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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

OPERAČNÍ PROSTOR CELNÍ SPRÁVY ČR PŘI KONTROLNÍ ČINNOSTI V RÁMCI NÍZKORYCHLOSTNÍHO VÁŽENÍ VOZIDEL

Autor práce: Daniel Muždeka, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2025

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Daniel Muždeka

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost
Forma studia: Kombinovaná
Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Operační prostor Celní správy ČR při kontrolní činnosti v rámci nízkorychlostního vážení vozidel

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Operational Scope of the Customs Administration of the Czech Republic in the Area of Low-Speed Vehicle Weighing

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů):
Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): prosinec 2024

Cíl bakalářské práce: Cílem práce je formou teoreticko-praxeologického vhledu problémově objasnit zájmové právní, taktické, technické aspekty a zvláštnosti kontrolní činnosti Celní správy ČR v oblasti nízkorychlostního kontrolního vážení vozidel.

Student: Daniel Muždeka, DiS.	*datum* *4.12.2024*	*podpis*
Vedoucí práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.	*datum* 4.12.2024	*podpis*

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	27.1.2025 *datum*	*podpis*
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	28.1.2025 *datum*	*podpis*
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	3.2.2025 *datum*	*podpis*

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z.ú. ČESKÉ BUDĚJOVICE

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) 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 vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

Děkuji vedoucí(mu) bakalářské práce Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

MUŽDEKA, D. *Operační prostor Celní správy ČR při kontrolní činnosti v rámci nízkorychlostního vážení vozidel: bakalářská práce.* Příbram: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. 77 s. Vedoucí bakalářské práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Specifikace tématu bakalářské práce se zaměřuje na analýzu operačního prostoru Celní správy ČR při výkonu kontrolní činnosti v oblasti tzv. „nízkorychlostního vážení vozidel.“ V teoretické části je provedena podrobná rešerše odborné literatury a právních pramenů s cílem definovat základní pojmosloví a identifikovat klíčové aspekty kontrolního vážení v rámci dopravního managementu a řízení.

Součástí této analýzy je „de lege lata“ monitoring platné právní úpravy vztahující se k výkonu kontrolních pravomocí příslušníků Celní správy ČR a dalších bezpečnostních složek. Teoretické ukotvení bakalářské práce je následně rozšířeno o relevantní praxeologickou analýzu, která prostřednictvím modelových situací a případových studií názorně demonstruje charakteristické rysy výkonu kontrolní činnosti v terénu.

Bakalářská práce se zabývá nejen organizačními a technickými aspekty kontrolního vážení, ale také komparativní analýzou postupů Celní správy ČR, Policie ČR a Centra služeb ve srovnání s obdobnými procesy v dalších členských státech EU. V rámci této komparace jsou analyzovány používané technologie, metodiky a legislativní přístupy s cílem identifikovat příklady osvědčené praxe a možnosti implementace efektivnějších kontrolních mechanismů.

Jednotlivé kapitoly bakalářské práce reflektují širší souvislosti a dopady nízkorychlostního vážení na bezpečnost silničního provozu, ochranu dopravní infrastruktury a prevenci přetěžování vozidel. Na základě syntézy teoretických poznatků a praxeologické analýzy jsou v závěru formulovány návrhy na organizační, technická a legislativní opatření („de lege ferenda“), která by mohla přispět k optimalizaci kontrolního systému a zvýšení efektivity celního dohledu v této oblasti.

Klíčová slova: Celní správa ČR, nízkorychlostní vážení, Policie ČR, směrnice a nařízení EU, zákony

ABSTRACT

MUŽDEKA, D. *Operational Scope of the Customs Administration of the Czech Republic in the Area of Low-Speed Vehicle Weighing: Bachelor Thesis.* Příbram: The College of European and Regional Studies, 2025. 77 pgs. Supervisor: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

The specification of the bachelor thesis focuses on the analysis of the operational space of the Czech Customs Administration during the exercise of control activities in the area of „low-speed" vehicle weighing. The theoretical section includes a detailed review of expert literature and legal sources with the aim of defining basic terminology and identifying key aspects of control weighing within the framework of transport management and regulation.

Part of this analysis is the „de lege lata“ monitoring of the current legal framework relating to the exercise of control powers by the officers of the Czech Customs Administration and other security forces. The theoretical framework of the thesis is subsequently expanded by a relevant praxeological analysis, which, through model situations and case studies, demonstrates the characteristic features of the performance of control activities in the field.

The bachelor thesis also addresses not only the organizational and technical aspects of control weighing but also a comparative analysis of the procedures of the Czech Customs Administration, the Czech Police, and the Centre of Services in comparison with similar processes in other EU member states. In this comparison, used technologies, methodologies, and legislative approaches are analyzed with the aim of identifying examples of proven practices and the possibility of implementing more efficient control mechanisms.

The individual chapters of the bachelor thesis reflect the broader contexts and impacts of low-speed weighing on road safety, traffic infrastructure protection, and the prevention of vehicle overloading. Based on the synthesis of theoretical findings and praxeological analysis, the conclusion formulates proposals for organizational, technical, and legislative

measures („de lege ferenda“) that could contribute to optimizing the control system and increasing the effectiveness of customs supervision in this area.

Key words: Customs Administration of the Czech Republic, low-speed weighing, Police of the Czech Republic, EU directives and regulations, laws

Obsah

Úvod **11**

1 Cíl a metodika bakalářské práce **12**

2 Úvod do problematiky základní východiska a pojmosloví uvozující problematiku kontrolního vážení **13**

2.1 Pojmy spojené s problematikou kontrolního vážení 14

2.2 Kategorie vozidel 18

2.2.1 Motorová vozidla 18

2.2.2 Přípojná vozidla 19

2.2.3 Ostatní vozidla 19

2.3 „De lege lata" reflexe účinné právní úpravy, spojené s problematikou kontrolního vážení vozidel 20

2.4 Největší povolené rozměry a hmotnosti silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy 22

2.5 Spojitelnost vozidel 24

2.6 Rozložení nákladu na vozidle 26

2.7 Technický průkaz, hodnoty na štítku, štítek rozměrů, zvlaštní užívání 29

2.7.1 Hodnoty v technickém průkazu 30

2.8 Dopady přetížení vozidel 33

2.9 Moderní technologie v kontrolním vážení 34

2.9.1 Systémy pro bezkontaktní vážení 34

2.9.2 Inteligentní vážicí stanice a IoT 35

2.9.3 Váhy s integrovaným kamerovým systémem 35

2.9.4 Dynamické vážení při pohybu (WIM) 36

2.9.5 Pokročilé analytické nástroje pro data z vážení 36

2.9.6 Výhody moderních technologií v kontrolním vážení 36

3 Nízkorychlostní kontrolní vážení **38**

3.1 Subjekty zajišťující nízkorychlostní kontrolní vážení 39

3.2 Specifika místa určeného k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení 41
3.3 Mobilní váhy určené k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení 42
3.4 Příprava vážícího místa a vážní zóny určené k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení 44
3.5 Vyhodnocovací program pro nízkorychlostní kontrolní vážení 45
3.6 Postup při vážení a měření nízkorychlostním kontrolním vážením 46
3.7 Tolerance hmotnosti 46
3.8 Přestupky v souvislosti s překročením hodnot při nízkorychlostním kontrolním vážení 47
4 Nízkorychlostní kontrolní vážení v praxi 49
4.1 Subjekty zajišťující nízkorychlostní kontrolní vážení 50
4.2 Místa určená pro nízkorychlostní kontrolní vážení v hl. m. Praha 51
4.3 Vyhodnocení dat nízkorychlostního kontrolního vážení 54
4.4 Průběh kontrolního vážení 57
5 Nízkorychlostní kontrolní vážení v Evropě 59
5.1 Vážení vozidel v Německu 60
5.2 Vážení vozidel v Polsku 61
5.3 Vážení vozidel na Slovensku 63
5.4 Vážení vozidel v Srbsku 65
5.5 Porovnání vážení v Evropských zemích 69
Závěr 73
Seznam použitých zdrojů 76
Seznam zkratek 79
Seznam tabulek a grafů 79
Seznam příloh 80
Přílohy 81

Úvod

Doprava je jednou z klíčových potřeb člověka. Je nezbytná pro zajištění jeho každodenních aktivit, jako je cesta do zaměstnání, školy, za koníčky nebo na dovolenou. Současně hraje důležitou roli při přepravě zboží a surovin, které využíváme v obchodech či při výstavbě infrastruktury, obytných a komerčních budov, sportovních areálů, továren nebo chemických závodů.

Doprava nás provází každý den a často si ani neuvědomujeme, jak moc ovlivňuje náš život. Každý účastník silničního provozu by měl dbát na to, aby svým jednáním neohrožoval ostatní. I drobná nepozornost nebo chyba řidiče může mít dalekosáhlé následky a ovlivnit životy mnoha lidí. S rostoucím provozem na pozemních komunikacích, zejména během ranních a odpoledních špiček, čelí dopravní infrastruktura stále většímu tlaku.

Ohrožení na silnicích lze rozdělit na nevědomé a vědomé. Nevědomé ohrožení nastává například při skryté technické závadě vozidla, o které řidič nemá tušení. Vědomé ohrožení však může vzniknout, pokud řidič ví, že jeho vozidlo nesplňuje předpisy – například je přetížené. Pokud je vozidlo přetíženo, i byť jen o kilogram, stále představuje riziko pro ostatní účastníky silničního provozu. Legislativa ČR ani EU v současnosti nepočítá s tolerancí pro minimální překročení povolené hmotnosti, přestože může jít o zanedbatelné množství, které by nemělo reálný dopad na bezpečnost.

Řidiči často spoléhají na přesnost nakládacích zařízení, která bývají pravidelně kalibrována. Přesto je jejich zodpovědností ověřit, zda celková hmotnost vozidla nepřesahuje povolené limity. Problém přetěžování vozidel má mnohem širší dopady a přináší řadu rizik, která je třeba minimalizovat. I menší rizika mohou v součtu vést k vážnějším problémům, a proto je nutné k této problematice přistupovat zodpovědně.

Instituce jako Policie ČR, Celní správa ČR nebo Ministerstvo dopravy ČR usilují o snížení rizik na silnicích prostřednictvím různých kontrol. Mezi ně patří například kontroly dodržování sociálních předpisů (doba jízdy a odpočinku), technického stavu vozidel, upevnění nákladu, přepravy nebezpečných věcí (ADR) nebo vážení vozidel. Dodržování těchto pravidel je zásadní pro zajištění bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem bakalářské práce je formou teoreticko-praxeologického vhledu problémově objasnit zájmové právní, taktické, technické aspekty a zvláštnosti kontrolní činnosti Celní správy ČR v oblasti nízkorychlostního kontrolního vážení vozidel.

V teoretické části práce budou za pomoci precizované rešerše odborné literatury a pramenů šířeji demonstrovány základní východiska a pojmosloví zkoumané tematické oblasti, včetně „de lege lata“ monitoringu účinné zvláštní právní úpravy, která je upotřebitelná zejména pro faktickou realizaci kontrolní činnosti zakročujících příslušníků Celní správy ČR v rámci nízkorychlostního vážení vozidel.

Teoretická část práce bude obohacena o tematicky přiléhavý praxeologický vhled, kde za pomoci vhodně užitých situačních příkladů a kasuistik budou dále zájmově zhodnoceny specifické zvláštnosti operačního prostoru Celní správy ČR, Policie ČR a Centra služeb pro silniční dopravu, včetně komparace postupů, technologií a metod využívaných v rámci dalších bezpečnostních sborů v rámci EU, včetně poukazu k příkladům tzv. dobré aplikační praxe a možných návrhů organizačních, technických či „de lege ferenda“ zefektivňujících opatření.

2 Úvod do problematiky základní východiska a pojmosloví uvozující problematiku kontrolního vážení

V teoreticko-metodologické části bakalářské práce budou primárně vymezena základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, nejprve se zaměříme na vysvětlení pojmů spjatých s nízkorychlostním kontrolním vážením, jak je definuje zákon. Jednotlivé zákony, vyhlášky, metrologické předpisy, nařízení a směrnice Evropské unie k danému tématu. Stejně tak související metodiky a návody k obsluze vážících zařízení.

Nízkorychlostní kontrolní vážení představuje klíčový proces v logistice, průmyslu, zemědělství a dalších odvětvích, kde je nutné přesně stanovit hmotnost produktů, materiálů či zboží. Tento proces je zásadní nejen z hlediska dodržování legislativních požadavků, ale také pro optimalizaci nákladů, kontrolu kvality a prevenci podvodů. V praxi může být kontrolní vážení realizováno v různých fázích výroby nebo distribuce, například při příjmu surovin, balení hotových výrobků, přepravě nebo expedici. Vzhledem k významu přesnosti měření a dodržování norem je nutné věnovat zvláštní pozornost kalibraci, údržbě a certifikaci vážicích systémů.

Základem kontrolního vážení je použití vhodných vážicích zařízení, která splňují technické a legislativní normy. K těmto normám patří zejména směrnice Evropské unie, jako je „NAWI“ (Non-Automatic Weighing Instruments), která stanovuje požadavky na neautomatické váhy, nebo „MID“ (Measuring Instruments Directive), která se vztahuje na automatické vážicí systémy.

Další důležité aspekty kontrolního vážení zahrnují:

- **Přesnost měření** – nutnost minimalizace odchylek vážení v souladu s příslušnými normami.
- **Legislativní požadavky** – dodržování předpisů týkajících se měření, ověřování a certifikace vážicích zařízení.
- **Druhy vážicích zařízení** – od mechanických vah po moderní digitální a automatické systémy.

- **Faktory ovlivňující výsledky vážení** – vnější vlivy, jako jsou teplota, vlhkost, mechanické vibrace či lidský faktor.

2.1 Pojmy spojené s problematikou kontrolního vážení

Kontrola hmotnosti vozidel se zaměřuje především na dodržování zákonných limitů a hodnot týkajících se vážení a měření silničních vozidel. Pro lepší porozumění a orientaci v této problematice bude práce do značné míry vycházet z platné legislativy. V této kapitole proto objasním a upřesním několik klíčových pojmů, které budu dále používat.

Aktivní plocha nosiče – plocha nosiče určená pro umístění kola vozidla; bývá obvykle trvale vyznačena na horní ploše nosiče.

Celková hmotnost vozidla – celková hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy zahrnující všechny spojené komponenty; rovná se součtu kolových zatížení zjišťovaných buď postupně, nebo současně v jediném okamžiku.

Dálnice – typ pozemní komunikace určený pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly. Je navržena tak, aby neobsahovala úrovňová křížení, měla oddělené jízdní směry a speciálně vyhrazená místa pro vjezd a výjezd. Podle svého významu se dálnice dělí na dálnice I. a II. třídy. Přístup na dálnici mají pouze silniční motorová vozidla, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanovují příslušné právní předpisy.[1]

Na dálnici smějí vjíždět pouze motorová vozidla a jízdní soupravy, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než 80 km/h. V úsecích dálnice, které procházejí obcí, je navíc povolen provoz vozidel veřejné hromadné dopravy s nejvyšší povolenou rychlostí alespoň 65 km/h. Vstup na dálnici, chůze a jízda po ní jsou mimo obslužná zařízení zakázány všem ostatním účastníkům silničního provozu.[2]

Dosedací plocha – plocha pneumatiky, která je v přímém kontaktu s plochou nosiče zatížení; velikost této plochy je závislá na technickém rozměru pneumatiky (šířka a průměr) a jejím momentálním nahuštění.

[1] KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích*, 2021, § 4, odst. 1, 2 a 3
[2] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem, 2024, § 35, odst. 1.*

Dvojkolí (dvojmontáž) - Používá se u silničních vozidel ke snížení zatížení vozovky zvětšením dosedací plochy. Namísto jednoho kola jsou vedle sebe namontována dvě kola (tzv. dvojmontáž), čímž vznikají na nápravě celkem čtyři kola. Při určování kolového zatížení se dvojkolí považuje za jedinou dosedací plochu na aktivní ploše nosiče.

Dvojnáprava motorového nebo přípojného vozidla – Jde o dvě nápravy umístěné za sebou, přičemž vzdálenost mezi jejich středy je menší než 1,8 m.

Hmotnost v provozním stavu

• **Motorová vozidla**: Hmotnost vozidla s palivovou nádrží naplněnou alespoň na 90 % kapacity, včetně hmotnosti řidiče, paliva, provozních kapalin a standardního vybavení dle specifikací výrobce. Pokud jsou součástí výbavy, započítává se i hmotnost karoserie, kabiny, spojovacího zařízení, náhradního kola a nářadí.

• **Přípojná vozidla**: Hmotnost vozidla včetně paliva, provozních kapalin a standardního vybavení dle specifikací výrobce. Pokud je součástí výbavy, zahrnuje také hmotnost karoserie, dalšího spojovacího zařízení, náhradního kola a nářadí.[3]

Kolové zatížení – hodnota zjištěná vážicím zařízením, představující konvenční hmotnost připadající na kolo silničního vozidla, které spočívá svou dosedací plochou na aktivní ploše nosiče zatížení

Kontrolní vážení vozidel – Zahrnuje ověřování hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, poměru hmotností vozidel v soupravě, rozložení hmotnosti na jednotlivé nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol. Dále se kontrolují rozměry vozidla či jízdní soupravy včetně nákladu a také dodržení podmínek pro správné spojení vozidel do jízdní soupravy.

Mobilní váhy (statické) - Přenosné vážící plošiny vybavené vyhodnocovacím zařízením a doplněné vyrovnávacími rohožemi (podložkami). Umožňují měřit a vyhodnocovat hmotnostní poměry, zatížení na jednotlivé nápravy a skupiny náprav, celkovou hmotnost vozidel i jízdních souprav.

[3] *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, č.* 153/2023, Sb., §2

Náprava – Konstrukční část vozidla tvořená osou, na níž jsou umístěny dvě nebo více kolových montáží. Středy těchto montáží leží přibližně na společné ose, která je orientována kolmo k nominálnímu směru pohybu vozidla.

Návěs – Vozidlo určené k přepravě zboží, konstruované tak, aby bylo spojeno s motorovým vozidlem. Část návěsu spočívá na motorovém vozidle, které zároveň nese podstatnou část jeho hmotnosti a nákladu.[4]

Největší povolená hmotnost – Maximální hmotnost, se kterou smí být vozidlo provozováno na pozemních komunikacích v České republice.[5]

Největší povolenou hmotností na nápravu – Maximální hmotnost, kterou smí nést jednotlivá náprava vozidla při provozu na pozemních komunikacích v České republice.[6]

Nízkorychlostní kontrolní vážení – Proces kontrolního vážení vozidel nebo jízdních souprav pomocí technických zařízení, při kterém je vozidlo odkloněno z běžného provozu pro přesnější měření.

Nosič zatížení – Součást měřicího zařízení určená k přenosu zatížení při vážení. Může být umístěn přímo na vozovku nebo zapuštěn do předem připraveného základu ve vozovce.

Povinný štítek výrobce – Identifikační štítek nebo tabulka umístěná výrobcem na vozidle, obsahující základní technické údaje nezbytné k identifikaci vozidla a k informování příslušných orgánů o maximálních přípustných hmotnostech.[7]

Provozovatelem jízdní soupravy – se pro účely zákona č. 13/1997 Sb. rozumí provozovatel tažného vozidla této jízdní soupravy.[8]

Provozovatelem silničního vozidla – Osoba zapsaná v registru silničních vozidel jako vlastník daného vozidla, pokud není v registru uvedena jiná osoba jako jeho provozovatel.[9]

[4] čl. 2, směrnice Rady 96/53/ES
[5] Vyhláška č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti, § 2, písm. i
[6] Vyhláška č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti, § 2, písm. j
[7] čl. 2, odst. 1, nařízení komise (EU) č. 19/2011
[8] KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích,* 2021, § 38a, odst. 6
[9] NOVOTNÝ, Pavel. *O podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,* § 2 odst.15

Přípojné vozidlo – Nemotorové silniční vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž tvoří jízdní soupravu.[10]

Rozchod kol – Vzdálenost mezi středovými liniemi kol na jedné nápravě. U dvojmontáže se bere středová linie mezi zdvojenými koly

Rozvor – Vzdálenost mezi jednotlivými osami náprav vozidla.

Silniční vozidlo – Motorové nebo nemotorové vozidlo určené pro provoz na pozemních komunikacích za účelem přepravy osob, zvířat nebo věcí.[11]

Statické vážení – Měření hmotnosti vozidla v klidovém stavu.

Trojnáprava motorového vozidla – Tři nápravy umístěné za sebou, jejichž celková vzdálenost mezi jednotlivými osami (dílčí rozvory) nepřesahuje 2,8 m[12]

Trojnáprava přípojného vozidla – tři za sebou umístěné nápravy, jejichž součet dílčích rozvorů činí nejvýše 3,6 m[13]

Vážící zóna – úsek vozovky, který lze použít pro vážení vozidla, jehož délka se rovná minimálně délce váženého vozidla nebo jízdní soupravy odpovídá požadavkům na rovinnost

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 zatížení

[10] NOVOTNÝ, Pavel. *O podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,* § 2, odst. 3
[11] NOVOTNÝ, Pavel. *O podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,* § 2, odst. 1
[12] KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Pravidla silničního provozu,* § 2, písm. b, vyhl. č. 209/2018 Sb.
[13] KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Pravidla silničního provozu,* § 2, písm. c, vyhl. č. 209/2018 Sb.

2.2 Kategorie vozidel

Jednotlivé kategorie vozidel rozděluje zákon. Nejzákladnější rozdělení je:

- Motorová vozidla – kategorie M a N
- Přípojná vozidla – kategorie O a OT

Hmotnost v provozním stavu (uvedená v „ORV“)

1. **Motorová vozidla** – Hmotnost vozidla s palivovou nádrží naplněnou minimálně na 90 % kapacity, zahrnující hmotnost řidiče, paliva, provozních kapalin a standardního vybavení dle specifikací výrobce. Pokud je součástí vybavení, započítává se také hmotnost karoserie, kabiny, spojovacího zařízení, náhradního kola a nářadí.

2. **Přípojná vozidla** – Hmotnost vozidla včetně paliva, provozních kapalin a standardního vybavení podle specifikací výrobce. Pokud je součástí výbavy, zahrnuje i hmotnost karoserie, dalšího spojovacího zařízení, náhradního kola a nářadí.“[14]

2.2.1 Motorová vozidla

Motorová vozidla určená pro přepravu osob a jejich zavazadel – Kategorie „M“[15]

Kategorie M1 - Vozidla s maximálně osmi místy k sezení (kromě místa řidiče). Tato vozidla nesmí mít prostor pro stojící cestující. Počet míst k sezení může být omezen pouze na jedno (tj. pouze místo řidiče).[16]

Kategorie M2 - Vozidla s více než osmi místy k sezení (mimo místo řidiče) a maximální hmotností do 5 tun. Mohou mít kromě sedadel i prostor pro stojící cestující.[17]

Kategorie M3 - Vozidla s více než osmi místy k sezení (mimo místo řidiče) a hmotností nad 5 tun. Mohou mít prostor pro stojící cestující.[18]

Motorová vozidla určená především pro přepravu nákladu – Kategorie „N”[19]

[14,15,16,17] *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, č.* 153/2023, Sb., §4

Kategorie N1 - Nákladní vozidla s maximální hmotností do 3,5 tuny.[20]

Kategorie N2 - Nákladní vozidla s hmotností nad 3,5 tuny, ale nepřesahující 12 tun.[21]

Kategorie N3 - Nákladní vozidla s hmotností přesahující 12 tun.[22]

2.2.2 Přípojná vozidla

Přípojná vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob – „O" [23]

Kategorie O1 (příloha č. 2, odst 4.1, vyhl. č. 341/2014 Sb.) vozidla kategorie O s maximální hmotností nepřevyšující 0,75 tuny.[24]

Kategorie O2 (příloha č. 2, odst 4.2, vyhl. č. 341/2014 Sb.) vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 0,75 tuny, ale nepřevyšující 3,5 tuny.[25]

Kategorie O3 (příloha č. 2, odst 4.3, vyhl. č. 341/2014 Sb.) vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 10 tun.[26]

Kategorie O4 (příloha č. 2, odst 4.4, vyhl. č. 341/2014 Sb.) přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 10 000 kg.[27]

2.2.3 Ostatní vozidla

Tato kategorie zahrnuje vozidla, která mají specifické konstrukční nebo funkční vlastnosti, a proto neodpovídají běžným typům definovaným v zákonech nebo předpisech, jako je například legislativa týkající se silniční dopravy.

Kategorie C – pásové traktory poháněné nekonečnými pásy nebo kombinací kol a nekonečných pásů.[28]

[18,19,20,21,22,23,24,25,26] *Technické podmínky provozu na pozemních komunikacích: registrace, schvalování a vyřazování vozide*příloha 153/2023 Sb., §4.

[27] *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, č.* 153/2023, Sb., §4

[28] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY č. 167/2013, čl. 4, odst. 9

Kategorie R – přípojná vozidla.[29]

Kategorie S – výměnné tažené zařízení.[30]

Kategorie T – veškeré kolové traktory.[31]

Kategorie Z – ostatní vozidla, která nelze zařadit do žádné zvýše uvedených kategorií.[32]

2.3 „De lege lata" reflexe účinné právní úpravy, spojené s problematikou kontrolního vážení vozidel

Kontrolní vážení vozidel představuje klíčový nástroj pro zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochranu dopravní infrastruktury před nadměrným opotřebením způsobeným přetíženými vozidly. Problematika dodržování hmotnostních limitů je zakotvena v české právní úpravě prostřednictvím několika právních předpisů, které upravují jak technické požadavky na vozidla, tak samotný proces kontrolního vážení.

Cílem kontrolního vážení je nejen prevence přetěžování silnic, ale také zajištění rovného zacházení v silniční dopravě, zejména v oblasti mezinárodní přepravy. Zákonodárce reflektuje potřebu vyváženého přístupu, který zohledňuje jak technické možnosti vozidel, tak ochranu veřejného zájmu na udržitelnosti dopravní infrastruktury.

Předmětná subkapitola vymezuje reflexi účinné „de lege lata" právní úpravy kontrolního vážení vozidel v České republice, přičemž klade důraz na právní rámec, subjekty oprávněné provádět vážení, technické aspekty tohoto procesu a důsledky spojené s jeho porušením.

Právních předpisů týkajících se kontrolního vážení je celá škála. Jsou jimi zejména:

Směrnice Rady 96/53/ES – Určuje maximální přípustné rozměry a hmotnosti pro určité silniční dopravní prostředky v rámci vnitrostátního i mezinárodního provozu v Evropské unii.

Zákon č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích*, ve znění pozdějších předpisů.

[29] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY č. 167/2013, čl. 4, odst. 10
[30] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY č. 167/2013, čl. 4, odst. 15
[31] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY č. 167/2013, čl. 4, odst. 1
[32] *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, č.* 153/2023, Sb., §4

Zákon č. 56/2001 Sb., *podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích* a o změně zákona č. 168/1999 Sb., *o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla* a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích* a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Zákon č. 250/2016 Sb. *o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*

Zákon č. 251/2016 Sb*. o některých přestupcích*

Zákon č. 505/1990 Sb., *o metrologii ve znění pozdějších předpisů*

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 153/2023 Sb. Vyhláška o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Vyhláška č. 209/2018 Sb., *o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti souprav*

Vyhláška č. 262/2000 Sb., *kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření*

Vyhláška č. 264/2000 Sb., *o základních měřicích jednotkách a ostatních jednotkách a o jejich označování*

Vyhláška č. 345/2002 Sb., *kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování* a měřidla podléhající schválení typu ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. 121/2016 Sb., *o posuzování shody vah s neautomatickou činností při jejich dodávání na trh*

Nařízení vlády č. 375/2017 Sb., *o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů*

Metrologický předpis MP 009 – Stanovuje požadavky na přenosná měřicí zařízení používaná k zjišťování kolových zatížení, zatížení náprav a celkové hmotnosti silničních vozidel pro účely kontrol na pozemních komunikacích.

Opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C086-16 – Stanovuje metrologické a technické požadavky na měřicí zařízení pro kontrolu zatížení náprav silničních vozidel, včetně metod zkoušení a ověřování těchto zařízení.

Opatření obecné povahy č. j. 719/2020-120-SSU/15 – Určuje silnice I. třídy v České republice, které mohou využívat vozidla s hmotností a rozměry přesahujícími zákonem stanovené limity, pokud jsou splněny všechny stanovené podmínky.

Opatření obecné povahy č. j. 308/2019-120-SSU/19 – Specifikuje silnice II. a III. třídy v České republice, které lze za určitých podmínek využívat vozidly překračujícími zákonem stanovené limity podle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

Návod k obsluze vah nápravových hmotností výrobce HAENNI, typ WL 103/10, výrobce TENZO typ PW10 a výrobce TAMTRON typ EVOCAR 2000R

Metodická příručka nízkorychlostního kontrolního vážení a správních řízení – Dokument Ministerstva dopravy (č. j. 500/2014-120-STSP/14), novelizovaný v roce 2016, poskytuje metodický návod k provádění nízkorychlostního kontrolního vážení a postupů ve správních řízeních týkajících se přestupků a správních deliktů.

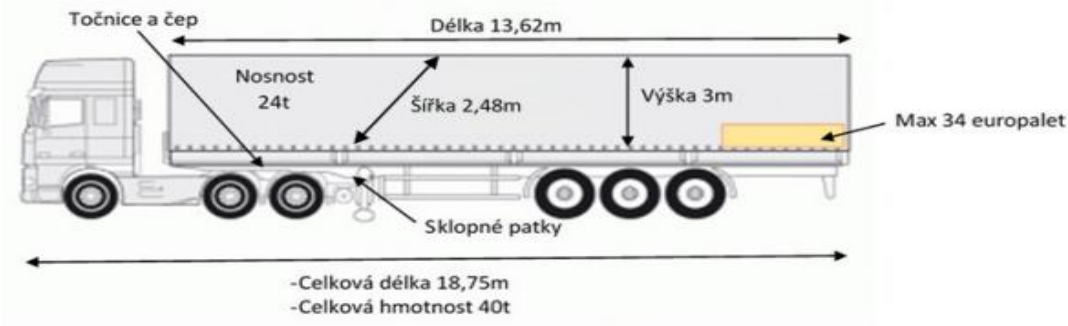
2.4 Největší povolené rozměry a hmotnosti silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy

Silniční vozidla provozovaná na pozemních komunikacích musí splňovat předepsané hmotnostní a rozměrové limity. V České republice jsou tyto normy upraveny vyhláškou č. 209/2018 Sb., známou jako „Vyhláška o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel“. Tato vyhláška nejen stanovuje limity hmotnosti a rozměrů, ale také reguluje hmotnostní poměr vozidel v jízdní soupravě, jakož i rozložení hmotnosti na jednotlivé nápravy a kola vozidel v soupravě.[33]

Vyhláška specifikuje povolené hmotnosti pro jednotlivá vozidla a jejich nápravy. Limity se liší podle typu vozidla (motorové vozidlo, přívěs, autobus, pásové vozidlo nebo jízdní souprava) a počtu náprav. U vícenápravových vozidel se také rozlišují hodnoty hmotností v závislosti na rozvoru jednotlivých náprav. Například u dvojnápravového motorového

[33] *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, č.* 153/2023, Sb.

vozidla, jehož dílčí rozvor je menší než 1 m, je největší povolená hmotnost dvounápravy 11,5 t.. Nejvyšší povolená hmotnost pro jízdní soupravu je stanovena na 48 t, což zahrnuje hmotnost celkové soupravy včetně všech náprav a vozidel, která ji tvoří.



1 Nákladní souprava [online]. [cit. 2023-09-03]. Dostupné z: https://www.ihro.cz/nas-vozovy-park

Jak již bylo zmíněno, vyhláška se podrobně zabývá povolenými rozměry silničních vozidel a jízdních souprav, včetně nákladu (viz obr. 1). Základními rozměry, které vyhláška stanovuje, jsou šířka, výška a délka vozidla. Nedodržení těchto hodnot může ohrozit nejen bezpečný provoz na pozemních komunikacích, ale také poškodit infrastrukturu.

Pro vozidla v kategoriích M, N, O, R, T nebo C je maximální šířka stanovena na 2,55 metru. Výjimkou jsou vozidla s nástavbou určenou pro přepravu nákladu při kontrolovaných teplotních podmínkách. Pokud stěny této nástavby mají minimální tloušťku 45 mm včetně izolační vrstvy, může být maximální povolená šířka zvýšena na 2,6 metru.

U vozidel podkategorie SS platí zvláštní pravidla při pohybu na silnicích II. a III. třídy, místních komunikacích nebo účelových cestách. Pokud šířka těchto vozidel přesahuje standardní limit 2,55 metru, ale nepřesahuje 3,5 metru, musí být splněna další bezpečnostní opatření. Tato vozidla musí být vybavena oranžovým výstražným světlem, nebo mohou být doprovázena technickým vozidlem s oranžovým světlem.

Pokud jde o výšku vozidel, platí odlišná omezení v závislosti na jejich kategorii a účelu použití. U vozidel v kategoriích N a O nesmí celková výška přesáhnout 4,08 metru, pokud se jedná o jízdní soupravu složenou z tažného vozidla a návěsu. Pro vozidla určená pro přepravu jiných vozidel může celková výška dosahovat až 4,2 metru.

Tato opatření mají za cíl zajistit bezpečnost silničního provozu, chránit infrastrukturu a předejít problémům při průjezdu podjezdy a mosty. Pokud je nutné přepravovat náklad

přesahující tyto limity, je třeba požádat o zvláštní povolení a splnit další předepsaná opatření.

V oblasti povolené délky vozidel vyhláška specifikuje různé limity podle toho, zda je v jízdní soupravě použit návěs, přívěs, nebo jejich kombinace. Pro jízdní soupravu s návěsem je povolená délka 16,5 metru, pro soupravu s přívěsem 18,75 metru. Při použití přívěsu určeného pro přepravu vozidel může délka dosáhnout až 20,75 metru. Pokud je v soupravě kombinace návěsu s přívěsem, nebo dva přívěsy, je povolená délka 22 metry.

Kromě těchto základních rozměrů vyhláška upravuje i specifické rozměry u jízdních souprav, jako je například vzdálenost mezi osou čepu sedla tahače a zadním čelem návěsu (max. 12 m)[34]. Dále vzdálenost mezi nejpřednějším vnějším bodem nákladového prostoru a nejzadnějším bodem přívěsu (max. 15,65 m)[35]. A poslední je stanovena maximální vzdálenost mezi předním bodem nákladového prostoru a zadním bodem přívěsu, která nesmí přesáhnout 16,4 m.[36]

2.5 Spojitelnost vozidel

Vyhláška o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel skutečně klade velký důraz na bezpečnost dopravy a správnou spojitelnost vozidel. Cílem je zajistit, aby při dodržování stanovených podmínek nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu, zejména při manipulaci s přípojnými vozidly a jízdními soupravami.

V oblasti hmotnosti se vyhláška zaměřuje na omezení týkající se přípojných vozidel a jízdních souprav. Podle vyhlášky platí následující pravidla:

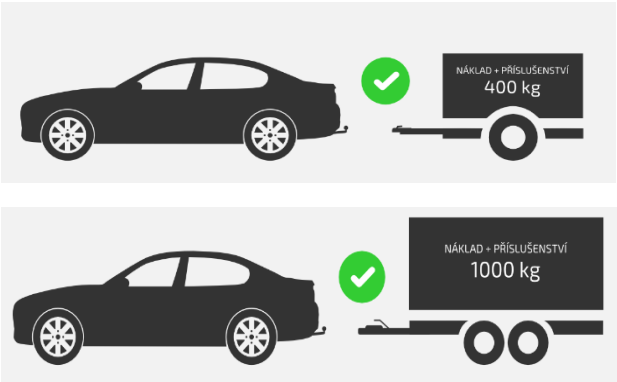
- **Přípojné vozidlo u jízdní soupravy s tažným vozidlem**, jehož **nejvyšší konstrukční rychlost** je **do 40 km/h**, nesmí mít hmotnost vyšší než **dvojnásobek hmotnosti tažného vozidla**.
- **Přípojné vozidlo u jízdní soupravy**, jejíž tažné vozidlo má **nejvyšší konstrukční rychlost vyšší než 40 km/h**, nesmí mít hmotnost vyšší než **1,5 násobek hmotnosti tažného vozidla**.

[34] KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Pravidla silničního provozu*, Vyhláška č. 209/2018 Sb., §7, odst. 1/d)
[35] KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Pravidla silničního provozu*, Vyhláška č. 209/2018 Sb., §7, odst. 1/e)
[36] KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Pravidla silničního provozu*, Vyhláška č. 209/2018 Sb., §7, odst. 1/f)

- Tato pravidla se **nevztahují na přípojná vozidla z kategorií O1 a O2**, tedy na lehká přívěsová vozidla, která mají nižší hmotnost a nejsou tak silně omezena.

Dále, tažné vozidlo má v technickém průkazu uvedenou nejvyšší povolenou hmotnost brzděného přípojného vozidla. To znamená, že přívěsy kategorií O3 a O4 (tj. přívěsy s vyšší hmotností a většími nároky na brzdění) nesmí mít hmotnost větší než uvedená nejvyšší povolená hmotnost brzděného přípojného vozidla. Pokud je součástí soupravy více přípojných vozidel, platí tento limit pro součet hmotností těchto přípojných vozidel.

Tato pravidla jsou kladně vnímána z hlediska bezpečnosti, protože pomáhají regulovat hmotnostní poměry mezi tažným vozidlem a přípojnými vozidly. Při dodržování těchto limitů se zajišťuje, že vozidlo nebude přetížené, což by mohlo negativně ovlivnit jeho jízdní vlastnosti, stabilitu a brzdnou účinnost, zejména při jízdě na vysokých rychlostech nebo v náročných podmínkách.



2. Spojitelnost vozidel. Online. Dostupné z: https://www.vapp.cz/spojitelnost-vozidel-do-soupravy-p19971/./

Ve vztahu k spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu vyhláška stanovuje specifické podmínky, které mají zajistit bezpečné a správné spojení mezi tažným vozidlem a přípojným vozidlem. Tyto podmínky se týkají například umístění svítilny na tažném vozidle a šířky přívěsu, aby byla dodržena bezpečnost a stabilita soupravy.

Konkrétně pro tažná vozidla kategorií M1 (osobní vozidla) a N1 (lehké nákladní vozidla) platí následující pravidlo pro zapojení přípojného vozidla kategorie O1 a O2 (přívěsy s nižší hmotností):

- **Bod činné svíticí plochy přední obrysové svítilny** na tažném vozidle, který je nejbližší k rovině vymezující největší šířku přípojného vozidla, nesmí být **dále než 400 mm od této roviny**.

- Toto měření platí na **každé straně** jízdní soupravy, tedy na levé i pravé straně vozidla a soupravy.

- Dále je podmínkou, že tento bod svítilny nesmí být vzdálenější od této roviny než 400 mm na každé straně vozidla, což znamená, že **šířka přívěsu nesmí přesahovat vnější okraj přední obrysové svítilny tažného vozidla o více než 400 mm na každé straně**.

Tato specifikace má na mysli především omezení šířky přívěsu, který by mohl výrazně zúžit prostor pro manévrování, nebo by mohl způsobit, že přední obrysové svítilny tažného vozidla budou méně viditelné pro ostatní účastníky silničního provozu. Dodržení této podmínky zajišťuje, že šířka přívěsu bude v souladu s rozměry tažného vozidla a nezpůsobí problémy při jízdě na silnicích nebo při průjezdu užšími prostory, jako jsou mosty nebo tunely.

2.6 Rozložení nákladu na vozidle

Téma zajištění nákladu ve silniční nákladní dopravě je klíčové pro bezpečnost na silnicích a ochranu zboží a vozidel. Pokud náklad není správně zajištěn, může při prudkém brzdění, náhlé změně směru jízdy nebo dopravní nehodě způsobit vážné problémy nejen pro samotné vozidlo, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu. V některých případech může špatně upevněný náklad vést k úplné ztrátě kontroly nad vozidlem nebo dokonce k nehodě.

Jak správně uvádí zákon č. 361/2000 Sb., v rámci silničního provozu platí několik zásadních pravidel pro správné zajištění nákladu:

1. **Maximální hmotnosti**: Při přepravě nákladu nesmí být překročena jak maximální přípustná hmotnost vozidla, tak maximální přípustná hmotnost na nápravu. To znamená, že náklad musí být rozložen a umístěn na vozidle tak, aby tyto limity nebyly překročeny.

2. **Stabilita a ovladatelnost vozidla**: Náklad musí být umístěn a upevněn tak, aby byla zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla, což je klíčové pro bezpečné řízení vozidla a pro prevenci nehody.

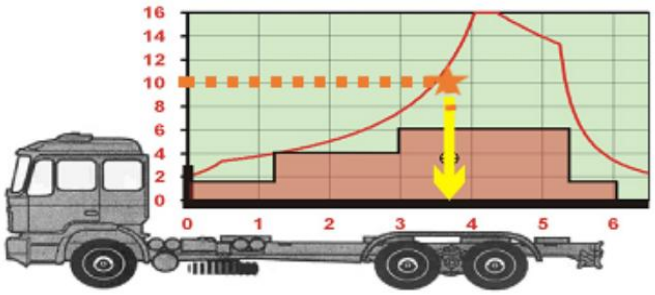
3. **Bezpečnost provozu**: Je nutné zajistit, aby náklad neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. To zahrnuje i nezakrývání osvětlení, odrazek, registrační značky, rozpoznávací značky státu a vyznačení nejvyšší

povolené rychlosti, které by mohly být zakryté zbožím nebo upevňovacími prostředky.

4. **Ochrana před znečištěním**: Náklad nesmí znečišťovat ani poškozovat povrch komunikace, ani způsobovat nadměrný hluk nebo znečištění ovzduší. To platí i pro zařízení sloužící k upevnění a ochraně nákladu, jako jsou plachty, řetězy nebo lana.

5. **Specifické předměty**: Předměty, které lze snadno přehlédnout, jako jsou **tyče**, **roury** nebo podobné dlouhé objekty, nesmí vyčnívat po straně vozidla, aby neohrozily bezpečnost ostatních účastníků provozu a aby byly v souladu s pravidly o zajištění nákladu.

Tato pravidla jsou navržena tak, aby minimalizovala riziko nebezpečných situací a nehod způsobených nesprávně uloženým nákladem a aby se zajistilo, že přeprava probíhá hladce a bez zbytečných komplikací.[37]



2 Rozložení nákladu [online]. [cit. 2023-09-03]. Dostupné z: https://www.dlprofi.cz/33/maximalni-povolene-rozmery-a-hmotnosti-vozidel-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4Ei6uuHfcNrOcBZgAeeJnkcQ/

Rovnoměrné rozložení a zajištění nákladu na vozidle je klíčové pro bezpečnost silničního provozu a pro správné jízdní vlastnosti vozidla. Jak správně uvádí pravidla, náklad musí být rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn vhodným technickým zařízením, aby nedošlo k jeho pohybu během jízdy. To nejen chrání přepravovaný náklad, ale zejména minimalizuje riziko nehod způsobených nesprávným rozložením nebo pohyblivým nákladem.

Klíčové faktory správného zajištění a rozložení nákladu:

1. **Rovnoměrné rozložení nákladu**:

[37] NOVOPACKÝ, Daniel; VETEŠNÍK, Pavel a BEZDĚKOVSKÝ, Karel. *Zákon o silničním provozu,* §52, odst. 2

- Náklad musí být na vozidle rovnoměrně rozložen, aby se nezměnily jízdní vlastnosti vozidla. Nevyvážený náklad může mít za následek nepředvídatelné chování vozidla – například přetáčení nebo nedotáčení při změně směru nebo brzdění.

2. **Zajištění nákladu**:

- K upevnění nákladu se používají poutací a upínací soupravy. Tyto soupravy musí být v dobrém technickém stavu, aby byla zajištěna jejich účinnost. U poutacích zařízení musí vázací síla odpovídat hmotnosti nákladu, jak je uvedeno na štítku.

3. **Důsledky nesprávného rozložení zátěže**:

- **Chybné rozložení nákladu** může mít vážné důsledky. Pokud je náklad nesprávně umístěn, například příliš vepředu nebo vzadu, může to mít negativní vliv na stabilitu vozidla:

    - **Příliš mnoho nákladu vpředu** může způsobit přetáčení vozidla (ztráta kontroly nad přední částí).
    - **Příliš mnoho nákladu vzadu** může vést k **nedotáčení** vozidla (ztráta kontroly nad zadní částí vozidla).

4. **Správné plánování**:

- Řidič musí plánovat každý náklad a brát v úvahu změny v celkové hmotnosti a jejím rozložení. To zahrnuje přepravu nákladu, který se může v průběhu cesty měnit (vykládání, přidávání nového nákladu).

- Změny hmotnosti a rozložení mohou výrazně ovlivnit jízdní vlastnosti vozidla a zvýšit riziko nehod. Také i když celková hmotnost nákladu nepřekračuje povolené limity, může tlak na některou nápravu překročit její maximální přípustnou hmotnost, což má negativní vliv na bezpečnost vozidla.

5. **Kontrola vozidla a odpovědnost**:

- Nízkorychlostní kontrolní vážení může odhalit přetížení vozidla nebo nesprávně rozložený náklad. Za takové vozidlo nese odpovědnost jak řidič, tak i provozovatel vozidla. To může vést k pokutám, zdržení a dodatečným nákladům na nápravu situace.

Toto ukazuje, že správné rozložení a zajištění nákladu není pouze otázkou efektivity, ale především bezpečnosti silničního provozu. Neopatrnost při nakládání může vést k vážným následkům, včetně nehod, poškození vozidel, a dokonce ohrožení životů účastníků provozu.

2.7 Technický průkaz, hodnoty na štítku, štítek rozměrů, zvlaštní užívání

Při provádění kontrol vozidel hlídkou Celní správy nebo Policie ČR je řidič povinen předložit dokumenty prokazující jeho totožnost a stejně tak tzv. totožnost vozidla, kterého je řidičem. Dokumentem ke ztotožnění původu vozidla slouží u vozidel registrovaných v České republice Osvědčení o registraci vozidla část I. (hovorově označovaný jako „Malý technický průkaz“). Jedná se o kartu zalaminovanou v průhledné fólii, která obsahuje základní údaje o vozidle, jako je registrační značka, datum první registrace, údaj o provozovateli vozidla a jeho případném vlastníkovi.

Pro účely nízkorychlostního kontrolního vážení jsou v technickém průkazu uvedeny i klíčové technické parametry vozidla. Mezi tyto údaje patří kategorie vozidla, provozní hmotnost, největší technicky přípustná hmotnost a hmotnost v soupravě vozidel. Tyto informace umožňují orgánům provádějícím vážení ověřit, zda vozidlo nepřekračuje povolené hmotnostní limity.

Na vozidlech bývají také umístěny informační štítky obsahující technické parametry, například štítky rozměrů vozidla, které uvádějí výšku, šířku a délku vozidla. Tyto údaje jsou zásadní nejen pro kontrolní vážení, ale i pro stanovení, zda vozidlo může bezpečně projíždět pod mosty nebo tunely a splňuje povolené rozměrové limity.

V případech, kdy je vozidlo využíváno k **zvláštnímu užívání pozemní komunikace**, například při přepravě nadměrných nákladů, je nutné získat povolení od příslušného silničního správního úřadu. Žádost musí obsahovat podrobnosti o plánované trase, účelu přepravy, technických parametrech vozidla a souhlas vlastníka komunikace. Správní orgán poté stanoví podmínky, za kterých lze zvláštní užívání schválit, včetně případného policejního doprovodu nebo omezení provozu na dané trase.

Vzhledem k legislativním požadavkům na vážení vozidel je nutné, aby řidiči a provozovatelé vozidel dbali na správnost a aktuálnost technické dokumentace, dodržovali

stanovené hmotnostní limity a v případě potřeby si včas vyžádali potřebná povolení k přepravě nadměrných nákladů..

2.7.1 Hodnoty v technickém průkazu

Technický protokol je oficiální dokument, který vypracovává technická zkušebna nebo zkušební stanice, a jeho účelem je potvrdit, že vozidlo, jeho systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které byly odeslány k testování nebo ověřování, odpovídají specifikacím uvedeným v technických dokumentech nebo ve schvalovací dokumentaci. Tento protokol musí splňovat příslušné technické, harmonizované nebo mezinárodní požadavky a zahrnuje také naměřené hodnoty získané při zkouškách nebo ověřování. Dále potvrzuje, že vozidlo nebo jeho součásti odpovídají technickým údajům uvedeným v příslušné dokumentaci. Měl by odrážet shodu se schválenými specifikacemi, které byly stanoveny při schválení typu vozidla nebo jeho komponentů.

Uvádí se konkrétní testy, zkoušky nebo ověřování, které byly provedeny na vozidle nebo jeho součástech. Součástí protokolu jsou naměřené hodnoty během testování, které dokazují, že vozidlo splňuje technické a legislativní požadavky.

Technický protokol je zásadní pro zajištění technické způsobilosti vozidel, jejich součástí a pro potvrzení, že všechny normy byly splněny, což je důležité jak pro schválení vozidla pro provoz, tak i pro kontrolu dodržování technických předpisů.[38]

Největší povolenou hmotností - největší hmotnost, se kterou smí být vozidlo užíváno v provozu na pozemních komunikacích v České republice,

Největší povolenou hmotností na nápravu - největší hmotnost na nápravu, se kterou smí být vozidlo užíváno v provozu na pozemních komunikacích v České republice,

Maximální technicky přípustnou hmotností na nápravu - hmotnost odpovídající největšímu technicky přípustnému statickému svislému zatížení, kterým působí náprava vozidla na povrch vozovky,

Maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla - maximální hmotnost stanovená pro vozidlo na základě jeho konstrukčních vlastností a provedení;

[38] *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, č.* 153/2023, Sb

největší technicky přípustná hmotnost přívěsu nebo návěsu zahrnuje statickou hmotnost přenesenou na tažné vozidlo, je-li přívěs nebo návěs připojen,

Maximální technicky přípustnou hmotností naložené jízdní soupravy - maximální hmotnost stanovená pro kombinaci motorového vozidla a jednoho nebo více přípojných vozidel na základě.

Stejně jako má každý řidič Osvědčení o registraci vozidla, musí být vozidlo vybaveno povinným štítkem výrobce (viz. obr. 4). Povinný štítek výrobce musí být připevněn výrobcem vozidla nebo jeho zástupcem. Povinným štítkem je buď obdélníková kovová tabulka, anebo obdélníkový samolepící štítek. Kovové tabulky musí být připevněny nýty.

3 Štítek výrobce vozidlo MAN (zdroj - vlastní foto, 2023)

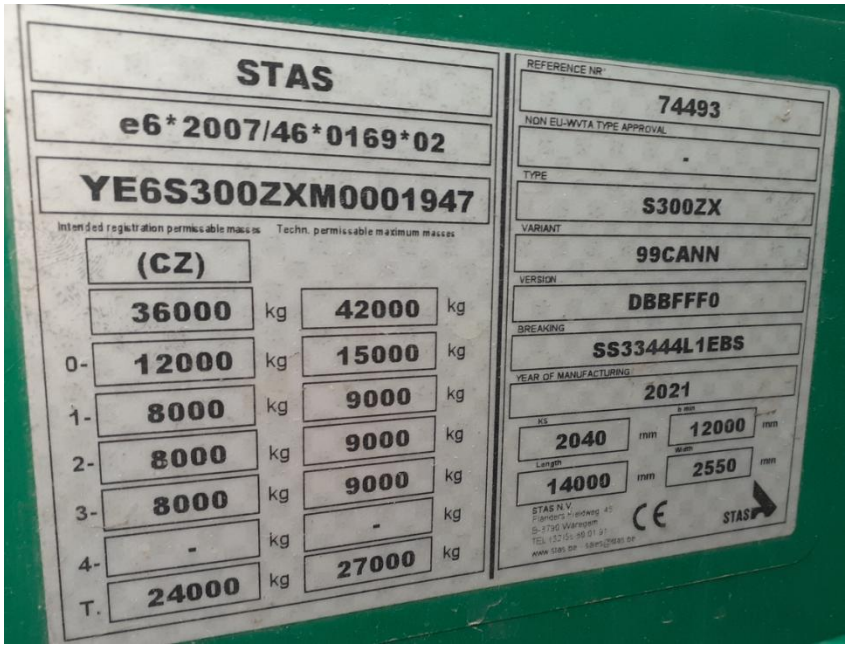
Samolepící štítky musí být takové, aby se na nich projevil každý pokus o změnu obsahu, musí být odolné vůči pokusu o falzifikaci a připevněné takovým způsobem, že v případě pokusu o odstranění dojde k jejich zničení. Na povinném štítku jsou uvedeny nesmazatelně tyto údaje v tomto pořadí:

- Jméno společnosti výrobce
- Úplné číslo schválení typu vozidla
- Identifikační číslo vozidla
- Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla
- Maximální technicky přípustná hmotnost jízdní soupravy

- Maximální technicky přípustná hmotnost na každou nápravu[39]

U vozidel kategorií M3, N3, O3 a O4 může výrobce na povinném štítku výrobce uvést doporučenou maximální přípustnou hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz (viz. obr. 5).[40] V takovém případě se část povinného štítku výrobce, na které jsou uvedeny hmotnosti, rozdělí na dva sloupce:

- doporučené maximální přípustné hmotnosti pro registraci/provoz se uvedou v levém sloupci
- maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla se uvedou v pravém sloupci



4 Štítek přípojného vozidla (zdroj- vlastní foto, 2023)

Zvláštní užívání pozemních komunikací lze charakterizovat jako využívání těchto komunikací způsobem odlišným od běžného provozu, případně pro jiné účely, než ke kterým jsou primárně určeny. Jedná se tedy o činnost, která vyžaduje zvláštní povolení a podléhá regulaci příslušných správních orgánů.

Mezi nejčastější příklady zvláštního užívání patří přeprava nadměrných nebo mimořádně těžkých nákladů, přesuny historických, vojenských či jiných speciálních vozidel. Každá

[39] *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel*
[40] *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel,* příloha I, část A, odst. 3.2.2.

fyzická či právnická osoba, která hodlá využívat pozemní komunikaci tímto způsobem, je povinna předložit žádost na příslušném silničním správním úřadu.

Žádost musí obsahovat nezbytné údaje, jako je účel zvláštního užívání, přesné místo a trasa, podrobnosti o dopravním prostředku, včetně technických specifikací, a údaje o osobě, která žádost podává. Součástí schvalovacího procesu je rovněž získání souhlasu vlastníka komunikace. Pokud vlastník stanoví specifické podmínky pro využívání komunikace, úřad je zapracuje do konečného povolení.[41] Silniční správní úřad stanovuje veškeré podmínky, které je nutné dodržet při zvláštním užívání, včetně doby platnosti povolení. Během platnosti může být povolení změněno, pokud je podána a řádně odůvodněna žádost o úpravu podmínek.

V některých případech může být nutné zajistit bezpečnost provozu například prostřednictvím policejního doprovodu. Cena policejního doprovodu je stanovena prováděcími předpisy a vypočítává se na základě několika faktorů, jako je počet dnů doprovodu, ujeté kilometry služebními vozidly, počet služebních hodin policistů účastnících se doprovodu a náklady na materiální zajištění, s výjimkou pohonných hmot.

Důkladná znalost pravidel zvláštního užívání pozemních komunikací je zásadní pro zajištění plynulého a bezpečného provozu. Následující kapitoly se budou dále věnovat specifickým aspektům tohoto tématu, včetně technických požadavků, postupů schvalování a právních aspektů.[42]

2.8 Dopady přetížení vozidel

Přetížení vozidel má negativní dopady na bezpečnost silničního provozu, životnost vozovek a mostních konstrukcí, jakož i na provozní náklady dopravců. Přetížené vozidlo se hůře ovládá, má delší brzdnou dráhu a vyšší riziko nehody. Rovněž dochází k nadměrnému opotřebení pneumatik, brzdových soustav a dalších komponent vozidla.

Přetěžování má také významné ekonomické a ekologické dopady. Vede k vyšší spotřebě paliva a emisím škodlivin, čímž přispívá k znečištění ovzduší. Z dlouhodobého hlediska způsobuje rychlejší degradaci silniční infrastruktury, což znamená vyšší náklady na její

[41] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem*, prováděcí vyhláška 104/1997, §40, Sb.
[42] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem*, prováděcí vyhláška 104/1997, §40a, Sb.

opravy a údržbu. Provozovatelé přetížených vozidel navíc často čelí pokutám a dalším sankcím, což může výrazně ovlivnit ekonomickou situaci dopravních firem.

Z ekologického hlediska přetěžování vozidel přispívá ke zvýšenému hluku a vibracím, které negativně ovlivňují životní prostředí v okolí silničních komunikací. Rychlejší opotřebení pneumatik vede k vyšší produkci mikroplastů, které se uvolňují do přírody. Zvýšené emise skleníkových plynů a pevných částic způsobují zhoršení kvality ovzduší, což má negativní dopad na zdraví obyvatelstva.

Proto jsou přísně stanoveny hmotnostní limity a kontrolní vážení hraje klíčovou roli v prevenci těchto negativních jevů.

2.9 Moderní technologie v kontrolním vážení

V oblasti kontrolního vážení vozidel se v posledních letech objevují pokročilé technologie, které zefektivňují proces vážení, zvyšují přesnost měření a umožňují provádění kontrol v reálném čase. Tyto technologie přispívají nejen ke zlepšení efektivity silničního dohledu, ale také k ochraně životního prostředí a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže.

2.9.1 Systémy pro bezkontaktní vážení

Jedním z nejvýznamnějších pokroků v oblasti kontrolního vážení je implementace systémů pro bezkontaktní vážení, které nevyžadují, aby vozidlo zastavilo na váze. Tato technologie využívá různé metody, jako jsou:

- **Induktivní smyčky:** Tato metoda používá smyčky zabudované do vozovky, které detekují přítomnost vozidla a měří jeho hmotnost na základě změn v elektromagnetickém poli, jak se vozidlo pohybuje po silnici.
- **Optické a laserové systémy:** Tyto technologie umožňují měření hmotnosti vozidla pomocí kamer, které sledují deformace vozovky pod zatížením, nebo pomocí laserových paprsků, které monitorují výšku vozidla a detekují přetížení náprav.
- **Systémy na bázi mikrovlnného záření:** Tyto systémy používají mikrovlny k detekci a měření hmotnosti vozidel bez nutnosti zastavení vozidla na váze.

Výhodou těchto technologií je vysoká efektivita, protože mohou probíhat v reálném čase, kdy vozidla nebrzdí, což zajišťuje plynulost dopravy a snižuje provozní náklady na kontrolu.

2.9.2 Inteligentní vážicí stanice a IoT

Moderní kontrolní váhy jsou stále častěji vybavovány technologiemi pro zajištění automatizace a vzdáleného monitorování. Inteligentní vážicí stanice integrují Internet věcí (IoT), což znamená, že jsou schopny sbírat, analyzovat a sdílet data v reálném čase. Tyto stanice mohou být propojeny s centrálními databázemi, které monitorují provoz a mohou okamžitě upozornit na vozidla překračující povolené limity hmotnosti.

- **Automatizované výstrahy a reportování:** Pokud systém detekuje přetížené vozidlo, automaticky vygeneruje varování a pošle informaci příslušným orgánům (Policie ČR, Celní správě).
- **Data v reálném čase:** Systémy mohou měřit hmotnost vozidel během jejich pohybu a okamžitě poskytovat informace o hmotnosti, což eliminuje potřebu zastavení vozidel.

2.9.3 Váhy s integrovaným kamerovým systémem

V kombinaci s kontrolním vážením se často využívají kamerové systémy, které pomáhají dokumentovat samotný proces a poskytují vizuální důkazy pro případné spory. Tyto systémy používají pokročilou analýzu obrazu k identifikaci registračních značek vozidel, což usnadňuje rychlou identifikaci vozidel a zpětnou kontrolu dat.

- **Automatizovaná identifikace** registračních značek (ANPR): Tento systém dokáže v reálném čase skenovat registrační značky vozidel a propojit je s databázemi, což urychluje kontrolu a zajišťuje správnost záznamů.
- **Záznamy pro audit:** Všechny operace jsou dokumentovány kamerovým systémem, což zajišťuje transparentnost procesu vážení.

2.9.4 Dynamické vážení při pohybu (WIM)

Dynamické vážení při pohybu (Weigh-in-Motion, WIM) je technologie, která umožňuje vážení vozidel během jejich pohybu po silnici. Tento systém je součástí moderních silničních kontrolních stanic a je schopný zaznamenávat hmotnost vozidel i při vysokých rychlostech. Tento typ vážení je velmi užitečný v oblastech, kde je vysoký objem dopravy, protože zrychluje kontrolní proces a snižuje dobu čekání.

WIM systémy se skládají z tlakových senzorů nebo pružných materiálů umístěných v asfaltu, které měří tlak generovaný vozidlem projíždějícím po silnici. Tyto systémy mohou být integrovány s automatizovanými kontrolními systémy, které generují zprávy a varování v reálném čase.

2.9.5 Pokročilé analytické nástroje pro data z vážení

S moderními technologiemi je možné sbírat velké množství dat o provozu vozidel a jejich hmotnosti, která jsou následně analyzována pomocí pokročilých analytických nástrojů a algoritmů. Tato data mohou být využita pro:

- **Prediktivní údržbu:** Analýza trendů v hmotnosti vozidel a identifikace vozidel, které mohou být přetížené, pomáhá predikovat problémy se silniční infrastrukturou a vyžaduje cílenou údržbu.
- **Optimalizace dopravní politiky:** Shromážděná data mohou napomoci při optimalizaci silniční infrastruktury, vylepšení dopravního řízení a zajištění rovnoměrného zatížení silnic.
- **Zlepšení bezpečnosti:** Data o váhách mohou pomoci při monitorování chování řidičů a identifikaci nebezpečných vzorců jízdy spojených s přetížením vozidel.

2.9.6 Výhody moderních technologií v kontrolním vážení

- **Zvýšená efektivita:** Tyto technologie umožňují provádění kontrol bez nutnosti zastavení vozidel, čímž zajišťují plynulost dopravy a úsporu času.
- **Vyšší přesnost měření:** Díky pokročilým senzorům a systémům pro bezkontaktní měření se výrazně zvyšuje přesnost vážení.

- **Automatizace procesů:** Integrace s centrálními databázemi a analytickými nástroji zjednodušuje kontrolní procesy, což zvyšuje produktivitu a minimalizuje lidské chyby.
- **Lepší správa silniční infrastruktury:** Moderní technologie přispívají k lepší správě silnic a mostů tím, že poskytují údaje o zatížení silnic a pomáhají optimalizovat plánování údržby a opravy.

Tato kombinace technologií nejen zlepšuje účinnost kontrolního vážení, ale také přispívá k udržitelnosti a bezpečnosti silničního provozu. Moderní vážicí systémy se tak stávají nezbytným nástrojem pro správu a regulaci hmotnosti vozidel na silnicích.

3 Nízkorychlostní kontrolní vážení

Nízkorychlostní kontrolní vážení je proces, při kterém se na dálnicích, silnicích a místních komunikacích provádí měření a vážení vozidel, která spadají do specifikovaných kategorií (např. M2, M3, N1, N2, N3, T, C, O, R, S, SS, nebo jízdní soupravy těchto vozidel). Tento typ vážení probíhá při nízké rychlosti pohybu vozidel, což umožňuje přesné měření a kontrolu parametrů vozidel a jejich technického stavu. Cílem nízkorychlostního kontrolního vážení je zajistit, že vozidla splňují požadavky na bezpečnost a dodržování předpisů o hmotnosti a rozměrech.

V rámci tohoto procesu může být prováděno několik různých kontrolních opatření, jako například:

1. **Kontrola hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy**: Měření celkové hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, aby se ověřilo, že nepřekračují povolené limity stanovené zákonem.

2. **Kontrola poměru hmotnosti vozidel v jízdní soupravě**: Tato kontrola zajišťuje, že hmotnosti jednotlivých vozidel v soupravě jsou v souladu s předpisy o bezpečné jízdní soupravě.

3. **Kontrola rozložení hmotnosti na nápravy**: Provádí se měření hmotnosti přenesené na jednotlivé nápravy, což je důležité pro bezpečnost a životnost vozovky.

4. **Kontrola hmotnosti na kola nebo skupiny kol**: Měření zatížení jednotlivých kol nebo skupin kol, které může mít vliv na stabilitu vozidla a opotřebení vozovky.

5. **Kontrola rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu**: Měření délky, šířky, výšky a dalších rozměrů, které musí odpovídat stanoveným limitům pro daný typ vozidla nebo jízdní soupravy.

6. **Kontrola dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu**: Ověření, zda jsou vozidla správně spojena v jízdní soupravu a zda je spojení bezpečné.

Nízkorychlostní kontrolní vážení hraje zásadní roli v zajištění bezpečnosti silničního provozu, ochraně dopravní infrastruktury a dodržování legislativních požadavků na

přepravu nákladu. Díky těmto kontrolám lze efektivně předcházet přetěžování vozidel, což minimalizuje riziko poškození vozovek, mostních konstrukcí a dalších prvků silniční sítě. Současně se tímto způsobem chrání ostatní účastníci silničního provozu, neboť přetížená nebo nesprávně naložená vozidla mohou představovat značné riziko v podobě delší brzdné dráhy, snížené stability či zvýšeného opotřebení vozidel.

Zákon jasně stanoví povinnost provádění kontrolního vážení na dálnicích, silnicích a místních komunikacích u vozidel spadajících do kategorií M2, M3, N1, N2, N3, T, C, O, R, S a SS, stejně jako u jízdních souprav složených z těchto vozidel. Kontrolní vážení může zahrnovat více aspektů. Tento systém kontrol pomáhá zajistit, aby vozidla odpovídala technickým a právním předpisům, což přispívá k plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. V případě zjištění nesrovnalostí mohou příslušné orgány na místě přijmout opatření, například nařídit přeložení nákladu, uložit pokutu nebo zabránit dalšímu pokračování v jízdě, dokud nebudou splněny předepsané podmínky.

Díky systematickému provádění nízkorychlostního kontrolního vážení lze snížit negativní dopady přetěžování vozidel na silniční síť a přispět k její delší životnosti. Tímto způsobem se nejen snižují náklady na opravy a údržbu komunikací, ale také se posiluje bezpečnost a odpovědnost všech účastníků silniční dopravy.[43]

3.1 Subjekty zajišťující nízkorychlostní kontrolní vážení

Oprávnění k provádění kontrol nadměrných nákladů nepatří pouze Policii České republiky. Celní správa se rovněž aktivně podílí na nízkorychlostním kontrolním vážení (dále jen „NKV“), zejména v případech, kdy dochází k poškozování pozemních komunikací nadměrně zatíženými nákladními vozidly. Její pravomoci v této oblasti vycházejí ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, konkrétně z ustanovení § 38a a § 40. Právě § 40 opravňuje celníka ve služebním stejnokroji k zastavení vozidla a jeho následnému podrobení nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení, čímž se zajišťuje dodržování legislativních limitů pro hmotnost a rozměry vozidel.

Kromě těchto kontrol využívá Celní správa svá oprávnění také v souvislosti s dohledem nad elektronickým mýtným systémem a časovým zpoplatněním pozemních komunikací.

[43] KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích,* §38a, odst. 1, zák. 13/1997 Sb.

V rámci této činnosti prověřuje, zda byla splněna povinnost úhrady mýtného či poplatků za užívání dálnic a vybraných silnic.

Výkon působnosti celních úřadů ve vztahu k dálnicím, silnicím, místním komunikacím a případně i veřejně přístupným účelovým komunikacím se v souladu se zákonem o pozemních komunikacích považuje za výkon správy daní. Výjimku z tohoto pravidla tvoří řízení o přestupcích, která nespadají pod daňovou správu, ale řídí se jinými právními předpisy. Tímto způsobem Celní správa významně přispívá k ochraně dopravní infrastruktury a zajištění spravedlivého a transparentního výběru poplatků za užívání komunikací.[44]

Silniční správní úřady

Silniční správní úřady hrají zásadní roli v regulaci kontrolního vážení. Jsou odpovědné za vydávání povolení k provozu vah, dohled nad jejich správným používáním a implementaci pravidel stanovených legislativou.

Policie České republiky

Policie České republiky zajišťuje dozor nad dodržováním hmotnostních limitů a může nařídit kontrolní vážení vozidel přímo v terénu. V případě zjištění překročení povolené hmotnosti může policie uložit sankce a předepsat opatření k nápravě.

Celní správa

Celní správa monitoruje hmotnost přepravovaného zboží z hlediska celních předpisů a může provádět vážení na hraničních přechodech a v celních skladech. Její úlohou je zajistit, aby dovážené a vyvážené zboží splňovalo platné předpisy týkající se přepravní hmotnosti.

Akreditované laboratoře a metrologické instituce

Kalibraci a certifikaci vah provádějí akreditované laboratoře a metrologické instituce, které zajišťují, že vážicí zařízení splňuje všechny požadované normy a legislativní předpisy. Tyto instituce také provádějí pravidelnou údržbu a kontrolu vah, aby byla zajištěna jejich dlouhodobá přesnost.

[44] KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích*

Provozovatelé nízkorychlostních vah

Nízkorychlostní váhy mohou být provozovány jak státními, tak soukromými subjekty. Provozovatelé těchto vah spravují vážicí stanice umístěné na klíčových dopravních uzlech a kontrolních bodech, kde dochází k pravidelnému vážení vozidel.

Dopravní inspektoráty a správní orgány

Dalšími subjekty, které se podílejí na kontrolním vážení, jsou dopravní inspektoráty a správní orgány, které dohlížejí na plnění legislativních požadavků a řeší případné správní řízení v souvislosti s porušováním hmotnostních limitů.

Efektivní fungování nízkorychlostního kontrolního vážení vyžaduje úzkou spolupráci mezi uvedenými subjekty. Pouze koordinovaný přístup umožňuje zajistit spravedlivé a transparentní vážení, snížit negativní dopady přetížení vozidel na dopravní infrastrukturu a zvýšit bezpečnost silničního provozu.

Zajištění správného vážení vozidel a kontrola hmotnosti přepravovaného nákladu je důležitým krokem k udržitelnému a bezpečnému provozu silniční dopravy, a proto je nutné neustále modernizovat vážicí technologie a zdokonalovat postupy kontrolního vážení.

3.2 Specifika místa určeného k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení

Nízkorychlostní kontrolní vážení „NKV“ může být prováděno na dálnicích, silnicích i místních komunikacích. Proces začíná výzvou řidiči, aby vozidlo nebo jízdní soupravu podrobil kontrole hmotnosti. Po příjezdu na vážící stanoviště je řidič povinen řídit se pokyny pověřené osoby, která obsluhuje vážící zařízení. Současně je na vyžádání povinen předložit veškeré přepravní doklady potřebné k ověření údajů o nákladu a vozidle. Délka zajížďky k místu vážení a zpět nesmí přesáhnout 16 km, aby se minimalizovalo narušení plynulosti dopravy a zajistila se efektivita procesu.[45]

Správná volba stanoviště pro „NKV“ hraje klíčovou roli nejen z hlediska plynulosti provozu a bezpečnosti, ale také z hlediska přesnosti měření. Český metrologický institut (ČMI) proto vydal Metrologický předpis MP 009-04, který stanovuje požadavky na

[45] KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích*

přenosná měřicí zařízení určená k zajišťování měření zatížení na kolo, nápravu a celkovou hmotnost silničních vozidel. Tento předpis obsahuje specifické technické požadavky na kvalitu vážicí plochy, aby byla eliminována jakákoli pochybnost o přesnosti výsledků měření.

Podle ČMI musí mít vozovka v místě vážení podélný sklon menší než 2 % a příčný sklon nesmí přesahovat 3 %. To je nezbytné k zajištění správné distribuce hmotnosti na měřicí senzory. Dále by vážicí zóna měla mít délku alespoň dvojnásobku maximální délky váženého vozidla nebo jízdní soupravy, aby byl proces měření proveden správně a v souladu s metrologickými normami.

Samotné vážení se provádí pomocí měřidel, která splňují přísné požadavky a předpisy Českého metrologického institutu. Používají se jak mobilní, tak stacionární váhy, které musí být řádně certifikovány a označeny příslušnými symboly. Každé měřidlo musí nést označení „CE“, poslední dvojčíslí roku posouzení shody, čtyřmístné identifikační číslo notifikované osoby a čtvercovou značku s písmenem „M“ na zeleném podkladu. K váhám výrobce přikládá kopii prohlášení o shodě, která dokládá jejich splnění všech požadovaných norem.

Pravidelné ověřování přesnosti vážicích zařízení provádí ČMI nebo jeho autorizovaná střediska. Tato ověření jsou klíčová pro zajištění spolehlivosti měření a jejich souladu s platnou legislativou. Pouze certifikované a pravidelně kontrolované vážicí systémy mohou být použity k vymáhání dodržování hmotnostních limitů na pozemních komunikacích.[46]

3.3 Mobilní váhy určené k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení

Pro účely nízkorychlostního kontrolního vážení (NKV) se využívají mobilní silniční váhy, které musí splňovat požadavky právních předpisů Ministerstva průmyslu a obchodu. Tyto požadavky vycházejí především ze zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 345/2002 Sb., která stanovuje seznam měřidel podléhajících povinnému ověřování a schválení typu. O vhodnosti měřidel pro kontrolu hmotnosti vozidel při silničních kontrolách rozhoduje Český metrologický institut.

[46] Ministerstvo dopravy. Metodická příručka: Nízkorychlostní vážení a správní řízení ve věci souvisejících přestupků

Technické specifikace vah s neautomatickou činností jsou definovány v souladu s právními předpisy Evropské unie prostřednictvím nařízení vlády č. 121/2016 Sb. Povinnost pravidelného ověřování těchto měřidel vychází z vyhlášky č. 345/2002 Sb., přičemž platnost ověření těchto vah je stanovena na jeden rok. Platnost se počítá od začátku kalendářního roku následujícího po roce, kdy bylo ověření provedeno. Všechny schválené typy vah musí být označeny platným štítkem a opatřeny úřední plombou.

Mobilní váhy určené k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení jsou navrženy tak, aby byly snadno přenosné a umožňovaly rychlé a efektivní provádění kontrol přímo v terénu. Tyto váhy obvykle pracují na principu dynamického vážení, kde se vozidlo pohybuje přes vážicí plošinu při nízké rychlosti, čímž je minimalizován vliv pohybových sil na přesnost měření.

Platnost ověření zaniká v případě že:

- uplynula doba platnosti jeho ověření,
- byly provedeny změny nebo úpravy stanoveného měřidla, jež mohou ovlivnit jeho metrologické vlastnosti,
- stanovené měřidlo bylo poškozeno tak, že mohlo ztratit některou vlastnost rozhodnou pro jeho ověření,
- byla znehodnocena, popřípadě odstraněna úřední značka, nebo
- je zjevné, že i při neporušeném ověření stanoveného měřidla ztratilo toto stanovené měřidlo požadované metrologické vlastnosti.

Podle § 2a vyhlášky č. 345/2002 Sb., která upravuje seznam měřidel podléhajících povinnému ověřování a schválení typu, je provozovatel měřidel mechanických veličin povinen každoročně zajistit ověření vah, pokud chce prodloužit platnost jejich ověření. Váhy, které úspěšně projdou tímto procesem, musí být opatřeny platným štítkem a úřední plombou. V praxi to znamená, že všechny subjekty využívající mobilní váhy pro NKV musí zajistit pravidelnou údržbu, kalibraci a včasné ověřování měřidel, aby byla zajištěna jejich správná funkčnost a přesnost měření.

3.4 Příprava vážícího místa a vážní zóny určené k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení

Výběr stanoviště pro nebezpečné kontrolní vážení „NKV“ je zásadní a vyžaduje důkladné posouzení různých faktorů. Kontrolní místo musí splňovat prostorové nároky tak, aby umožňovalo plynulý a bezpečný průběh vážení bez ohrožení silničního provozu. Musí poskytovat dostatek prostoru nejen pro samotné vážení, ale také pro zázemí kontrolních pracovníků, kteří zde vykonávají svou činnost. Zajištění jejich bezpečnosti a efektivní organizace celého procesu jsou klíčové aspekty při volbě vhodné lokality.

Důležitým prvkem stanoviště je vyhrazený prostor pro případné odstavení vozidel, která nevyhovují hmotnostním nebo rozměrovým limitům. Pokud vozidlo překročí povolené limity, musí existovat možnost jeho dočasného odstavení na bezpečném místě, kde nebude ohrožovat ostatní účastníky silničního provozu. Stejně tak musí být k dispozici prostor pro přeložení nákladu, pokud se při kontrole zjistí, že vozidlo nese nepovolené zatížení.

Z pohledu bezpečnosti silničního provozu je zásadní, aby příjezd a odjezd vozidel z kontrolního stanoviště nenarušoval plynulost dopravy. Umístění vážního místa nesmí zhoršovat rozhledové poměry řidičů a musí být navrženo tak, aby minimalizovalo riziko nehod či dopravních komplikací. Kromě toho je nutné při výběru stanoviště zohlednit technické požadavky výrobce vah, kterými se stanovují specifické podmínky pro správnou funkci vážního zařízení. Tyto požadavky mohou zahrnovat například rovnost povrchu, dostatečnou únosnost podloží nebo ochranu před vnějšími vlivy, které by mohly ovlivnit přesnost měření.

Zákon o pozemních komunikacích, prováděcí vyhlášky ani další metrologické právní předpisy neobsahují přesná pravidla týkající se lokalizace kontrolních stanovišť nebo konkrétního způsobu provádění „NKV“. Ministerstvo dopravy však doporučuje řídit se Metrologickým předpisem MP 009-04 vydaným Českým metrologickým institutem, který poskytuje určité vodítko k této problematice.

Správné vyznačení kontrolního stanoviště je dalším důležitým prvkem zajištění bezpečnosti a přehlednosti provozu. Přístupové cesty a samotné vážní místo musí být jasně označeny dopravním značením, aby byla zajištěna viditelnost a včasná orientace řidičů. Samotný prostor kontrolního pracoviště je nutné fyzicky vymezit, například

pomocí výstražných kuželů, světelných signálů či jiných bezpečnostních pomůcek používaných obsluhou vah.

Vzhledem k tomu, že nebezpečné kontrolní vážení je součástí dohledu nad dodržováním hmotnostních a rozměrových limitů vozidel, je důležité, aby každé kontrolní stanoviště bylo nejen funkční, ale také odpovídalo platným legislativním a bezpečnostním požadavkům. Správná volba místa výrazně přispívá k efektivitě kontrol a prevenci přetěžování silnic, čímž se zvyšuje bezpečnost provozu a chrání se dopravní infrastruktura.

3.5 Vyhodnocovací program pro nízkorychlostní kontrolní vážení

Celní správa ke své činnosti využívá váhy od společnosti TENZOVÁHY, s.r.o., konkrétně se jedná o přenosné váhy PW-10, určené pro vážení nákladních vozidel. Váhy jsou certifikovány jak pro obchodní vážení, tak i pro kontrolní vážení státními orgány. Na silničních vahách PW-10 je možno vážit jak v režimu statickém (po jednotlivých nápravách) tak i mnohem rychleji v dynamickém režimu – vážení za jízdy. Základní komponentou přenosných autovah PW-10 jsou tenzometrické vážicí plošinky, přes které vozidlo postupně přejíždí. Data z vážení jsou zpracována a zobrazena v PC a případně vytisknuta na tiskárně.

Váhy jsou standardně, tj. bez dalších poplatků, vybaveny PC, z kterého je možné tisknout a neomezeně archivovat protokoly o vážení. V softwaru jsou implementovány v základní ceně výrobku pokročilé funkce ulehčující celý proces vážení vozidel a další užitečné nástroje včetně rozsáhlé správy dat, exportů a reportování.

Váhy jsou také vybaveny i režimem vážení vozidel za jízdy (WIM) umožňující rychlé roztřídění vozidel na potenciálně přetížená a na ty ostatní. Tím je možné provozovat kontrolní činnost vážení nejen v blízkosti stacionárních vysokorychlostních dynamických vah zabudovaných do vozovky, ale kdekoli jinde, např. tam, kde vzniká podezření na přetěžování vozidel. To výrazně zvyšuje efektivitu vážení jako takového a umožňuje odhalit více přestupců než jen prostřednictvím namátkové činnosti.[47]

[47] *Tenzo váhy*. Online. Dostupné z: https://www.tenzovahy.cz/prenosne-vahy. [cit. 2025-02-28].

3.6 Postup při vážení a měření nízkorychlostním kontrolním vážením

Před každým kontrolním vážením osoba obsluhující zařízení na nízkorychlostní kontrolního vážení vozidel navede vozilo před vážní zařízení, vyzve řidiče k zastavení motoru vozidla a informuje ho o provedení kontrolního vážení. Následně zjistí hodnoty rozvorů a rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy, vždy včetně nákladu. Provede fotodokumentaci výrobních štítků vozidla a zjištěné hodnoty nahlásí obsluze SW, která je nastaví do vyhodnocovacího programu. Poté poučí řidiče o postupu při kontrolním vážení jednotlivých náprav, celkové hmotnosti vozidla a jízdní soupravy. Upřesní způsob vzájemné komunikace s řidičem a pokyny pro pohyb v prostoru vymezeném kontrolnímu vážení. Vážení probíhá v souladu s návodem příslušného výrobce zařízení pro kontrolní vážení. Motor vozidla zůstává při „NKV“ v chodu. To samé platí i pro případný chod technologie nástavby (chladící/mrazící agregát, domíchávač apod.). S výsledkem kontrolního vážení seznámí obsluha vah řidiče kontrolovaného vozidla.

3.7 Tolerance hmotnosti

Naměřené hodnoty hmotnosti musí být řádným způsobem zaznamenány a dokumentovány. Výsledky vážení musí být doplněny o rozšířenou nejistotu měření, kterou lze stanovit v souladu s dokumentem EA-4/02 M, nebo v souladu s obdobným mezinárodně uznávaným dokumentem použitelným pro stanovení nejistot měření a vážení.

Při zohlednění právně závazných předpisů stanovených technických a metrologických požadavků na přenosná měřicí zařízení pro zjišťování kolových zatížení, zatížení náprav a celkové hmotnosti silničních vozidel (které musí být před uvedením těchto vah na trh a do používání prokázány posouzením shody s požadavky směrnice EU tzv. nového přístupu), lze pro účely kontrolního vážení výsledkům měření jednotně přiřadit rozšířenou nejistotu měření 2 %.

Rovněž je nutné zohlednit podmínky vážení, jako je sklon vozovky, stav povrchu, meteorologické podmínky a možné rušivé vlivy, které mohou ovlivnit přesnost měření. V případě nepříznivých podmínek může být nutné opakované vážení nebo využití stacionárních vah s vyšší přesností.V případě znečištění například blátem nebo zanesení

sněhem se připouští překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy maximálně o 3 %.[48] S ohledem na § 23 odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb., který stanoví, že vozidla vjíždějící na pozemní komunikaci musí být předem očištěna tak, aby neznečišťovala pozemní komunikaci, tato tolerance se v praxi nepřipouští. O využití této tolerance rozhoduje pouze správní orgán.

V praxi se mohou vyskytovat případy, kdy tolerance hmotnosti hraje klíčovou roli při rozhodování o přestupcích a udělování sankcí. Proto je důležité, aby všechny subjekty zapojené do procesu kontrolního vážení měly jasně definované metodiky a postupy pro zajištění co nejvyšší objektivity a přesnosti měření.

3.8 Přestupky v souvislosti s překročením hodnot při nízkorychlostním kontrolním vážení

V souvislosti s přetížením vozidel pak definuje zákon o pozemních komunikacích skutkové podstaty správních deliktů, kterých se může dopustit jak řidič, tak provozovatel vozidla – tedy fyzická, právnická nebo podnikající fyzická osoba. Přestupky řidiče dle § 42a odst. 4 zákona č.13/1997 Sb.:

a) neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby podrobil vozidlo „NKV“,

b) neuposlechne pokyn osoby obsluhující zařízení na „NKV“,

c) řídí vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno překročení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu,

d) pokračuje v jízdě vozidlem nebo jízdní soupravou, u nichž bylo „NKV“ zjištěno nedodržení stanovených podmínek, a to v případě, kdy mu jízdy byla zakázána.[49]

Za výše uvedené přestupky lze řidiči uložit pokutu do 500 000.- Kč ve správním řízení nebo příkazem na místě do 100 000.- Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 4 písm. a), b) a d); příkazem na místě do 15 000.- Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 4 písm. c) a v příkazním řízení do 30 000.- Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 4 písm. c). Příkazem na místě může projednat přestupky PČR nebo celní úřad. [50]

[48] §6, odst. 2, vyhl. 209/2018 Sb. o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti souprav
[49] KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích*, §42a odst. 4, zák. 13/1997 Sb.
[50] KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích*, §42a odst. 8, zák. 13/1997 Sb.

Přestupky právnických a podnikajících fyzických osob dle § 42b odst. 1 zákonač.13/1997 Sb.: dle písm. u) jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno překročení povolených limitů. Za uvedený přestupek činí výměra pokuty 9 000.- Kč za každou započatou tunu, která přesáhne povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy. Pokud nedojde k překročení max. povolené hmotnosti o více než 500 kg, je výše pokuty 5 000.- Kč. Výše pokuty se stanoví podle největšího překročení.

Při přepravě nadměrného nákladu, kdy je vydáno povolení k zvláštnímu užívání pozemních komunikací, a následně je kontrolním vážením zjištěno, že došlo k překročení stanovených limitů, které jsou uvedeny v povolení, tak v tomto případě nese zodpovědnost za přestupek podle § 42b odst. 1 písm. b) pouze provozovatel (nikoli řidič vozidla), kdy nedodrží podmínky stanovené v tomto povolení. Za výše uvedené přestupky lze provozovateli uložit pokutu do 500 000.-Kč.[51]

V případech, kdy je provozovatel vozidla zároveň jeho řidičem, tak je dána zodpovědnost za přestupek pouze provozovateli vozidla. V případě, kdy se jedná o rozdílné osoby, lze uložit pokutu jak řidiči na místě, tak následně provozovateli vozidla. Často dochází k situacím, kdy se řidič nebo provozovatel brání tím, že o přeložení vozidla nevěděl anebo nemohl zjistit, že při jeho nakládce došlo k přetížení. V tomto případě je to ovšem nezbavuje zodpovědnosti za přestupek, protože kromě vizuální kontroly při nakládce, lze do vozidla nainstalovat vážící zařízení (viz. kapitoly výše), které ukazuje hmotnost již během nakládky, včetně zatížení na jednotlivé nápravy.

Přestupky jsou ve správním řízení příslušné projednat úřady obcí s rozšířenou působností (odbor dopravy, jako při projednání ostatních přestupků v dopravě).

[51] KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích.,* §42b odst. 1, zák. 13/1997 Sb.

4 Nízkorychlostní kontrolní vážení v praxi

K naši činnosti, jak už jsem popisoval výše, jakož to příslušníků mobilního dohledu CÚ, patří nízkorychlostní kontrolní vážení. Vzhledem k personálnímu stavu našeho oddělení se této činnosti nemůžeme věnovat příliš často, ale i přesto kdykoliv se jí věnujeme odhalíme velké množství přestupců.

Pokud to situace dovolí, nejdříve si zjistíme, zda máme volné vhodné místo k provádění kontrolní činnosti. Nejčastěji provádíme „NKV“ na komunikaci Jižní spojka ve směru do centra před lanovým mostem, toto místo je vhodné, už jen kvůli tomu, že jsou na této komunikaci nainstalovány vysoko rychlostní váhy, které nám mohou posloužit jako předvýběr vozidel ke kontrole. Je zde i dostatečný prostor k odstavení vozidel.

Před rozložením potřebného materiálu nejprve vážící zónu pomocí koštěte očistíme od nejhorších nečistot, jako kamínků. Po očištění je možně na určenou plochu umístit vyrovnávací pásy a mezi ně umístit vyhodnocovací podložky (v našem případě přenosné váhy PW-10 od společnosti TENZOVÁHY, s.r.o.). Po vybrání vhodného vozidla ke kontrole, požádáme hlídku o dynamické zastavení tohoto vozidla na kontrolním stanovišti. Řidiči oznámíme důvod kontroly a požádáme ho o předložení požadovaných dokumentů potřebných k provedení kontroly. Zeptáme se, zda je ochotný podrobit se kontrolnímu vážení, řidiče poučíme o průběhu a o možnosti kontrolní vážení odmítnout.

Pokud řidič souhlasí s kontrolou vozidla na vahách, necháme řidiče vyrovnat vozidlo před vyrovnávacími pásy. Před samotným procesem vážení, si vyfotíme stav ujetých kilometrů na tachometru vozidla, vyfotíme si štítky výrobce motorového vozidla a přípojného vozidla. Vozidlo musí být srovnané a pomalu a plynule najíždět na pásy, aby nedošlo k jejich shrnutí. Vozidlo necháme najet přední nápravou na vyhodnocovací podložky, kde zastaví do úplného klidu a počká až mu operátor vah dá pokyn, že vše proběhlo v pořádku, vozidlo na vahách vyfotíme, a můžeme pokračovat další nápravou. Stejný postup opakujeme na všech nápravách vozidla. Po zvážení všech náprav vozidla, je nutné v programu, který zpracovává výstup „NKV“, zadat správný typ vozidla, v našem případě správnou siluetu, jak vozidlo vypadá a kolika nápravové je. U více nápravových vozidel je nutné správně změřit a zadat do systému rozvor, který je rozhodující pro určení maximálního možného zatížení na nápravách.

Po zadání všech potřebných údajů o vozidle, nám program sám vyhodnotí, jak těžké celkově vozidlo je, a jestli překračuje nejvyšší povolené hodnoty, a to jak celkově, tak na jednotlivých nápravách. Během vyhodnocení výsledků vážení, operátor oskenuje všechny předložené doklady od řidiče. Po ztotožnění dodavatele, příjemce a osoby řidiče, obdrží řidič vážní lístek (viz. příloha I.), na kterém má kompletní výsledek všech naměřených hodnot zatížení. Dále je s řidičem sepsán protokol o místním šetření (viz. příloha II.), a je poučen o kontrole dle daňového řádu (viz. příloha III.). Všech tyto dokumenty jsou vyhotoveny ve 3 kopiích a všechny na místě řidič potvrdí svým podpisem.

V případě zjištění porušení, hlídka na místě udělí pokutu řidiči v rozmezí 0,- Kč až 15 000,- Kč a upozorní řidiče, že všechny zjištěné důkazy o porušení budou předány správnímu orgánu místně příslušnému k projednání věci. Ve správním řízení bude udělena pokuta dopravci a to 9 000,- Kč za každou započatou tunu přes maximální povolené hodnoty.

V případě, že řidič nesouhlasí s pokutou, která mu byla udělena, budou všechny zjištěné důkazy předány také na právní oddělení CÚ, kde bude správní řízení vedeno s řidičem vozidla. Dále je řidič poučen, že je povinen na místě sjednat nápravu, a je mu udělen zákaz pokračování v jízdě s přetíženým vozidlem.

4.1 Subjekty zajišťující nízkorychlostní kontrolní vážení

Podle § 38a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích je zajištění nízkorychlostního kontrolního vážení povinností vlastníka pozemní komunikace (dále jen „PK“). Za odpovědnost za silnice I. třídy nese kraj, na jehož území se komunikace nachází, přičemž spolupracuje s Policií ČR nebo Celními úřady ČR. Pokud je vlastníkem silnice I. třídy stát, je nutné získat souhlas jeho zástupce. Zákon zároveň umožňuje, aby nebezpečné kontrolní vážení „NKV“ prováděly i obce a kraje v rámci správy dané komunikace. Schválení realizace „NKV“ obvykle vydává Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „ŘSD“), které spadá pod Ministerstvo dopravy, přičemž tento souhlas musí mít písemnou formu.

Vlastník pozemní komunikace „PK“ může na základě příkazní smlouvy pověřit jiný subjekt zajišťováním „NKV“. Tato smlouva bývá uzavírána mezi obcí, krajem či státem a právnickou osobou, přičemž její délka závisí na vzájemné dohodě. Pokud vlastník

komunikace svěří tuto činnost jinému subjektu, jedná se o zmocnění vyplývající z uzavřené smlouvy podle zákona. Ministerstvo dopravy upozorňuje, že při uzavírání těchto smluv je třeba respektovat zákon o veřejných zakázkách, pokud se nejedná o bezplatné zajištění „NKV“ prostřednictvím CSPSD s.p.o. nebo pokud je tato činnost vykonávána subjektem, který většinu své práce provádí ve prospěch veřejného zadavatele a tento zadavatel v něm má výlučná majetková práva dle § 18 odst. 1 písm. e) zákona o veřejných zakázkách.

Podle § 38a odst. 3 písm. b) stejného zákona mohou Policie ČR a celní úřady provádět „NKV“ samostatně, bez nutnosti souhlasu vlastníka komunikace. K provádění „NKV“ na pozemních komunikacích a jejich přilehlých pozemcích tak Policie ČR ani celní úřady nepotřebují zvláštní povolení či pověření, neboť jim to zákon umožňuje.

Oprávnění k zastavení vozidla má pouze policista nebo celník. Samotný proces „NKV“ začíná odkloněním vozidla z provozu, na základě jeho výsledků pak mohou policista nebo celník řešit přestupky řidičů – policista v rámci blokového řízení, celník ve správním řízení. Odpovědnost za technické zajištění vážení nese vlastník komunikace, kraj nebo pověřený subjekt. Pracovník těchto subjektů se účastní „NKV“ a provádí technickou část vážení.

4.2 Místa určená pro nízkorychlostní kontrolní vážení v hl. m. Praha

Výběr vhodného stanoviště pro nízkorychlostní kontrolní vážení je klíčový z hlediska zajištění plynulosti provozu, bezpečnosti silničního provozu a přesnosti měření. Místo vážení musí splňovat několik důležitých kritérií, která se týkají jak prostorových nároků, tak požadavků na kvalitu povrchu vozovky.

Při výběru kontrolního stanoviště je nutné zohlednit:

- **Dostatečný prostor** pro bezpečné zastavení vozidla, jeho kontrolu a případné přeložení nákladu.
- **Plynulost a bezpečnost provozu**, zejména s ohledem na možnost plynulého odklonu vozidel a minimalizaci dopravních komplikací.

- **Požadavky Policie ČR a Celní správy**, které mají pravomoc provádět kontrolu hmotnosti a musí mít možnost bezpečně zastavit vozidlo.
- **Specifikace výrobce vah**, protože vážicí zařízení mají specifické požadavky na povrch vozovky, sklon a stabilitu.
- **Kvalitu vozovky**, která musí odpovídat předepsaným parametrům pro přesné měření.

V souladu s legislativními požadavky se jako nejvhodnější pracoviště pro provádění „NKV“ využívají:

- **Odstavné plochy**, jako jsou dálniční odpočívky a veřejná parkoviště, které poskytují dostatečný prostor pro bezpečnou manipulaci s vozidly.
- **Prostory správce pozemní komunikace**, pokud jejich využití umožňuje infrastruktura a organizační opatření.
- **Speciálně vyhrazené kontrolní úseky**, které jsou určeny pro vážení vozidel a splňují přísné metrologické požadavky.
- **Požadavky na kvalitu vozovky v místě vážení**

Aby bylo zajištěno přesné a objektivní vážení, musí vážicí zóna splňovat tyto technické požadavky:

- **Podélný sklon vozovky** musí být menší nebo nejvýše roven **2 %**.
- **Příčný sklon vozovky** nesmí překročit **3 %**.
- **Při měření kolového zatížení** musí být příčný sklon menší nebo nejvýše roven **0,5 %**, aby byla zachována maximální přesnost měření.
- **Podmínky pro vyrovnání kol a náprav vozidla**

Při vážení musí být všechna kola a nápravy váženého vozidla (nebo soupravy) umístěna v rámci vážicí zóny. Dále platí tyto zásady:

- Pokud některé nápravy nejsou přímo váženy, ale patří k podvozku jediného vozidla, musí být **vyrovnány do stejné roviny** jako vážená kola nebo nápravy.

- Vyrovnání se provádí pomocí vhodných vyrovnávacích prostředků, které kompenzují výškový rozdíl mezi jednotlivými nápravami.

- Obecně platí, že **minimálně musí být vyrovnány ty nápravy**, jejichž vzdálenost od vážené nápravy je menší než **200násobek výšky vážicí plošiny**.

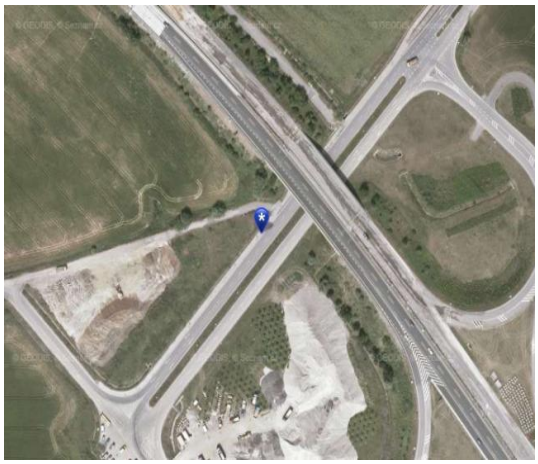
Správný výběr stanoviště a dodržení předepsaných technických podmínek zajišťuje nejen přesné výsledky vážení, ale také plynulost provozu a bezpečnost všech účastníků silniční dopravy.[52]

Díky Centrum služeb pro silniční dopravu, s.p.o., máme na území hlavního města proměřených 18 míst, kde je dostatečný prostor pro vytvoření vážící zóny.

Některá z těchto míst jsou například (obr. 6 až obr. 11):

Pražský okruh exit 21 (GPS 50° 01' 54.016" N, 14° 16' 55.095" E)

- Podélný sklon vozovky 0,54 %
- Příčný sklon vozovky 1,2 %



5 Vážící místo 1 [online]. [cit. 2023-09-03]. Dostupné z: http://mapy.cz

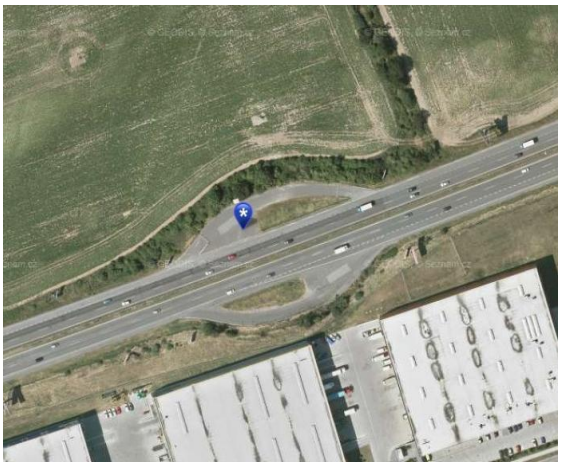
6 Foto konkrétního místa (zdroj – vlastní)

Ul. Novopacká R10, 2 km (50° 07' 27.316" N, 14° 36' 34.641" E)

- Podélný sklon vozovky 0,2 %

[52] Metrologický předpis MP 009

- Příčný sklon vozovky 1,7 %

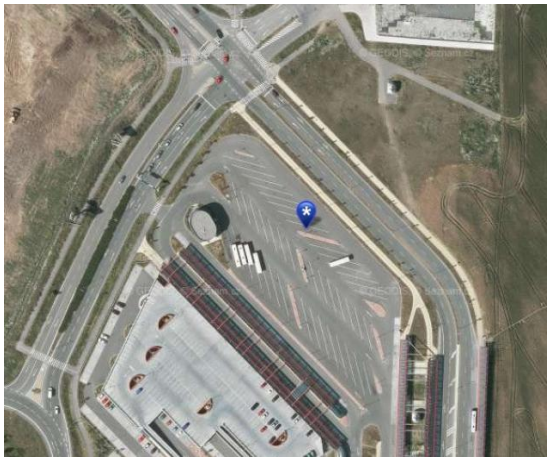


7 Vážící místo 2 [online]. [cit. 2023-09-03]. Dostupné z: http://mapy.cz

8 Foto konkrétního místa (zdroj – vlastní)

Parkoviště MHD, Praha – Letňany (GPS 50° 7' 35.583" N, 14° 30' 55.744" E)

- Podélný sklon vozovky 0,1 %
- Příčný sklon vozovky 1,3 %



9 Vážící místo 3 [online]. [cit. 2023-09-03]. Dostupné z: http://mapy.cz

10 Foto konkrétního místa (zdroj – vlastní)

4.3 Vyhodnocení dat nízkorychlostního kontrolního vážení

V souvislosti s poškozováním pozemních komunikací především nákladními vozidly, je celní správa oprávněna v souladu s § 38a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních

komunikacích, ve znění pozdějších předpisů k provádění nízkorychlostního kontrolního vážení vozidel kategorií M2, M3, N1, N2, N3, T, C, O, R, S nebo SS a jejich jízdních souprav.

V případě zjištění porušení je celní správa oprávněna na místě udělit:

- pokutu do 15 000,- Kč (za porušení stanovených hodnot a za předpokladu, že řidič s projednáním přestupku na místě souhlasí)
- pokutu do 100 000,- Kč (za „nepodrobení se" vážení, a pokračování v jízdě po zjištěném porušení, a to za předpokladu, že řidič s projednáním přestupku na místě souhlasí)
- v případě, že řidič odmítl podrobit vozidlo nebo jízdní soupravu vážení je možné použít technického prostředku k zabránění v jízdě vozidla na dobu do 48 hodin. K uvolnění vozidla dojde v okamžiku, kdy se vozidlo kontrolnímu vážení podrobí
- oznámení přestupku celnímu úřadu podle místa zjištění

Zjištěná porušení, kterých se dopustí řidič vozidla, pokud je současně provozovatelem vozidla, jsou řešena dopravním úřadem „pouze" jako přestupek právnické a podnikající fyzické osoby. U ostatních přestupků jsou zjištěná porušení řešena souběžně s přestupkem řidiče. Celní úřad může od provozovatele vozidla vybrat kauci ve výši od 5 000 do 50 000,- Kč.

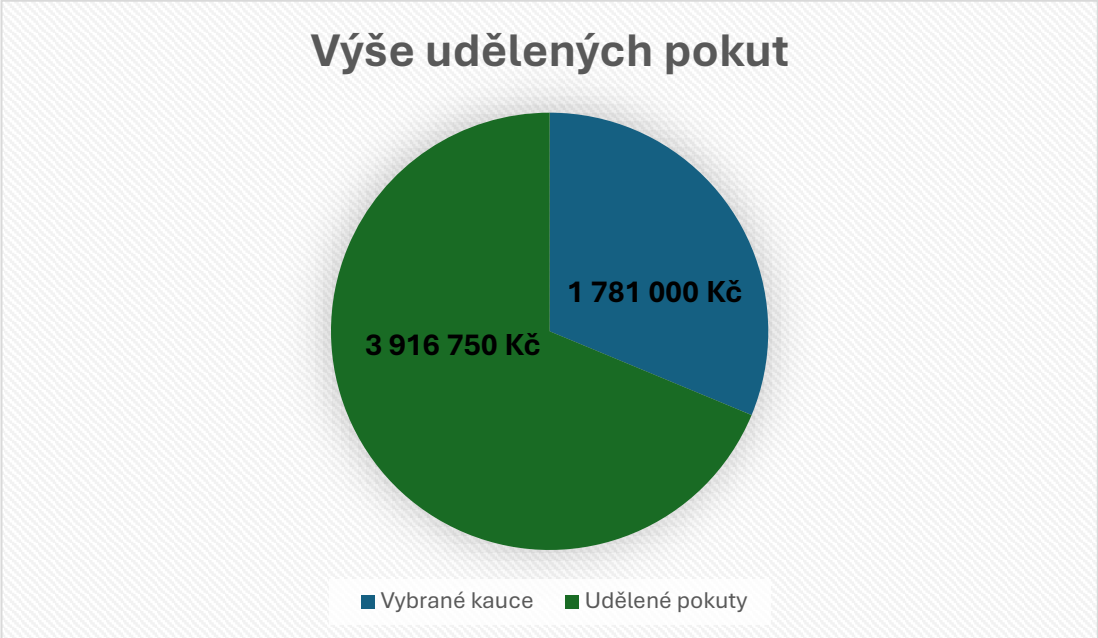
Za situace, kdy řidič nevlastní částku určenou jako kauci, je celní úřad oprávněn vozidlu zabránit v jízdě použitím technického prostředku („botička"), nebo zakázat pokračovat v jízdě zadržením dokladů k vozidlu i k nákladu. Oznámení o přestupku provozovatele vozidla je poté oznamováno dopravnímu úřadu obce s rozšířenou působností podle místa zjištění.

Pokud bude zjištěno, že největší povolená hmotnost na nápravu překračuje míru stanovenou zvláštním právním předpisem, nesmí řidič pokračovat v jízdě. Celník je oprávněn zabránit řidiči v další jízdě.

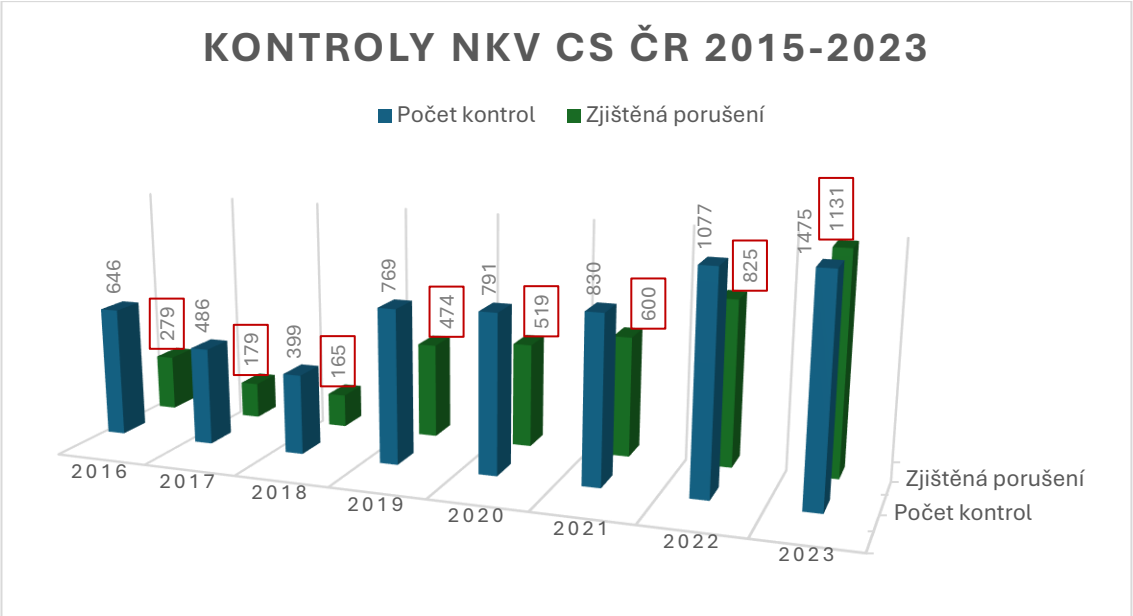
Statistiky prováděných kontrol „NKV“ celními úřady za rok 2022 znázorňují obr. 12 až 14.

Z obr. č. 12 je vidět, že počet zjištěných porušení při kontrolním vážení přesahuje 76 %. Obr. č. 13 poukazuje na částky udělených pokut a vybraných kaucí – vybrané kauce převyšují udělené pokuty.

11 vybrané finanční prostředky u zjištěných porušení (zdroj – Statistické údaje [online]. [cit. 2023-09-03]. Dostupné z: https://www.celnisprava.cz/cz/stranky/search.aspx?k=statistiky%20v%C3%A1%C5%BEen%C3%AD)



12 -počet kontrol a z toho zjištěných porušení od roku 2015–2022, Statistické údaje [online]. [cit. 2023-09-03]. Dostupné z: https://www.celnisprava.cz/cz/stranky/search.aspx?k=statistiky%20v%C3%A1%C5%BEen%C3%AD)



13 počet kontrol a z toho zjištěných porušení v konkrétním roce, Statistické údaje [online]. [cit. 2023-09-03]. Dostupné z: https://www.celnisprava.cz/cz/stranky/search.aspx?k=statistiky%20v%C3%A1%C5%BEen%C3%AD)

Ze statistiky je zřejmé, že počet kontrol „NKV" CS v posledních čtyřech letech narostl a zvýšilo se i odhalení porušení. To poukazuje na smysluplnost provádění kontrol. Z obr. č. 14 je zřejmé, že za období let 2015–2023 bylo nejvíce provedených kontrol v roce 2023. V tomto roce bylo zjištěno i nejvíce porušení.

4.4 Průběh kontrolního vážení

Kontrola nízkorychlostního vážení začíná výzvou řidiči, kterou provede policista nebo celník, že bude vozidlo zváženo. Místo vážení musí být vzdáleno maximálně 16 kilometrů od bodu, kde byl řidič zastaven, a zároveň napojeno na pozemní komunikaci. Pokud vážicí zóna není přímo napojena na silnici, musí být do této vzdálenosti započítána i zpáteční cesta na komunikaci, nikoliv však zpět na místo zastavení.

Postup při vážení

Celník (nebo policista) řidiče informuje o postupu kontroly a vyžádá si potřebné doklady, jako jsou dokumenty k nákladu, vozidlu, občanský a řidičský průkaz řidiče, případně živnostenský rejstřík či Eurolicenci. Pokud se provozovatel vozidla liší od subjektu uvedeného v těchto dokladech, je nutné doložit smlouvu mezi oběma stranami. V případě zvláštního povolení od Ministerstva dopravy musí být toto povolení předloženo bez vyzvání.

Před začátkem samotného vážení pořizuje celník fotodokumentaci štítků vozidla, měří rozvory náprav dle vyhlášky č. 341/2014 Sb. a provádějí vizuální kontrolu technického stavu, například brzdových systémů. Dbají na bezpečnost, protože vážení zahrnuje opakované rozjíždění a zastavování vozidla.

Zákonné povinnosti: Podle zákona č. 13/1997 Sb. je řidič povinen na výzvu podrobit vozidlo nízkorychlostnímu vážení a řídit se pokyny obsluhy vážicího zařízení. Pokud vážení neodhalí žádné překročení stanovených hodnot, řidič může pokračovat v jízdě.

Proces vážení

Po obdržení všech potřebných údajů se zadají základní informace do vážicího programu. Řidič je zároveň poučen o signálech, které budou používány během vážení. Během vážení je postupně kontrolována každá náprava vozidla, přičemž hodnoty jsou zaznamenávány do systému. Po dokončení vážení se data vyhodnotí.

Pokud jsou rozměry a hmotnost vozidla v pořádku, řidič obdrží vážní lístek a všechny doklady jsou mu vráceny. V případě přetížení nebo nevyhovujících rozměrů se provádí další měření vozidla – jeho délky, šířky, výšky a vzdálenosti mezi nápravami. Tyto hodnoty se zapisují do protokolu a doplňují se fotodokumentací.

Řešení porušení

Pokud vážení odhalí překročení povolených hodnot dle vyhlášky č. 341/2014 Sb., řidič smí pokračovat v jízdě pouze po získání povolení ke zvláštnímu užívání komunikace. Pokud vozidlo není technicky způsobilé, musí dojít k přeložení nákladu.

V případě porušení může policista nebo celník na místě řešit přestupek blokově nebo zahájit správní řízení. U zahraničních dopravců bývá vždy vyžadována kauce, aby bylo zajištěno, že se provozovatel vozidla nebude vyhýbat správnímu řízení. Výše kauce by měla odpovídat výši pokuty.

5 Nízkorychlostní kontrolní vážení v Evropě

V rámci Evropské unie (dále jen „EU") hraje kontrola hmotnosti nákladních vozidel klíčovou roli při zajištění bezpečnosti silničního provozu, ochraně dopravní infrastruktury a dodržování pravidel maximálního zatížení. Přetížená vozidla nejenže ohrožují plynulost dopravy, ale mohou způsobit vážné poškození komunikací a zvýšit riziko dopravních nehod. Proto členské státy „EU" implementují různé systémy kontrolního vážení vozidel, přičemž nízkorychlostní vážení představuje jeden z nejefektivnějších způsobů těchto kontrol.

Evropská legislativa, zejména nařízení a směrnice zaměřené na bezpečnost a ochranu dopravní infrastruktury, stanovuje rámec, v němž jednotlivé státy přizpůsobují své kontrolní mechanismy. Přestože společný cíl zůstává stejný, konkrétní přístupy a technologie používané při nízkorychlostním vážení se napříč členskými státy liší v závislosti na legislativě, technických možnostech a provozních požadavcích.

Kapitola se zaměřuje na přehled systémů nízkorychlostního vážení vozidel v členských zemích EU. Analyzována bude zejména legislativní úprava kontrol, technologická řešení a příklady dobré praxe. Součástí je i porovnání přístupů jednotlivých států s cílem identifikovat efektivní opatření, která by mohla být využita pro další harmonizaci a optimalizaci této kontrolní činnosti v rámci celé „EU".

Nízkorychlostní kontrolní vážení vozidel je v členských zemích Evropské unie implementováno různými způsoby, přičemž každý stát přizpůsobuje své postupy národním legislativním a technickým podmínkám. V České republice je nízkorychlostní kontrolní vážení upraveno zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, který rozlišuje mezi vysokorychlostním a nízkorychlostním vážením.

Podle tohoto zákona je nízkorychlostní kontrolní vážení definováno jako vážení, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu a využívají se technická zařízení, která nejsou určena pro vysokorychlostní vážení. Kontrola může zahrnovat měření hmotnosti vozidla, kontrolu rozložení hmotnosti na nápravy či skupiny náprav a ověření rozměrů vozidla včetně nákladu.

V jiných členských státech „EU" se přístupy k nízkorychlostnímu vážení liší v závislosti na národních předpisech a dostupných technologiích. Například v Německu a Francii jsou

kontroly hmotnosti vozidel prováděny na základě kombinace stacionárních a mobilních vážicích systémů, přičemž důraz je kladen na ochranu silniční infrastruktury a bezpečnost provozu. V Polsku jsou kontroly hmotnosti vozidel prováděny inspektory silniční dopravy za použití přenosných vah, což umožňuje flexibilní a efektivní kontrolu na různých místech. Je třeba poznamenat, že neexistuje jednotný evropský předpis, který by detailně upravoval postupy nízkorychlostního vážení ve všech členských státech. Každá země proto přizpůsobuje své kontrolní mechanismy vlastním potřebám a podmínkám, přičemž základním cílem zůstává zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochrana dopravní infrastruktury.

5.1 Vážení vozidel v Německu

Německo je známé svou přísnou regulací silničního provozu, která zahrnuje i důsledné kontroly hmotnosti vozidel. Cílem těchto opatření je nejen chránit dopravní infrastrukturu před nadměrným opotřebením, ale také zajistit bezpečnost všech účastníků provozu. Vážení vozidel se provádí jak **pomocí stacionárních měřicích systémů**, umístěných především na dálničních odpočívadlech, tak **mobilními jednotkami** spolkové policie a kontrolních orgánů.

Právní základ vážení vozidel v Německu tvoří **Zákon o silničním provozu (Straßenverkehrsgesetz - StVG)** a nařízení o maximálních povolených hmotnostech a rozměrech vozidel. Překročení povolené hmotnosti může vést k **vysokým pokutám, odebrání bodů v dopravním registru a v krajních případech i k zákazu provozu vozidla**. V této kapitole se podrobně zaměříme na **proces vážení, odpovědnost dopravců a řidičů, výši sankcí a preventivní opatření**.

Vážení v Německu provádějí:

- **Spolkové dopravní orgány** (např. BAG – Bundesamt für Güterverkehr): Zajišťují kontroly na dálničních stanovištích a odpočívkách.
- **Policie:** Provádí kontroly na silnicích a při podezření z překročení povolené hmotnosti.
- **Celní správa:** Může se zapojit při kontrole zahraničních vozidel a dodržování předpisů.
- **Soukromé firmy:** V některých případech mohou být provozovatelé stanovišť smluvní partneři státních orgánů.

Povolené hodnoty hmotnosti a rozměrů vozidel

Hmotnost:

- Maximální povolená hmotnost vozidla nebo soupravy závisí na počtu náprav a typu vozidla.
- Například pro těžká nákladní vozidla je maximální celková hmotnost zpravidla 40 tun (nebo 44 tun pro kombinovanou dopravu).
- Maximální hmotnost na jednotlivou nápravu je obvykle 10 tun (pro poháněné nápravy 11,5 tuny).

Rozměry vozidla:

- **Délka:** Maximální délka nákladního vozidla je 12 metrů, zatímco jízdní souprava může dosahovat maximálně 18,75 metru.
- **Šířka:** Maximální povolená šířka vozidla je 2,55 metru (u chlazených vozidel s izolačními stěnami 2,60 metru).
- **Výška:** Maximální povolená výška vozidla je 4 metry.

Hrozící sankce:

- Překročení hmotnosti o 5,1–10 %: pokuta 10 €
- Překročení hmotnosti o 10,1–15 %: pokuta 30 €
- Překročení hmotnosti o 15,1–20 %: pokuta 35 €
- Překročení hmotnosti o 20,1–25 %: pokuta 95 € a 1 trestný bod
- Překročení hmotnosti o 25,1–30 %: pokuta 140 € a 1 trestný bod
- Překročení hmotnosti o více než 30 %: pokuta 235 € a 1 trestný bod[53]

5.2 Vážení vozidel v Polsku

V Polsku je vážení vozidel klíčovým prvkem pro zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochranu silniční infrastruktury. Přetížená vozidla mohou způsobovat poškození vozovek, snižovat bezpečnost provozu a ohrožovat ostatní účastníky silničního provozu. Z tohoto důvodu polské úřady zavedly přísné kontroly hmotnosti vozidel, které jsou prováděny jak **na stacionárních vážních stanovištích**, tak **pomocí mobilních měřicích jednotek**.

[53] KRÜGER, Hans-Jürgen a MIKOSCH, Ralf. *Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)*. Saxonia Verlag, 2021.

Právní úprava vážení vozidel v Polsku vychází především ze zákona o silničním provozu a předpisů týkajících se dopravní infrastruktury. Kontroly provádí **Inspekce silniční dopravy (Inspekcja Transportu Drogowego, ITD)** ve spolupráci s policií. Překročení povolené hmotnosti nebo osového zatížení může vést k **pokutám, zákazu pokračování v jízdě a nutnosti přeložení nákladu**. Kapitola se zaměřuje na **právní rámec, technické aspekty vážení, sankce a preventivní opatření** pro dopravce a řidiče.

Postup zahrnuje:

1. **Předběžné vážení pomocí dynamických vah:**
   Vozidla projíždějí váživým systémem při nízké rychlosti (5–10 km/h). Tento systém zaznamenává hmotnost jednotlivých náprav a celkovou hmotnost vozidla.
2. **Podrobné statické vážení:**
   Pokud systém odhalí podezření na překročení limitů, je vozidlo zastaveno a podrobeno přesnému statickému vážení.
3. **Dodatečné měření rozměrů:**
   Kontroluje se délka, šířka a výška vozidla, aby bylo zajištěno, že splňuje povolené hodnoty.

V Polsku provádí kontrolní vážení:

- **Inspekce silniční dopravy (ITD):** Hlavní instituce zodpovědná za vážení a kontrolu nákladních vozidel.
- **Policie:** Pomáhá při kontrolách na místě a vymáhá dodržování předpisů.
- **Celní správa:** Zapojená do kontrol zahraničních vozidel a přepravců.

Povolené hodnoty hmotnosti a rozměrů vozidel

Hmotnost:

- Maximální celková hmotnost pro nákladní vozidla a jízdní soupravy je obvykle 40 tun.
- Maximální zatížení na jednotlivou nápravu je 10 tun (11,5 tuny u poháněných náprav).

Rozměry vozidla:

- **Délka:** Maximálně 12 metrů pro samostatné vozidlo a 18,75 metru pro jízdní soupravu.
- **Šířka:** Maximálně 2,55 metru (2,60 metru u chlazených vozidel).

- **Výška:** Maximálně 4 metry.

Hrozící sankce:

- Za překročení hmotnosti nebo nápravového tlaku jsou udělovány pokuty v závislosti na míře překročení.
- Pokud je překročení větší než 10 %, mohou být uděleny pokuty ve výši až 15 000 zł.
- Pro překročení hmotnosti při přepravě dřeva se bere v úvahu normativní hustota dřeva.
- Kontrolní orgány mohou zabavit dokumenty nebo nařídit odstavit vozidlo, dokud nebude problém vyřešen.[54]

5.3 Vážení vozidel na Slovensku

Na Slovensku je vážení vozidel součástí snahy o zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ochranu silniční sítě před nadměrným zatížením. Přetížená vozidla představují nejen hrozbu pro dopravní infrastrukturu, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu. Z tohoto důvodu jsou kontroly hmotnosti prováděny **na pevných vážních stanovištích**, která se nacházejí především na dálnicích a hlavních tazích, a také **pomocí mobilních vah**, které používají policie a dopravní inspekce.

Právní úprava této oblasti vychází z **Zákona o cestní premávke** a dalších předpisů, které upravují hmotnostní limity a sankce za jejich překročení. V případě zjištění nadměrného zatížení hrozí řidičům a dopravcům **pokuty, zadržení vozidla do odstranění přetížení a v některých případech i správní řízení**. Tato kapitola poskytuje podrobný přehled **právních předpisů, postupů vážení, sankcí a doporučení pro dopravce** k minimalizaci rizika postihu.

Orgány provádějící kontrolní činnost v oblasti vážení vozidel

1. Policie Slovenské republiky

- Orgány Policajného zboru SR mají oprávnění provádět kontroly hmotnosti a rozměrů vozidel na veřejných komunikacích.

[54] SZOPA, Romuald. *Prawo o ruchu drogowym*. Katowice: videograf II, 1998, Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602

- Policie může vozidlo zastavit a nařídit mu vážení na nejbližším kontrolním stanovišti nebo mobilní váze.
- Výsledky kontrol zapisuje do elektronického registru dopravců.

2. Správci dálnic, silnic a místních komunikací

- Správci diaľnic, ciest a miestnych ciest (např. Národná diaľničná spoločnosť, Slovenská správa ciest) mohou provádět vážení samostatně nebo ve spolupráci s policií.
- Používají stacionární elektronické váhy, které umožňují vysokorychlostní vážení bez nutnosti zastavení vozidla.
- Mají oprávnění zaznamenávat registrační značky a identifikační údaje přetížených vozidel a předávat je úřadům k řešení přestupků.

3. Okresní úřady v sídlech krajů

- Okresné úrady v sídle kraja jsou odpovědné za řešení správních deliktů souvisejících s překročením hmotnosti.
- Přijímají podněty od policie a správců komunikací a ukládají pokuty za přetížení vozidel.
- Každý rok musí hlásit výsledky kontrol Evropské komisi.

4. Celní správa na hraničních přechodech

- Colné orgány kontrolují hmotnost a rozměry vozidel na hraničních přechodech EU.
- Pokud je překročen povolený nápravový tlak, vybírá se správní poplatek.
- Pokud vozidlo překračuje maximální celkovou hmotnost nebo rozměry, nesmí pokračovat v jízdě bez povolení

Povolené hodnoty hmotnosti a rozměrů vozidel

Maximální povolené rozměry vozidel

- **Maximální šířka**:
    - Do **3,50 m** včetně – povolená bez zvláštního povolení.
    - Nad **3,50 m** – vyžaduje povolení ke zvláštnímu užívání.
- **Maximální výška**:
    - Do **4,70 m** včetně – povolená bez zvláštního povolení.
    - Nad **4,70 m** – vyžaduje povolení.

- **Maximální délka**:
    - Do **23,00 m** včetně – povolená bez zvláštního povolení.
    - Nad **23,00 m** – vyžaduje povolení.

Maximální povolené hmotnosti vozidel

- **Povolená celková hmotnost**:
    - Vozidlo nesmí překročit maximální hmotnost uvedenou v technickém průkazu.
- **Povolený tlak na nápravu**:
    - U běžných nákladních vozidel se hodnoty stanovují podle druhu vozidla a počtu náprav.
    - U speciálních přívěsů a návěsů s více než třemi nápravami se každá náprava posuzuje jednotlivě s maximálním zatížením **9,5 tuny**.

Sankce za překročení hmotnosti a rozměrů

- **Překročení šířky, výšky nebo délky**:
    - Pokuta **1 500 eur**, pokud je překročena šířka nad **3,50 m**, výška nad **4,70 m** nebo délka nad **23,00 m**.
- **Překročení hmotnosti na nápravu**:
    - **Nad 3 % do 10 %** – pokuta **300 eur**.
    - **Nad 10 % do 20 %** – pokuta **600 eur**.
    - **Nad 20 % do 30 %** – pokuta **1 200 eur**.
    - **Nad 30 %** – pokuta **2 400 eur**.
- **Překročení celkové hmotnosti vozidla**:
    - **Nad 3 % do 10 %** – pokuta **375 eur**.
    - **Nad 10 % do 20 %** – pokuta **750 eur**.
    - **Nad 20 % do 30 %** – pokuta **1 500 eur**.
    - **Nad 30 %** – pokuta **3 000 eur**[55]

5.4 Vážení vozidel v Srbsku

Vážení vozidel v Srbsku představuje důležitý nástroj pro zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochranu dopravní infrastruktury. Překročení povolené hmotnosti vozidel může

[55] *Nové pravidlá cestnej premávky*. 7. vydání. Nová práca, 2016

vést k nadměrnému opotřebení silnic, zvýšenému riziku dopravních nehod a ohrožení ostatních účastníků provozu. Z tohoto důvodu je kontrola hmotnosti a osového zatížení vozidel pevně zakotvena v srbských dopravních předpisech a pravidelně prováděna dopravními orgány.

Proces vážení je podrobně upraven v **Zákoně o bezpečnosti silničního provozu** (Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima), který stanovuje povinnosti řidičů, pravomoci policie a postupy měření. V Srbsku existují jak **stacionární vážní stanice**, tak **mobilní vážicí zařízení**, která umožňují efektivní kontrolu i na běžných silnicích. Řidiči jsou povinni dodržovat stanovené limity celkové hmotnosti i osového zatížení, přičemž překročení těchto hodnot může vést k finančním sankcím, administrativním opatřením nebo zákazu další jízdy.

Tato kapitola podrobně rozebírá **právní rámec vážení vozidel, technické aspekty měření, odpovědnost řidičů a provozovatelů, sankce za překročení hmotnostních limitů** a preventivní opatření, která mohou pomoci předejít problémům spojeným s přetížením vozidel.

Právní rámec a odpovědnost

- **Právní předpisy**: Vážení vozidel je upraveno v **Zákoně o bezpečnosti silničního provozu** (Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima). Tento zákon stanovuje povinnosti řidičů a pravomoci policie při kontrole hmotnosti vozidel.
- **Odpovědnost**: Za dodržování hmotnostních limitů je odpovědný **provozovatel vozidla**. V případě zjištění překročení povolené hmotnosti nese provozovatel veškeré následky, včetně finančních sankcí a nákladů spojených s vážením.

Technické aspekty vážení

Hmotnost vozidla

- **Hmotnost prázdného vozidla:** Udává ji výrobce a zahrnuje karoserii, palivo (min. 90 % nádrže), technické kapaliny, rezervní kolo (pokud je součástí), nářadí a pevně zabudovaná zařízení jako jeřáb nebo zdvihací zařízení.
- **Hmotnost vozidla připraveného k jízdě:** Zahrnuje hmotnost prázdného vozidla, řidiče (75 kg) a v případě autobusů také dalšího člena posádky (75 kg).

- **Nosnost vozidla:** Rozdíl mezi největší povolenou hmotností vozidla a jeho vlastní hmotností.
- **Největší povolená hmotnost vozidla:** Hmotnost schválená výrobcem.
- **Celková hmotnost vozidla:** Součet hmotnosti vozidla a přepravovaného nákladu či osob.

Rozměry vozidla

- Náklad nesmí přesahovat povolené rozměry vozidla (délka, šířka, výška) bez zvláštního povolení.
- Přední přesah nákladu může být max. 1 m před nejpřednější bod vozidla.
- Zadní přesah nákladu může být max. 1/6 jeho délky, max. však 1,5 m.
- V případě výjimky může náklad přečnívat více, ale musí být označen

Měřicí zařízení:

- Vážení se provádí pomocí **certifikovaných stacionárních nebo mobilních vah**, které jsou pravidelně kalibrovány a splňují mezinárodní standardy přesnosti.
- Policista, který má podezření, že vozidlo překračuje **osové zatížení nebo celkovou hmotnost**, je oprávněn nařídit provedení vážení.
- Policista určuje **místo vážení** podle dostupnosti měřicích zařízení a předpokládané hmotnosti vozidla.
- **Řidič je povinen okamžitě uposlechnout** výzvu k vážení a dostavit se na určené místo.
- Policista **musí být přítomen** při vážení, aby mohl následně přijmout příslušná opatření, pokud vozidlo nesplňuje předepsané limity

Postup měření:

- **Příprava vozidla**: Před vážením musí být vozidlo zastaveno na rovném povrchu. Řidič je povinen vypnout motor a zajistit vozidlo proti pohybu.

- **Měření osového zatížení**: Každá osa vozidla je vážena samostatně, aby se zjistilo zatížení jednotlivých os.
- **Celková hmotnost**: Po zvážení všech os se hodnoty sčítají, čímž se získá celková hmotnost vozidla.[56]

Důsledky překročení hmotnostních limitů

- **Finanční sankce**: Výše pokut za překročení hmotnostních limitů se liší v závislosti na míře překročení a mohou dosahovat až několika set tisíc srbských dinárů.

- Překročení osového zatížení nebo celkové hmotnosti nad 5 %: Pokuta pro právnické osoby 300 000 až 2 500 000 RSD.

- Překročení celkové hmotnosti nad 20 %: Pokuta pro právnické osoby 60 000 až 800 000 RSD[57]

- **Další opatření**:

    - **Zákaz pokračování v jízdě**: V případě výrazného překročení hmotnostních limitů může být vozidlu zakázáno pokračovat v jízdě, dokud nebude zajištěno snížení hmotnosti na povolenou úroveň.

    - **Odstavení vozidla**: Vozidlo může být odtaženo na určené parkoviště na náklady provozovatele, dokud nebudou splněny podmínky pro jeho další provoz.

Preventivní opatření pro řidiče a provozovatele

- **Pravidelné kontroly**: Provozovatelé by měli pravidelně kontrolovat hmotnost svých vozidel a nákladu před vyjetím na silnici.

- **Školení řidičů**: Řidiči by měli být proškoleni o důležitosti dodržování hmotnostních limitů a o postupech správného rozložení nákladu.

[56] BOGOLJUB, Milosavljević. *Komentar Zakona o smanjenju rizika od katastrofa i upravljanju vanrednim situacijama*. 2019.
[57] REPUBKLIKA SRBSKA. *Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, Beograd 2023*

- **Použití vhodného vybavení**: Použití zařízení pro monitorování hmotnosti nákladu může pomoci předcházet překročení povolených limitů.

Dodržování těchto pravidel a postupů je klíčové pro bezpečnost silničního provozu a pro minimalizaci rizika sankcí a dalších nepříjemností spojených s překročením hmotnostních limitů.

5.5 Porovnání vážení v Evropských zemích

V jednotlivých evropských zemích existují rozdíly v přístupu k vážení vozidel, stanovení maximálních hmotnostních a rozměrových limitů i v sankcích za jejich překročení. Tato kapitola přináší podrobný přehled těchto aspektů v Německu, Polsku, Slovensku, Srbsku a Česku.

1. Postupy vážení vozidel

Německo

V Německu jsou kontroly hmotnosti velmi přísné a pravidelné. Váží se na **stacionárních vážních stanicích** umístěných především na dálnicích a hlavních tazích, stejně jako pomocí **mobilních jednotek** spolkové policie a celních orgánů. Vážení je povinné při podezření na přetížení vozidla.

- **Orgány provádějící kontrolu**: Spolková policie, celní správa, úřady pro dopravu.
- **Důsledky přetížení**: Pokuty, zákaz pokračování v jízdě, odebrání bodů v registru řidičů.

Polsko

V Polsku jsou vážní stanice rozmístěny především na **hraničních přechodech a hlavních tazích**. Kromě stacionárního vážení jsou využívány **mobilní vážicí jednotky**, které kontrolují hmotnost vozidel na frekventovaných trasách.

- **Orgány provádějící kontrolu**: Inspekce silniční dopravy (ITD), policie.
- **Důsledky přetížení**: Vysoké pokuty, zákaz další jízdy, nutnost přeložení nákladu.

Slovensko

Slovensko má **pevné vážní stanice**, které se nacházejí na dálnicích a hlavních silnicích, ale zároveň jsou běžné i **mobilní vážní jednotky**, které umožňují flexibilní kontrolu.

- **Orgány provádějící kontrolu**: Dopravní policie, Slovenská správa ciest.
- **Důsledky přetížení**: Pokuty, odstavení vozidla do odstranění přetížení.

Srbsko

V Srbsku se vážení provádí hlavně pomocí **mobilních vah**, protože hustota stacionárních vážních stanovišť je nižší než v západní Evropě. Policie má právo nařídit vážení při podezření na přetížení.

- **Orgány provádějící kontrolu**: Dopravní policie, celní správa.
- **Důsledky přetížení**: Pokuty, náklady na vážení hradí provozovatel, zákaz pokračování v jízdě.

Česká republika

V Česku jsou používány jak **stacionární váhy**, tak **mobilní vážní systémy**, které provozuje policie a Celní správa ČR. Kontrola hmotnosti je pravidelně prováděna na dálnicích a hlavních tazích.

- **Orgány provádějící kontrolu**: Policie ČR, Celní správa ČR.
- **Důsledky přetížení**: Vysoké pokuty, zákaz další jízdy, odtah na náklady provozovatele.

2. Maximální povolené hmotnosti vozidel

Země	Dvouosý nákladní vůz	Tříosý nákladní vůz	Návěsová souprava (5 os)	Kloubová souprava (6 os)
Německo	18 tun	25 tun	40 tun	44 tun
Polsko	18 tun	25 tun	40 tun	44 tun

Země	Dvouosý nákladní vůz	Tříosý nákladní vůz	Návěsová souprava (5 os)	Kloubová souprava (6 os)
Slovensko	18 tun	26 tun	40 tun	44 tun
Srbsko	18 tun	26 tun	40 tun	44 tun
Česko	18 tun	26 tun	40 tun	44 tun

Všechny zmíněné země se drží harmonizovaných evropských limitů, přičemž v některých případech jsou možné **výjimky** pro domácí dopravu nebo speciální náklady.

3. Maximální povolené rozměry vozidel

Země	Maximální délka (m)	Maximální šířka (m)	Maximální výška (m)
Německo	16,5 (návěs) / 18,75 (souprava)	2,55	4,00
Polsko	16,5 (návěs) / 18,75 (souprava)	2,55	4,00
Slovensko	16,5 (návěs) / 18,75 (souprava)	2,55	4,00
Srbsko	16,5 (návěs) / 18,75 (souprava)	2,55	4,00
Česko	16,5 (návěs) / 18,75 (souprava)	2,55	4,00

Všechny země dodržují stejné limity dle **evropské legislativy**. Výjimky se udělují pro **speciální nebo nadrozměrné náklady** na základě povolení.

4. Sankce za překročení hmotnosti

Země	Pokuta za překročení (nad 5 %)	Pokuta za velké překročení (nad 20 %)	Další sankce
Německo	Až 500 EUR	Až 10 000 EUR	Zákaz jízdy

Země	Pokuta za překročení (nad 5 %)	Pokuta za velké překročení (nad 20 %)	Další sankce
Polsko	Až 3 000 PLN	Až 15 000 PLN	Nutnost přeložení
Slovensko	Až 1 650 EUR	Až 15 000 EUR	Odtah na náklady provozovatele
Srbsko	Až 250 000 RSD	Až 2 500 000 RSD	Náklady na vážení hradí provozovatel
Česko	Až 50 000 Kč	Až 500 000 Kč	Odstavení vozidla

Sankce jsou v Německu a Polsku nejpřísnější, přičemž ve všech zemích hrozí **zákaz pokračování v jízdě**, pokud překročení přesahuje určité limity.

Závěr

Obsahové vyznění práce se originálním způsobem zaměřuje na komplexní analýzu právních, technických a taktických aspektů kontrolní činnosti Celní správy ČR v oblasti nízkorychlostního kontrolního vážení vozidel. Vychází z teoreticko-praxeologického přístupu, který umožňuje nejen dílem užitou analyticko-syntetizující reflexi účinné „de lege lata“ legislativní úpravy zkoumané tematické oblasti a používaných technologií, ale také reflektování praktických zkušeností z provádění těchto kontrol.

Dílem praxeologicky orientované výstupy z aplikační praxe v rámci faktického provádění těchto kontrol, zaměřených na lidské jednání a jeho důsledky jednoznačně poukazují, že nízkorychlostní kontrolní vážení hraje nezastupitelnou roli v kontrolách na komunikacích. Tento systém umožňuje efektivní kontrolu hmotnosti vozidel, čímž přispívá k ochraně dopravní infrastruktury a bezpečnosti na silnicích. Přetížená vozidla negativně ovlivňují stav silnic a mostů, přičemž nadměrná hmotnost vede k urychlené degradaci vozovek, vzniku výtluků, prasklin a dalších strukturálních poruch. Náklady na opravy těchto škod dosahují značných částek a zatěžují rozpočty veřejné správy.

Z hlediska bezpečnosti přetížená vozidla představují zvýšené riziko dopravních nehod. Prodloužená brzdná dráha znamená vyšší pravděpodobnost kolize, zejména v nečekaných situacích. Horší ovladatelnost vozidel znesnadňuje řidičům reakci na náhlé změny v provozu, což může vést k nehodám s fatálními následky. Kromě toho přetížení způsobuje vyšší mechanické namáhání vozidla, což může vést k selhání klíčových součástí, jako jsou brzdy či pneumatiky.

Nízkorychlostní kontrolní vážení tedy slouží jako důležitý preventivní nástroj, který umožňuje včasnou detekci přetížených vozidel a jejich vyloučení z provozu nebo uložení sankcí. Tímto způsobem dochází ke zvyšování bezpečnosti všech účastníků silniční dopravy a k prodloužení životnosti dopravní infrastruktury. Implementace a rozšiřování těchto kontrolních opatření představuje klíčový faktor pro udržitelný a bezpečný provoz na silnicích.

Z právního hlediska bylo prokázáno, že recentní „de lege lata“ účinná legislativa České republiky i Evropské unie poskytuje poukazovaným bezpečnostním sborům, tj. Policii ČR, či Celní správě ČR a dalším kontrolním orgánům dostatečné pravomoci k provádění kontrolního vážení. Přesto se v praxi objevují určité mezery a výzvy, zejména v oblasti harmonizace přístupu mezi jednotlivými kontrolními složkami, správního řízení

přestupků a účinného vymáhání sankcí. Rovněž bylo zjištěno, že legislativní rámec by mohl být dále posílen o některá "de lege ferenda" opatření zaměřená na efektivnější prevenci tzv. přetěžování vozidel, například prostřednictvím přesnějších metod měření nebo lepšího napojení na informační systémy dopravců.

Technická analýza popsaných metod vážení ukázala, že klíčovým faktorem pro efektivní vážení je nejen samotná přesnost měřicích zařízení, ale i správný výběr vážního stanoviště, dodržení předepsaných metrologických podmínek a optimalizace procesu měření tak, aby byl co nejméně invazivní vůči běžnému silničnímu provozu. Bylo prokázáno, že využití moderních mobilních vah přispívá k efektivitě kontrol a umožňuje pružnější reakci na konkrétní dopravní situace.

Z praxeologicky vyhodnocovaného hlediska realizovaná analýza poukazuje na objektivní okolnosti, kde efektivita těchto kontrol je významně ovlivněna vzájemnou spoluprací mezi Celní správou ČR, Policií ČR a dalšími kontrolními subjekty. Právě sdílení informací, koordinace kontrol a jednotná metodika mohou vést ke zlepšení celkových výsledků vážení a následného postihu přestupců. Inspirací mohou být některé příklady dobré praxe z jiných zemí Evropské unie, které využívají pokročilejší technologie pro automatizované vážení nebo lépe propojují vážní data s centrálními evidencemi dopravců.

Opatření a následně vyhodnocované kvantitativní (statistické) ukazatele fenomenologicky demonstrují, že počet kontrol i zjištěných přestupků v oblasti přetěžování vozidel v posledních letech narůstá. Tento trend naznačuje, že problematika nízkorychlostního vážení zůstává aktuální a vyžaduje neustálý rozvoj technických prostředků, školení kontrolních pracovníků a zdokonalování legislativních a procesních rámců.

Na základě uvedených poznatků lze konstatovat, že cíle práce byly splněny a že výsledky přispívají k hlubšímu pochopení problematiky nízkorychlostního kontrolního vážení vozidel v České republice. Zjištění mohou být užitečná nejen pro odborníky působící v oblasti celní správy a dopravního dohledu, ale také pro tvůrce legislativy, odbornou veřejnost i samotné dopravce, kteří se s problematikou vážení vozidel setkávají v aplikační praxi.

Věcné výstupy práce dále vytvářejí prostor pro další zkoumání, například v oblasti zavádění moderních technologií pro automatizované vážení nebo posuzování efektivity

různých modelů sankčního řízení v rámci „EU“. Další výzkum by se mohl zaměřit na ekonomické dopady přetěžování vozidel na státní rozpočet a možnosti jejich zmírnění prostřednictvím preventivních opatření.

Vzhledem k tomu, že nízkorychlostní kontrolní vážení zůstává důležitým prvkem v systému dohledu nad silničním provozem, je nezbytné pokračovat ve vývoji a zdokonalování jeho metod, aby bylo možné ještě účinněji chránit jak bezpečnost provozu, tak i dopravní infrastrukturu České republiky.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BOGOLJUB, Milosavljević. *Komentar Zakona o smanjenju rizika od katastrofa i upravljanju vanrednim situacijama*. 2019. Akademska misao, 2019. 306 s., ISBN 978-86-7466-791-0.
2. FASTR, Pavel a ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy: podle stavu k 1.6.2008*. 9. aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2008. 248 s., ISBN 978-80-7201-719-5.
3. KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k 1.9.2021*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Komentátor. Praha: Leges, 2021. 463 s., ISBN 978-80-7502-534-0.
4. KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2021. 488 s., ISBN 978-80-7400-848-1.
5. KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Pravidla silničního provozu: zásadní změny zákona od 1.1.2024: zákon o silničním provozu, zákon o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, dopravní značky, evidence dopravních nehod, řidičské průkazy, zdravotní způsobilost; Autoškoly: velké změny od 1.1.2024: získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů: redakční uzávěrka 15.1.2024*. 2. vyd. ÚZ: úplné znění. Ostrava-Hrabůvka: Sagit, [2024]. 352 s., ISBN 978-80-7488-608-9.
6. KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2011. 640 s., ISBN 978-80-7400-418-6.
7. KRÜGER, Hans-Jürgen a MIKOSCH, Ralf. *Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)*. Saxonia Verlag, 2021. 196 s., ISBN 3949409041.
8. KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 5. aktualizované vydání podle stavu k 1.7.2024. Komentátor. Praha: Leges, 2024. 960 s., ISBN 978-80-7502-730-6.
9. *Nové pravidlá cestnej premávky*. 7. vydání. Nová práca, 2016. 640 s., ISBN 978-80-89350-62-9.

10. NOVOPACKÝ, Daniel; VETEŠNÍK, Pavel a BEZDĚKOVSKÝ, Karel. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Komentáře Wolters Kluwer. Praha: Wolters Kluwer, 2022. 912 s., ISBN 978-80-7676-494-1.
11. NOVOTNÝ, Pavel. *Nový zákon č. 56/2001 Sb. O podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích: s platností od 1.7.2001*. Řidič a paragrafy. Praha: Computer Press, 2001. 56 s., ISBN 80-722-6496-6.
12. REPUBLIKA SRBSKA. *Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (prečišćen tekst, septembar 2023.)*. 14/09/2023. Beograd: CEKOS IN, 2023. 195 s.
13. SZOPA, Romuald. *Prawo o ruchu drogowym*. Katowice: videograf II, 1998. 140 s., ISBN 83-7183-057-2.
14. *Technické podmínky provozu na pozemních komunikacích: registrace, schvalování a vyřazování vozidel, technická způsobilost vozidel, STK a stanice měření emisí; Pohonné hmoty: redakční uzávěrka 12.8.2024*. ÚZ: úplné znění; Ostrava: Sagit, 2024. 432 s., ISBN 978-80-7488-646-1
15. *Technické podmínky provozu na pozemních komunikacích: registrace, schvalování a vyřazování vozidel, technická způsobilost vozidel, STK a stanice měření emisí; Pohonné hmoty: redakční uzávěrka 12.8.2024*. ÚZ: Ostrava: Sagit, 2024. 432 s., ISBN 978-80-7488-646-1.
16. VETEŠNÍK, Pavel; JEMELKA, Luboš; POTĚŠIL, Lukáš; VETEŠNÍKOVÁ, Eva; ADAMEOVÁ, Zuzana et al. *Dopravní právo*. Praktická knihovna. V Praze: C.H. Beck, 2016. 840 s., ISBN 978-80-7400-409-4.

Elektronické zdroje

1. *Nákladní souprava*. Online. 2021. Dostupné z: https://www.ihro.cz/nas-vozovy-park. [cit. 2025-02-28].
2. *Rozložení nákladu*. Online. Dostupné z: https://www.dlprofi.cz/33/maximalni-povolene-rozmery-a-hmotnosti-vozidel-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4Ei6uuHfcNrOcBZgAeeJnkcQ/. [cit. 2025-02-28].
3. *Spojitelnost vozidel*. Online. Dostupné z: https://www.vapp.cz/spojitelnost-vozidel-do-soupravy-p19971/. [cit. 2025-02-28].
4. *Statistické údaje Celní správy*. Online. Dostupné z: https://www.celnisprava.cz/cz/stranky/search.aspx?k=statistiky%20v%C3%A1%C5%BEen%C3%AD). [cit. 2025-02-28].
5. *Tenzo váhy. Online. Dostupné z: https://www.tenzovahy.cz/prenosne-vahy. [cit. 2025-02-28]*.

6. *Vážící místa*. Online. Dostupné z: http://mapy.cz. [cit. 2025-02-28].

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Metodická příručka: Nízkorychlostní vážení a správní řízení ve věci souvisejících přestupků. In: . 2022.
2. ČESKO. Metrologický předpis MP 009. In: . 2020.
3. ČESKO. Technické podmínky provozu na pozemních komunikacích: registrace, schvalování a vyřazování vozidepříloha 153/2023. In: . 2023.
4. ČESKO. Vyhl. 209/2018 Sb. o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti souprav. In: . 2018.
5. ČESKO. Vyhláška o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, č. 153/2023, Sb., §2. In: . 2023.
6. EVROPSKÁ UNIE. Čl. 2, směrnice Rady 96/53/ES. In: . 1996.
7. EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144. In: . 2019.
8. EVROPSKÁ UNIE. Nařízení komise (EU) č. 19/2011. In: . 2011.
9. SLOVENSKO. Nové pravidlá cestnej premávky. In: . 2016.

Seznam zkratek

CS ČR – Celní správa České republiky

CÚ – celní úřad

PČR – Policie České republiky

NKV – nízkorychlostní kontrolní vážení

VKV – vysokorychlostní kontrolní vážení

CSPSD – centrum služeb pro silniční dopravu

ČR – Česká republika

ČMI – Český metrologický institut

PK – pozemní komunikace

MHD – městská hromadná doprava

WIM – weight in motion, vážení vozidel za jízdy

TP – technický průkaz

Seznam tabulek a grafů

1. Graf Statistiky kontrol 2023 – Počet kontrol a zjištěných porušení za rok 2023
2. Graf Výše udělených pokut – statistika udělených a vybraných kaucí CS ČR
3. Graf Kontroly NKV CS ČR – statistika kontrol CS ČR v letech 2015-2023
4. Tabulka maximálních povolených hmotností vozidel
5. Tabulka maximálních povolených rozměrů vozidel
6. Tabulka sankcí za překročení hmotnosti

Seznam příloh

I. Vážní lístek
II. Protokol o místním šetření
III. Poučení, daňová kontrola

Přílohy

Příloha I. – Vážní lístek

Doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení a vážní lístek č. 0000009/2023

Vážní stanoviště: Jižní spojka, Praha, Lanový most - směr cenmtrum
Výrobce vah: TENZOVÁHY, s.r.o. Typ: PW-10 Výrobní číslo: 07/05 Ověření platné do: 21. 10. 2023

Datum a čas vážení: 10.05.2023 12:15

Na základě § 43a zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění; zákona č. 13/1997 Sb., v platném znění; prováděcí Vyhlášky č. 104/1997 Sb., v platném znění a Vyhlášky č. 209/2018 Sb., v platném znění.

Zjistí-li se při vážení nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu, řidič nesmí pokračovat v jízdě! (viz zákon č. 13/1997 Sb., §38c).
Od zjištěných překročení největších povolených / technicky přístupných hmotností jsou odečteny rozšířené nejistoty měření 2% stanovené dle metrologického předpisu MP 009 v platném znění.

Rozbor zatížení vozidla:

RZ vozidlo: [redacted] RZ státu: CZ
RZ přípoj 1: [redacted]
Silueta: o=oo+ooo

Rozbor zatížení vozidla dle největších povolených hmotností

Náprava číslo	Limit [kg]	Zatížení [kg]	Strany [%]	Rozvor [m]	Překročení limitu	Povolené tolerance	Hmotnost po odečtu toler.	Překročení povolené hmotnosti nejméně o		Poměr hmotnosti přípoj.voz. / tahač	Podíl řízených náprav tahače
										148 %	35 %
1	10 000	6 550									
2	10 000	4 650									
3	10 000	7 600									
4	10 000	8 900									
5	10 000	9 550									
6	10 000	9 400									
2,3	16 000	12 250		1,20							
4,5,6	24 000	27 850		2,80	3 850 kg	2,00 %	27 293 kg	3 293 kg	13,72 %		
Vozidlo:	26 000	18 800									
Přípoj 1:		27 850									
Souprava:	48 000	46 650									

Závady zjištěné na zatížení vozidla:

Přetížené nápravy

Rozbor zatížení vozidla dle největších technicky přípustných hmotností

Náprava číslo	Limit [kg]	Zatížení [kg]	Strany [%]	Rozvor [m]	Překročení limitu	Povolené tolerance	Hmotnost po odečtu toler.	Překročení přípustné hmotnosti nejméně o	
1	7 100	6 550							
2	7 500	4 650							
3	10 500	7 600							
4	9 000	8 900							
5	9 000	9 550			550 kg	2,00 %	9 359 kg	359 kg	3,99 %
6	9 000	9 400			400 kg	2,00 %	9 212 kg	212 kg	2,36 %
2,3		12 250		1,20					
4,5,6		27 850		2,80					
Vozidlo:	25 100	18 800							
Přípoj 1:		27 850							
Souprava:	48 000	46 650							

Náprava č.1:	K1 - 3 265kg	K2 - 3 285kg
Náprava č.2:	K1 - 2 325kg	K2 - 2 325kg
Náprava č.3:	K1 - 3 369kg	K2 - 4 231kg
Náprava č.4:	K1 - 4 091kg	K2 - 4 809kg
Náprava č.5:	K1 - 4 554kg	K2 - 5 016kg
Náprava č.6:	K1 - 4 371kg	K2 - 5 029kg

Úhrada nákladů spojených s vážením:

Sankce: [redacted] Kč

Příloha II. – Protokol o místním šetření

Označení správce daně (označení a adresa kontrolního orgánu):

Číslo jednací: [redacted]/2023-510000-62

PROTOKOL O MÍSTNÍM ŠETŘENÍ

dle § 80 až 84 zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „DŘ"), sepsaný dle § 60 až 62 DŘ

Místo šetření/kontroly: ...Jižní spojka, Lanový most.....

Datum a čas zahájení: ...10.05.2023...v ...11:50.... hodin

Předmět místního šetření/kontroly: Šetření ve věci výkonu působnosti celních úřadů při výkonu státní správy ve věci - nízkorychlostního kontrolního vážení dle § 38a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon"),

Kontrolovaný subjekt:

Provozovatel vozidla (název právnické osoby / jméno a příjmení): .....[redacted].....

Sídlo: .....[redacted]..... IČ: [redacted]..... Stát: ...ČR.....

Řidič vozidla (jméno a příjmení): ...[redacted]..... Místo pobytu: ...[redacted].....

Datum narození: [redacted]..... Státní příslušnost: ČR... Číslo ŘP: [redacted]... Prokázání totožnosti: [redacted].....

Třetí osoby:

Jméno a příjmení: ..... Místo pobytu: .....

Datum narození: ..... Státní příslušnost: .....

Prokázání totožnosti: ..... Specifikace třetí osoby: .....

Úřední osoby správce daně:

Hodnost, jméno a příjmení, služební zařazení: ....

Poučení poskytnutá v souladu s DŘ jsou zachycena v příloze č. 1 k tomuto protokolu.

Vylíčení průběhu místního šetření:

Úřední osoby správce daně po splnění formálních náležitostí místního šetření (tj. sdělení předmětu místního šetření, provedení prokázání příslušnosti a totožnosti, poskytnutí poučení) zjistily skutečnosti zachycené v dokladu o výsledku nízkorychlostního kontrolní vážení viz příloha č.2. (nebo v tomto protokolu - řidič odmítl NKV - řidič byl poučen, že se svým jednáním dopouští přestupku uvedeného v §42a odst. 4 písm. a) zákona, za které je zákonem stanovena pokuta do 100 000,-Kč a současně stanoveno zabránění v jízdě, a to až na 48 hodin. Celní úřad na místě stanovil pokutu ve výši [redacted],-Kč,která na místě zaplacena nebyla a vyslovil řidiči zákaz pokračování v jízdě).....

* nehodící se škrtněte nebo odstraňte, popř. doplňte

Návrhy osob, které se úkonu zúčastnily, nebo jejich výhrady směřující proti obsahu protokolu:

Vyjádření správce daně k uplatněným návrhům nebo výhradám:

Provedené opravy či změny v protokolu:

Protokol byl před podepsáním hlasitě přečten a byly v něm vyznačeny všechny návrhy, výhrady, vyjádření k nim, opravy či změny.

Počet stran protokolu Počet stran příloh: příloha č.1 – 1 strana,

Čas ukončení místního šetření: v ..... hodin

Podpisy osob zúčastněných na jednání a úředních osob:

....

daňový subjekt – provozovatel vozidla úřední osoby

řidič vozidla .....

třetí osoba/y

Podpis odepřel(a):

Důvod odepření podpisu:

Stejnopis protokolu byl na vyžádání předán třetí osobě, na jednání zúčastněné.

Podpis stvrzující převzetí stejnopisu protokolu:

Příloha III. – Poučení, daňová kontrola

Prokázání totožnosti § 23/1 DŘ, § 20 zákona č. 17/2012 Sb.
Máte povinnost prokázat svoji totožnost, a to na vyzvání úřední osoby. Úřední osoba prokazuje svoji příslušnost k celní správě služebním průkazem nebo služebním odznakem a ústním prohlášením „celní správa" nebo služebním stejnokrojem, který je opatřen identifikačním znakem celní správy.

K protokolaci § 60/1 a 3 DŘ, § 62/1 DŘ
Správce daně sepíše o ústní podáních a jednáních při správě daní protokol. Formální náležitosti protokolu jsou stanoveny v § 60 odst. 3 DŘ. Není-li protokol hlasitě diktován, je nutno jej před podepsáním hlasitě přečíst a zapsat v něm, že se tak stalo, a dále uvést, co bylo před podpisem protokolu opraveno nebo jinak změněno. Přeškrtnutá místa musí zůstat čitelná (§ 62 odst. 1 DŘ).

Právo na protokolaci § 62/2 DŘ
Máte právo na to, aby správce daně zaznamenal všechna Vaše vyjádření, návrhy a výhrady k protokolované věci a své stanovisko k nim.

Obrazový nebo zvukový záznam § 60/2 DŘ
Správce daně může pořizovat o úkonu obrazový nebo zvukový záznam, který se stane přílohou protokolu; o pořizování záznamu je správce daně povinen Vás předem uvědomit.

Rozhodnutí vyhlášené při jednání § 61/1 a 2 DŘ
Součástí protokolu jsou, resp. mohou být rozhodnutí vyhlášená při jednání. Rozhodnutí vyhlášené při jednání, kterým se vyzývá příjemce rozhodnutí k uplatnění práva nebo ke splnění povinností, se doručuje předáním stejnopisu protokolu; tento protokol nemusí obsahovat otisk úředního razítka se státním znakem (§ 61 odst. 2 DŘ).

Práva a povinnosti v rámci místního šetření § 80 až 84 DŘ
V rámci místního šetření správce daně zejména vyhledává důkazní prostředky a provádí ohledání u daňových subjektů a dalších osob zúčastněných na správě daní, jakož i na místě, kde je to vzhledem k účelu místního šetření nejvhodnější. Jste povinen poskytnout úřední osobě, která provádí místní šetření, všechny přiměřené prostředky a potřebnou součinnost k účinnému provedení místního šetření.

Úřední osoba provádějící místní šetření má v době přiměřené předmětu místního šetření, zejména v době provozu, právo na přístup na pozemky, do každé provozní budovy, místnosti a místa, včetně dopravních prostředků a přepravních obalů, k účetním záznamům nebo jiným informacím, a to i na technických nosičích dat, v rozsahu nezbytné nutném pro dosažení cíle správy daní. Toto právo má též, jde-li o obydlí, které daňový subjekt užívá současně pro podnikání, je-li to nezbytné a nelze-li rozhodné skutečnosti zjistit jiným způsobem.

Správce daně může provést nebo si vyžádat z účetních záznamů nebo jiných informací výpis nebo kopii, a to i na technických nosičích dat. V rozsahu nezbytném k prověření údajů na technických nosičích dat má správce daně právo na informace o používaných programech výpočetní techniky a může využívat programové vybavení, ve kterém byly informace pořízeny. Správce daně si může od osoby, u níž je místní šetření prováděno, vyžádat nebo odebrat pro účely bližšího posouzení nebo expertizy vzorky věcí. Takto získané vzorky se vrací po expertize či posouzení, připouští-li to jejich povaha.

Jste povinen zapůjčit správci daně jím vyžádané doklady a další věci nezbytné pro správu daní i mimo své prostory, jinak správce daně tyto věci zajistí postupem podle § 83. Zapůjčení dokladů a jiných věcí nebo odebrání vzorků potvrdí správce daně při jejich převzetí nebo odebrání. Převzaté doklady a další věci nebo odebrané vzorky vrátí správce daně osobě, od které je převzal, nejpozději do 30 dnů od jejich převzetí nebo odebrání.

Podepsání protokolu a odepření podpisu § 62/3 a 4 DŘ
Protokol podepisují všechny osoby zúčastněné na protokolovaném jednání a úřední osoba, a to po vyznačení všech návrhů, výhrad, vyjádření k nim, oprav či změn v protokolu, které musí být opět hlasitě přečteny, pokud nebyl protokol hlasitě diktován.

Odepření podpisu nebo vzdálení se před podpisem protokolu bez dostatečného důvodu nemá vliv na použitelnost protokolu jako důkazního prostředku. Správce daně zaznamená v protokolu odepření podpisu a důvody tohoto odepření.

Právo na stejnopis protokolu § 62/5 DŘ
Máte právo, aby Vám (daňovému subjektu) správce daně předal stejnopis protokolu, a to po jeho podepsání. Jiné osobě na jednání zúčastněné (třetí osobě) správce daně předá stejnopis protokolu jen tehdy, pokud o to tato osoba požádá.

Oprava chyb v protokolu § 62/2 DŘ
Správce daně je oprávněn opravit v protokolu chyby v psaní a v počtech, jakož i jiné zřejmé nesprávnosti, a to tak, aby původní zápis zůstal vždy čitelný.

Pořádková pokuta § 247/1, 2 a 5 DŘ
Pořádkovou pokutu do 50 000 Kč může správce daně uložit tomu, kdo při jednání vedeném správcem daně závažně ztěžuje správu daní tím, že: a) navzdory předchozímu napomenutí ruší pořádek, b) neuposlechne pokynu úřední osoby, nebo c) navzdory předchozímu napomenutí se chová urážlivě k úřední osobě nebo osobě zúčastněné na správě daní.

Pořádkovou pokutu do 500 000 Kč může správce daně uložit tomu, kdo závažně ztěžuje nebo maří správu daní tím, že bez dostatečné omluvy nevyhoví ve stanovené lhůtě výzvě ke splnění procesní povinnosti nepeněžité povahy, která mu byla stanovena zákonem nebo správcem daně.

Pořádkovou pokutu lze ukládat i opakovaně, nevedlo-li dosavadní uložení pokuty k nápravě a protiprávní stav trvá.

Mlčenlivost § 52 a 246 DŘ
Máte povinnost (stejně jako úřední osoby) zachovávat mlčenlivost o všem, co jste se v souvislosti se správou daní dozvěděl/a. To neplatí pro daňový subjekt, pokud jde o informace získané nebo použité při správě jeho daní. Porušení povinnosti mlčenlivosti je přestupkem, za který lze uložit pokutu do 500 000 Kč.

Daňový subjekt může zprostit povinnosti mlčenlivosti správce daně nebo jinou osobu zúčastněnou na správě daní ohledně údajů, které se ho týkají, a údajů, které byly využity při dokazování jeho povinností při správě daní, s uvedením rozsahu údajů a účelu zproštění.

Stížnost § 261/1 DŘ
Máte právo podat stížnost proti nevhodnému chování úředních osob nebo proti postupu správce daně (neposkytuje-li zákon jiný prostředek ochrany).

Právo na tlumočníka § 76/3 DŘ
Každý, kdo neovládá jazyk, jímž se vede jednání, má právo na tlumočníka zapsaného v seznamu tlumočníků, kterého si obstará na své náklady.

Vyjádření poučených osob k poskytnutému poučení: Svým podpisem stvrzuji, že jsem poskytnutému poučení porozuměl(a).

Podpis poučených osob: