122. Tato lokalita nebyla vybrána náhodou, jedná se o úsek s vysokou intenzitou nákladní dopravy, kde v minulosti docházelo k častému porušování hmotnostních limitů a následnému nadměrnému opotřebovávání vozovky. Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že nasazení této technologie přineslo reálné a měřitelné výsledky.

Po zprovoznění váhy došlo během několika týdnů ke zvýšení kázně mezi řidiči nákladních vozidel. Ti, kteří byli zvyklí jezdit s přetíženými soupravami, si velmi rychle uvědomili, že systém funguje automaticky, bez nutnosti fyzického zastavení vozidla, a že riziko postihu je výrazně vyšší než dříve. Díky přímému napojení na databáze správních orgánů a na systémy Policie ČR je přenos dat z vážení rychlý a efektivní, což výrazně zkracuje dobu potřebnou k zahájení správního řízení.

Velkou výhodou těchto vysokorychlostních vah je právě jejich nenápadnost. Vážení probíhá za plného provozu, bez nutnosti jakéhokoli zásahu do jízdy vozidla. Řidič tak často ani netuší, že byl jeho vůz zvážen, a není tím narušen plynulý provoz. V kombinaci s kamerovým systémem a automatickou identifikací registračních značek se jedná o nástroj, který má skutečný dopad na zajištění ochrany dopravní infrastruktury.

Nicméně, jak už bylo zmíněno, nevýhodou tohoto řešení je jeho fixnost. Váhy jsou pevně zabudované do vozovky, a tedy neumožňují operativní přesuny podle aktuální situace. Řidiči, kteří dobře znají místní podmínky, se tak mnohdy snaží těmto místům vyhýbat a volí objízdné trasy, které nejsou pro těžkou dopravu určené. To může paradoxně zatěžovat silnice nižších tříd a způsobovat problémy v menších obcích.

Z tohoto důvodu je čím dál častěji využívána kombinace vysokorychlostních vah s tzv. nízkorychlostními kontrolními stanovišti, kam jsou vytipovaná přetížená vozidla následně odkloněna za asistence Policie ČR. Tento způsob „předvýběru“ zajišťuje, že fyzická kontrola na mobilních váhách je prováděna cíleně, pouze na základě podezření potvrzeného prvotním měřením, což šetří čas i náklady.

Vzhledem k přínosům tohoto systému se v současnosti uvažuje o jeho rozšíření nejen na dalších místech dálniční sítě, ale také na silnicích I. a II. třídy, kde bývá přetížení vozidel častým problémem. Ministerstvo dopravy ve spolupráci s kraji a obcemi již připravuje koncepci rozvoje sítě vysokorychlostních vah v ČR, která by mohla během několika let pokrýt klíčové tahy a vytvořit tak ucelený systém ochrany infrastruktury a kontroly dodržování zákonem stanovených limitů.

Provádění nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV) na silnicích I. třídy v rámci kraje zajišťuje krajský úřad ve spolupráci s Policií České republiky, a to vždy se souhlasem vlastníka dané komunikace nebo jím pověřené osoby. Na ostatních typech pozemních komunikací je za realizaci NKV odpovědný přímo vlastník komunikace, případně osoba jím pověřená, opět ve spolupráci s Policií ČR.

V případě vysokorychlostního kontrolního vážení (VKV) na silnicích I. třídy spadá zajištění této činnosti do kompetence kraje, a to na základě souhlasu vlastníka

komunikace nebo jeho zástupce. U jiných komunikací VKV zajišťuje přímo vlastník komunikace nebo osoba, kterou k tomu určí.²⁷

Podle § 38b zákona o pozemních komunikacích má řidič povinnost na výzvu příslušníka Policie České republiky přistavit vozidlo k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení (NKV). Trasa k místu vážení však nesmí přesáhnout vzdálenost 16 kilometrů. Po příjezdu na vážení místo je řidič povinen řídit se pokyny obsluhy, která provádí kontrolní měření. Pokud kontrola prokáže, že vozidlo nepřekračuje stanovené rozměrové ani hmotnostní limity, může řidič bez omezení pokračovat v jízdě. V opačném případě, kdy dojde ke zjištění překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem, je další jízda možná pouze tehdy, pokud má řidič platné povolení ke zvláštnímu užívání komunikace a zároveň je vozidlo technicky způsobilé k provozu.

Je důležité zdůraznit, že nízkorychlostní kontrolní vážení (NKV) neslouží k ověřování nejvyšších technicky přípustných hodnot vozidla, ale k ověření souladu s právními limity platnými pro provoz na pozemních komunikacích.²⁸

Z popsaného systému vyplývá, že organizace a realizace kontrolního vážení je poměrně složitě strukturovaná a závislá na vzájemné spolupráci několika subjektů, především krajských úřadů, vlastníků komunikací a Policie České republiky. Tato roztržitost může v praxi způsobovat nejednotný přístup k provádění vážení v jednotlivých regionech a komunikacích různého typu.

Z hlediska účinnosti je pozitivní, že zákon jednoznačně stanoví povinnost řidiče přistavit vozidlo k vážení a zároveň omezuje maximální délku zajížděky. Tím je zajištěna určitá míra proporcionality mezi výkonem státního dozoru a komfortem řidiče. Na druhou stranu však zůstává určitá právní mezera v tom, že NKV se nezaměřuje na nejvyšší technicky přípustné hodnoty, ale pouze na limity stanovené právními předpisy. To může v některých případech vést k toleranci technického přetížení, které však může mít významný vliv na bezpečnost silničního provozu i opotřebení infrastruktury.

Efektivní provádění NKV by tedy mělo být podpořeno nejen legislativní úpravou, ale také jasně nastavenými procesy, technickým vybavením a metodickým vedením odpovědných subjektů. Posílení jednotného řízení a centrální koordinace by mohlo

²⁷ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., *Zákon o pozemních komunikacích*. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 1997, částka 3. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>>

²⁸ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., *Zákon o pozemních komunikacích*. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 1997, částka 3. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>>

přispět ke zvýšení účinnosti systému a zároveň snížit riziko nesrovnalostí mezi jednotlivými kraji.

2.9 Nízkorychlostní vážení vozidel v silničním provozu

Jedná se o proces, při němž jsou prostřednictvím technických zařízení zjišťovány aktuální hodnoty celkové hmotnosti vozidla, hmotnosti jízdní soupravy, zatížení jednotlivých náprav a rozměry vozidla, a to za situace, kdy je vozidlo dočasně odkloněno z běžného provozu.²⁹

Česká republika i státy Evropské unie se snaží chránit pozemní komunikace před nadměrným opotřebením. Náklady na jejich výstavbu i údržbu jsou vysoké a jsou hrazeny především z daní občanů, evropských fondů, mýtného a dalších poplatků. Proto je důležité s těmito finančními prostředky nakládat co nejefektivněji a vyhnout se zbytečným výdajům.

Jedním z hlavních faktorů poškozování silnic jsou přetížená vozidla. Kromě ekonomických dopadů představují také riziko pro bezpečnost dopravy, protože změna jejich jízdních vlastností a delší brzdná dráha mohou vést k nehodám. Z tohoto důvodu se klade velký důraz na kontrolu hmotnosti a povolených rozměrů vozidel. Součástí těchto kontrol je i ověřování maximálních rozměrů jednotlivých vozidel i celých jízdních souprav, což má zásadní význam pro bezpečnost v silničním provozu.³⁰

Řidič je vyzván k najetí na vážicí zařízení, kde následně probíhá nízkorychlostní kontrolní vážení. Tento úkon se uskutečňuje za přítomnosti řidiče a případně i dalších členů posádky, kteří zůstávají během vážení v kabině vozidla.³¹

Podle § 38a zákona o pozemních komunikacích může nízkorychlostní kontrolní vážení (NKV) zahrnovat buď kontrolu maximálních povolených hmotností, nebo kontrolu maximálních povolených rozměrů. Není tedy podmínkou, aby probíhalo současné měření obou parametrů.

²⁹ KOBYLÁK, Jiří a KOLEKTIV. *Nízkorychlostní kontrolní vážení vozidel podle zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích aneb rychlá orientace v legislativě* [online]. Centrum služeb pro silniční dopravu, 2015 [cit. 2018-03-25]. č. j. 500/2014-120-STSP/14.

³⁰ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

³¹ ČESKO. Vyhláška č. 104 ze dne 7. května 1997 *Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích*. In: Sbírka zákonů České republiky. 1997, částka 36. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-104>>

V praxi tak často dochází k situacím, kdy po provedení vážení není nutné znovu měřit rozměry vozidla, pokud vizuální kontrola neodhalí zjevné překročení povolené výšky, šířky nebo délky.

Kontrolní orgány, zejména Policie ČR, se mohou během běžného dohledu nad provozem setkat s důvodným podezřením na překročení rozměrů vozidla, přičemž v daném okamžiku nemají k dispozici zařízení pro vážení, ale pouze prostředky pro měření rozměrů.

Pokud by však bylo NKV v právním smyslu vykládáno výhradně jako současné měření hmotnosti i rozměrů, znemožnilo by to efektivní zásah v případech, kdy je podezření pouze na překročení rozměrů. Tím by mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, protože by nebylo možné ověřit dodržení limitů stanovených vyhláškou č. 209/2018 Sb. a zabránit jízdě vozidla, které tyto rozměrové požadavky nesplňuje.

Největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav jsou uvedeny v § 7 vyhl. č. 209/2018 Sb.. Základními rozměry vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích jsou šířka, délka a výška.

Nízkorychlostní kontrolní vážení představuje důležitý nástroj pro zajištění bezpečnosti silničního provozu i ochranu dopravní infrastruktury. Nejedná se pouze o technické měření, ale o komplexní proces, jehož výsledky mohou mít přímý vliv na bezpečnost ostatních účastníků provozu. V praxi se totiž často ukazuje, že přetížená vozidla nejen zvyšují opotřebení vozovky, ale také ztěžují ovladatelnost samotného vozidla, což může mít za následek vážné nehody.

Z vlastní zkušenosti nebo na základě pozorování lze říci, že mnozí řidiči nejsou plně obeznámeni s důsledky překročení povolených hmotností a rozměrů. Kontrola NKV proto neslouží jen jako represivní nástroj, ale má i výchovný rozměr, upozorňuje na limity, jejichž nedodržení může mít závažné následky nejen finanční, ale především lidské.

Z pohledu efektivity by se dalo uvažovat o širším využívání mobilních měřicích jednotek, které by mohly operativně reagovat na aktuální potřebu kontroly v různých

částech republiky. Tím by se zvýšila účinnost systému a zároveň by to mohlo přispět ke snížení přetížení infrastruktury v oblastech s vyšší intenzitou nákladní dopravy.

2.10 Vážicí zařízení používaná při kontrolách hmotnosti vozidel

Nízkorychlostní kontrolní vážení (NKV) se provádí za využití vah s neautomatickou činností. Podmínky pro jejich uvedení na trh a způsob posuzování jejich shody s legislativními požadavky stanovuje Nařízení vlády č. 121/2016 Sb..

Váhy s neautomatickou činností jsou charakteristické tím, že vyžadují zásah obsluhy v průběhu vážení, například při umístění nebo sejmutí váženého objektu a při odečtu výsledků měření.

V souladu se zákonem o metrologii se v případech, kdy slouží měření k určení daní, poplatků, tarifů nebo k uložení sankcí, používají tzv. stanovená měřidla, která podléhají povinnému ověřování. Ověření provádí Český metrologický institut, který po úspěšném přezkoušení vystavuje ověřovací list a označuje měřidlo úřední značkou jako důkaz o jeho způsobilosti k zákonnému použití.³²

Metrologický předpis MP 009-04 mimo jiné určuje i požadavky na teplotní podmínky, za kterých musí vážicí zařízení pracovat. Pro zachování přesnosti měření a metrologických vlastností je nutné, aby provozní teplota zařízení zůstávala v rozmezí od $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $+40\text{ }^{\circ}\text{C}$.³³

Z praktického hlediska je zajímavé si uvědomit, že právě dodržení těchto technických a metrologických požadavků je klíčové pro důvěryhodnost celého systému vážení. Pokud by docházelo ke kontrolám bez ověřených zařízení, nebo za nevhodných teplotních podmínek, mohla by být zpochybněna samotná validita výsledků. To by nejen zkomplikovalo správní řízení, ale mohlo by také vést k neoprávněným sankcím nebo naopak uniknout vozidla, která překračují povolené hodnoty. Osobně považuji za důležité, aby byl na technický stav zařízení kladen stejný důraz jako na správnost právního rámce.

³² KRUMPHANZL, Václav a KOLEKTIV. Metodická příručka: *Nízkorychlostní kontrolní vážení a správní řízení ve věci souvisejících přestupků a správních deliktů* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, 2016 [cit. 2018-03-24]. č. j. 500/2014-120-STSP/20.

³³ ČESKO. METROLOGICKÝ PŘEDPIS MP 009-04. *Přenosné měřicí zařízení pro zjišťování zatížení provozu na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel pro účely kontroly provozu na pozemních komunikacích*. Brno: Český metrologický institut.

2.11 Měřicí zařízení používaná ke kontrole rozměrů vozidel

Při měření rozměrů vozidel se využívá více metod, mezi něž patří například pásmové měření, použití délkového měřidla nebo teleskopické tyče. Tyto nástroje se řadí mezi měřidla ve smyslu § 3 odst. 3 zákona o metrologii. Aby mohla být jejich měření považována za relevantní pro úřední účely, musí být tato zařízení schválena příslušným orgánem a následně ověřena v souladu s platnými metrologickými předpisy a standardy.³⁴

2.12 Mobilní vážicí zařízení používaná při NKV

Na území Kraje Vysočina jsou aktuálně využívány dva různé typy mobilních přenosných zařízení určených ke kontrole hmotnosti silničních vozidel a nápravových tlaků. Prvním z nich jsou přenosné silniční váhy typu PW-10, které dodává společnost Tenzováhy s.r.o. se sídlem v Olomouci. Tato zařízení jsou v praxi používána příslušníky Policie České republiky působícími na území kraje.

Druhým typem zařízení jsou váhy značky HAENNI, které má k dispozici Centrum služeb pro silniční dopravu (CSpSD). V rámci Kraje Vysočina s nimi operuje mobilní expertní jednotka (MEJ), sídlící v Jihlavě, která se zaměřuje na odbornější a detailnější kontrolu.

Za pozornost stojí fakt, že ve stejném regionu operují dva různé subjekty s odlišnými typy vážicích zařízení. To vytváří prostor pro efektivní pokrytí různých situací, zatímco policie má možnost provádět rychlé a operativní kontroly v terénu, MEJ nabízí odborné zázemí pro komplexnější zásahy. Lze se domnívat, že takový systém kombinuje výhody pružnosti a specializace, což přispívá k vyšší účinnosti kontrolní činnosti.

Zároveň ale nastává otázka koordinace mezi těmito subjekty a jednotnostmi používaných postupů. V praxi by mohlo dojít k odlišným interpretacím výsledků vážení, pokud by chyběla jednotná metodika nebo sdílení dat. V budoucnu by tedy bylo vhodné zhodnotit, zda by nebylo účelné sjednotit typy zařízení nebo alespoň nastavit pevnější rámec spolupráce mezi těmito institucemi.

³⁴ ČESKO. Zákon č. 505/1990 Sb., *Zákon o metrologii* In: Sbírka zákonů, Česká republika. 1990, částka 83. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-505>>

2.12.1 Použití vah CSpSD (MEJ) při kontrolním vážení vozidel

Centrum služeb pro silniční dopravu (CSpSD) realizuje nízkorychlostní kontrolní vážení (NKV) na předem určených místech s oficiálně zaměřenými a technicky uzpůsobenými plochami. Tato kontrolní činnost se provádí ve spolupráci s Policií České republiky, avšak bez možnosti přímého zastavování vozidel nebo okamžitého řešení přestupků přímo na místě.

Samotné vážení obvykle zajišťuje dvou až tříčlenná osádka mobilní expertní jednotky (MEJ). V průběhu osmihodinové směny projde NKV v průměru zhruba pět vozidel. MEJ usiluje o to, aby bylo kontrolní vážení prováděno v co největším rozsahu, ideálně každý pracovní den.

Je patrné, že kapacita vážení není nijak vysoká, což může být způsobeno jednak časovou náročností jednotlivých úkonů, jednak omezenými personálními i technickými možnostmi. I přesto, že NKV přináší zásadní přínos pro ochranu dopravní infrastruktury, nelze opomenout fakt, že reálně je takto denně zkontrolováno jen velmi malé procento projíždějících vozidel.

Lze proto uvažovat nad otázkou, zda by nebylo vhodné zvážit další rozšíření těchto jednotek nebo doplnění systému o předvýběr vozidel pomocí inteligentních vážicích systémů (např. VKV), které by umožnily efektivnější vytipování potenciálně přetížených vozidel ještě před zastavením a fyzickou kontrolou. Taková kombinace by mohla přinést zvýšení efektivity i větší dopad na prevenci porušování předpisů.

2.12.2 NKV na mobilních zařízeních Policie ČR

Policie České republiky (PČR) se podílí na realizaci nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV) jednak ve spolupráci s Centrem služeb pro silniční dopravu (MEJ), jednak samostatně prostřednictvím vlastních mobilních vážicích zařízení. Kontroly probíhají na místech s přizpůsobenými plochami, jako jsou odpočívky nebo odstavná parkoviště, která splňují stanovené technické a bezpečnostní požadavky pro provádění NKV.

V Kraji Vysočina Policie ČR rovněž využívá systém vysokorychlostního kontrolního vážení (VKV), který slouží k předvýběru podezřelých, pravděpodobně přetížených vozidel. Tato vozidla jsou následně odkloněna na místo vybavené pro provedení NKV, kde je možné přestupek přesně doložit a využít výsledky při následném správním řízení.

Frekvence samostatných akcí NKV ze strany Policie ČR je však nepravidelná. Její intenzita často kolísá v závislosti na jiných prioritních akcích, které mohou mít přednost. Během desetihodinové směny bývá zváženo přibližně 4 až 7 vozidel. Ve srovnání s činností mobilních expertních jednotek (MEJ) je četnost těchto samostatných zásahů obecně nižší.

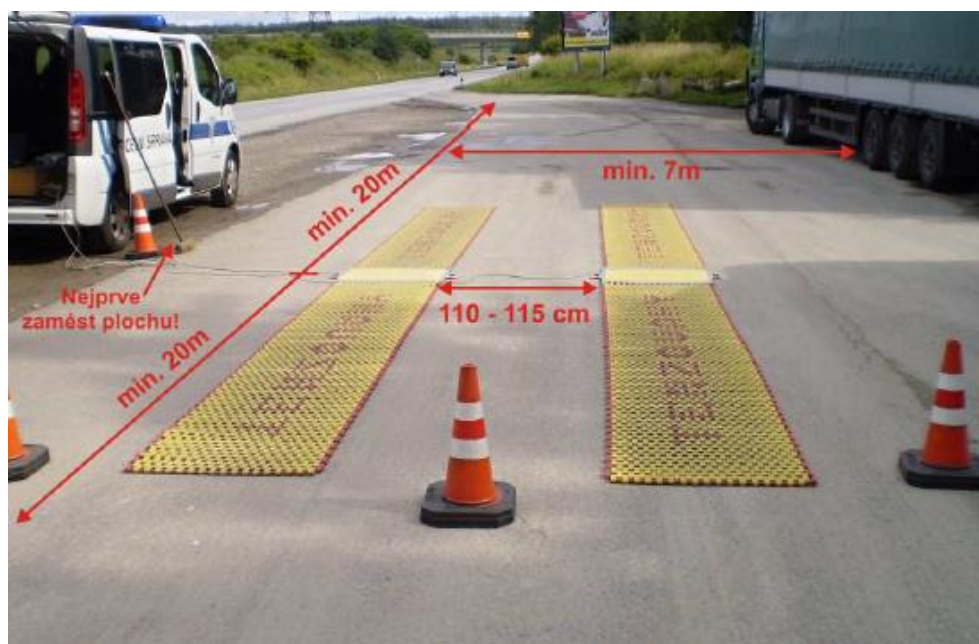
Z výše uvedeného je patrné, že zatímco Policie ČR má k dispozici potřebné vybavení i pravomoci, praktická realizace NKV naráží na kapacitní limity a operační realitu policejní práce. Pokud jsou vážící akce přesouvány kvůli jiným prioritám, může to snižovat účinnost systému kontroly přetížených vozidel.

Z osobního pohledu je otázkou, zda by nestálo za úvahu posílit tuto činnost například větší koordinací s MEJ nebo častějším využíváním VKV v kombinaci s automatickými systémy upozorňujícími na podezřelá vozidla v reálném čase. Takový systém by mohl snížit závislost na ruční selekci a zároveň zvýšit počet úspěšně kontrolovaných případů, aniž by se zatížily ostatní úkoly policie.

2.13 Příprava vážící zóny a stanoviště pro nízkorychlostní kontrolní vážení

Před samotným zahájením nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV) je klíčové připravit vážící místo a určit vážící zónu. Tento proces je jasně ilustrován na obrázku číslo 1. Podle uživatelské příručky pro přenosné silniční váhy PW-10, kterou vydala společnost Tenzováhy s.r.o. se sídlem v Olomouci, místo by mělo být pro vážení vozidel minimálně 40 metrů dlouhé a minimálně 7 metrů široké. To je nezbytné z důvodu zajištění dostatečného prostoru pro manipulaci s váženými vozidly a případně i pro řešení následujících kroků.

Obr. 1 Příprava vážicího místa³⁵



Předpokladem pro vážení je rovný povrch z asfaltu nebo betonu bez děr, nerovností, vyjetých kolejí nebo výtluků. Panelová plocha není vhodná, zejména kvůli odskokům mezi panely. Kvalita a rovinnost vážicího místa mají významný vliv na přesnost a spolehlivost vážení. Firma Tenzováhy s.r.o. doporučuje volit místo s maximálním sklonem vážicí zóny do 1 % podélně a 0,5 % příčně.

Vážicí zónu tvoří pár vážících plošinek a čtyři vyrovnávací rohože, které slouží k nivelačním úpravám. Optimální rozestup mezi vážícími ploškami je obvykle mezi 110 a 115 centimetry, ale tato hodnota se musí přizpůsobit konkrétním rozměrům vážených vozidel.

V uživatelské příručce výrobce Tenzováhy s.r.o., která sídlí v Olomouci, jsou prezentována konkrétní kritéria pro vhodné místo pro vážení. Výrobce zdůrazňuje nezbytnost rovného a bezproblémového povrchu, upozorňuje na nevhodnost panelových ploch a klade důraz na minimalizaci sklonu vážné zóny. Dále předkládá specifikace ohledně rozmístění vážících plošinek a doporučuje optimální rozestup mezi nimi.³⁶

Naopak, Metrologický předpis MP 009-04, který reguluje používání přenosných měřících zařízení pro kontrolu zatížení vozidel, se soustředí na normy, které musí tato zařízení splňovat při uvedení na trh. V souladu s předpisem musí váhy

³⁵ TENZOVÁHY. Přenosné silniční váhy PW-10. Uživatelská příručka. Olomouc: Tenzováhy s.r.o., 2005.

³⁶ TENZOVÁHY. Přenosné silniční váhy PW-10. Uživatelská příručka. Olomouc: Tenzováhy s.r.o., 2005.

s neautomatickou činností projít posouzením shody, což zahrnuje ověření, že zařízení splňuje přesné technické normy.

Rozdíly mezi těmito dvěma přístupy mohou vyvolat otázky týkající se optimálních podmínek pro vážení vozidel a jak zajistit shodu s metrologickými předpisy. Je však důležité, aby uživatelé těchto zařízení byli obeznámeni s oběma přístupy a mohli je vzájemně zkombinovat tak, aby zajistili efektivní a přesné vážení na silničních vozidlech.

Při provádění nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV) postupuje Policie České republiky v souladu s Metrologickým předpisem MP 009-04.

Tento předpis specifikuje požadavky na používání přenosných měřicích zařízení určených k měření kolového a nápravového zatížení, jakož i celkové hmotnosti silničních vozidel při silničních kontrolách. Zároveň poskytuje podrobné metodické pokyny pro jednotnou interpretaci a aplikaci opatření obecné povahy při realizaci a vyhodnocování měření.

Dodržování MP 009-04 je závazné zejména pro pracovníky Českého metrologického institutu, kteří vykonávají metrologické činnosti, včetně ověřování způsobilosti subjektů a jejich zaměstnanců k oficiálnímu měření hmotnosti vozidel ve statickém stavu.

Při vykonávání úředního měření hmotnosti silničních vozidel v klidu, které je prováděno subjekty autorizovanými dle § 16 zákona, je použití Metrologického předpisu MP 009-04 základním předpokladem pro splnění zákonných povinností týkajících se jednotnosti a správnosti měřidel a měření.

Hlavním účelem tohoto předpisu je soustředit a jasně definovat zásadní informace potřebné pro správné uplatnění metrologických postupů při používání přenosných měřicích zařízení určených ke stanovení kolového zatížení, zatížení náprav a celkové hmotnosti silničních vozidel.³⁷

³⁷ ČESKO. METROLOGICKÝ PŘEDPIS MP 009-04. Přenosné měřicí zařízení pro zjišťování zatížení provozu na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel pro účely kontroly provozu na pozemních komunikacích. Brno: Český metrologický institut.

2.14 Přenosné měřicí zařízení

- **Nosič zatížení** – konstrukční prvek měřicího zařízení, který slouží k přímému přenosu zatížení z kola vozidla. Může být umístěn volně na povrchu vozovky nebo trvale zabudován do jejího podkladu.
- **Aktivní plocha nosiče** – specifická část nosiče zatížení, na kterou se pokládá kolo vozidla při vážení. Tato plocha je zpravidla jednoznačně vyznačena na horní straně nosiče pro usnadnění správného umístění kola.
- **Indikační zařízení** – zobrazovací jednotka, která vizuálně zprostředkovává informace o naměřeném zatížení, obvykle ve formě číselné hodnoty.
- **Vyhodnocovací jednotka** – elektronický komponent systému, jenž shromažďuje a analyzuje data získaná z jednotlivých měřicích prvků. Na základě těchto údajů vypočítává potřebné parametry, jako je celková hmotnost vozidla nebo zatížení na jednotlivé nápravy³⁸

2.15 Nezbytné součásti přenosného měřicího zařízení

- **vážicí zóna** - úsek vozovky, který lze použít pro vážení vozidla, jehož délka se rovná minimálně délce váženého vozidla nebo jízdní soupravy (vzdálenost středů kolových montáží první a poslední nápravy vozidla nebo soupravy) a odpovídající požadavkům na rovinnost

³⁸ ČESKO. METROLOGICKÝ PŘEDPIS MP 009-04. Přenosné měřicí zařízení pro zjišťování zatížení provozu na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel pro účely kontroly provozu na pozemních komunikacích. Brno: Český metrologický institut.

Obr. 2 Vážicí zóna³⁹



- **vyrovnávací podložka** - zhotovená z pevného nebo houževnatého materiálu (dřevo, kov, plast), obvykle s plochou o velikosti přenosného nosiče zatížení; používá se k vyrovnání kol celého podvozku vozidla do jedné roviny s aktivní plochou nosiče zatížení⁴⁰
- **vyrovnávací pás** - pás, rošt nebo rohož, zhotovená z pevného nebo houževnatého materiálu (dřevo, kov, plast), používající se k vyrovnání kol celého podvozku vozidla do jedné roviny s aktivní plochou nosiče zatížení⁴¹

2.16 Podmínky a požadavky vhodné pro NKV

V této kapitole budou představeny vhodné podmínky a požadavky pro NKV.

2.16.1 Podmínky okolního prostředí

Pokud není stanovena pracovní teplota v popisném označení zařízení, musí toto zachovávat své metrologické vlastnosti v rozsahu pracovních teplot $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ až $+40\text{ }^{\circ}\text{C}$. Zařízení, pro která jsou stanoveny meze pracovní teploty v popisném označení (štítku), musí vyhovět metrologickým požadavkům v těchto mezích.

³⁹ METROLOGICKÝ PŘEDPIS MP 009-04.

⁴⁰ ČESKO. METROLOGICKÝ PŘEDPIS MP 009-04. Přenosné měřicí zařízení pro zjišťování zatížení provozu na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel pro účely kontroly provozu na pozemních komunikacích. Brno: Český metrologický institut.

⁴¹ ČESKO. METROLOGICKÝ PŘEDPIS MP 009-04. Přenosné měřicí zařízení pro zjišťování zatížení provozu na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel pro účely kontroly provozu na pozemních komunikacích. Brno: Český metrologický institut

2.16.2 Podmínky instalace zařízení a jeho použití

V průběhu vážení musí být vozidlo odbrzděno a zabezpečeno proti případnému pohybu.

2.16.3 Podmínky pro instalaci přenosného zařízení pokládaného na povrch vozovky

Nosič zatížení (nebo zařízení, je-li nosič jeho součástí) je uložen v prostoru vážicí zóny a jeho uložení musí být uzpůsobeno tak, aby při nájezdu vozidla nedocházelo k jeho naklápění nebo posunu vůči jeho ustavujícím prvkům a tím k možnému výskytu chyb v důsledku tohoto efektu.

2.16.4 Podmínky pro vyrovnaní kol/náprav vozidla

Při vážení vozidla nebo celé jízdní soupravy je nezbytné, aby všechna kola či nápravy spočívala ve vážicí zóně. V případě, že některá kola nebo nápravy vozidla nejsou přímo vážena, musí být uvedena do stejné výškové úrovně jako vážená část, a to pomocí vhodných vyrovnávacích prostředků. Obecně platí pravidlo, že minimálně je nutné vyrovnat ta kola či nápravy, jejichž vzdálenost od vážené části je menší než 200 násobek výšky vážicí plošiny.⁴²

2.16.5 Požadavky na kvalitu vozovky tvořící vážicí zónu

- Podélný sklon vozovky musí být menší 2 %.
- Příčný sklon vozovky musí být menší 3 %.
- Při zjišťování kolových zatížení musí být příčný sklon vozovky menší 0,5 %.

2.16.6 Vážení po nápravách

Při tomto vážení se použije jeden pár nosičů zatížení (vážících plošin). Vážicí zóna musí splňovat výše uvedené parametry (viz čl. Požadavky na kvalitu vozovky tvořící vážicí zónu) a musí být splněny podmínky pro vyrovnaní kol/náprav váženého vozidla do roviny (viz čl. Podmínky pro vyrovnaní kol/náprav vozidla).

⁴² ČESKO. METROLOGICKÝ PŘEDPIS MP 009-04. Přenosné měřicí zařízení pro zjišťování zatížení provozu na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel pro účely kontroly provozu na pozemních komunikacích. Brno: Český metrologický institut.

2.17 Vyhodnocení výsledků vážení

Naměřené hodnoty hmotnosti musí být náležitě zaznamenány a archivovány. Součástí výsledků vážení musí být také uvedení rozšířené nejistoty měření, která se stanovuje v souladu s dokumentem EA-4/02 M nebo jiným mezinárodně uznávaným předpisem pro výpočet nejistot při vážení. Při respektování všech právně závazných technických a metrologických požadavků, které se vztahují na přenosná měřicí zařízení pro kontrolu kolového zatížení, zatížení náprav a celkové hmotnosti silničních vozidel, a za předpokladu, že je zařízení uvedeno na trh v souladu s požadavky evropské směrnice tzv. nového přístupu, je možné při správném použití metod a zohlednění reálných podmínek považovat za standardní hodnotu rozšířené nejistoty měření hodnotu 2 % (pro koeficient rozšíření $k = 2$).⁴³

Zaznamenávání a archivace údajů spolu s přesně stanovenou mírou nejistoty hrají klíčovou roli při zajišťování objektivitu a důvěryhodnosti výsledků vážení. Rozšířená nejistota je podstatným prvkem, který odráží nejen technickou přesnost měřicího zařízení, ale také schopnost uživatele dodržet správné postupy při měření.

Za zásadní považuji, že použití jednotného výpočtu nejistoty podle mezinárodně uznávaných dokumentů (např. EA-4/02 M) přispívá ke sjednocení praxe v celé Evropské unii, a tím i ke spravedlivému přístupu při posuzování výsledků kontrolního vážení napříč členskými státy. Význam to má zejména u mezinárodních přepravců, kde by rozdíly v přístupu jednotlivých států mohly vést k nerovným podmínkám na trhu.

Současně by ale měla být kladen větší důraz na pravidelné školení obsluhy vah, protože i při použití přesného zařízení může lidská chyba vést ke zkreslení výsledků. Zajištění vysoké odbornosti personálu je proto nezbytným předpokladem pro správnou aplikaci metrologických předpisů v praxi.

2.18 Přestupky v souvislosti s překročením hodnot při NKV

Tato část se zaměřuje na vymezení přestupků, jichž se mohou dopustit řidiči vozidel, stejně jako fyzické a právnické osoby, a to v souvislosti s porušením zákonem stanovených limitů v rámci nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV).

⁴³ ČESKO. METROLOGICKÝ PŘEDPIS MP 009-04. Přenosné měřicí zařízení pro zjišťování zatížení provozu na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel pro účely kontroly provozu na pozemních komunikacích. Brno: Český metrologický institut.

2.18.1 Přestupky

Před dalším výkladem je vhodné nejprve definovat pojem přestupek. Podle § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky se za přestupek považuje jednání, které je v rozporu se zákonem, vykazuje znaky stanovené právní normou a zároveň je považováno za společensky škodlivé. Aby bylo možné jednání považovat za přestupek, musí být jako takové výslovně uvedeno v příslušném právním předpisu. Zároveň nesmí naplňovat skutkovou podstatu trestného činu.⁴⁴

Ve vztahu k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení (NKV) je skutková podstata přestupku řidiče – fyzické osoby – definována v § 42a odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Za přestupek se považuje, pokud řidič:

- neuposlechne výzvu policisty nebo celníka k podrobení vozidla NKV,
- nerespektuje pokyn osoby obsluhující vážicí zařízení,
- řídí vozidlo či soupravu, u níž bylo zjištěno překročení zákonných hmotnostních nebo rozměrových limitů,
- v rozporu se zákazem podle § 38c odst. 1 pokračuje v jízdě s přetíženým nebo jinak nevyhovujícím vozidlem⁴⁵

2.18.2 § 42b Přestupky právnických a podnikajících fyzických osob

Závažné odpovědnosti se týkají také právnických a podnikajících fyzických osob, které se na provozu vozidel podílejí. § 42b zákona o pozemních komunikacích vymezuje, že přestupku se dopustí například provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy, pokud:

- provozuje vozidlo, které nesplňuje zákonem stanovené podmínky (např. je přetížené),
- jako odesílatel nepředloží doklad o hmotnosti zásilky a kontejneru,
- nezajistí, aby potřebné doklady byly ve vozidle dostupné,

⁴⁴ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2016, částka 98. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>>

⁴⁵ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 1997, částka 3. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>>

- uvede v dokladu nepravdivé údaje o hmotnosti zásilky, což může vést k překročení povolené hmotnosti.⁴⁶

Z právní úpravy je patrné, že zákonodárce rozlišuje míru odpovědnosti mezi jednotlivými účastníky přepravního procesu, řidičem, provozovatelem a odesílatelem. Každý z těchto subjektů má jasně vymezené povinnosti a za jejich porušení hrozí konkrétní sankce. Tento systém reflektuje složitost dopravní praxe, kdy přetížení vozidla nemusí být pouze vinou řidiče, ale může být důsledkem nesprávného nakládání, nepravdivých údajů o hmotnosti zásilky nebo zanedbané kontroly ze strany provozovatele.

Z pohledu dopravní bezpečnosti a ochrany infrastruktury považují za správné, že zákon umožňuje postih nejen osoby, která vozidlo fyzicky řídí, ale také subjektů, které provoz vozidla organizují či se na něm jinak podílejí. Tím se podporuje komplexní odpovědnost a předchází se situacím, kdy by vina byla přenášena výhradně na řidiče, který často není tím, kdo má finální kontrolu nad nákladem nebo technickým stavem vozidla.

Pozitivně hodnotím také to, že přestupky jsou definovány jednoznačně a přehledně, což přispívá k právní jistotě. Vysoké sankce u podnikajících subjektů mohou mít zároveň preventivní účinek, protože ekonomické důsledky porušení předpisů jsou v některých případech výrazně vyšší než potenciální zisk z porušení pravidel.

V České republice dosud nedošlo k vytvoření uceleného a efektivně fungujícího systému pro kontrolu přetížených vozidel, který by byl propojen s jednotným informačním a řídicím centrem na celostátní úrovni, ideálně pod správou jednoho odpovědného pracovníka Ministerstva dopravy. Tím nastává otázka, proč dosud nejsou v praxi uplatňovány výrazně přísnější sankce v případech opakovaně zjištěného přetížení vozidel. Nedostatečná koordinace a absence centrálního řízení tohoto systému má za následek nejen finanční ztráty plynoucí z nedostatečně postihovaného

⁴⁶ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 1997, částka 3. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>>

přestupkového jednání, ale především trvalé zhoršování stavu silniční infrastruktury a pokles celkové bezpečnosti silničního provozu.⁴⁷

V následující kapitole budou paragrafy § 42a odst. 4 písm. c) a § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích zkoumány z hlediska jednotlivých sankcí.

2.19 Navazující informace o přestupcích

V této části budou shrnuty právní podmínky pro řízení řízení dle § 42a odst. 4 písm. c) a zároveň dle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích.

V případech, kdy vozidlo svou hmotností nebo rozměry překračuje limity stanovené zvláštními právními předpisy, je nutné disponovat platným povolením ke zvláštnímu užívání pozemní komunikace.

Zákon o silničním provozu v § 5 odst. 1 písm. a) ukládá řidiči povinnost používat vozidlo, které odpovídá technickým požadavkům definovaným zvláštními právními předpisy. Tato povinnost je dále rozvedena v § 10 odst. 1 téhož zákona, který stanovuje, že provozovatel vozidla nesmí přikázat ani dovolit jeho užití, pokud vozidlo nesplňuje stanovené technické nebo provozní podmínky.⁴⁸

Skutková podstata přestupku řidiče fyzické osoby podle § 42a odst. 4 písm. c) uvedená v zákoně o pozemních komunikacích a skutková podstata přestupku provozovatele právnické nebo podnikající FO vozidla podle § 42b odst. 1 písm. u) tohoto zákona je splněna v případě překročení limitních hodnot uvedených ve vyhlášce č. 209/2018 Sb. Pokud jde o přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, může být výše sankce pro řidiče motorového vozidla v příkazním řízení na místě až 15 000 Kč. Pokud jde o přestupek podle § 42b odst. 1 písm. u) zákona o pozemních komunikacích, může být výše sankce až 500 000 Kč. V případě, že se jedná o § 42b odst. 1 písm. u) stejného zákona, je výše

⁴⁷ ČERNOHORSKÝ, Jiří. Je měření přetížených silničních vozidel prioritou příslušných ministerstev? [online]. In: Technický týdeník. Praha: Business Media CZ, s.r.o. 2006, [cit. 2018-02-11]. Dostupné z: <https://www.technickytydenik.cz/rubriky/archiv/je-mereni-pretizenych-silnicnich-vozidel-prioritou-prislusnych-ministerstev_11491.html>

⁴⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20241101>>

sankce stanovena na 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla. Pokud však největší povolená hmotnost není překročena o více než 0,5 t, stanoví se sankce ve výši 5 000 Kč.⁴⁹

Uvedené ustanovení jasně ukazuje na rozdílnou míru odpovědnosti mezi řidičem a provozovatelem vozidla. Zatímco řidič odpovídá za samotné řízení a provoz v daný okamžik, provozovatel je zodpovědný za technický stav a celkové dodržení předpisů již při nasazení vozidla do provozu. Výrazný rozdíl je patrný i ve výši sankcí, zatímco řidič čelí pokutě do výše 15 000 Kč, u provozovatele může pokuta dosahovat až 500 000 Kč, případně být vypočtena podle váhového přesahu.

Z toho je zřejmé, že zákon klade důraz především na prevenci přetížení vozidel už na úrovni organizace přepravy. Vysoké sankce pro provozovatele mají zamezit tomu, aby bylo záměrné porušování limitů vnímáno jako „levnější“ varianta oproti dodržení pravidel.

Za důležité považuji i to, že v případě menšího překročení hmotnosti (do 0,5 t) zákon reflektuje určitou míru tolerance, sankce je v takovém případě nižší, což lze vnímat jako snahu o určitou proporcionalitu mezi závažností přestupku a výší trestu.

2.20 Důležité podklady z NKV pro vydání rozhodnutí

V rámci správního řízení vedeného proti řidiči nebo provozovateli vozidla v souvislosti s přestupkem je nezbytné vyhotovit protokol o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV), který slouží jako důležitý důkazní materiál. Tento dokument představuje jeden z klíčových výstupů celého vážicího procesu a slouží jako důkazní prostředek při projednávání přestupku. Vyhotovení dokladu provádí osoba pověřená obsluhou vážicího zařízení, přičemž náležitosti tohoto dokumentu jsou přesně vymezeny v § 51a vyhlášky č. 104/1997 Sb..⁵⁰

Kromě samotného dokladu o výsledku NKV je pro vydání rozhodnutí ve správním řízení nutné předložit také další podpůrné dokumenty. Mezi nejčastěji vyžadované patří kopie osvědčení o registraci vozidla, dodací list k přepravovanému nákladu, výpis z registru vozidel a výpis z obchodního rejstříku. Nedílnou součástí je rovněž potvrzení

⁴⁹ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 1997, částka 3. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>>

⁵⁰ ČESKO. Vyhláška č. 104 ze dne 7. května 1997 Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů České republiky. 1997, částka 36. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-104>>

o platném ověření vážicího zařízení, které bylo při kontrolním měření použito. Dále může být součástí dokumentace také geodetické zaměření místa vážení, které slouží k doložení přesně stanovených příčných a podélných sklonových poměrů plochy. Vhodným doplňkem je i fotodokumentace vozidla a naloženého nákladu, která pomáhá vizuálně doložit stav vozidla při provádění kontroly.

Na základě shromážděných podkladů pak vede příslušný správní orgán řízení tak, aby byl spolehlivě a úplně zjištěn skutečný stav věci, a to bez důvodných pochybností. Při tomto postupu se uplatňuje zejména zásada materiální pravdy a legality, jak ji vymezuje § 2 správního řádu. Zároveň se uplatňují i další relevantní ustanovení, včetně § 51 odst. 1, který se týká hodnocení důkazů ve správním řízení.

3 Praktická část

V praktické části mé bakalářské práce jsem se zaměřil na kontrolu NKV v Kraji Vysočina a její efektivitu, porovnání a efektivitu NKV se sousedními kraji a také jsem zjišťoval, jak jsou některé kontrolní orgány zabývající se nízkorychlostním kontrolním vážením odborně připraveni. Dále jsem se zabýval názorem na kvantitu vyškolených policistů a kvalitu školení, zázemím a podmínkami NKV.

Respondenti byli osloveni z řad zaměstnanců Centra služeb pro silniční dopravu (CSpSD), kdy v České republice je 21 osádek po 2 a policistů České republiky v oblasti provádění nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV) vozidel. Dotazník zkoumá, zda jsou tito pracovníci dostatečně vyškoleni pro účely NKV.

Současně se také zaměřuje na hodnocení dostupných sankcí a postihů v případě překročení hmotnostních limitů nebo rozměrů vozidel.

Proto jsem si stanovil tyto hypotézy:

Hypotéza č. 1: Většina pracovníků CSpSD je kvalitně připravena po odborné stránce, na rozdíl od příslušníků PČR.

Hypotéza č. 2: U Policie ČR je předpoklad, že policisté dopravní služby prošli nejméně jedním odborným školením na NKV.

Hypotéza č. 3: Více než polovina respondentů není spokojena s celkovými podmínkami jak v počtu proškolených policistů, tak kvalitou školení a podmínek kontrol.

Hypotéza č. 4: Sankce za přestupky v této oblasti považuje více než 50 % dotázaných za dostatečné.

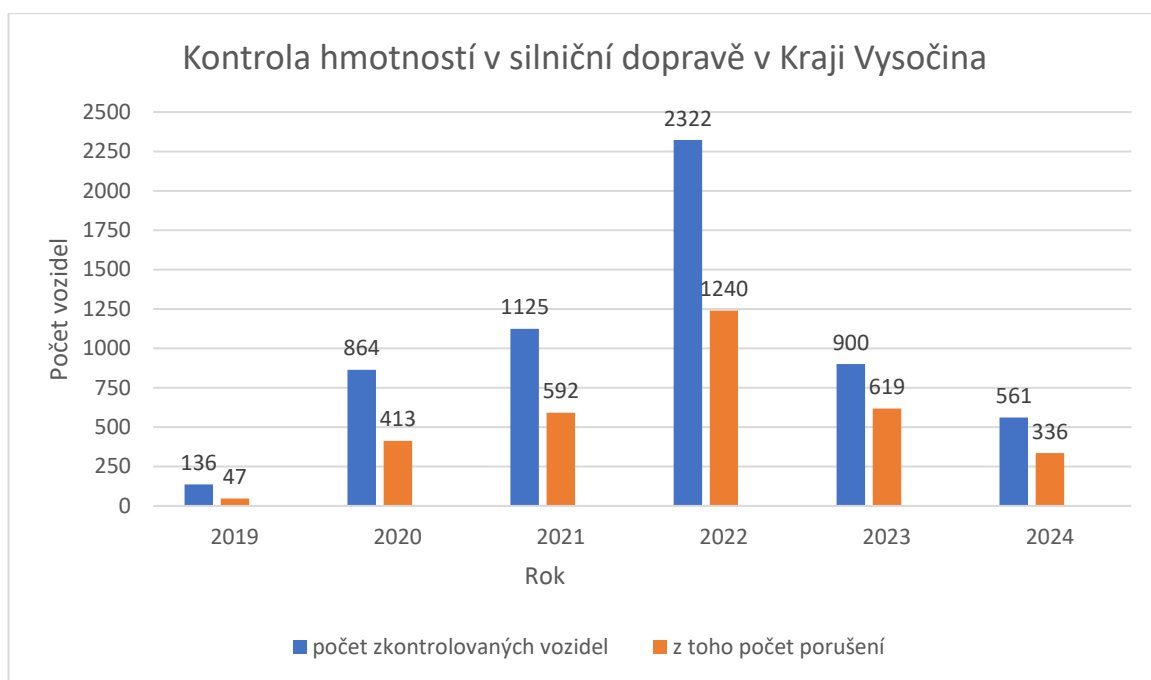
Hypotézy praktické části byly ověřovány kvantitativním výzkumem, a to formou dotazníkového šetření. Při sběru dat jsem postupoval v souladu s Metodologií vědecko – výzkumné činnosti.

Ověřením, či vyvrácením těchto hypotéz se dopracuji ke stanovenému cíli mé práce, tedy že je třeba věnovat větší prostor, úsilí a finance na odborné znalosti a dovednosti kontrolních orgánů, zejména PČR.

4 Kontrola NKV v Kraji Vysočina a její efektivita

Graf č. 1 znázorňuje statistické údaje o kontrolách hmotnosti vozidel provedených v jednotlivých letech. Modře označené sloupce vyjadřují celkový počet zkontrolovaných vozidel, zatímco oranžové sloupce představují počet těch, u nichž bylo během kontroly zjištěno porušení. Tyto zahrnují jak překročení hmotnostních limitů, tak i případy, kdy řidič odmítl výzvu k podrobení se nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení (NKV).

graf 1 Kontrola hmotností v silniční dopravě v Kraji Vysočina⁵¹



V roce 2019 nebyla kontrola dodržování maximální povolené hmotnosti vozidel prioritou. V rámci kontrolního vážení bylo prověřeno celkem 136 vozidel, přičemž u 47 z nich bylo zjištěno porušení předpisů, téměř ve všech případech se jednalo o překročení povolené hmotnosti. Pouze v jednom případě bylo zjištěno jiné pochybení. Statisticky to znamená, že přibližně každé třetí kontrolované vozidlo bylo přetížené. Jeden z řidičů se navíc odmítl podrobit NKV.

V následujícím roce, tedy v roce 2020, došlo k výraznému nárůstu počtu kontrol v Kraji Vysočina. Hlavním důvodem byl zvýšený výskyt dopravních nehod souvisejících s přepravou dřevní kulatiny. Tento nárůst byl přímým důsledkem intenzivní těžby dřeva, která byla spuštěna v reakci na kůrovcovou kalamitu. Zvýšený objem přepravy těžkých

⁵¹ Vlastní zdroj

nákladů, často nad rámec zákonných limitů, vedl ke zhoršení bezpečnostní situace na silnicích.

Například v květnu 2020 došlo na Vysočině ke třem závažným dopravním nehodám souprav převážejících dřevo:

- 7. května došlo v obci Želetava k nehodě způsobené nepřiměřenou rychlostí a přetížením vozidla, které se převrátilo. Výsledkem bylo těžké zranění dvou chodců.
- 18. května se stala další nehoda na jihlavském přivaděči, kde došlo opět k převrácení soupravy vlivem nepřizpůsobení rychlosti. Nehoda zcela zablokovala provoz v obou směrech.
- 29. května v Jihlavě, kde byla způsobena špatným upevněním nákladu, což vedlo k jeho sesunutí při prudkém brzdění.

Tyto nehody vedly k dalšímu zpřísnění kontrol hmotnosti a rozměrů vozidel. Ve srovnání s předchozím rokem vzrostl v roce 2020 počet kontrol o téměř 650 %, přičemž bylo prověřeno 864 vozidel, z nichž u 413 bylo zaznamenáno porušení. Statistiky ukázaly, že téměř každý druhý řidič nedodržel zákonná ustanovení.

V následujících dvou letech pokračoval trend zvyšujícího se počtu kontrol. V roce 2021 bylo na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina prověřeno 1 125 vozidel, přičemž u 592 z nich byly zjištěny nesrovnalosti související s hmotností, případně došlo k odmítnutí kontroly. Poměr mezi kontrolovanými vozidly, u kterých bylo zjištěno porušení, zůstal téměř stejný jako v roce 2020 – přibližně každý druhý řidič porušil nějaký předpis.

V roce 2022 byl zaznamenán nejvyšší počet kontrolovaných vozidel za celé sledované období. Bylo zkontrolováno 2322 vozidel, z nichž 1240 mělo problémy s hmotností nebo se odmítlo podrobit NKV. Poměr zjištěných porušení dosáhl 53 %.

Rok 2023 však přinesl pokles v počtu kontrol na 900 vozidel, přičemž u 619 z nich byla zjištěna nesrovnalost. Snížení počtu kontrol mohlo být ovlivněno například poruchami technických zařízení sloužících ke kontrole hmotnosti a jejich následnou opravou. I přes tento pokles se zvýšil podíl vozidel s porušením, což znamenalo, že téměř 70 % kontrolovaných vozidel vykazovalo nesrovnalosti.

V roce 2024 byl zaznamenán pokles zkontrolovaných vozidel na 561 za celé sledované období. Z toho u 336 vozidel bylo zjištěno porušení hmotnosti nebo odmítnutí NKV. I přes pokles kontrolovaných vozidel byl poměr zjištěných porušení navýšen na téměř 60 %.

Jedním z klíčových faktorů zefektivnění kontrol byla instalace vysokorychlostních vah na dálnici D1 u Jihlavy. Policie ČR získala možnost dálkového přístupu k těmto vahám z kontrolního stanoviště, což jí umožňuje selektivně vybírat pouze přetížená vozidla. Tato inovace významně přispěla ke zvýšení efektivity kontrol a zlepšení bezpečnosti na silnicích. Do budoucna lze očekávat další rozvoj těchto technologií, které usnadní práci Policie ČR a pomohou snížit počet přetížených vozidel na komunikacích.

Tab. 1 Počet zjištěných přestupků hmotnosti vozidel v Kraji Vysočina 2019-2024⁵²

Kontrola hmotnosti	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Počet porušení	47	413	592	1240	619	336
Počet odmítnutí vážení	1	67	112	166	65	34

Tabulka č. 1 znázorňuje vývoj počtu zjištěných přestupků v oblasti kontroly hmotnosti silničních vozidel. Poslední řádek tabulky se zaměřuje na počet případů, kdy řidiči odmítli na výzvu podrobit své vozidlo nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení (NKV). Ze statistických údajů vyplývá, že s rostoucím počtem provedených kontrol v letech 2020 a 2021 vzrostl i počet odmítnutí, a to natolik, že tyto případy tvořily 16 až 19 % všech zaznamenaných přestupků.

V reakci na tento nepříznivý trend došlo ke změně zákona o pozemních komunikacích, konkrétně v oblasti sankcí za odmítnutí podrobit se kontrolnímu vážení. Zatímco do konce roku 2021 mohla být na místě uložena pokuta až 30 000 Kč, od 1. ledna 2022 došlo ke zvýšení této částky až na 100 000 Kč. I přes toto navýšení představují odmítnutí nadále nezanedbatelnou část přestupků, přibližně 10 % ze všech zjištěných porušení.

⁵² Vlastní zdroj

V období 2019–2024 bylo v Kraji Vysočina v rámci NKV zkontrolováno celkem 5 908 vozidel, přičemž u 3 247 z nich bylo zaznamenáno porušení právních předpisů. Účinnost kontrolních vážení je tedy vysoká. Míra odhalených přestupků dosahuje téměř 55 %, což svědčí o efektivitě tohoto nástroje při dohledu nad dodržováním pravidel silniční dopravy.

4.1 Porovnání silniční dopravy se sousedními kraji a zhodnocení efektivity

Tabulky č. 2 až 6 přinášejí srovnání počtu provedených kontrol a zjištěných přestupků v rámci nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV) v pěti vybraných krajích. Jak již bylo uvedeno, v Kraji Vysočina došlo od roku 2020 k výraznému nárůstu počtu kontrolovaných vozidel. Tento vývoj kontrastuje se situací v Jihomoravském a Jihočeském kraji, kde byl zaznamenán postupný pokles. Zejména v Jihomoravském kraji se během sledovaného šestiletého období snížil počet kontrol přibližně o 70 %.

Ve Středočeském kraji byl sice rovněž patrný trend postupného navyšování počtu provedených kontrol, avšak tento nárůst nebyl tak výrazný jako na Vysočině. Přesto i zde lze sledovat snahu o zintenzivnění dohledu nad dodržováním hmotnostních limitů.

Z hlediska efektivity kontrol za rok 2023 dosáhl nejlepších výsledků Pardubický kraj. Ačkoli zde bylo provedeno méně kontrol než v ostatních sledovaných krajích, úspěšnost při odhalování přestupků dosáhla přibližně 75 %. Ještě vyšší efektivita byla zaznamenána v roce 2021, kdy se přiblížila hranici 90 %.

Tab. 2 Počet zkontrolovaných vozidel a zjištěných porušení v Kraji Vysočina⁵³

NKV	Kraj Vysočina	
	kontrolované	porušené
2019	136	47
2020	864	413
2021	1125	592
2022	2322	1240
2023	900	619
2024	561	336

⁵³ Vlastní zdroj

Tab. 3 Počet zkontrolovaných vozidel a zjištěných porušení v Jihomoravském kraji⁵⁴

NKV	Jihomoravský kraj	
	kontrolované	porušené
2019	1497	798
2020	1541	904
2021	915	470
2022	1741	843
2023	435	251
2024	517	307

Tab. 4 Počet zkontrolovaných vozidel a zjištěných porušení v Pardubickém kraji⁵⁵

NKV	Pardubický kraj	
	kontrolované	porušené
2019	160	102
2020	105	84
2021	85	76
2022	287	206
2023	296	222
2024	289	214

⁵⁴ Vlastní zdroj

⁵⁵ Vlastní zdroj

Tab. 5 Počet zkontrolovaných vozidel a zjištěných porušení ve Středočeském kraji⁵⁶

NKV	Středočeský kraj	
	kontrolované	porušené
2019	108	70
2020	253	122
2021	352	148
2022	618	266
2023	472	182
2024	347	141

Tab. 6 Počet zkontrolovaných vozidel a zjištěných porušení v Jihočeském kraji⁵⁷

NKV	Jihočeský kraj	
	kontrolované	porušené
2019	637	274
2020	606	205
2021	726	275
2022	1408	522
2023	532	197
2024	687	227

Obecně lze konstatovat, že efektivita kontrol NKV je na vysoké úrovni. Kraj Vysočina a Jihomoravský kraj se v tomto ohledu drží na průměrné úrovni, zatímco Středočeský kraj vykazuje nejnižší efektivitu, i když stále dosahuje slušné úrovně okolo 44 %. Nejnižší efektivitu dosahuje Jihočeský kraj a to pod 40 %. Celkově vzato, průměrná účinnost zjištěných porušení v rámci všech krajů mezi lety 2019 a 2024 se pohybuje těsně pod hranicí 55 %.

⁵⁶ Vlastní zdroj

⁵⁷ Vlastní zdroj

5 Problematika silniční dopravy v sousedních státech

Vzhledem k tomu, že všechny čtyři sousední státy České republiky jsou členy Evropské unie, podléhají primárně evropské legislativě, která je pro ně závazná. Hmotnostní limity vycházejí z konsolidované směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, která určuje maximální povolené rozměry a hmotnosti silničních vozidel v rámci vnitrostátní i mezinárodní dopravy.

Mezi Českou republikou a jejími sousedy existují určité rozdíly, například ve výši a druhích sankcí za jednotlivá porušení pravidel.

V Německu se v oblasti silniční dopravy, dodržování hmotnostních a rozměrových limitů a technických požadavků na vozidla uplatňují předpisy Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), Straßenverkehrsordnung (StVO) a Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG).

V Polsku se silniční doprava řídí národními předpisy, konkrétně zákonem Prawo o ruchu drogowym ze dne 20. června 1997 a zákonem Ustawa o transporcie drogowym ze dne 6. září 2001.

Na Slovensku se právní úprava v oblasti silniční dopravy řídí následujícími zákony: zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a jeho následné novely, zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, zákon č. 462/2007 Z. z. upravující organizaci pracovního času v dopravě, a rovněž související změny jiných předpisů, například zákona č. 125/2006 Z. z. o inspekci práce nebo zákona č. 82/2005 Z. z. týkajícího se nelegální práce a zaměstnávání.

V Rakousku je silniční doprava regulována národními zákony, mezi které patří Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung z roku 1960, Gesamte Rechtsvorschrift für Kraftfahrgesetz z roku 1967, Gesamte Rechtsvorschrift für Güterbeförderungsgesetz z roku 1995, Gesamte Rechtsvorschrift für Arbeitszeitgesetz z roku 1969 a Gesamte Rechtsvorschrift für Arbeitsruhegesetz z roku 1983. Tyto zákony stanovují pravidla pro provoz na pozemních komunikacích, technické požadavky na vozidla, přepravu zboží, pracovní dobu řidičů a podmínky pracovního klidu.

6 Výsledky dotazníkového šetření

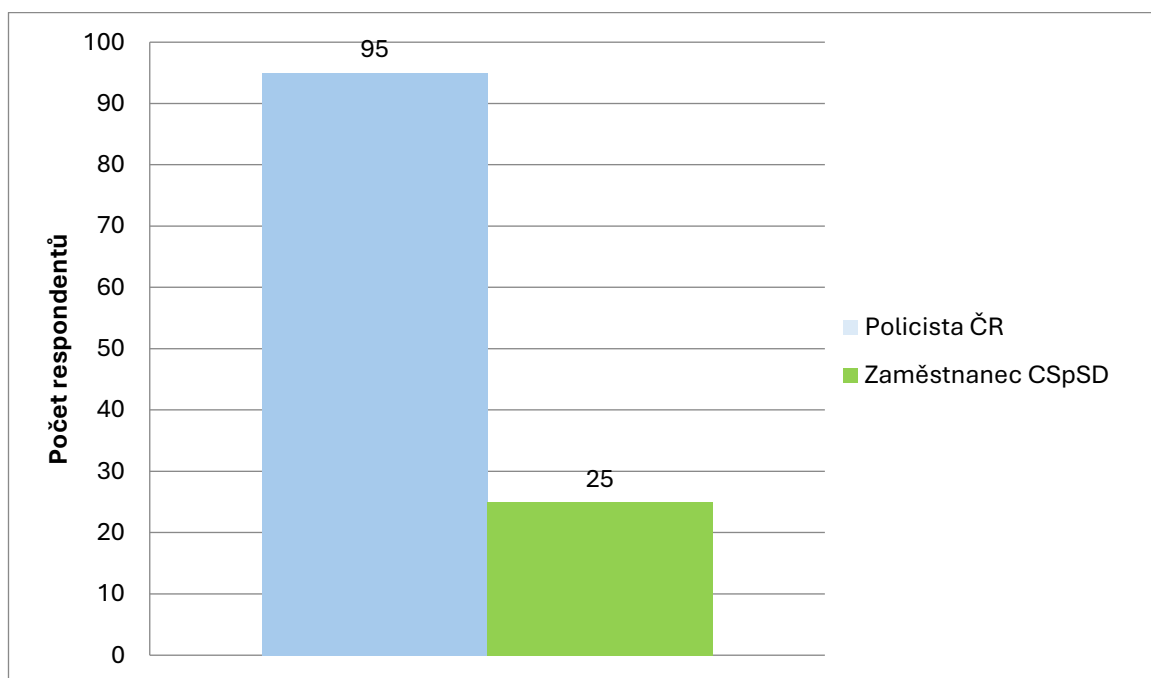
V této kapitole budou shrnuta veškerá získaná data z dotazníkového šetření pomocí grafů a tabulek.

6.1 Grafické zpracování výsledků

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 120 respondentů. Jejich odpovědi jsou zaznamenány níže.

Otázka č. 1 směřovala k zařazení jednotlivých respondentů. Jsem:

graf 2 Grafické vyhodnocení otázky č. 1⁵⁸



Tab. 7 Vyhodnocení odpovědi č. 1⁵⁹

Odpověď	Počet	Podíl
Policista ČR	95	79,17 %
Zaměstnanec CSpSD	25	20,83 %

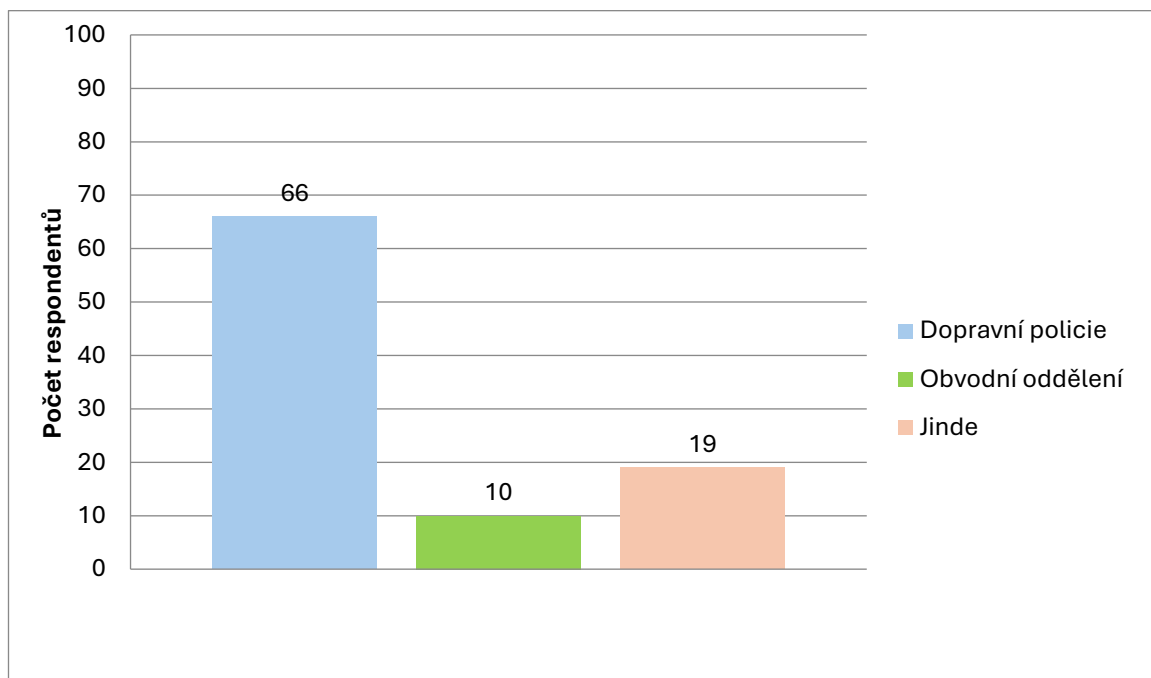
Z tabulky č. 7 vyplývá, že ze 120 respondentů je 79 % Policistů ČR.

⁵⁸ Vlastní zdroj

⁵⁹ Vlastní zdroj

Otázka č. 2: Pokud jste policista, kde sloužíte? (obecně)

graf 3 Grafické vyhodnocení otázky č. 2⁶⁰



Tab. 8 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 2⁶¹

Odpověď	Počet	Podíl
Dopravní policie	66	69,47 %
Obvodní oddělení	10	10,53 %
Jinde	19	20 %

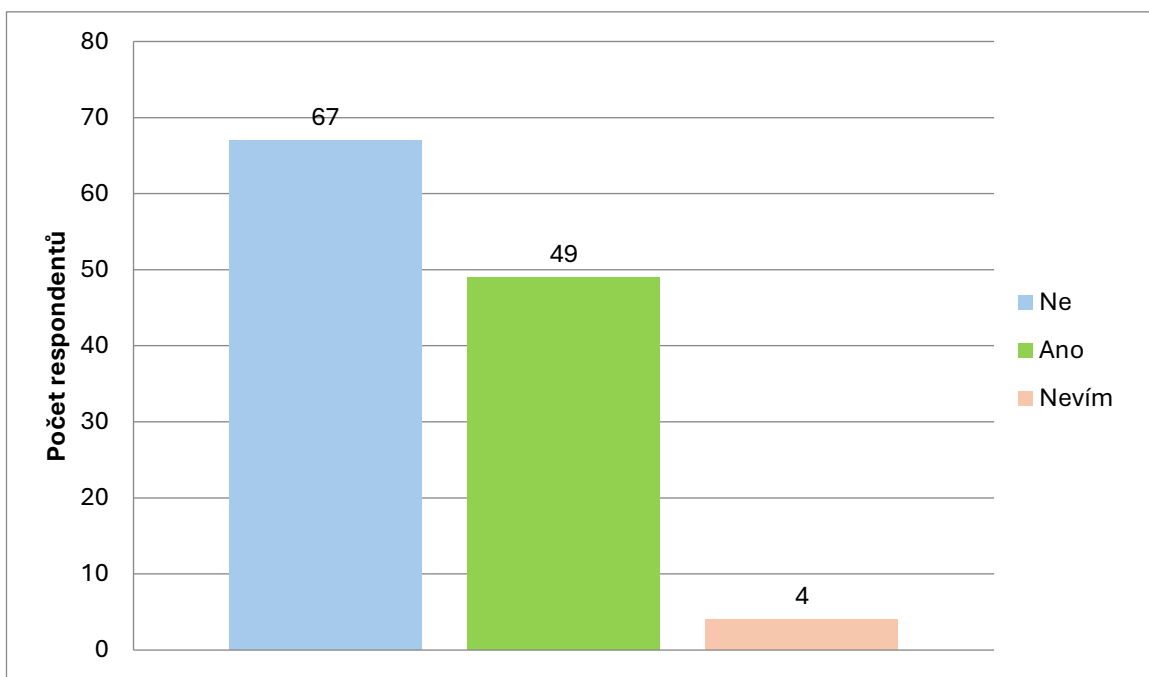
Z tabulky č. 8 vyplývá, že více jak polovina tj. 69 % respondentů z řad PČR slouží u Dopravní policie. Z výsledků odpovědí na ot. 1 a 2 vyplývá, že vzorek je zastoupen 69 % dopravních policistů a 21 % pracovníků CSpSD, tedy celkem 90 % respondentů se přímo zabývá danou problematikou. Zbýlých 10 % jsou policisté zařazení u jiných součástí, avšak i tyto policisté by měli mít základní povědomí o uvedených činnostech. Vzorek považuji za reprezentativní.

⁶⁰ Vlastní zdroj

⁶¹ Vlastní zdroj

Otázka č. 3: Účastnili jste se nějakého školení, co se týče problematiky nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV)?

graf 4 Grafické vyhodnocení otázky č. 3⁶²



Tab. 9 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 3⁶³

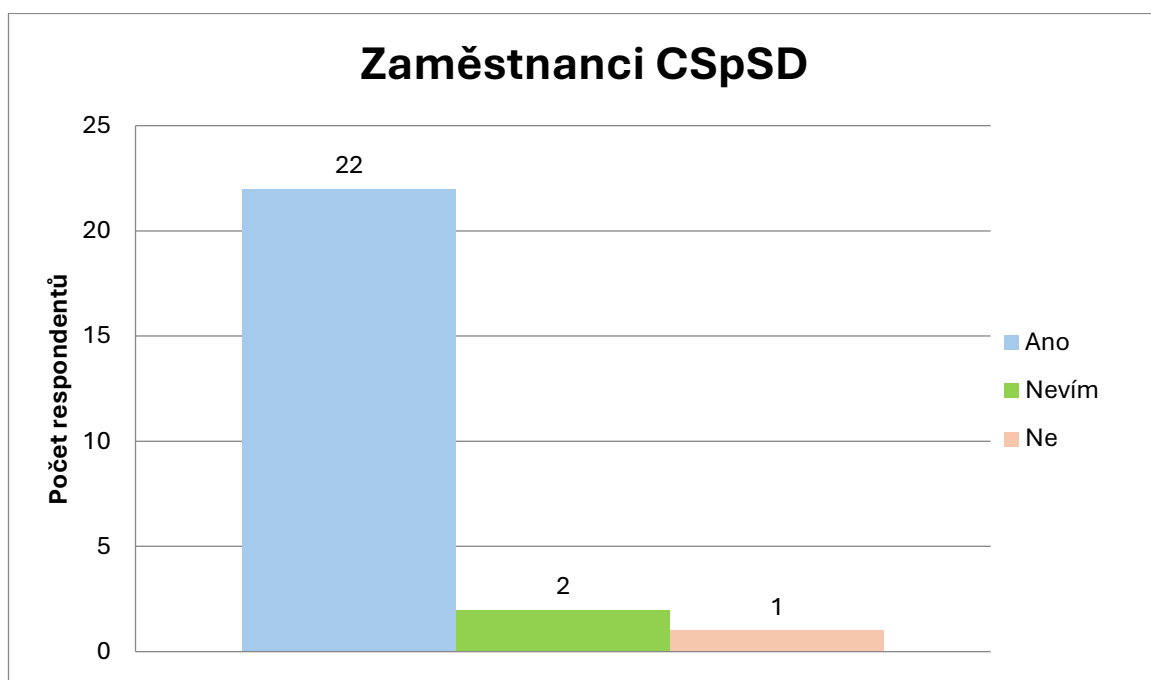
Odpověď	Počet	Podíl
Ne	67	55,83 %
Ano	49	40,83 %
Nevím	4	3,33 %

Z tabulky č. 9 vyplývá, že téměř 56 % respondentů se neúčastnilo žádného školení v problematice NKV.

⁶² Vlastní zdroj

⁶³ Vlastní zdroj

graf 5 Grafické vyhodnocení otázky č. 3 zaměstnanci CSpSD⁶⁴



Tab. 10 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 3 zaměstnanci CSpSD⁶⁵

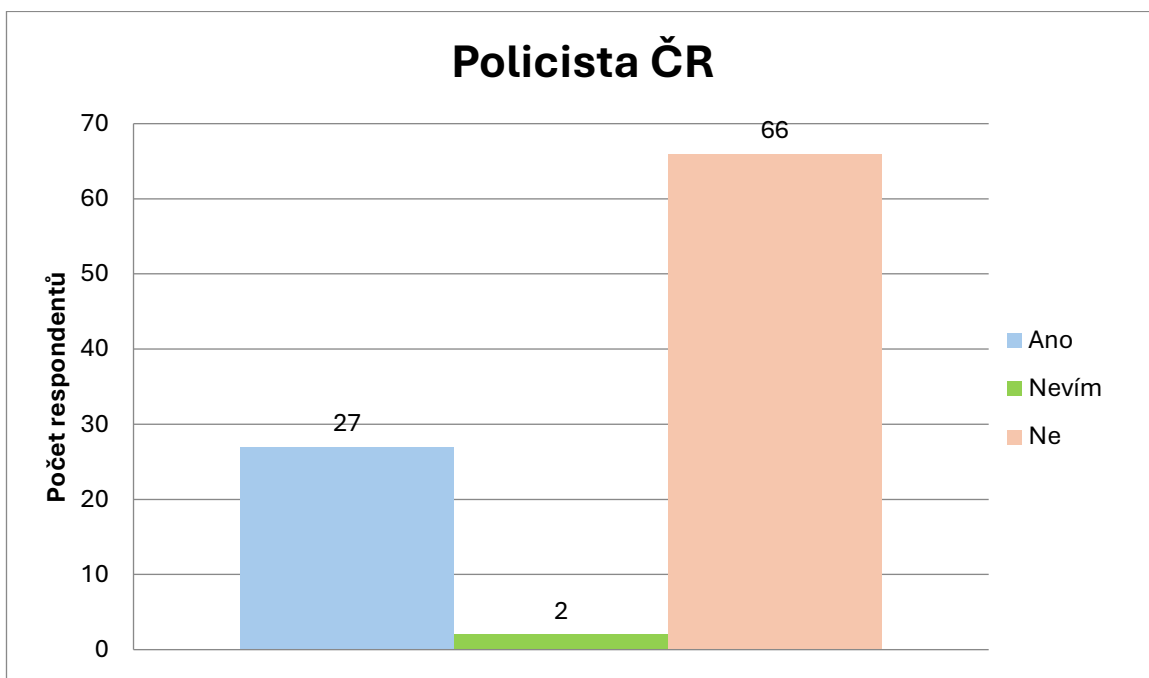
Odpověď	Počet	Podíl
Ano	22	88 %
Nevím	2	8 %
Ne	1	4 %

Z tabulky č. 10 vyplývá, že 25 respondentů jsou zaměstnanci CSpSD a z toho se 88 % účastnilo školení NKV.

⁶⁴ Vlastní zdroj

⁶⁵ Vlastní zdroj

graf 6 Grafické vyhodnocení otázky č. 3 Policista ČR⁶⁶



Tab. 11 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 3 Policista ČR⁶⁷

Odpověď	Počet	Podíl
Ano	27	28,42 %
Nevím	2	2,11 %
Ne	66	69,47 %

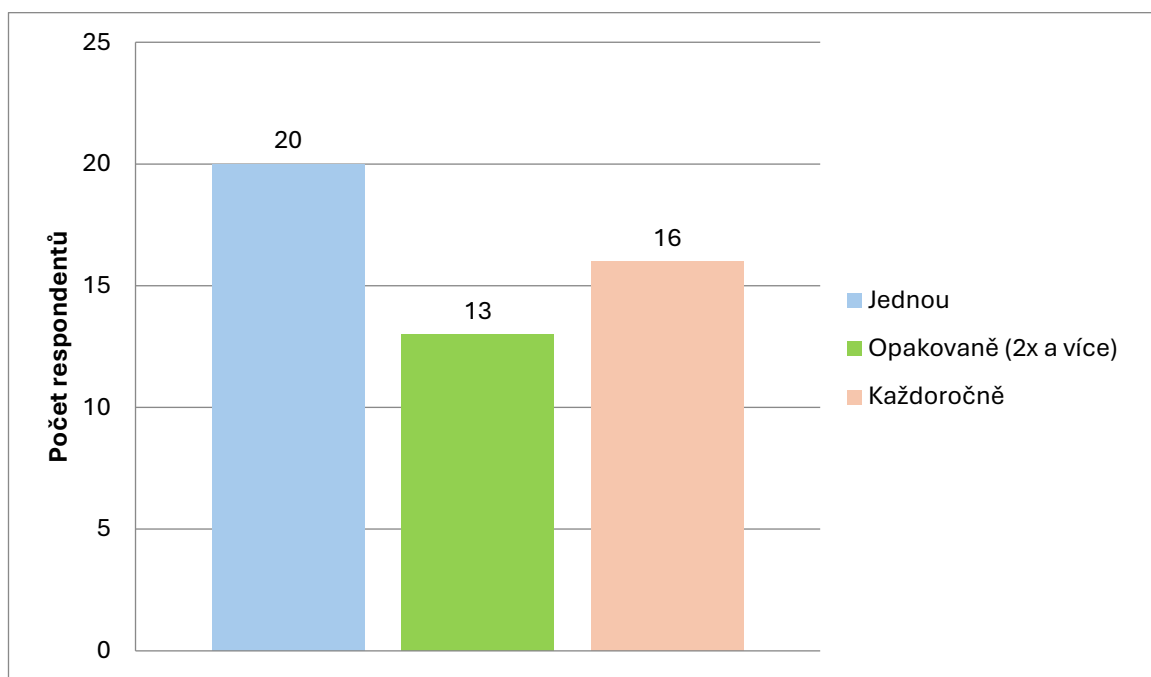
Z tabulky č. 11 vyplývá, že 95 respondentů jsou policisté ČR a téměř 70 % z nich se neúčastnilo žádného školení.

⁶⁶ Vlastní zdroj

⁶⁷ Vlastní zdroj

Otázka č. 4: Pokud jste v otázce č. 3 odpověděli ANO, uveďte jak často?

graf 7 Grafické vyhodnocení otázky č. 4⁶⁸



Tab. 12 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 4⁶⁹

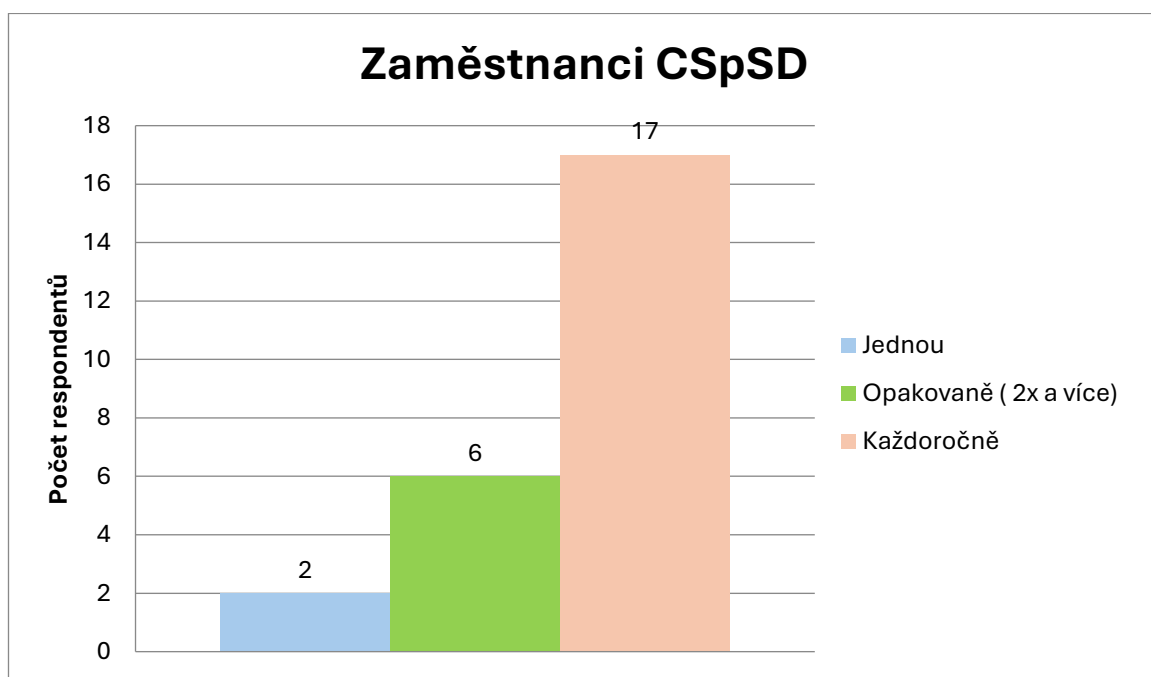
Odpověď	Počet	Podíl
Jednou	20	16,67 %
Opakovaně (2x a více)	13	10,83 %
Každoročně	16	13,33 %

Z tabulky č. 12 vyplývá, že 16,67 % respondentů se účastnilo školení v problematice NKV alespoň jednou, téměř 11 % respondentů opakovaně (2x a více) a 13,33 % respondentů každoročně.

⁶⁸ Vlastní zdroj

⁶⁹ Vlastní zdroj

graf 8 Grafické vyhodnocení otázky č. 4 zaměstnanci CSpSD⁷⁰



Tab. 13 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 4 zaměstnanci CSpSD⁷¹

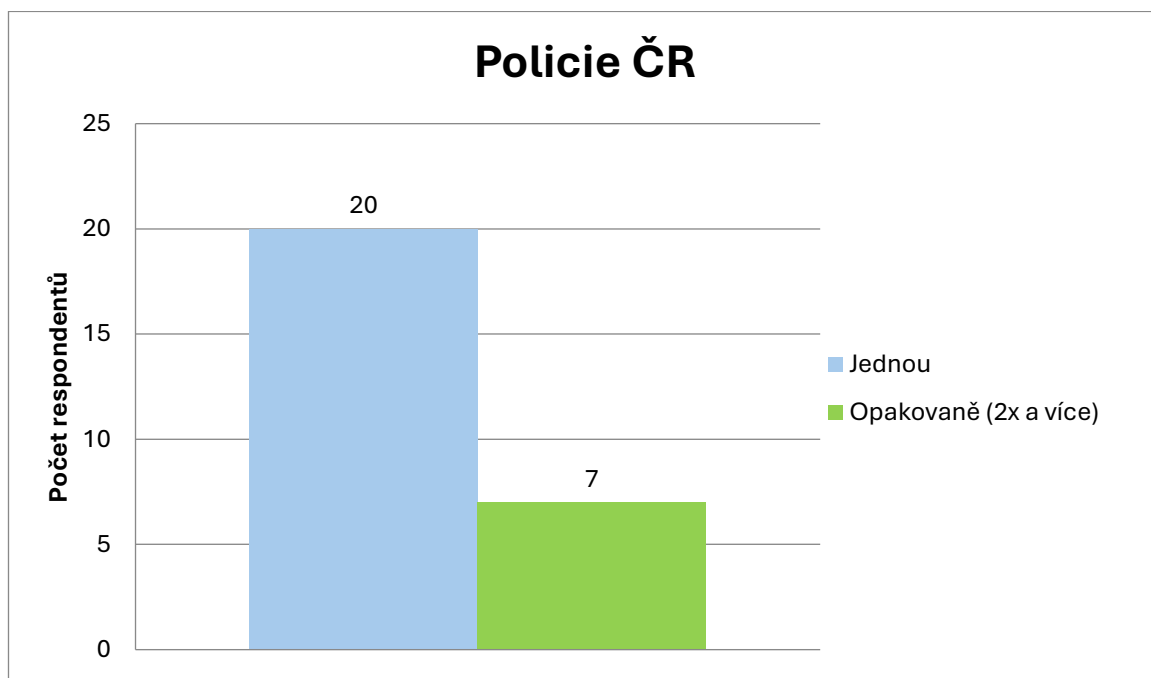
Odpověď	Počet	Podíl
Jednou	2	8 %
Opakovaně (2x a více)	6	24 %
Každoročně	17	68 %

Z tabulky č. 13 vyplývá, že 68 % dotazovaných zaměstnanců CSpSD se účastní školení na NKV každoročně.

⁷⁰ Vlastní zdroj

⁷¹ Vlastní zdroj

graf 9 Grafické vyhodnocení otázky č. 4 Policie ČR⁷²



Tab. 14 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 4 Policie ČR⁷³

Odpověď	Počet	Podíl
Jednou	20	21,05 %
Opakovaně (2x a více)	7	7,37 %
Každoročně	0	0 %

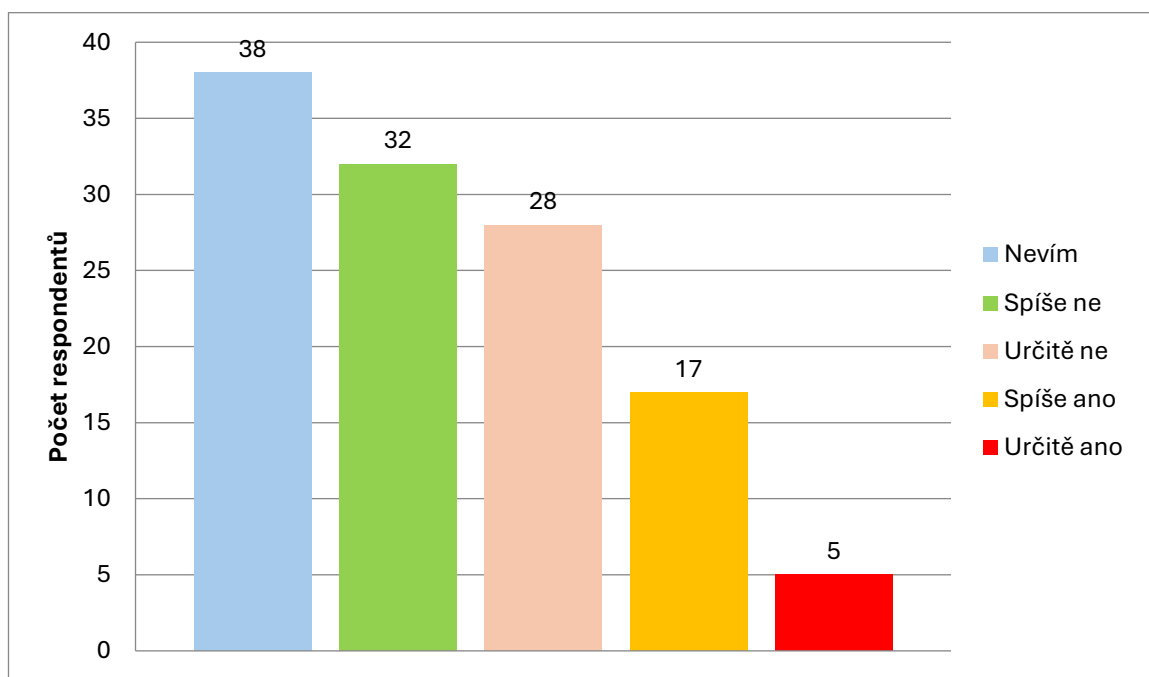
Z tabulky č. 14 vyplývá, že 21 % policistů ČR se podrobilo školení NKV pouze jednou.

⁷² Vlastní zdroj

⁷³ Vlastní zdroj

Otázka č. 5: Probíhá podle Vás školení nízkorychlostního vážení dostatečně?

graf 10 Grafické vyhodnocení otázky č. 5⁷⁴



Tab. 15 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 5⁷⁵

Odpověď	Počet	Podíl
Nevím	38	31,67 %
Spíše ne	32	26,67 %
Určitě ne	28	23,33 %
Spíše ano	17	14,17 %
Určitě ano	5	4,17 %

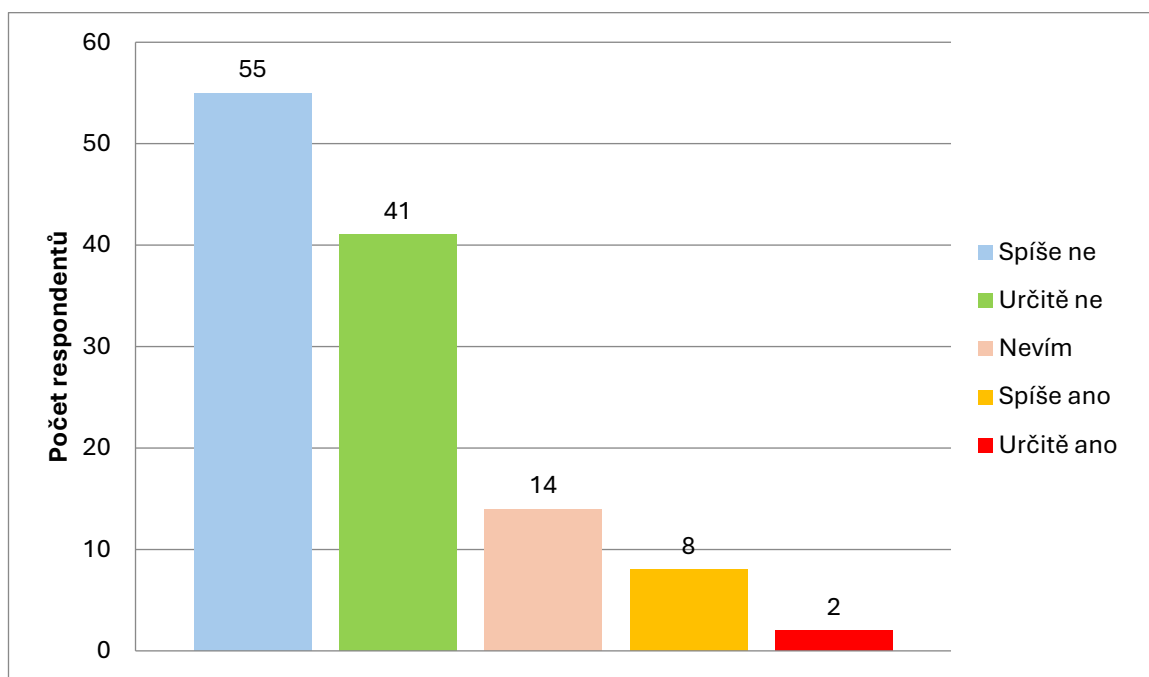
Z tabulky č. 15 vyplývá, že téměř 32 % respondentů neví, zda probíhá školení NKV dostatečně, téměř 27 % respondentů si myslí, že školení NKV spíše neprobíhá dostatečně a 23 % respondentů si myslí, že určité školení NKV neprobíhá dostatečně.

⁷⁴ Vlastní zdroj

⁷⁵ Vlastní zdroj

Otázka č. 6: Je podle Vás proškolen dostatek policistů v této problematice?

graf 11 Grafické vyhodnocení otázky č. 6⁷⁶



Tab. 16 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 6⁷⁷

Odpověď	Počet	Podíl
Spíše ne	55	45,83 %
Určitě ne	41	34,17 %
Nevím	14	11,67 %
Spíše ano	8	6,67 %
Určitě ano	2	1,67 %

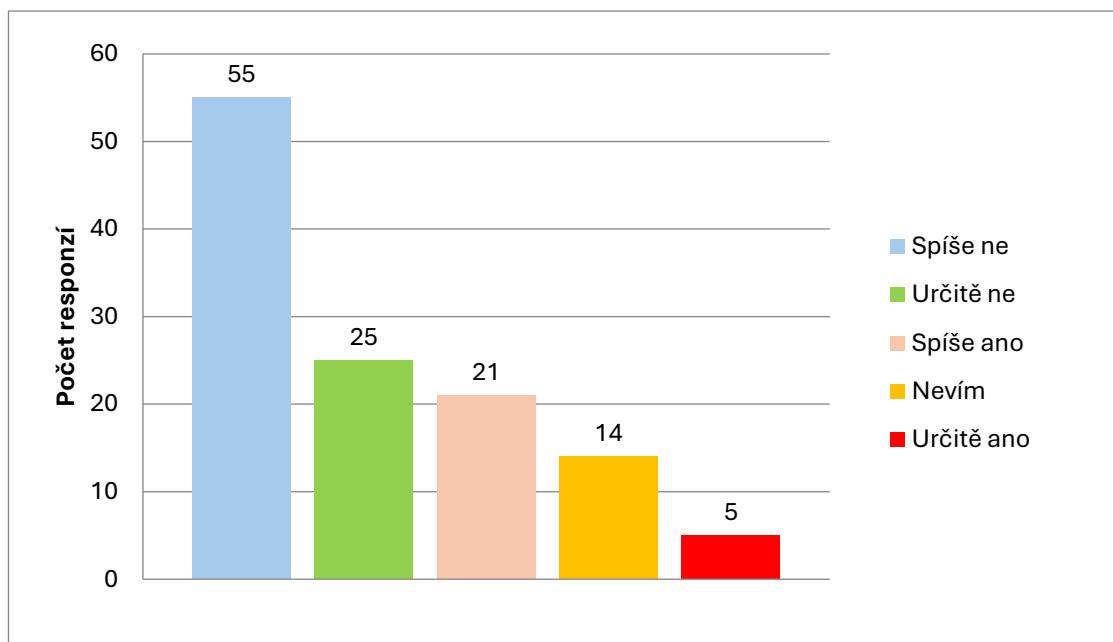
Z tabulky č. 16 vyplývá, že téměř 46 % respondentů se domnívá, že spíše není proškolen dostatek policistů a 34 % respondentů se domnívá, že určitě není proškolen dostatek policistů v problematice NKV.

⁷⁶ Vlastní zdroj

⁷⁷ Vlastní zdroj

Otázka č. 7: Myslíte si, že se PČR věnuje nízkorychlostnímu vážení nákladních vozidel dostatečně?

graf 12 Grafické vyhodnocení otázky č. 7⁷⁸



Tab. 17 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 7⁷⁹

Odpověď	Počet	Podíl
Spíše ne	55	45,83 %
Určitě ne	25	20,83 %
Spíše ano	21	17,50 %
Nevím	14	11,67 %
Určitě ano	5	4,17 %

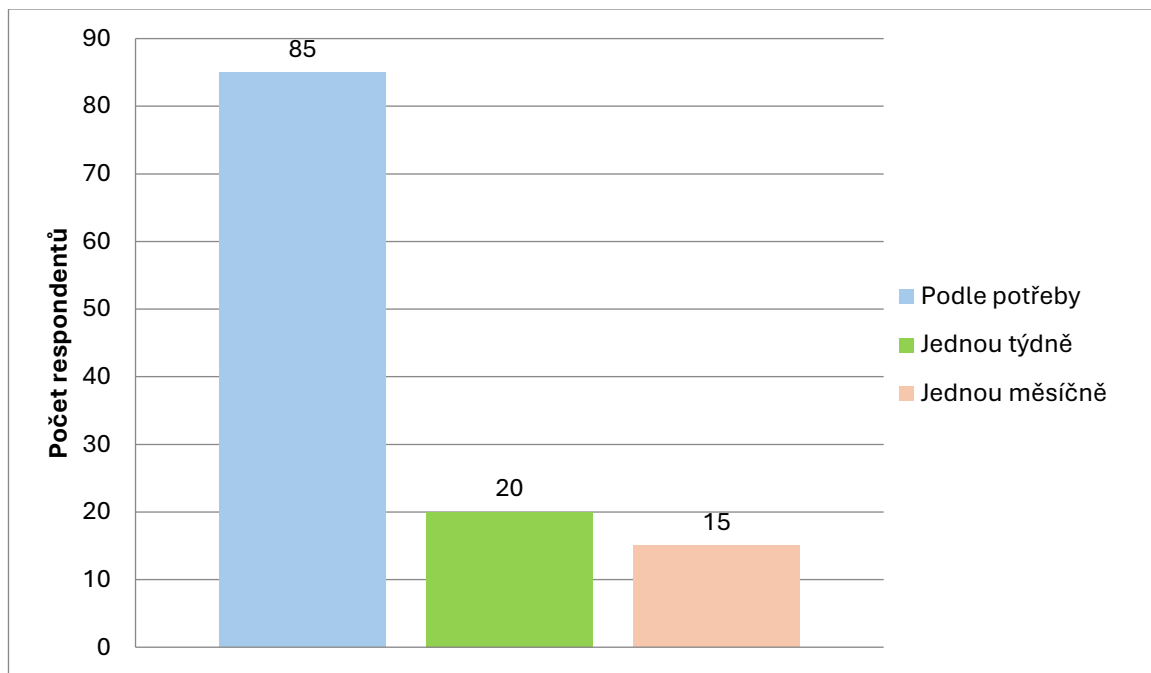
Z tabulky č. 17 vyplývá, že téměř 46 % respondentů si myslí, že se PČR spíše nevěnuje NKV dostatečně a téměř 21 % respondentů si myslí, že se PČR určitě dostatečně nevěnuje NKV.

⁷⁸ Vlastní zdroj

⁷⁹ Vlastní zdroj

Otázka č. 8: Jak často se provádí nízkorychlostní kontrolní vážení v mé oblasti?

graf 13 Grafické vyhodnocení otázky č. 8⁸⁰



Tab. 18 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 8⁸¹

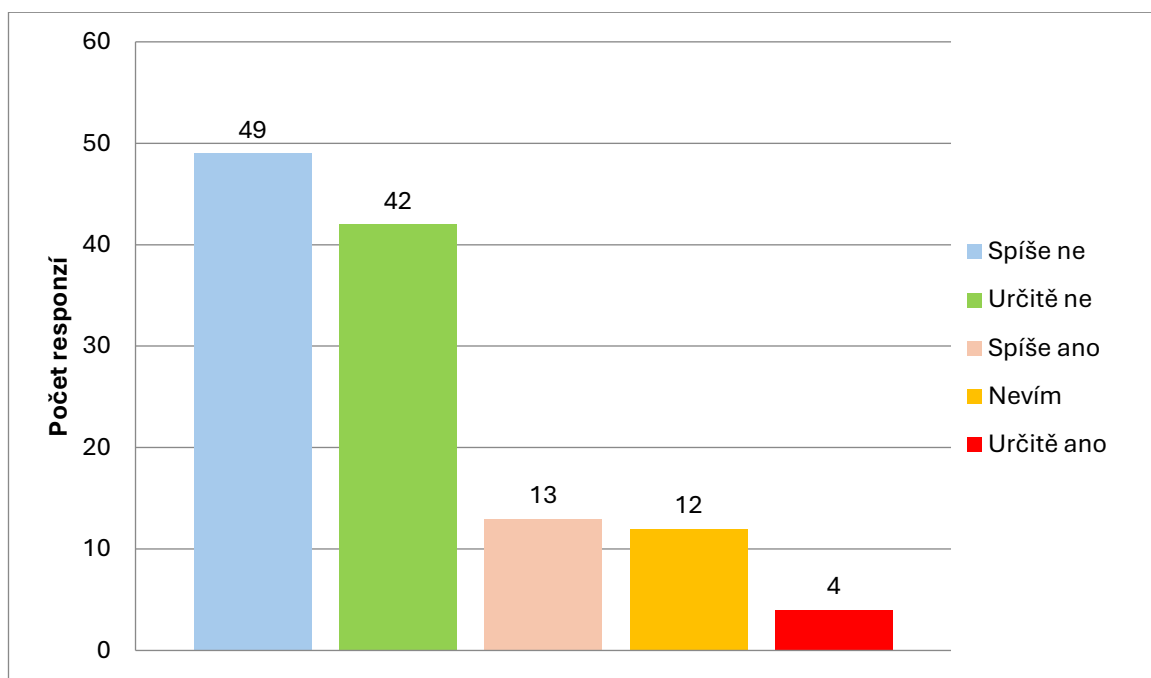
Odpověď	Počet	Podíl
Podle potřeby	85	70,83 %
Jednou týdně	20	16,67 %
Jednou měsíčně	15	12,50 %

Z tabulky č. 18 vyplývá, že téměř 71 % respondentů odpovědělo, že NKV se v jejich oblasti provádí podle potřeby.

⁸⁰ Vlastní zdroj

⁸¹ Vlastní zdroj

Otázka č. 9: Je podle Vás dostatek stanovišť k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení?
 graf 14 Grafické vyhodnocení otázky č. 9⁸²



Tab. 19 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 9⁸³

Odpověď	Počet	Podíl
Spíše ne	49	40,83 %
Určitě ne	42	35 %
Spíše ano	13	10,83 %
Nevím	12	10 %
Určitě ano	4	3,33 %

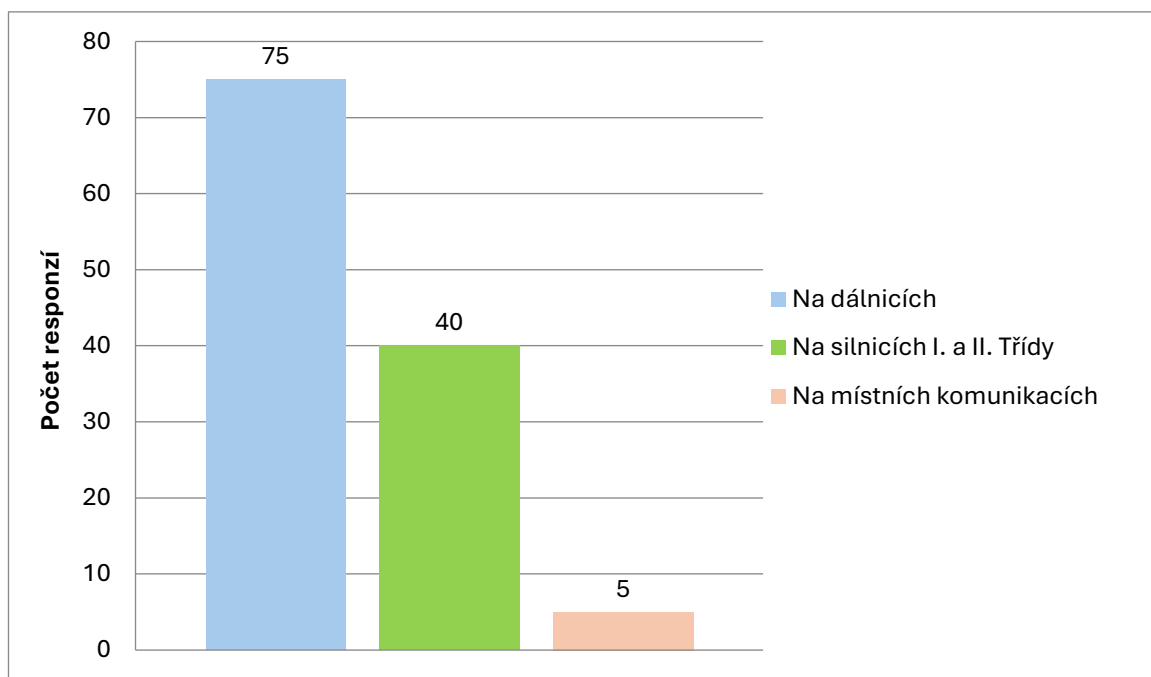
Z tabulky č. 19 vyplývá, že téměř 41 % respondentů se domnívá, že spíše není dostatek stanovišť k NKV a 35 % respondentů se domnívá, že určitě není dostatek stanovišť k NKV.

⁸² Vlastní zdroj

⁸³ Vlastní zdroj

Otázka č. 10: Kde se nejčastěji nacházejí stanoviště pro nízkorychlostní kontrolní vážení?

graf 15 Grafické vyhodnocení otázky č. 10⁸⁴



Tab. 20 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 10⁸⁵

Odpověď	Počet	Podíl
Na dálnicích	75	62,50 %
Na silnicích I. a II. třídy	40	33,33 %
Na místních komunikacích	5	4,17 %

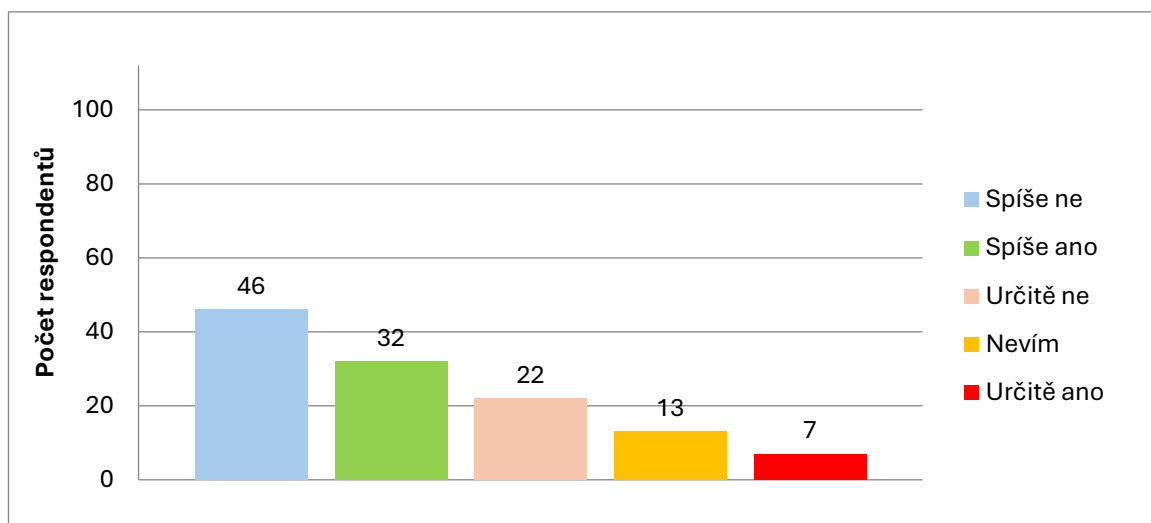
Z tabulky č. 20 vyplývá, že téměř 63 % respondentů odpovědělo, že NKV nejčastěji probíhá na dálnicích, 33 % respondentů odpovědělo, že NKV probíhá na silnicích I. a II. třídy a 4 % respondentů odpovědělo, že NKV probíhá na místních komunikacích.

⁸⁴ Vlastní zdroj

⁸⁵ Vlastní zdroj

Otázka č. 11: Je podle Vás na stanovišti dostatek místa k odstavení jízdní soupravy v případě zjištění překročení hmotnostních limitů?

graf 16 Grafické vyhodnocení otázky č. 11⁸⁶



Tab. 21 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 11⁸⁷

Odpověď	Počet	Podíl
Spíše ne	46	38,33 %
Spíše ano	32	26,67 %
Určitě ne	22	18,33 %
Nevím	13	10,83 %
Určitě ano	7	5,83 %

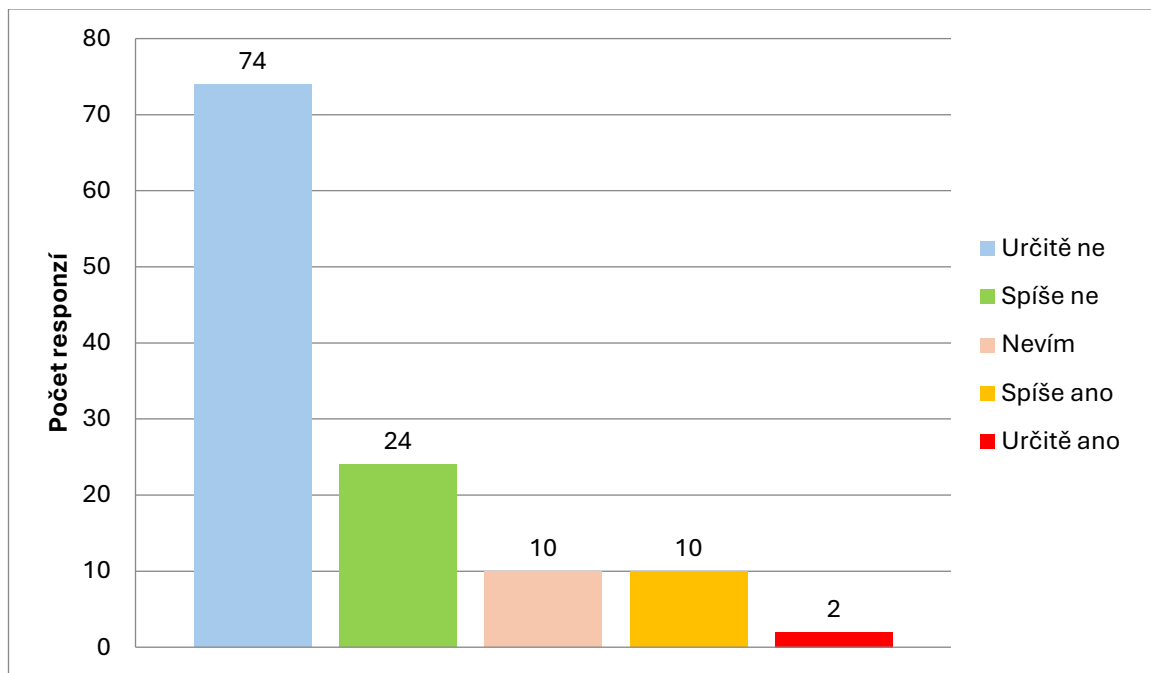
Z tabulky č. 21 vyplývá, že 38 % respondentů si myslí, že spíše není dostatek místa na stanovišti k odstavení jízdní soupravy, téměř 27 % respondentů si myslí, že spíše ano, je dostatek místa na stanovišti k odstavení jízdní soupravy, 18 % respondentů si myslí, že určitě není dostatek místa na stanovišti k odstavení jízdní soupravy, téměř 11 % respondentů neví, zda je dostatek místa na stanovišti k odstavení jízdní soupravy a téměř 6 % respondentů si myslí, že určitě ano, je dostatek místa na stanovišti k odstavení jízdní soupravy.

⁸⁶ Vlastní zdroj

⁸⁷ Vlastní zdroj

Otázka č. 12: Jsou dle Vás stanoviště dostatečně vybavena sociálním zařízením?

graf 17 Grafické vyhodnocení otázky č. 12⁸⁸



Tab. 22 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 12⁸⁹

Odpověď	Počet	Podíl
Určitě ne	74	61,67 %
Spíše ne	24	20 %
Nevím	10	8,33 %
Spíše ano	10	8,33 %
Určitě ano	2	1,67 %

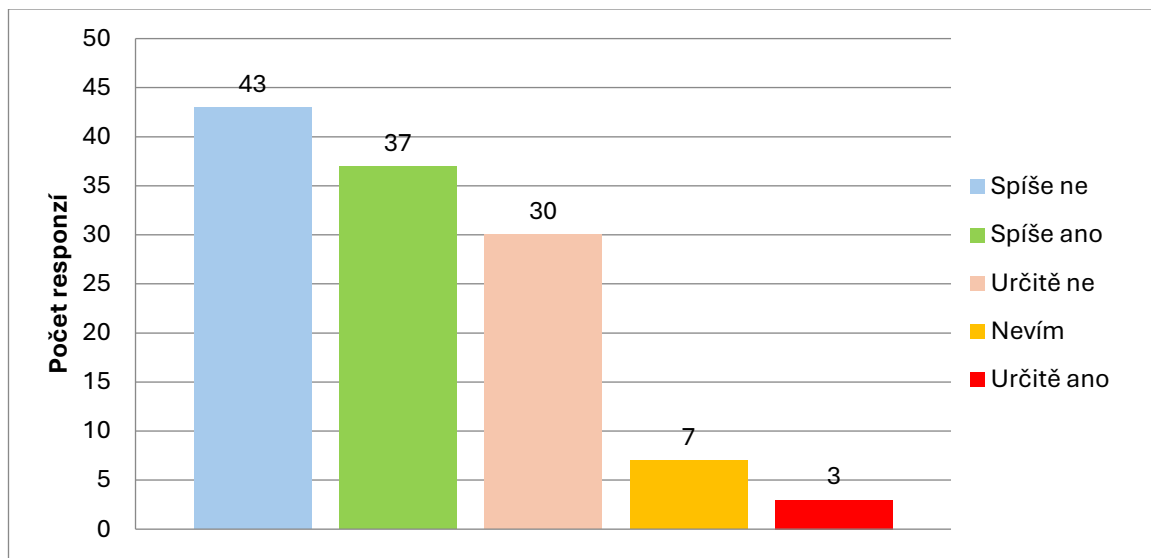
Z tabulky č. 22 vyplývá, že téměř 62 % respondentů odpovědělo, že stanoviště určitě nejsou dostatečně vybavena sociálním zařízením, 20 % respondentů odpovědělo, že stanoviště spíše nejsou dostatečně vybavena sociálním zařízením.

⁸⁸ Vlastní zdroj

⁸⁹ Vlastní zdroj

Otázka č. 13: Jsou podle Vás sankce za překročení hmotnostních limitů dostatečné?

graf 18 Grafické vyhodnocení otázky č. 13⁹⁰



Tab. 23 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 13⁹¹

Odpověď	Počet	Podíl
Spíše ne	43	35,83 %
Spíše ano	37	30,83 %
Určitě ne	30	25 %
Nevím	8	5,83 %
Určitě ano	3	2,50 %

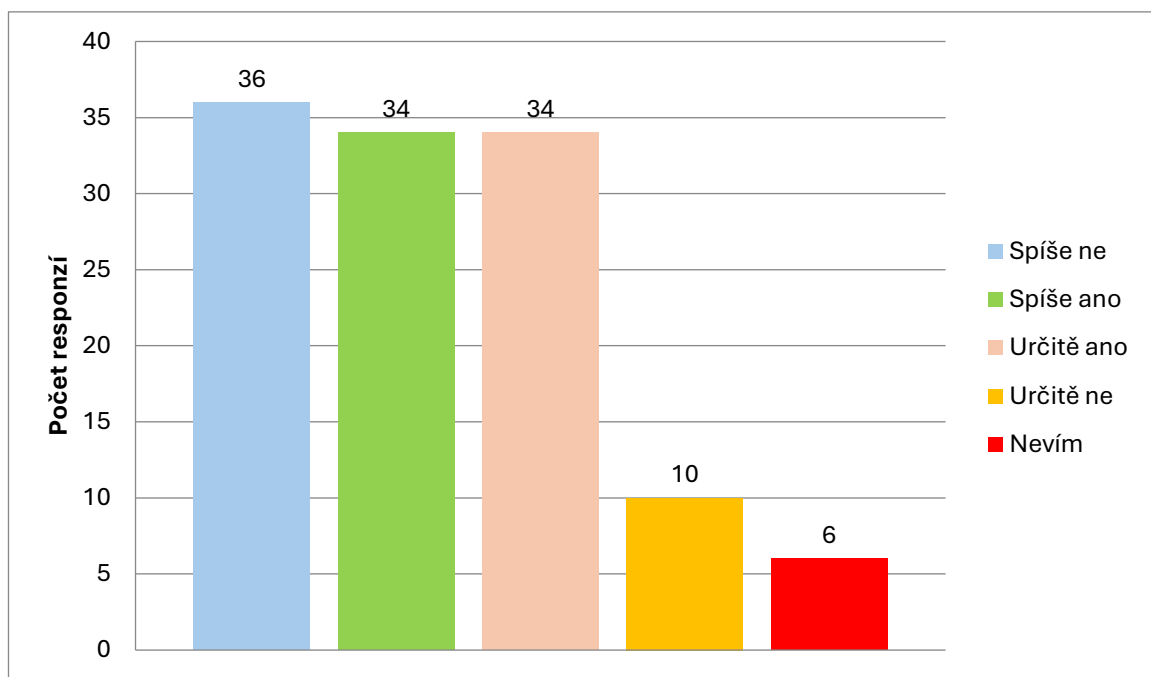
Z tabulky č. 23 vyplývá, že téměř 36 % respondentů odpovědělo, že sankce za překročení hmotnostních limitů spíše nejsou dostatečné, téměř 31 % respondentů odpovědělo, že sankce za překročení hmotnostních limitů spíše ano, jsou dostatečné, 25 % respondentů odpovědělo, že sankce za překročení hmotnostních limitů určitě nejsou dostatečné, téměř 6 % respondentů odpovědělo, že neví, zda sankce za překročení hmotnostních limitů jsou dostatečné a 2,50% respondentů odpovědělo, že sankce za překročení hmotnostních limitů určitě ano, jsou dostatečné.

⁹⁰ Vlastní zdroj

⁹¹ Vlastní zdroj

Otázka č. 14: Zvýšili byste sankce pro řidiče za překročení hmotnostních litů?
(aktuálně příkazem na místě do 15 000,- Kč)

graf 19 Grafické vyhodnocení otázky č. 14⁹²



Tab. 24 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 14⁹³

Odpověď	Počet	Podíl
Spíše ne	36	30 %
Spíše ano	34	28,33 %
Určitě ano	34	28,33 %
Určitě ne	10	8,33 %
Nevím	6	5 %

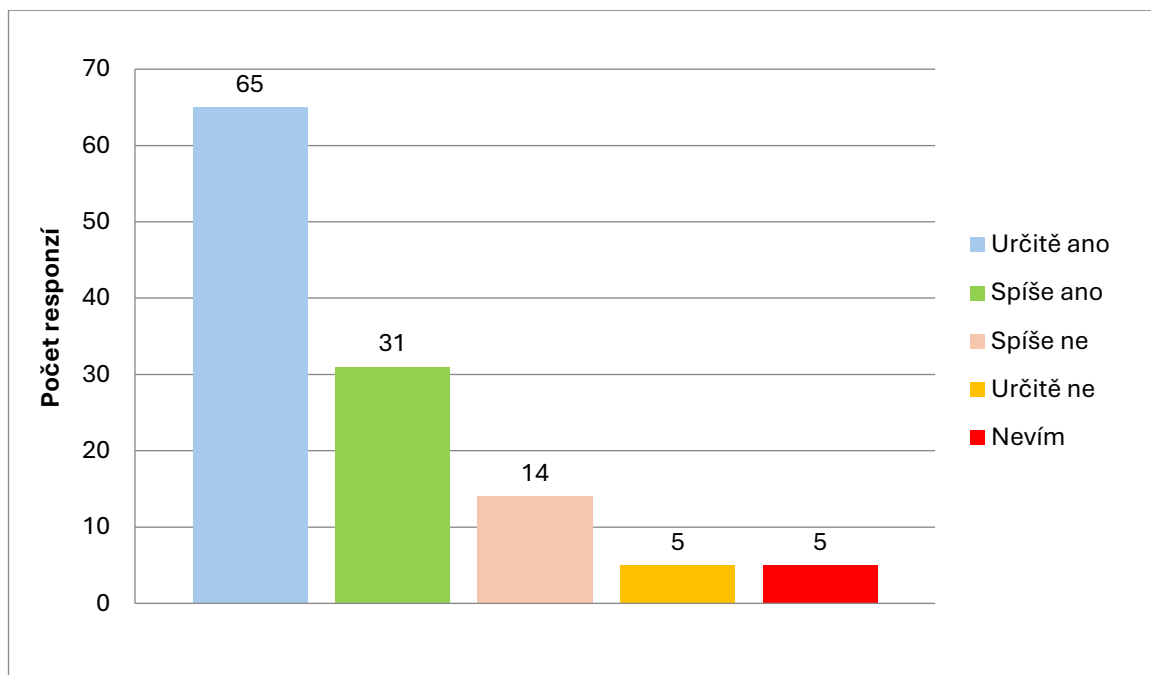
Z tabulky č. 24 vyplývá, že 30 % respondentů by spíše nezvýšilo sankce pro řidiče, téměř 29 % respondentů by spíše ano, zvýšilo sankce pro řidiče, téměř 29 % respondentů by určitě ano, zvýšilo sankce pro řidiče, 8 % respondentů by určitě nezvýšilo sankce pro řidiče a 5 % respondentů neví, zda by zvýšilo sankce pro řidiče.

⁹² Vlastní zdroj

⁹³ Vlastní zdroj

Otázka č. 15: Zvýšili byste sankce pro provozovatele vozidla? (aktuálně za každou započatou tunu 9 000,- Kč)

graf 20 Grafické vyhodnocení otázky č. 15⁹⁴



Tab. 25 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 15⁹⁵

Odpověď	Počet	Podíl
Určitě ano	65	54,17 %
Spíše ano	31	25,83 %
Spíše ne	14	11,67 %
Určitě ne	5	4,17 %
Nevím	5	4,17 %

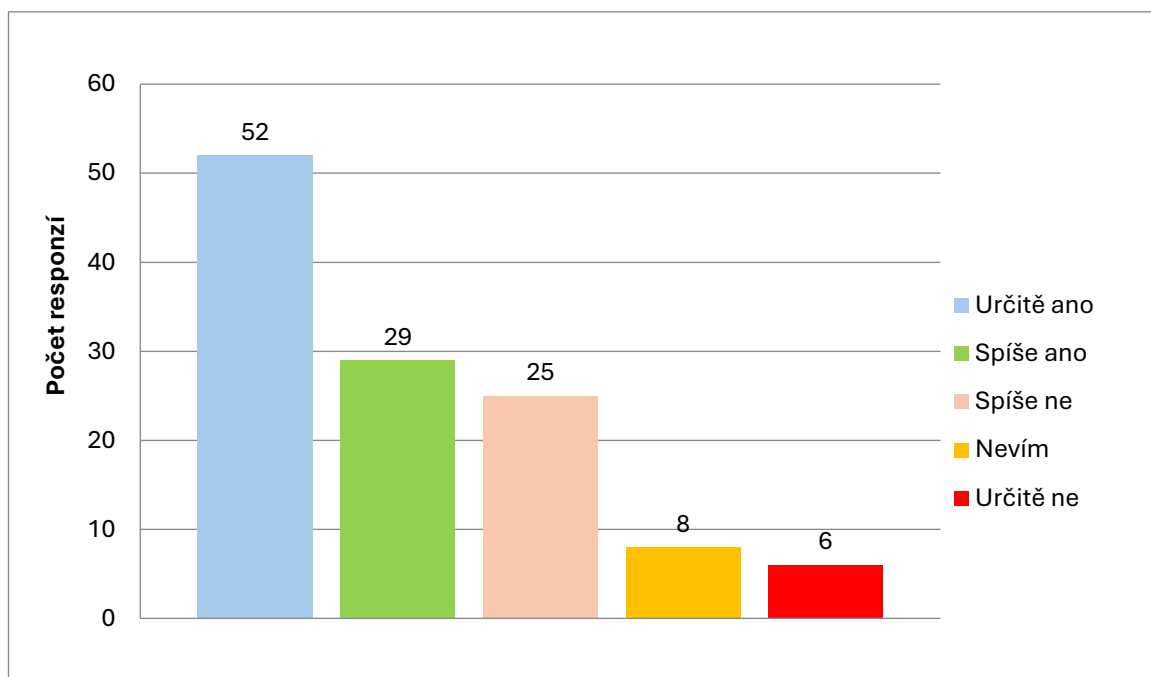
Z tabulky č. 25 vyplývá, že 54 % respondentů by určitě ano, zvýšila sankce pro provozovatele vozidla, téměř 26 % respondentů by spíše ano, zvýšila sankce pro provozovatele vozidla, téměř 12 % respondentů by spíše nezvýšila sankce pro provozovatele vozidla, 4 % respondentů by určitě nezvýšila sankce pro provozovatele vozidla a 4 % respondentů neví, zda by zvýšila sankce pro provozovatele vozidla.

⁹⁴ Vlastní zdroj

⁹⁵ Vlastní zdroj

Otázka č. 16: Zvýšili byste sankci za odmítnutí NKV? (aktuálně příkazem na místě do 100 000,- Kč)

graf 21 Grafické vyhodnocení otázky č. 16⁹⁶



Tab. 26 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 16⁹⁷

Odpověď	Počet	Podíl
Určitě ano	52	43,33 %
Spíše ano	29	24,17 %
Spíše ne	25	20,83 %
Nevím	8	6,67 %
Určitě ne	6	5 %

Z tabulky č. 26 vyplývá, že 43 % respondentů by určitě ano, zvýšila sankce za odmítnutí NKV, 24 % respondentů by spíše ano, zvýšila sankce za odmítnutí NKV, téměř 21 % respondentů by spíše nezvýšila sankce za odmítnutí NKV, téměř 7 % respondentů neví, zda by zvýšila sankce za odmítnutí NKV a 5 % respondentů by určitě nezvýšila sankce za odmítnutí NKV.

⁹⁶ Vlastní zdroj

⁹⁷ Vlastní zdroj

6.2 Výsledky dotazníkového šetření

V této kapitole jsou shrnuta a vyhodnocena veškerá získaná data dotazníkového šetření. Výzkumným souborem byli příslušníci Policie České republiky, kteří jsou ve služebním poměru a zaměstnanci CSpSD (MEJ). V dotazníkovém šetření bylo rozdáno 158 dotazníků, kdy navraceno bylo 120 dotazníků, z toho 25 dotazníků bylo navraceno od zaměstnanců CSpSD a 95 dotazníků bylo navraceno od příslušníků PČR. Úspěšnost vyplnění dotazníku je tak 75,9 %. Průměrná doba vyplnění dotazníku byla 5 až 10 minut. Dotazník je tvořen 16 uzavřenými otázkami.

6.3 Vyhodnocení hypotéz

Prvním cílem bylo zjistit, že většina pracovníků CSpSD je kvalitně připravena po odborné stránce oproti příslušníkům PČR. K tomuto zjištění bylo provedeno výše popsané dotazníkové šetření.

K tomuto cíli byla stanovena následující hypotéza: *„Většina pracovníků CSpSD je kvalitně připravena po odborné stránce, na rozdíl od příslušníků PČR.“*

Na potvrzení nebo vyvrácení této hypotézy se v dotazníkovém šetření zaměřují otázky č. 3 a 4., kdy respondenti odpovídali na otázku č. 3, zda se účastnili nějakého školení, co se týče problematiky NKV a na otázku č. 4, pokud jste v otázce č. 3 odpovídali ano, uveďte jak často. Na otázku číslo 3 odpovědělo téměř 56 % respondentů, že se neúčastnilo žádného školení, co se týče problematiky NKV. Dále byla tato otázka rozdělena a zvlášť vyhodnocena mezi zaměstnanci CSpSD a příslušníky PČR. Z tabulky č. 10 jasně vyplývá, že 88 % dotazovaných zaměstnanců CSpSD se účastnilo školení NKV a z tabulky č. 11 jasně vyplývá, že **69 % dotazovaných příslušníků PČR se neúčastnilo žádného školení**. Na otázku číslo 4 odpovědělo 20 respondentů z 49, že se školení účastnilo jednou, 13 respondentů opakovaně (2x a více) a 16 respondentů každoročně. Dále byla tato otázka rozdělena a zvlášť vyhodnocena mezi zaměstnanci CSpSD a příslušníky PČR. Z tabulky č. 13 jasně vyplývá, že 68 % dotazovaných zaměstnanců CSpSD se účastní školení NKV každoročně a z tabulky č. 14 jasně vyplývá, že 21 % z 27 dotazovaných příslušníků PČR se účastnilo školení pouze jednou. Ke kvantitě proškolených policistů se v otázce č. 6 vyjádřilo 80 % respondentů, že není dostatek proškolených policistů. Ke kvantitě školení se respondenti vyjádřili. Většina pracovníků CSpSD je kvalitně odborně připravena v problematice NKV svým zaměstnavatelem. Policisté ČR provádějící NKV většinou neprochází odborným školením.

Tím považuji hypotézu č. 1 za potvrzenou.

K dílčímu cíli č. 2 směřoval předpoklad, že u Policie ČR, že policisté dopravní služby prošli nejméně jedním odborným školením na NKV.

K tomuto cíli byla stanovena následující hypotéza: „*U Policie ČR je předpoklad, že policisté dopravní služby prošli nejméně jedním odborným školením na NKV.*“

Na potvrzení nebo vyvrácení hypotézy č. 2 se v dotazníkovém šetření zaměřuje otázka č. 3 a 4.

Z tabulky č. 11 vyplývá, že 69 % dotazovaných příslušníků PČR se neúčastnilo žádného školení. Z těch, kteří se účastnili nějakého školení - zbylých 31 % se pouze 28 % zúčastnilo jednou nebo vícekrát. Každoročně nikdo (tab. 14).

Hypotéza č. 2 se tak nepotvrdila. Většina dotazovaných policistů nikdy neprošla odborným školením na NKV.

Hypotézou č. 3, že více než polovina respondentů není spokojena s celkovými podmínkami jak v počtu proškolených policistů, tak kvalitou školení, podmínek a kvantitou kontrol se zabývaly otázky č. 6 až 12.

Postupným vyhodnocením odpovědí dojdou k celkovému závěru.

1. Celkový počet proškolených policistů označuje za nedostatečný nebo spíše nedostatečný až 80 % respondentů (tab. 16). Potvrzuje hypotézu.
2. Na otázku: „*Myslíte si, že se PČR věnuje nízkorychlostnímu vážení nákladních vozidel dostatečně?*“, odpovědělo spíše ne 46 % a určitě ne 21 %. Celkově si myslí 67 % dotázaných, že se PČR nevěnuje vážení dostatečně (tab. 17). Potvrzuje hypotézu.
3. Intervalem provádění kontrol se zabývá otázka č. 8. Pak 71 % odpovědělo, že se kontroly provádí dle potřeby. Tedy aktuálně (tab. 18). Nepotvrzuje hypotézu.
4. Počet stanovišť hodnotí respondenti v otázce č. 9. V tomto ohledu má 76 % dotázaných za to, že není dostatek stanovišť (tab. 19). Rozdělení stanovišť dle důležitosti (tab. 20). Potvrzuje hypotézu.

5. Dostatek místa pro odstavení přetížených vozidel řeší otázka č. 11. Z celku pak 57 % dotázaných má za to, že na stanovištích není dostatek místa pro odstavení (tab. 21). Potvrzuje hypotézu.
6. Vybavení stanovišť sociálním zařízením pro obsluhu a kontrolní orgány řeší otázka č. 12. Negativně se vyjádřilo 82 % respondentů (tab. 22). Potvrzuje hypotézu.

Z odpovědí je patrné, že hypotéza se nepotvrdila pouze u otázky četnosti kontrol. Co se týče celkových podmínek jak v počtu proškolených policistů, tak kvality školení a podmínek kontrol většina respondentů není spokojena.

Hypotéza č. 3 se celkově potvrdila.

Čtvrtá hypotéza směřovala ke zjištění, zda sankce za přestupky v této oblasti považuje více než 50 % dotázaných za dostatečné.

K tomuto cíli byla stanovena následující hypotéza: „*Sankce za přestupky v této oblasti považuje více než 50 % dotázaných za dostatečné.*“

Na potvrzení nebo vyvrácení hypotézy č. 4 se v dotazníkovém šetření zaměřují otázky č. 13, 14, 15, a 16., kdy respondenti odpovídali na otázku č. 13, jsou podle vás sankce za překročení hmotnostních limitů dostatečné, na otázku č. 14, zvýšili byste sankce pro řidiče za překročení hmotnostních limitů, na otázku č. 15, zvýšili byste sankce pro provozovatele vozidla a na otázku č. 16, zda by zvýšili sankci za odmítnutí podrobení se NKV.

Na otázku č. 13 odpovědělo všech 120 respondentů a z tabulky č. 23 vyplývá, že téměř 36 % respondentů odpovědělo, že sankce za překročení hmotnostních limitů spíše nejsou dostatečné, téměř 31 % respondentů odpovědělo, že sankce za překročení hmotnostních limitů spíše ano, jsou dostatečné, 25 % respondentů odpovědělo, že sankce za překročení hmotnostních limitů určitě nejsou dostatečné, téměř 7 % respondentů odpovědělo, že neví, zda sankce za překročení hmotnostních limitů jsou dostatečné a 2,50 % respondentů odpovědělo, že sankce za překročení hmotnostních limitů určitě ano, jsou dostatečné. V tomto ohledu považuje 61 % dotázaných za nedostatečné. Vyvrací hypotézu.

Na otázku č. 14 odpovědělo všech 120 respondentů a z tabulky č. 24 vyplývá, že 30 % respondentů by spíše nezvýšilo sankce pro řidiče, téměř 29 % respondentů by spíše ano, zvýšilo sankce pro řidiče, téměř 29 % respondentů by určitě ano, zvýšilo sankce pro řidiče, 8 % respondentů by určitě nezvýšilo sankce pro řidiče a 5 % respondentů neví, zda by zvýšilo sankce pro řidiče. Pro zvýšení sankce pro řidiče je 58 % dotazovaných. Hypotéza se nepotvrdila.

Na otázku č. 15 odpovědělo všech 120 respondentů a z tabulky č. 25 vyplývá, že 54 % respondentů by určitě ano, zvýšila sankce pro provozovatele vozidla, téměř 26 % respondentů by spíše ano, zvýšila sankce pro provozovatele vozidla, téměř 12 % respondentů by spíše nezvýšila sankce pro provozovatele vozidla, 4 % respondentů by určitě nezvýšila sankce pro provozovatele vozidla a 4 % respondentů neví, zda by zvýšila sankce pro provozovatele vozidla. Pro zvýšení sankcí pro provozovatele vozidla je 80 % dotazovaných. Hypotéza se nepotvrdila.

Na otázku č. 16 odpovědělo všech 120 respondentů a z tabulky č. 26 vyplývá, že 43 % respondentů by určitě ano, zvýšila sankce za odmítnutí NKV, 24 % respondentů by spíše ano, zvýšila sankce za odmítnutí NKV, téměř 21 % respondentů by spíše nezvýšila sankce za odmítnutí NKV, téměř 7 % respondentů neví, zda by zvýšila sankce za odmítnutí NKV a 5 % respondentů by určitě nezvýšila sankce za odmítnutí NKV. Pro zvýšení sankce za odmítnutí podrobení se NKV je 67 % dotazovaných. Vyvrací hypotézu.

Celkově tím považují hypotézu č. 4 za vyvrácenou. Většina respondentů považuje sankce za přestupky v této oblasti za nedostatečné.

7 Závěr

Bakalářská práce se týkala problematiky vážení nákladních vozidel v Kraji Vysočina, kdy v této souvislosti jejich řidiči často nedodržují pravidla silničního provozu. Mnohé z těchto dopravních prostředků také nesplňují legislativní podmínky pro provoz na pozemních komunikacích. V důsledku toho může docházet k různým druhům dopravních nehod, od těch méně závažných až po ty s fatálními následky.

Cílem této práce bylo zhodnotit současný stav a metody kontrolního vážení vozidel v Kraji Vysočina, přičemž se zaměřuje nejen na technické a právní aspekty, ale také na organizační postupy a implementaci inovací v oblasti vážení. Vedlejším cílem bylo analyzovat, zda stát prostřednictvím příslušných institucí věnuje dostatečnou pozornost odborné přípravě kontrolních orgánů, především Policie České republiky (PČR) a zaměstnanců CSpSD, s důrazem na zajištění aktuálnosti a efektivity znalostí v problematice nízkorychlostního vážení nákladních vozidel. Práce se tak snaží nejen popsat současný stav, ale rovněž identifikovat potenciální mezery a nedostatky, jejichž odstranění by mohlo přispět k celkovému zvýšení bezpečnosti silničního provozu a přesnosti kontrolních postupů.

V teoretické části jsem se zabýval základními pojmy, jako jsou hmotnosti, rozdělení kontrolního vážení, druhy mobilních vah, podmínky a požadavky vhodné pro NKV a také přestupky v souvislosti s překročením hodnot při NKV.

V praktické části jsem si stanovil hypotézy, které jsem ověřoval pomocí dotazníkového šetření. Tyto hypotézy směřují k vytýčenému cíli, případně zjišťují názor respondentů jak tuto situaci zlepšit.

První hypotézou bylo poukázat na to, že většina pracovníků CSpSD je kvalitně připravena po odborné stránce oproti příslušníkům PČR. K tomuto cíli byla mnou stanovena hypotéza „*Většina pracovníků CSpSD je kvalitně připravena po odborné stránce, na rozdíl od příslušníků PČR.*“

Druhou hypotézou bylo poukázat na to, že u Policie ČR je předpoklad, že policisté dopravní služby prošli nejméně jedním odborným školením na NKV. K tomuto cíli byla stanovena následující hypotéza „*U Policie ČR je předpoklad, že policisté dopravní služby prošli nejméně jedním odborným školením na NKV.*“

Třetí hypotézou bylo stanovení, že více než polovina respondentů není spokojena s celkovými podmínkami jak v počtu proškolených policistů, tak kvalitou školení, podmínek a kvantitou kontrol. K tomuto cíli byla stanovena následující hypotéza „*Více než polovina respondentů není spokojena s celkovými podmínkami jak v počtu proškolených policistů, tak kvalitou školení, podmínek a kvantitou kontrol*“

Čtvrtou hypotézou bylo stanovení, že sankce za přestupky v této oblasti považuje více než 50 % dotázaných za dostatečné. K tomuto cíli byla stanovena následující hypotéza „*Sankce za přestupky v této oblasti považuje více než 50 % dotázaných za dostatečné.*“

K potvrzení nebo vyvrácení těchto hypotéz jsem zvolil formu dotazníkového šetření, kdy data byla sbírána v průběhu března roku 2024 od příslušníků dopravní policie ČR v Kraji Vysočina a od zaměstnanců CSpSD.

Jak je patrné z výsledku šetření hypotézy č. 1, 2, a 3 se potvrdily, jediná hypotéza, která se týkala sankcí v oblasti NKV považuje více než 50 % dotázaných za dostatečné byla vyvrácena.

Hypotézu č. 1 potvrdilo 80 % respondentů

Hypotézu č. 2 potvrdilo 69 % respondentů

Hypotézu č. 3 potvrdilo 72 % respondentů

Hypotézu č. 4 vyvrátilo 61 % respondentů

Zatímco výsledky šetření ukázaly, že CSpSD, jež je státní příspěvkovou organizací, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo dopravy ČR, která je napojena na jeho rozpočet má dostatek prostředků na rozvoj a školení zaměstnanců, tak policisté provádějící NKV nikoliv. Výsledky průzkumu svědčí o tom, že tato skutečnost u PČR je alarmující, protože nedostatečná příprava může vážně ovlivnit schopnost policie efektivně řešit a preventivně působit v oblasti NKV, což může mít negativní dopad na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a je třeba se více věnovat této problematice. Je zřejmé, že současné sankce nejsou podle názoru respondentů dostatečně účinné nebo odpovídající vážnosti přestupku, což může vést k nedodržování předpisů a zvýšenému riziku dopravních nehod. Na základě těchto poznatků by mohly být navrženy a implementovány změny v právním rámci nebo prováděcích předpisech,

které by zajistily, že sankce budou odpovídat závažnosti přestupku a působily by jako účinný prostředek pro omezení překročení hmotnostních limitů a zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Ověřením hypotéz jsem zjistil, že je třeba této problematice věnovat trvalou pozornost. Stát a další zainteresované subjekty prostřednictvím prováděných kontrol získává prostředky na financování dopravního systému a zabezpečení bezpečnosti silničního provozu. Jak je ovšem patrné z provedeného šetření nevěnuje dostatek financí P ČR dopravní policii na efektivní výkon služby, spojených s dohledem nad dodržováním dopravních předpisů hmotnostních limitů v problematice NKV. V současné době se uvažuje o tom, že CSpSD by mohl, jako samostatný subjekt provádět vážení vozidel a zároveň i ukládat tresty za porušení. Tato varianta by rozhodně usnadnila zjištěnou situaci, protože pracovníci této instituce jsou na vysoké odborné úrovni. Naráží však na problém legislativní, tedy oprávnění samostatně zastavovat, kontrolovat a omezovat řidiče vozidel. Podobnou cestou jdou i některé sousední státy. Druhá možnost, jak zlepšit zjištěný stav je, podle mého názoru, investovat více prostředků a času na proškolení policistů, kteří se zabývají danou problematikou.

8 Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BRINKE, Josef: *Úvod do geografie dopravy*. Praha : Karolinum, 1999. 54 s. ISBN 80-7184-923-5
2. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005, s. 13.
3. CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009. 12 s. ISBN 978-80-7380-211-0
4. KAMPF, R. a J. KOLÁŘ. *Doprava a přeprava I*. České Budějovice: Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích, 2012. 7 s. ISBN 978-80-7468-017-5
5. KLEPRLÍK, Jaroslav; KYNCL, Jan a SOUŠEK, Radovan, 2003. *Technologie a řízení silniční dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN ISBN 80-7194-520-X.
6. KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.
7. KOPECKÝ, Zdeněk a PAVLÍČEK, Kamil, 1998. *Občan a dopravní nehoda*. PROSPEKTRUM spol. s.r.o., Praha: Prospektrum. ISBN ISBN 80-7175-068-9.
8. KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem*. 1. Vydání. Praha: C.H. Beck, 2021. s. 4-7.
9. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2018. s. 7.
10. MIRVALD, Stanislav, 2000. *Geografie dopravy II silniční a železniční doprava*. Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, 2000. Plzeň: Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, 2000. ISBN 80-7082-673-8.
11. NOVÁK, Jiří, a kolektiv. *Doprava, životní prostředí a politika*, 1. vyd. Brno Český a Slovenský dopravní klub, 1993. 39 s. ISBN 80-901339-2-4.
12. OLECKÁ, Ivana a Kateřina IVANOVÁ. *Metodologie vědecko-výzkumné činnosti*. Olomouc: Moravská vysoká škola Olomouc, 2010. ISBN 978-80-87240-33-5

13. PECOLD, Karel, 1956. *Váhy: určeno konstruktérům a technikům váhových soustav*. Státní nakladatelství technické literatury. Praha: Praha: Státní nakladatelství technické literatury, 1956.
14. PŘIBYL, Pavel, 2003. *Řídicí systémy silniční dopravy*. České vysoké učení technické v Praze. Fakulta dopravní. Praha: Praha: Vydavatelství ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02811-9.
15. ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*, 1. vyd. Pardubice Institut Jana Pernera, 2007. 95 s. ISBN 978-80-7194-983-1.
16. ŠUCHA, Matúš. Proč se v dopravě chováme, tak jak se chováme? A co s tím můžeme dělat. Lidové noviny, 2020. ISBN 978-80-7422-726-4.

Elektronické zdroje

1. ČERNOHORSKÝ, Jiří. Je měření přetížených silničních vozidel prioritou příslušných ministerstev? [online]. In: Technický týdeník. Praha: Business Media CZ, s.r.o. 2006, [cit. 2018-02-11]. Dostupné z: https://www.technickytydenik.cz/rubriky/archiv/je-mereni-pretizenych-silnicnich-vozidel-prioritou-prislusnych-ministerstev_11491.html
2. KOBYLÁK, Jiří a KOLEKTIV. Nízkorychlostní kontrolní vážení vozidel podle zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích aneb rychlá orientace v legislativě [online]. Centrum služeb pro silniční dopravu, 2015 [cit. 2018-03-25]. č. j. 500/2014-120-STSP/14.
3. KRUMPHANZL, Václav a KOLEKTIV. Metodická příručka: Nízkorychlostní kontrolní vážení a správní řízení ve věci souvisejících přestupků a správních deliktů [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, 2016 [cit. 2018-03-24]. č. j. 500/2014-120-STSP/20.
4. MUNDUCHOVÁ, Pavla. Přetěžování vozidel v logistice klesá, ale nemizí. Vysokorychlostní váhy však spolehlivé řešení nenabízejí. Online. MRKVIČKA, Richard. DopravaDnes.cz. 2023, [cit. 2024-04-21]. Dostupné z: <https://www.dopravadnes.cz/clanek/pretezovani-vozidel-v-logistice-klesa-ale-nemizi-vysokorychlostni-vahy-vsak-spolehlive-reseni-nenabizeji>

5. VŠLG.CZ. Vysoká škola logistiky o.p.s. *Druhy dopravy* [online]. © 2023 [cit. 2023-11-06]. Dostupné z: <https://vlc.vslg.cz/Teorie/Item/10047>

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. METROLOGICKÝ PŘEDPIS MP 009-04. Přenosné měřicí zařízení pro zjišťování zatížení provozu na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel pro účely kontroly provozu na pozemních komunikacích. Brno: Český metrologický institut.
2. ČESKO. Vyhláška č. 104 ze dne 7. května 1997 Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů České republiky. 1997, částka 36. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-104>
3. ČESKO. Vyhláška č. 209 ze dne 27. září 2018 Vyhláška o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. In: Sbírka zákonů České republiky. 2018, částka 105. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2018-209>
4. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 1997, částka 3. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>
5. ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2016, částka 98. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>
6. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/zneni-20241101>
7. ČESKO. Zákon č. 505/1990 Sb., Zákon o metrologii In: Sbírka zákonů, Česká republika. 1990, částka 83. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-505>
8. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla

a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES, v platném znění., 218n. l.. In: . ročník 2018, 858/2018.

Ostatní zdroje

TENZOVÁHY. Přenosné silniční váhy PW-10. Uživatelská příručka. Olomouc: Tenzováhy s.r.o., 2005.

9 Seznam zkratek

CSpSD	Centrum služeb pro silniční dopravu
č.	Číslo
ČMI	Český metrologický institut
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
Kč	Koruna česká
kg	Kilogram
m	Metr
MEJ	Mobilní expertní jednotka
NKV	Nízkorychlostní kontrolní vážení
VKV	Vysokorychlostní kontrolní vážení
odst.	Odstavec
Sb.,	Sbírka zákonu
t	Tuna
°C	Stupně Celsia

10 Seznam obrázků

Obr. 1 Příprava vážícího místa.....	33
Obr. 2 Vážící zóna.....	36

11 Seznam tabulek a grafů

Tab. 1 Počet zjištěných přestupků hmotnosti vozidel v Kraji Vysočina 2019-2024	47
Tab. 2 Počet zkontrolovaných vozidel a zjištěných porušení v Kraji Vysočina.....	48
Tab. 3 Počet zkontrolovaných vozidel a zjištěných porušení v Jihomoravském kraji...	49
Tab. 4 Počet zkontrolovaných vozidel a zjištěných porušení v Pardubickém kraji.....	49
Tab. 5 Počet zkontrolovaných vozidel a zjištěných porušení ve Středočeském kraji....	50
Tab. 6 Počet zkontrolovaných vozidel a zjištěných porušení v Jihočeském kraji	50
Tab. 7 Vyhodnocení odpovědi č. 1	52
Tab. 8 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 2.....	53
Tab. 9 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 3.....	54
Tab. 10 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 3 zaměstnanci CSpSD.....	55
Tab. 11 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 3 Policista ČR	56
Tab. 12 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 4.....	57
Tab. 13 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 4 zaměstnanci CSpSD.....	58
Tab. 14 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 4 Policie ČR	59
Tab. 15 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 5.....	60
Tab. 16 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 6.....	61
Tab. 17 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 7.....	62
Tab. 18 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 8.....	63
Tab. 19 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 9.....	64
Tab. 20 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 10.....	65
Tab. 21 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 11.....	66
Tab. 22 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 12.....	67
Tab. 23 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 13.....	68
Tab. 24 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 14.....	69
Tab. 25 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 15.....	70
Tab. 26 Vyhodnocení odpovědi otázky č. 16.....	71
graf 1 Kontrola hmotností v silniční dopravě v Kraji Vysočina	45
graf 2 Grafické vyhodnocení otázky č. 1	52
graf 3 Grafické vyhodnocení otázky č. 2	53
graf 4 Grafické vyhodnocení otázky č. 3	54
graf 5 Grafické vyhodnocení otázky č. 3 zaměstnanci CSpSD	55
graf 6 Grafické vyhodnocení otázky č. 3 Policista ČR	56

graf 7 Grafické vyhodnocení otázky č. 4	57
graf 8 Grafické vyhodnocení otázky č. 4 zaměstnanci CSpSD	58
graf 9 Grafické vyhodnocení otázky č. 4 Policie ČR.....	59
graf 10 Grafické vyhodnocení otázky č. 5	60
graf 11 Grafické vyhodnocení otázky č. 6	61
graf 12 Grafické vyhodnocení otázky č. 7	62
graf 13 Grafické vyhodnocení otázky č. 8	63
graf 14 Grafické vyhodnocení otázky č. 9	64
graf 15 Grafické vyhodnocení otázky č. 10	65
graf 16 Grafické vyhodnocení otázky č. 11	66
graf 17 Grafické vyhodnocení otázky č. 12	67
graf 18 Grafické vyhodnocení otázky č. 13	68
graf 19 Grafické vyhodnocení otázky č. 14	69
graf 20 Grafické vyhodnocení otázky č. 15	70
graf 21 Grafické vyhodnocení otázky č. 16	71

12 Přílohy

Příloha č. 1

DOTAZNÍK – PROBLEMATIKA NKV V KRAJI VYSOČINA

Vážení kolegové a vážené kolegyně,

jmenuji se Martin Číhal, v současné době jsem služebně zařazen na Dálničním oddělení Velký Beranov a zároveň studuji 3. ročník na Vysoké škole evropských a regionálních studií, z. ú., České Budějovice. V souvislosti se svou bakalářskou prací bych Vás rád požádal o vyplnění tohoto dotazníku. Jedná se celkem o 16 otázek, které Vám zaberou 3 minuty.

Tento dotazník je samozřejmě zcela anonymní, nesleduje žádné osobní údaje a výstup dotazníku bude použit čistě pro účel mé bakalářské práce.

Předem děkuji za Váš čas.

1. Jsem

- ☐ Policista České republiky
- ☐ Zaměstnanec CSpSD

2. Pokud jste policista, kde sloužíte? (obecně)

- ☐ Dopravní policie
- ☐ Obvodní oddělení
- ☐ Jinde

3. Účastnili jste se nějakého školení, co se týče problematiky nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV)?

- ☐ Ano
- ☐ Nevím
- ☐ Ne

4. Pokud jste v otázce č. 3 odpověděli ANO, uveďte jak často.

- ☐ Každoročně
- ☐ Opakovaně (2x a vícekrát)
- ☐ Jednou

5. Probíhá podle Vás školení nízkorychlostního vážení dostatečně?

- ☐ Určitě ano
- ☐ Spíše ano
- ☐ Nevím
- ☐ Spíše ne
- ☐ Určitě ne

6. Je podle Vás proškolen dostatek policistů v této problematice?

- ☐ Určitě ano
- ☐ Spíše ano
- ☐ Nevím
- ☐ Spíše ne
- ☐ Určitě ne

7. Myslíte si, že se PČR věnuje nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení nákladních vozidel dostatečně?

- ☐ Určitě ano
- ☐ Spíše ano
- ☐ Nevím
- ☐ Spíše ne
- ☐ Určitě ne

8. Jak často se provádí nízkorychlostní kontrolní vážení v mé oblasti?

- ☐ Jednou týdně
- ☐ Jednou měsíčně
- ☐ Podle potřeby

9. Je podle Vás dostatek stanovišť k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení?

- ☐ Určitě ano
- ☐ Spíše ano
- ☐ Nevím
- ☐ Spíše ne
- ☐ Určitě ne

10. Kde se nejčastěji nacházejí stanoviště pro nízkorychlostní kontrolní vážení?

- ☐ Na dálnicích
- ☐ Na silnicích I. a II. třídy
- ☐ Na místních komunikacích

11. Je podle Vás na stanovišti dostatek místa k odstavení jízdní soupravy v případě zjištění překročení hmotnostních limitů?

- ☐ Určitě ano
- ☐ Spíše ano
- ☐ Nevím
- ☐ Spíše ne
- ☐ Určitě ne

12. Jsou dle Vás stanoviště dostatečně vybavena sociálním zařízením?

- ☐ Určitě ano
- ☐ Spíše ano
- ☐ Nevím
- ☐ Spíše ne
- ☐ Určitě ne

13. Jsou podle Vás sankce za překročení hmotnostních limitů dostatečné?

- ☐ Určitě ano
- ☐ Spíše ano
- ☐ Nevím
- ☐ Spíše ne
- ☐ Určitě ne

14. Zvýšili byste sankce pro řidiče za překročení hmotnostních litů? (aktuálně příkazem na místě do 15 000,- Kč)

- ☐ Určitě ano
- ☐ Spíše ano
- ☐ Nevím
- ☐ Spíše ne
- ☐ Určitě ne

15. Zvýšili byste sankce pro provozovatele vozidla? (aktuálně za každou započatou tunu 9 000,- Kč)

- ☐ Určitě ano
- ☐ Spíše ano
- ☐ Nevím
- ☐ Spíše ne
- ☐ Určitě ne

16. Zvýšili byste sankci za odmítnutí NKV? (aktuálně příkazem na místě do 100 000,- Kč)

- ☐ Určitě ano
- ☐ Spíše ano
- ☐ Nevím
- ☐ Spíše ne
- ☐ Určitě ne

Příloha č. 2 potvrzení o ověření stanoveného měřidla



Český metrologický institut

Okružní 31, 638 00 Brno

tel. +420 545 555 111

www.cmi.cz

Pracoviště: Oblastní inspektorát Olomouc, Pekařská 9, 772 00 Olomouc
oddělení měř a vah
tel. +420 585 204 240, fax. +420 585 226 416

POTVRZENÍ O OVĚŘENÍ STANOVENÉHO MĚŘIDLA

Datum vydání: 3. únor 2022

List 1 z 1 listu

Zákazník: Krajské ředitelství policie kraje Vysočina
Vrchlického 46
587 24 Jihlava

Měřidlo - druh: Váhy s neautomatickou činností třídy přesnosti III

výrobce: Tenzováhy, s.r.o., Olomouc.

typ: PW-10

výrobní číslo: 04/16 plošiny č. 20150711802, 20150711805

specifikace: Max 10 000/20 000 kg Min 200/500 kg e = 20/50 kg

Umístění měřidla: Tenzováhy, s.r.o., Machátova 345/3, Olomouc – přenosné váhy (2 plošiny)

Měřidlo bylo ověřeno podle § 9 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s § 9 odst. 2 tohoto zákona a § 6 vyhlášky č. 262/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, bylo opatřeno úředními značkami na místech určených v certifikátu o schválení (resp. EU přezkoušení) typu měřidla.

Doba platnosti ověření je stanovena vyhláškou č. 345/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Platnost ověření zaniká v případech uvedených v § 7 odst. 2 vyhlášky č. 262/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Datum ověření: 3. únor 2022

Ověření provedl: Petr Krejčíř

Ředitel organizační jednotky:

František Libra

Potvrzení o ověření stanoveného měřidla se vydává jako nepovinný doklad na základě zvláštního požadavku zákazníka.