

Metodická pomůcka k provádění vysokorychlostního kontrolního vážení silničních motorových vozidel

schválená poradou ministra dopravy dne 22.9.2009

Tato metodická pomůcka Ministerstva dopravy je zpracována k výkladu a aplikaci nové právní úpravy kontrolního vážení silničních motorových vozidel v návaznosti na finální přijetí návrhu novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (sněmovní tisk 583) Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky dne 9.9.2009. Obsahuje zejména výklad (pro veřejnost, pro věcně příslušné pracovníky krajů a obcí, Policie ČR a celních úřadů, ale i provozovatele a řidiče vybraných vozidel) možností aplikace úpravy vysokorychlostního vážení v praxi, podmínek plné aplikace této úpravy a rozsahu, v němž lze tuto úpravu aplikovat do doby její plné aplikace předmětné informovat.

1. Vysokorychlostní (dynamické) kontrolní váhy

Vysokorychlostní neboli dynamické kontrolní váhy (dále též „vysokorychlostní váhy“) je technické zařízení sloužící k zjištění okamžité hmotnosti silničního vozidla, hmotnosti na jeho jednotlivých nápravách, popř. dalších hmotnostních parametrů vozidla, a to přímo za jízdy vozidla a na trase vozidla (jde o tzv. WIM – „weigh-in-motion“ – vážení vozidel za jízdy).

Vysokorychlostní váhy jsou napevno zabudovány do pozemní komunikace, takže řidiči vozidla zpravidla ani není známo, že je kontrolní vážení prováděno. Při provádění kontrolního vážení vozidla vysokorychlostními vahami tak nedochází k odklonu vozidla z původně zamýšlené trasy jako u nízkorychlostního kontrolního vážení prováděného podle dosavadní právní úpravy kontrolního vážení na stojících vozidlech mobilními vahami (k najetí na ně musí být vozidlo zpravidla odkloněno mimo dosavadní trasu).

Vážící zařízení umožňuje zjištění okamžité hmotnosti vozidla. Tyto váhy jsou proto využívány jako selekční prostředky sloužící pro výběr vozidel z dopravního proudu. V budoucnu mohou přispět ke zjištění míst s větším výskytem přetížených vozidel, kde pak budou následně budována stacionární vážící místa.

2. Platná právní úprava kontrolního vážení a měření silničních motorových vozidel

Kontrolní vážení je v České republice prováděno v souladu s platným zněním zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, konkrétně pak podle ustanovení §§ 38a až 38c. Vážení probíhá přenosnými vahami pro stacionární kontrolní vážení (tj. vážení na místě stojícího vozidla) a zajišťuje je správce pozemní komunikace v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady, provádí je samostatně Policie ČR nebo celní úřady.

Řidič kontrolovaného vozidla je při něm na výzvu policisty nebo celníka odkloněn k místu vážení a vozidlo je po najetí na váhy v klidovém stavu podrobena kontrolnímu vážení. Zajíždka k zařízení na kontrolní vážení, včetně cesty zpět na pozemní komunikaci, z níž bylo vozidlo odkloněno, nesmí být delší než 8 kilometrů.

Zjistí-li se při kontrolním vážení překročení hmotností stanovených ve vyhlášce č. 341/2002 Sb. vozidlem, pak je projednáno jako přestupek řidiče podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb. a řidič vozidla je též povinen uhradit náklady vážení.

3. Nová právní úprava vysokorychlostního kontrolního vážení vozidel navrhovaná novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (tisk 583)

3.1. Geneze nově navržené právní úpravy kontrolního vážení

Koncepčně nová právní úprava kontrolního vážení byla navržena jako poslanecký pozměňovací návrh v rámci projednávání poslaneckého návrhu novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (tisk 583). Tento pozměňovací návrh byl ve 3. čtení návrhu dne 10.6.2009 Poslaneckou sněmovnou schválen a začleněn do následně přijatého textu novely (jde o čl. I body 25 až 33 návrhu).

Poslaneckou sněmovnou přijatý návrh byl dále dne 23.7.2009 projednán Senátem. Senát návrh zákona sněmovně vrátil s pozměňovacími návrhy. Pozměňovací návrhy Senátu (s drobnými výjimkami) navrhovaly vypustit z novely text doplněný pozměňovacími návrhy jednotlivých poslanců uplatněnými při projednávání návrhu ve 2. čtení (včetně navržené úpravy kontrolního vážení vozidel). Poslanecká sněmovna Senátem vrácený návrh zákona znovu projednala dne 9.9.2009, znění vyplývající z pozměňovacích návrhů Senátu nepřijala a setrvala na původním znění zákona, jak je schválila a postoupila Senátu v červnu 2009.

Nová právní úprava kontrolního vážení v návrhu novely zákona o pozemních komunikacích tak zůstala; novela již byla publikována jako zákon č. 347/2009 Sb. a nabude účinnosti již k 1.1.2010.

Úprava kontrolního vážení obsažená ve schválené novele zákona jako ustanovení §§ 38a až 38d na rozdíl od výše popsané právní úpravy platné v současnosti rozděluje kontrolní vážení na 2 možné formy – kontrolní vážení vozidla nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu (dále jen „vysokorychlostní kontrolní vážení“) a kontrolní vážení vozidla všemi jinými technickými zařízeními, než jsou nepřenosné vysokorychlostní váhy, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu (dále jen „nízkorychlostní kontrolní vážení“).

3.2. Nízkorychlostní kontrolní vážení

Navržená úprava nízkorychlostního vážení (navrhované § 38a odst. 3 a 7, §§ 38b a 38c) je v zásadě totožná s dosavadní úpravou kontrolního vážení popsanou v bodě 2 této metodické pomůcky a též věcně bude provádění nízkorychlostního kontrolního vážení obdobné svou formou i obsahem stávající podobě kontrolního vážení.

Na druhou stranu by definice nízkorychlostního kontrolního vážení tak, jak obecně je pojata v novele zákona, mohla umožňovat provedení kontrolního vážení i jinou formou než najetím kontrolovaného vozidla na stacionární váhy umístěné mimo pozemní komunikaci, na níž se vozidlo pohybovalo. Jediným definičním vymezením nízkorychlostní formy vážení totiž je, že je prováděno jakýmkoli jinými technickými prostředky než vysokorychlostními vahami a že při něm dochází k odklonění vozidla z provozu. Prakticky však, zejména s ohledem na dostupné technické prostředky pro kontrolní vážení, bude nízkorychlostní kontrolní vážení moci být realizováno pouze dosavadními stacionárními zařízeními na kontrolní vážení.

Podle navržené úpravy může nízkorychlostní kontrolní vážení zahrnovat kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu největších

povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav. Řidič vozidla musí na výzvu policisty nebo celníka odklonit vozidlo z plánované trasy a podrobit jej nízkorychlostnímu vážení. Zajíždka k nízkorychlostní (stacionární) váze a zpět nesmí být delší než 16 kilometrů, zatímco v dosavadní úpravě kontrolního vážení se umožňuje celková zajíždka o délce maximálně 8 km.

3.3. Vysokorychlostní kontrolní vážení

Technická podstata vysokorychlostního kontrolního vážení je stručně vysvětlena v bodě 1 této metodické pomůcky.

Právní úprava vysokorychlostního vážení je v novele zákona obsažena v nově doplňovaných ustanoveních § 38a odst. 4 až 6 a odst. 8 a v § 38d. Hlavní rozdíly oproti právní úpravě nízkorychlostního kontrolního vážení (a dosavadní úpravě kontrolního vážení) jsou tyto:

- je prováděno na trase vozidla (tedy nedochází k jeho odklonu z původně zamýšlené trasy jako u nízkorychlostního vážení a při kontrolním vážení podle dosavadní právní úpravy);
- vážení je prováděno bez ohledu na to, zda je řidič obeznámen s místem, kde dochází k vysokorychlostnímu vážení a se skutečností, že je kontrolní vážení prováděno;
- zajišťuje jej a provádí je místně příslušný silniční správní úřad kraje nebo obce sám nebo Policie České republiky a celní úřady v součinnosti s ním (nikoli správce pozemní komunikace v součinnosti s Policií České republiky či celními úřady, jako je tomu u nízkorychlostního vážení a dosavadní úpravy);
- zahrnuje i kontrolu dalších hmotnostních poměrů vozidla stanovených ve vyhlášce č. 341/2002 Sb. (nízkorychlostní vážení naopak – totožně s dosavadní úpravou kontrolního vážení – zahrnuje i kontrolu největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav);
- zjistí-li se při vysokorychlostním vážení překročení stanovených hodnot největší povolené hmotnosti silničního vozidla či největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla apod., vystaví silniční správní úřad provádějící vážení doklad a doručí jej provozovateli vozidla a následně jeho řidiči (při nízkorychlostním vážení a podle dosavadní úpravy kontrolního vážení se doklad o výsledku vážení vystavuje vždy; řidiči se nedoručuje, ale rovnou na místě vydává a pouze podle nově navržené úpravy nízkorychlostního vážení se doručuje i provozovateli vozidla (není-li současně řidičem)).

4. Aplikace nové právní úpravy kontrolního vážení navržené v novele zákona o pozemních komunikacích

4.1. Rozsah a podmínky plné aplikace úpravy vysokorychlostního kontrolního měření

Dosavadní nemožnost rozsáhlejšího využití vysokorychlostních vah při realizaci kontrolního vážení vozidel (resp. nemožnost přímého využití jimi naměřených údajů jako důkazu pro účely řízení o přestupku) souvisí se skutečností, že zatím žádné z těchto zařízení uvedených na trh v České republice není pracovním měřidlem stanoveným (dále jen „stanovené měřidlo“), jak je definuje § 3 odst. 3 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů

Z ustanovení § 3 odst. 1 ve spojení s odst. 3 zákona o metrologii vyplývá, že stanoveným měřidlem je měřidlo, které Ministerstvo průmyslu a obchodu stanoví vyhláškou k povinnému ověřování s ohledem na jeho význam v závazkových vztazích (např. při prodeji, nájmu nebo darování věci, při poskytování služeb nebo při určení výše náhrady škody apod.) pro stanovení sankcí, poplatků, tarifů a daní, pro ochranu zdraví, pro ochranu životního prostředí, pro bezpečnost při práci, nebo při ochraně jiných veřejných zájmů chráněných zvláštními právními předpisy. Ostatní měřidla (nejsou-li etalonem) jsou pak pracovními měřidly nestanovenými (pracovními měřidly).

Výše zmíněným prováděcím právním předpisem k § 3 odst. 3 zákona o metrologii je vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů. V její příloze je pak uveden druhový seznam stanovených měřidel, v němž jsou mj. pod položkou 2.1.3. písm. b) uvedeny „váhy pro vážení silničních vozidel za pohybu tř. 0,5; 1 a 2 pro stanovení sankcí, poplatků, tarifů a daní“.

Česká právní úprava tedy umožňuje, aby vysokorychlostní váhy jako váhy pro vážení silničních vozidel za pohybu pro stanovení sankcí byly stanoveným měřidlem. Tato zařízení však musí však splňovat charakteristiku uvedenou v příloze vyhlášky a musí být Českým metrologickým institutem (ČMI) schválena jako stanovené měřidlo, k čemuž dosud nedošlo. Příčinou může být nesplnění podmínky dostatečně přesného měření hodnot, příp. dosavadní nemožnost nastavení rozpětí odchylky výsledku měření, za níž již lze výsledky naměřených hodnot považovat za dostatečně relevantní ve vztahu k právnímu důsledku výsledku vážení. Schválení některého jiného či nového zařízení k dynamickému vážení ČMI jako stanoveného měřidla lze očekávat do budoucna v návaznosti na technický pokrok, popř. v návaznosti na jednání zástupců Ministerstva dopravy a Ministerstva průmyslu a obchodu o způsobu a možnostech řešení nastavení odchylky měření k zjištění relevantních výsledků měření u vah jako stanoveného měřidla.

4.2. Režim použití vysokorychlostních kontrolních vah do doby, než budou stanoveným měřidlem

Právní úprava vysokorychlostního kontrolního vážení obsažená v novele zákona č. 13/1997 Sb. směřuje v ustanovení § 38d odst. 4 a 5 k použití hodnot naměřených na vysokorychlostních vahách přímo jako důkazu v rámci řízení o přestupku řidiče vozidla nebo v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla (nebyl-li současně řidičem vozidla, jež při vysokorychlostním vážení překročilo hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem).

Vzhledem ke skutečnosti, že žádné z vysokorychlostních (dynamické) kontrolních vah uvedených na trh dosud nebyly schváleny ČMI jako stanovené měřidlo, je nezbytné k úspěšnému vedení řízení o přestupku nebo o správním deliktu podle nové úpravy použití vysokorychlostních kontrolních vah spojit s následným použitím zařízení pro nízkorychlostní (stacionární) kontrolního vážení, a to do doby, než budou subjektu provádějícímu kontrolní měření k dispozici vysokorychlostní váhy, jež budou stanoveným měřidlem. V opačném případě lze uloženou sankci, resp. jí předcházející řízení o přestupku či správním deliktu, úspěšně napadnout s odkazem na právní relevanci předložených důkazů prokazujících překročení stanovených hodnot např. nejvyšší povolené hmotnosti silničního vozidla a zejména pak s odkazem na měřidlo použitého k vážení předmětného vozidla.

Aplikace celé nové právní úpravy kontrolního vážení doplňovaná do zákona předmětnou novelou zákona se do doby, než budou subjektu provádějícímu kontrolní měření k dispozici vysokorychlostní váhy, jež budou stanoveným měřidlem, omezí pouze na aplikaci právní

úpravy nízkorychlostního kontrolního vážení obsažené v ustanoveních § 38a odst. 1 až 3 a odst. 7 a §§ 38b a 38c zákona ve znění novely.

Vysokorychlostní (dynamické) kontrolní váhy by měly být do doby, než budou subjektu provádějícímu kontrolní měření k dispozici vysokorychlostní váhy, jež budou stanoveným měřidlem, používány pouze ve spojení s následně umístěnými nízkorychlostními vahami, a to jako informativní a selektivní zařízení pro výběr vozidel, které budou následně odkloněny k provedení nízkorychlostního kontrolního vážení stacionárními vahami, které jsou schváleny jako stanovené měřidlo. Pouze na nich může být přestupek či správní delikt (např. překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla) spolehlivě prokázán a výstup z těchto zařízení lze použít jako relevantní důkaz v navazujícím řízení.

5. Závěr

Vzhledem k výše provedenému výkladu lze shrnout, že:

- 1) Vysokorychlostní (dynamické) váhy bude možno plně podle právní úpravy vysokorychlostního kontrolního vážení obsažené v novele zákona č. 13/1997 Sb. (zákon č. 347/2009 Sb.) používat po schválení některého z těchto zařízení Českým metrologickým institutem za stanovené měřidlo. Ministerstvo dopravy již iniciovalo jednání s Ministerstvem průmyslu a obchodu směřující k zajištění schválení vysokorychlostních vah jako stanoveného měřidla.
- 2) Do doby schválení vysokorychlostních vah jako stanoveného měřidla je lze užívat jako informativní zařízení ke statistice dopravního proudu a jako selekční prostředky sloužící pro výběr vozidel z dopravního proudu k jejich následnému zvážení nízkorychlostními (stacionárními) kontrolními vahami.
- 3) Pro účely vedení řízení o přestupku řidiče (správním deliktu provozovatele vozidla) spočívajícím v překročení váhových limitů tedy musí být za vysokorychlostními vahami, dokud nebudou stanoveným měřidlem, umístěno ještě další zařízení – nízkorychlostní (stacionární) váhy, na nichž je (u předem – podle výstupů z vysokorychlostních vah – vybraných vozidel) přestupek spolehlivě prokázán a výstup z nichž je použitelný v následném řízení.

(Zdroj: www.mdcr.cz)

Motorová vozidla Kategorie „L“ a potřebná řidičská oprávnění pro jejich řízení

DRUH	SPECIFIKACE	DALŠÍ PODMÍNKY	KATEGORIE	RZ.ř.	PŘEDEPSANÉ DOKLADY	PŘÍLBA	ZÁDRŽNÝ SYSTÉM	ŘIDIČSKÉ OPRAVNĚNÍ
Moped	do max. 45 km/h, elektro 45 km/h, do 50 cm ³ (spalovacího motoru)	-	LA/L1e	od 1.6.2001 ano	OP, ŘP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano	-	AM, A1, A*, A**, B; B1 A1 (130) A/50, A (do 50 cm ³)
	do max. 45 km/h, elektro 45 km/h, do 50 cm ³ (spalovacího motoru)	-	LB/L2e	od 1.6.2001 ano	OP, ŘP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano	-	AM, A1, A*, A**, B; B1 A1 (130) A/50, A (do 50 cm ³)
Moped lehká čtyřkolka	do max. 45 km/h, do 50 cm ³ (zážehového motoru) jiný motor do 4 kW, do 350 kg	-	LB/L6e	od 1.6.2001 ano	OP, ŘP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano/ano	bez rámu a zádrž. systému / s rámem a zádrž. systémem	AM, A1, A*, A**, B; B1 A1 (130) A/50, A (do 50 cm ³)
Motocykl	více než 45 km/h, do 50 cm ³	-						A1, A*, A**, A1 (130) A/50, A (do 50 cm ³)
	více než 45 km/h, více než 50 cm ³	do 125 cm ³ nebo do 11 kW						A1, A*, A**
	více než 45 km/h, více než 50 cm ³	do 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost do 0,16 kW/kg nad 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost přes 0,16 kW/kg	L/C/L3e	ano	OP, ŘP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano	-	A*, A**
Motocykl se třemi koly nesouměrně ke střední rovině, s posturanním vozíkem	více než 45 km/h, více než 50 cm ³	do 125 cm ³ nebo do 11 kW						A**
	více než 45 km/h, více než 50 cm ³	do 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost do 0,16 kW/kg	LD/L4e	ano	OP, ŘP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano/ano	bez rámu a zádrž. systému / s rámem a zádrž. systémem	A1, A*, A** A*, A**
	více než 45 km/h, více než 50 cm ³	nad 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost přes 0,16 kW/kg						A**

Motocykl se třemi koly souměrné ke střední rovině, (tříkolky)	více než 45 km/h, více než 50 cm ³	do 550 kg	LE/L5e	ano	OP, RP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp...	ano/ne	bez rámu a zádrž. systému / s rámem a zádrž. systémem	B1, B
		nad 550 kg						B
Motocykl čtyřkolka	do max. 15 kW	do 550 kg	LE/L7e	ano	OP, RP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano/ne	bez rámu a zádrž. systému / s rámem a zádrž. systémem	B1, B
		nad 550 kg						B
Čtyřkolka speciální - nosič pracovního adaptéru	do max. 40 km/h	-	R (odvozeno od L)	ano	OP, RP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ne	-	B; T
Sněžný skútr	-	-	LE	ano ^{*)}	OP, RP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano	-	A**
Motokolo	do 50 cm ³ , bez rozdílu pohonu; do 25 km/h, do max. 1 kW	-	LM	ne	OP, RP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano	-	AM, A1; A*, A** B, B1 A1 (150) A/50, A, (do 50 cm ³)
Jízdní kolo	do 50 cm ³ , bez rozdílu pohonu; do 25 km/h, do max. 1 kW	dodatečně namontovaný pomocný motor	Jízdní kolo	ne	Žádné	ne	-	žádné

Legenda :

A*	- řídičské oprávnění udělené osobě starší 18 let opravňující pouze k řízení motocyklů o výkonu do 25 kW s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,16 kW/kg nebo motocyklů s postranním vozíkem a s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,16 kW/kg
A**	- řídičské oprávnění udělené osobě starší 21 let opravňující k řízení motocyklů o výkonu nad 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg nebo motocyklů s postranním vozíkem a s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg
A1 (150)	- řídičské oprávnění s vyznačeným národním harmonizačním kódem opravňující k řízení malých motocyklů do objemu max. 50 cm ³ (užívá se při administrativním přepisu řídičského oprávnění M, A/50 a A (do 50 cm ³))
A/50	- řídičské oprávnění opravňující k řízení malých motocyklů do objemu max. 50 cm ³ (užívá se v doposud platných řídičských průkazech)
A (do 50 cm ³)	- řídičské oprávnění s vyznačeným omezením, opravňující k řízení malých motocyklů do objemu max. 50 cm ³ (užívá se v doposud platných řídičských průkazech)

Poznámka: Tabulka tvoří přílohu stanoviska zasláného dne 17.6.2009 na PP ČR, ŘSDP č.j.: 317/2009-160-OST/2

.....

Poznámka – doplnění:

V řádku 8 – ČTYŘKOLKA – speciální nosič pracovního adaptéru –kategorie R (odvozeno od L), doplnění: jsou ale vozidla, kdy k řízení bude postačovat řídičské oprávnění podskupiny **B1**, (§81 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb.)

Viz výpis z technického průkazu vozidla:

Druh vozidla: Čtyřkolka speciální – nosič pracovních adaptérů

Kategorie: R

Tovární značka: YAMAHA Typ: AH13W

Provozní hmotnost: **345 kg**

Největší technicky přípustná / povolená hmotnost: **470 kg**

Nejvyšší rychlost: 40 km/h

Technická způsobilost schválena dne 12.5.2005.