

Metodická příručka

**Nízkorychlostní kontrolní vážení a správní řízení
ve věci souvisejících přestupků a správních deliktů**



ČERVENEC 2015

Obsah

Na úvod.....	2
Relevantní právní předpisy	3
Použitá judikatura	3
Seznam použitých zkratk	4
1 Nízkorychlostní kontrolní vážení	5
1.1 Subjekty zajišťující a provádějící NKV	6
Zajišťování NKV vlastníkem pozemní komunikace nebo krajem	6
Osoba pověřená zajišťováním NKV.....	7
Provádění NKV Policií ČR nebo celními úřady	8
1.2 Místo, kde probíhá NKV a vážící zóna	9
1.3 Měřicí zařízení používaná k NKV	10
Zařízení ke kontrole hmotností.....	10
Zařízení ke kontrole rozměrů.....	11
1.4 K samotnému postupu vážení a měření	11
1.5 Pokračování v jízdě.....	13
1.6 Často kladené otázky	13
2 Projednávání správních deliktů vyplývajících z NKV	16
Přestupky	16
Správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob	16
2.1 Společné aspekty řízení o správních deliktech podle § 42a odst. 4 písm. c a § 42b odst. 1 písm. r) a s) zákona o pozemních komunikacích.....	16
Hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.....	16
Podklady pro vydání rozhodnutí.....	18
Příjem z pokut a náhrad nákladů vážení.....	20
2.2 Často kladené otázky	21
Projednávání přestupků a správních deliktů na základě zjištění z NKV obecně.....	21
Projednávání přestupku řidiče vozidla	23
Projednávání správních deliktů provozovatele vozidla	24
Přílohy	1

Na úvod

Prvním zářijovým dnem roku 2012 vstoupil v účinnost zákon č. 196/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony, kterým byl novelizován zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Tato novela mimo jiné přinesla významné změny v problematice tzv. kontrolního vážení vozidel na pozemních komunikacích. Hlavním cílem novelizace příslušných ustanovení zákona byla snaha o efektivní zavedení institutu vysokorychlostního vážení do praxe a úprava přerozdělení příjmů z pokut a náhrad nákladů kontrolního vážení uložených v rámci správního řízení.

Institut tzv. nízkorychlostního kontrolního vážení byl do zákona o pozemních komunikacích zaveden již v roce 2000 a jeho zajišťování bylo plně v gesci vlastníka resp. správce příslušné pozemní komunikace. Od účinnosti výše uvedené novely zákona je dle § 38a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích umožněno, aby nízkorychlostní kontrolní vážení ve svém územním obvodu zajišťoval i na silnicích I. třídy (tj. na pozemních komunikacích ve vlastnictví státu) příslušný kraj, přičemž v této souvislosti došlo i k úpravě dalších ustanovení. Tato zákonná úprava se dostala do citované novely zákona až v průběhu legislativního procesu pozměňovacími návrhy při projednávání v Parlamentu České republiky a vnesla do již tak problematických ustanovení další otázky a nejasnosti.

Následující příručka je určena především silničním správním úřadům, které se problematikou kontrolního vážení z úřední povinnosti zabývají, a má jim pomoci správně uchopit jednotlivé problematické aspekty kontrolního vážení a přispět ke sjednocení postupu subjektů provádějících nízkorychlostní kontrolní vážení a silničních správních úřadů v oblasti správního trestání řidičů a provozovatelů vozidel. Věnuje se však také některým aspektům sankcionování přestupků řidičů, které zákon svěřuje Policii České republiky a celním úřadům.

Tak jako u každé metodické příručky, která je vydávána k novému právnímu stavu určité problematiky, platí i zde poučení, že se jedná o vyjádření právního názoru Ministerstva dopravy, Odboru pozemních komunikací jako ústředního orgánu státní správy ve věcech pozemních komunikací. Ačkoli se tento úřad přímo podílí na přípravě právních předpisů v oblasti práva pozemních komunikací, není orgánem, který je oprávněn podávat závazný výklad právních předpisů, a to ani těch právních předpisů, na jejichž přípravě se podílel. I přesto autoři doufají, že tato příručka bude pro aplikační praxi silničních správních úřadů užitečná a přínosná a případné spory budou posuzovány v duchu této příručky.

Na závěr je ještě na místě uvést, že v roce 2015 je v Parlamentu České republiky projednávána další novela zákona o pozemních komunikacích, která má přinést také dílčí změny v problematice kontrolního vážení. Jejich zapracování do metodiky bude provedeno v návaznosti na předpokládané datum účinnosti této novely do konce roku 2015.

Za autorský kolektiv

Mgr. Ján Skovajsa

zástupce ředitele odboru pozemních komunikací Ministerstva dopravy ČR

Relevantní právní předpisy

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“)
- Zákon č. 56/2001 Sb., o 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. (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích“)
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“)
- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích (dále jen „zákon o přestupcích“)
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“)
- Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (dále jen „obecní zřízení“)
- Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (dále jen „krajské zřízení“)
- Zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii (dále jen „zákon o metrologii“)
- Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury (dále jen „zákon o SFDI“)
- Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách (dále jen „zákon o veřejných zakázkách“)
- Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 341/2014 Sb.“)
- Nařízení vlády č. 326/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na váhy s neautomatickou činností (dále jen „nařízení vlády č. 326/2002 Sb.“)
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 104/1997 Sb.“)
- Vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření (dále jen „vyhláška č. 262/2000 Sb.“)
- Vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu (dále jen „vyhláška č. 345/2002 Sb.“)

Použitá judikatura

- Rozhodnutí Ústavního soudu, Nejvyššího správního soudu a krajských soudů, na která je v metodice odkazováno, jsou veřejně dostupná na webových stránkách Ústavního soudu (http://nalus.usoud.cz/) a Nejvyššího správního soudu (<http://www.nssoud.cz>). V elektronické verzi metodiky je v označení rozhodnutí soudu obsažen hypertextový odkaz, který čtenáře nasměruje k zveřejněnému textu rozhodnutí.

Seznam použitých zkratek

- NKV Nízkorychlostní kontrolní vážení
- ČMI Český metrologický institut
- CSPSD Centrum služeb pro silniční dopravu s.p.o.
- SFDI Státní fond dopravní infrastruktury

1 Nízkorychlostní kontrolní vážení

Podle zákona o pozemních komunikacích se na dálnicích, silnicích a místních komunikacích provádí kontrolní vážení a měření silničních motorových vozidel kategorie N2 a N3 a jejich jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorie O2, O3 a O4, dále motorových vozidel kategorie OT3, OT4.

N2 – vozidla, jejichž největší maximální hmotnost převyšuje 3,5 t, avšak nepřevyšuje 12 t

N3 – vozidla, jejichž největší maximální hmotnost převyšuje 12 t

O2 – přípojná vozidla, jejichž maximální hmotnost převyšuje 0,75 t, ale nepřevyšuje 3,5 t

O3 – přípojná vozidla, jejichž maximální hmotnost převyšuje 3,5 t, ale nepřevyšuje 10 t

O4 – přípojná vozidla, jejichž maximální hmotnost převyšuje 10 t

OT3 – přípojná vozidla traktoru, jejichž maximální hmotnost převyšuje 3,5 t, ale nepřevyšuje 6 t

OT4 – přípojná vozidla traktoru, jejichž maximální hmotnost převyšuje 6 t

Nízkorychlostním kontrolním vážením (dále jen „NKV“) se rozumí kontrolní vážení a měření vozidel všemi technickými zařízeními, kromě neprenosných vysokorychlostních vah, při němž dochází k odklonění vozidla z provozu. NKV zahrnuje:

- 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.

NKV neslouží ke kontrole největších technicky přípustných hodnot (viz níže kapitola 2.1).

Za nízkorychlostní kontrolní vážení se považuje i kontrola pouze největších povolených rozměrů podle § 39 vyhlášky č. 341/2014 Sb. anebo kontrola pouze největších povolených hmotností podle § 37 téže vyhlášky samostatně. Skutečnost, že během NKV nedojde ke kontrole dodržení některých z hodnot uvedených ve vyhlášce č. 341/2014 Sb., nemá bez dalšího vliv na řádné provedení NKV. Ministerstvo dopravy sice doporučuje, aby subjekty provádějící NKV kontrolovaly jak dodržení největších povolených hmotností, tak i největších povolených rozměrů vozidel, v praxi však mohou nastat případy, kdy to není účelné.

Ve většině případů překračují největší povolené rozměry vozidla převážející nadrozměrný náklad, což je možné zjistit vizuální prohlídkou. V případě, že takové vozidlo projede automatickými vahami sloužícími pro tzv. předvýběr, není označeno jako přetížené a z povahy nákladu neplyne, že by celková hmotnost mohla být překročena, byl by řidič (příp. provozovatel) takového vozidla zbytečně zdržován prováděním kontroly dodržení největších povolených hmotností.

V praxi může dojít také např. k situaci, kdy orgán Policie ČR nebo celní úřad přímo v provozu zjistí, že na pozemní komunikaci je provozováno vozidlo, u kterého mají důvodné podezření, že největší povolené rozměry překračuje, nicméně v dané chvíli disponují pouze zařízením na kontrolu rozměrů a nejsou technicky vybaveni na kontrolu dodržení největších povolených hmotností. Pokud by NKV mělo být chápáno vždy jako měření rozměrů a hmotností současně, nebylo by v takovém případě ze strany kontrolujících orgánů možné zasáhnout efektivně a zkontrolovat, zda jsou rozměry stanovené vyhláškou č. 341/2014 Sb. dodrženy, a zabránit tak tomu, aby takové vozidlo pokračovalo v jízdě a ohrožovalo pozemní komunikaci a její součásti.

NKV lze podrobit také vozidlo, jehož provozovateli bylo vydáno povolení zvláštního užívání podle § 25 odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích.¹ Povolení zvláštního užívání opravňuje jeho držitele k provozování vozidla dosahujícího větších hmotností (včetně hmotností na nápravu) a rozměrů, než dovoluje režim obecného užívání. Z toho lze dovodit, že hodnoty stanovené v povolení jsou pro konkrétní vozidlo, na které se povolení vztahuje, největšími povolenými hmotnostmi nebo rozměry.

Ukáže-li se při NKV, že vozidlo porušuje hodnoty stanovené vyhláškou č. 341/2014 Sb., ale současně neporušuje hodnoty stanovené v povolení zvláštního užívání, nezasílá se příslušnému silničnímu správnímu úřadu doklad o výsledku NKV k zahájení řízení podle § 42b odst. 1 písm. r) nebo s) zákona o pozemních komunikacích.

Vyplyne-li z výsledků NKV porušení podmínek stanovených v povolení zvláštního užívání, je doklad o výsledku NKV zaslán příslušnému silničnímu správnímu úřadu, neboť existuje podezření, že se provozovatel dopustil správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. b) zákona o pozemních komunikacích. Správnímu postihu řidiče v takovém případě se věnuje níže kapitola 2.2.

Bez ohledu na to, zda bylo zjištěno porušení hodnot stanovených vyhláškou č. 341/2014 Sb., je doklad o výsledku NKV na místě předán řidiči a zaslán provozovateli vozidla.

1.1 Subjekty zajišťující a provádějící NKV

Subjekty, které provádějí a zajišťují NKV, určují příslušná ustanovení § 38a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích. Z hlediska institucionálního lze rozdělit vážení do dvou kategorií.

Zajišťování NKV vlastníkem pozemní komunikace nebo krajem

Podle § 38a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích je NKV zajišťováno vlastníkem pozemní komunikace a v případě silnic I. třídy krajem, v jehož územním obvodu se dotčená silnice nachází, a to v součinnosti s Policií ČR nebo s celními úřady. V případě zajišťování NKV krajem na silnici I. třídy je potřebný také souhlas zástupce státu jakožto vlastníka silnice I. třídy.

Zákon svěřuje obcím a krajům institut provádění NKV v rámci péče vlastníka příslušné pozemní komunikace.² Tuto koncepci částečně narušil zákonodárce tím, že NKV na silnicích I. třídy, jež jsou ve vlastnictví státu, svěřuje kraji. Souhlas v praxi uděluje kraji Ředitelství silnic a dálnic jakožto státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy za účelem hospodaření s dálnicemi a silnicemi I. třídy. Zákon nikterak blíže nespecifikuje, jakou formou je případný souhlas poskytnut, nicméně je potřebné, aby souhlas byl poskytnut v písemné formě.

Obsah pojmu „zajišťování“ NKV způsobuje v praxi nemalé problémy. Je na místě se ptát, zda zákonodárce použil slovo „zajišťuje“ na rozdíl od slova „provádí“ v § 38a odst. 3 písm. b) zákona o pozemních komunikacích záměrně nebo zda se v zákoně ocitlo díky nedůsledné legislativní změně. Ministerstvo dopravy má za to, že použití odlišných výrazů má svůj význam. Zajištění NKV představuje činnosti směřující k tomu, aby mohlo být vážení provedeno. To zahrnuje zejména nákup příslušných zařízení potřebných k vážení a měření a následnou péči o tato zařízení, dále je to personální obsazení jednotky, která obsluhuje vážicí a měřicí zařízení, vyhotovuje doklad o výsledku NKV atd.,

¹ Srov. znění § 42a odst. 4 písm. c) nebo § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, která odkazují na hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.

² Od účinnosti novely zákona o pozemních komunikacích zákonem č. 102/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, bylo provádění NKV koncipováno tak, že jej provádí správce pozemní komunikace v součinnosti s Policií České republiky. Následnou novelou – zákonem č. 196/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony – byl správce nahrazen vlastníkem pozemní komunikace a u silnic I. třídy příslušným krajem.

a v neposlední řadě zabezpečení spolupráce s Policií ČR nebo celním úřadem. Lze sem podřadit i činnosti NKV technické povahy, jako pokyny řidiči, příprava a obsluha vážícího zařízení, měření rozvorů, rozměrů vozidla, zhotovení dokladu o výsledku NKV, tj. všechny úkony, které ve spojitosti s úkony Policie ČR nebo celního úřadu naplňují proces kontrolního vážení.

NKV probíhá odkloněním vozidla z provozu. Oprávněním k zastavení vozidla disponuje pouze policista nebo celník. Nelze ovšem přisvědčit názoru, že policista nebo celník je přítomen pouze proto, aby zastavil vozidlo z toho důvodu, že vlastník pozemní komunikace, kraj nebo jimi pověřené osoby oprávnění zastavit vozidlo nemají. Policista nebo celník zahajují NKV odkloněním vozidla z provozu, v návaznosti na zjištění z NKV jsou však také oprávněni projednat přestupek řidiče v blokovém řízení nebo v případě celníků ve standardním správním řízení. V této souvislosti lze poukázat na rozdělení kompetencí během NKV mezi policistu či celníka a osobu, která se zúčastňuje NKV za vlastníka pozemní komunikace, a v případě silnic I. třídy za kraj, anebo za jimi pověřenou osobu. Policista nebo celník se v takovém případě účastní NKV proto, aby NKV vůbec mohlo být provedeno, přičemž technickou podporu zajišťuje vlastník pozemní komunikace, kraj nebo jimi pověřená osoba. Jejich pracovníka lze považovat za osobu, která se NKV účastní a vykonává technickou část vážení.

Doklad o NKV dle přílohy č. 10 vyhlášky č. 104/1997 Sb.

Kontrolní vážení provedl (jméno popřípadě jména a příjmení):

-> tj. příslušník Policie ČR nebo celního úřadu

Kontrolního vážení se účastnil: (jméno popřípadě jména a příjmení příslušného zástupce vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby):

-> tj. zaměstnanec vlastníka PK, kraje u silnic I. třídy nebo jimi pověřené osoby, který obsluhoval zařízení, koordinoval řidiče a vydává tento doklad

Osoba pověřená zajišťováním NKV

Zajišťováním NKV může vlastník pozemní komunikace (v případě silnic I. třídy kraj) pověřit jinou osobu. Do úvahy přichází forma příkazní smlouvy, na základě které se soukromá právnická osoba zapojuje do výkonu veřejné správy. Smlouvu uzavírá obec, kraj, nebo stát obvykle s právnickou osobou. Lze ji uzavřít na různě dlouhá období. Vzhledem k tomu, že zajišťování NKV představuje výkon vlastnického práva, jde o výkon samostatné působnosti obce a kraje jako vlastníka pozemní komunikace.³ To je určující pro skutečnost, který orgán uzavírá smlouvu za obec a kraj. V případě zajišťování NKV pro silnice I. třídy krajem, jde dle právního názoru Ministerstvo dopravy taktéž o výkon samostatné působnosti, i když je kraji svěřena z jiného důvodu než vlastnictví, neboť vlastníkem silnic I. třídy není. V § 4 krajského zřízení je stanoveno, že pokud zvláštní zákon upravuje působnost krajů a nestanoví, že jde o přenesenou působnost, platí, že jde vždy o činnosti patřící do samostatné působnosti krajů. Situace, kdy se jedná o výkon přenesené působnosti krajským

³ Dle § 35 zákona o obcích patří do samostatné působnosti obce záležitosti, které jsou v zájmu obce a občanů obce, pokud nejsou zákonem svěřeny krajům nebo pokud nejde o přenesenou působnost orgánů obce nebo o působnost, která je zvláštním zákonem svěřena správním úřadům jako výkon státní správy, a dále záležitosti, které do samostatné působnosti obce svěří zákon. Podle § 14 krajského zřízení patří do samostatné působnosti kraje záležitosti, které jsou v zájmu kraje a občanů kraje, pokud nejde o přenesenou působnost kraje. Svěření do samostatné působnosti obce lze vyvodit jednak historickým výkladem, kdy původně bylo provádění NKV svěřeno správcům pozemní komunikace, následně vlastníkům, jednak výkladem jazykovým, kdy zákon svěřuje zajišťování této činnosti obcím a krajům, nikoli obecním a krajským úřadům. Jak obecní tak krajské zřízení obsahují pravidlo samostatné působnosti, tzn. pokud zvláštní zákon upravuje působnost obce nebo kraje a nestanoví, že jde o přenesenou působnost, platí, že jde o samostatnou působnost (viz. § 8 obecního zřízení a § 4 krajského zřízení).

řadem, určuje v § 44a zákona o pozemních komunikacích. Pověří-li vlastník pozemní komunikace nebo kraj jinou osobu, jedná se o zmocnění vyplývající ze smlouvy uzavřené na základě zákona.⁴

Ministerstvo dopravy upozorňuje na to, že v závislosti na obsahu smlouvy je třeba dodržet postup předepsaný zákonem o veřejných zakázkách. Má-li zajišťovat pověřená osoba NKV pro vlastníka pozemní komunikace nebo v případě silnic I. třídy pro kraj za úplatu, podléhá její výběr zákonu o veřejných zakázkách. To neplatí, pokud je bezúplatným zajišťováním NKV pověřeno Centrum služeb pro silniční dopravu s.p.o. (dále jen „CSPSD“). Mezi činnosti CSPSD v zřizovací listině totiž bylo zařazeno také kontrolní vážení silničních vozidel na základě smlouvy uzavřené se správcem pozemní komunikace. Postupovat podle zákona o veřejných zakázkách není rovněž potřeba tehdy, pokud zajištění NKV odpovídá poskytnutí dodávek nebo služeb osobou, která vykonává podstatnou část své činnosti ve prospěch veřejného zadavatele a ve které má veřejný zadavatel výlučná majetková práva podle § 18 odst. 1 písm. e) zákona o veřejných zakázkách.

Je na místě také zdůraznit, že Policie ČR a celní úřad provádějí NKV ze zákona a jsou organizačními složkami státu. Nelze je tedy považovat za „pověřenou osobu“ ve smyslu § 38a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích.

Provádění NKV Policií ČR nebo celními úřady

Podle § 38a odst. 3 písm. b) zákona o pozemních komunikacích, což je druhá kategorie, provádí NKV Policie ČR nebo celní úřady samostatně. Proto není vyžadován souhlas vlastníka k provádění nízkorychlostního kontrolního vážení na jím vlastněné pozemní komunikaci. Policie ČR a celní úřad nepotřebují zvláštní pověření vlastníka pozemní komunikace k provádění NKV a taktéž nepotřebují povolení vlastníka pozemní komunikace provádět NKV na silničním pozemku včetně silničního pomocného pozemku. Zákon o pozemních komunikacích je opravňuje k provádění NKV samostatně a bezpodmínečně.

Není vyloučeno, aby Policie ČR nebo celní úřad přizvali k NKV i CSPSD, které bylo jako státní příspěvková organizace založeno Ministerstvem dopravy mj. za účelem kontroly technického stavu vozidel a kontrolního vážení silničních vozidel. Taková spolupráce ovšem neznamená, že Policie ČR nebo celní úřad pověřují CSPSD nebo jinou osobu k provádění nebo zajišťování NKV jako vlastníka pozemní komunikace, což má vliv zejména na přiznání náhrady nákladů kontrolního vážení podle § 38b odst. 5 zákona o pozemních komunikacích.

Podle Ministerstva dopravy správní orgán neukládá povinnost nahradit náklady NKV v případě, kdy NKV provádí samostatně Policie ČR nebo celní úřad. Vyplývá to ze znění § 38b odst. 5 zákona o pozemních komunikacích. Provozovatel vozidla je podle něj povinen uhradit náklady, zjistí-li se při NKV překročení hodnot stanovených vyhláškou č. 341/2014 Sb., vlastníkově pozemní komunikace nebo kraji, zajišťuje-li vážení podle § 38a odst. 3 písm. a) bod 1 zákona o pozemních komunikacích.

Provádí-li Policie ČR nebo celní úřad NKV samostatně, neukládá se provozovateli vozidla v řízení o správním deliktu spolu s uložením pokuty i povinnost k úhradě nákladů vážení. Policii ČR, celnímu úřadu (a tudíž ani CSPSD, zúčastňuje-li se vážení podle § 38a odst. 3 písm. b) zákona o pozemních komunikacích jako technická podpora) zákon náhradu nákladů NKV nepřiznává.

⁴ Problematika zákonného zmocnění k provádění měření, jehož výstup by byl podkladem pro rozhodnutí o přestupku, byla řešena v rámci judikatury ve věci měření rychlosti silničních vozidel radary. Pro srovnání, neboť jde o úkon a jeho význam velice podobný NKV, uvádí Ministerstvo dopravy rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. [1 As 12/2008-67](#) ze dne 2. 4. 2008, č. j. [7 As 6/2008-162](#) ze dne 2. 10. 2008.

1.2 Místo, kde probíhá NKV a vážicí zóna

NKV probíhá na dálnicích, silnicích a místních komunikacích. Proces NKV začíná tím, že je řidič vozidla vyzván, aby vozidlo podrobil vážení, přičemž zajižďka k technickému zařízení a zpět na pozemní komunikaci nesmí být delší než 16 kilometrů. Z toho plyne, že samotné vážení vozidla a kontrola rozměrů nemusí nutně probíhat na pozemní komunikaci, na které bylo kontrolované vozidlo zastaveno (odkloněno z provozu). Vážicí zóna a technické zařízení se může pro účely NKV nacházet také na účelové komunikaci nebo místě ležícím mimo pozemní komunikaci. Toto místo nemá vliv na místní příslušnost orgánu, který povede řízení o případném správním deliktu (viz níže), a v dané věci je rozhodující, na jaké pozemní komunikaci došlo k zastavení vozidla, resp. k udělení pokynu, aby vozidlo z této komunikace sjelo a pokračovalo k místu faktického provedení kontrolního vážení.

Doklad o NKV dle přílohy č. 10 vyhlášky č. 104/1997 Sb.

Dne v hod. bylo provedeno na*A*..... (kategorie pozemní komunikace, kontrolní stanoviště) v místě*B*..... nízkorychlostní kontrolní vážení na vahách výrobce/typové označení výrobního čísla

A – označení pozemní komunikace, z níž bylo vozidlo odkloněno

B – místo, kde byl proveden vážicí proces, kde se nachází technické zařízení a vážicí plocha

Požadavky na místo, kde probíhá samotné vážení, nejsou obsaženy v zákoně o pozemních komunikacích ani v jeho prováděcí vyhlášce. Výběr vážicího místa se řídí potřebami kontrolního vážení, které jsou určeny podle toho, které hodnoty stanovené vyhláškou č. 341/2014 Sb. jsou předmětem kontroly. Pokud je NKV zaměřeno pouze na největší přípustné rozměry vozidla dle vyhlášky č. 341/2014 Sb., není třeba trvat na podmínkách, které má splňovat vážicí zóna dle metodických doporučení (viz dále).

Zákon o pozemních komunikacích, prováděcí vyhláška či jiný metrologický právní předpis blíže neupravují požadavky na místo, kde probíhá NKV (vážicí plocha) nebo způsob jeho provádění. Jak v jednom ze svých rozhodnutí uvedl Ústavní soud, „*právní norma má být dostatečně konkrétní, aby popsala právní vztah nezaměnitelně, ale současně dostatečně abstraktní, aby postihla co nejširší okruh možných jednotlivostí právního vztahu. Nelze proto očekávat, že právní předpis upravující tu kterou materii bude vysvětlovat všechny pojmy v ní použité a obsahovat výčet všech možných okolností, které v daném právním vztahu mohou nastat.*“⁵. Absence právní úpravy způsobu provádění NKV a požadavků vážicí plochy nezpůsobuje to, že by bylo NKV prováděno protiprávně.

Přiměřeným způsobem lze podle Ministerstva dopravy při provádění NKV vycházet z Metrologického předpisu MP 009-04 *Přenosné měřicí zařízení pro zjišťování zatížení na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel* (dále jen „metrologický předpis MP 009-04“), který vydal Český metrologický institut (dále jen „ČMI“).

Vzhledem k roli ČMI, Ministerstvo dopravy doporučuje provádět NKV na místě, které odpovídá požadavkům tohoto metrologického předpisu. ČMI v něm uvádí, že vážicí plocha by měla odpovídat určitým kvalitám vozovky. Bude-li dodržen podélný sklon menší než 2% a příčný menší než 3% podle MP 009-04, nemá silniční správní úřad důvod pochybovat o tom, že sklon vozovky mohl zásadně ovlivnit výsledky vážení. V případech pochybností bude nejvýše potřebné ověřit, zda vážicí plocha vykazovala skutečně sklon odpovídající hodnotám doporučovaným ČMI, a to by nemělo v praxi činit problémy. ČMI totiž plní funkce náležející do působnosti státní správy v oblasti metrologie svěřených ČMI zákonem o metrologii, pročez je jeho odborný názor pro Ministerstvo dopravy vhodným doporučením.

⁵ Usnesení Ústavního soudu sp. zn. [IV.ÚS 868/11](#) ze dne 1. 6. 2011

Pro účely kontroly provozu na pozemních komunikacích vydal Český metrologický institut (dále jen „ČMI“) Metrologický předpis *MP 009-04 Přenosné měřicí zařízení pro zjišťování zatížení na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel* (dále jen „metrologický předpis MP 009-04“). Tento předpis není obecně závazným předpisem, přesto jej pro účely NKV Ministerstvo dopravy doporučuje respektovat.

Vážicí zóna je definována v bodě 2.3.1. metrologického předpisu MP 009-04 jako úsek vozovky, jehož délka se rovná nejméně dvojnásobku největší délky váženého vozidla nebo jízdní soupravy (vzdálenost přibližných středů kolových montáží přední a zadní nápravy vozidla nebo jízdní soupravy) a odpovídá speciálním požadavkům na rovinatost. V ustanovení bodu 6.2 a násl. předpisu jsou upraveny podmínky pro instalaci přenosného zařízení pokládaného na povrch vozovky, které je v praxi používáno pro NKV nejčastěji. Konstrukce nosiče musí být uzpůsobena tak, aby při nájezdu vozidla nedocházelo k jeho naklápění apod. a tím k možnému výskytu chyb vážení. Metrologický předpis MP 009-04 dále stanoví požadavky na podélný sklon, příčný sklon a materiál povrchu vážicí zóny.

Pro úplnost je na místě upozornit na článek 11 Schengenské dohody (tzv. První Schengenské úmluvy) z roku 1985. Vyplývá z něj, že v oblasti přeshraniční silniční přepravy zboží upustí členské státy, jež jsou součástí Schengenského prostoru, od systematického provádění kontrol hmotnosti a rozměrů užitkových vozidel na společných hranicích. Dohoda však nebrání zavedení automatického systému vážení za účelem namátkové kontroly hmotnosti.

1.3 Měřicí zařízení používaná k NKV

Zařízení ke kontrole hmotností

Vážení v rámci NKV se provádí na vahách s neautomatickou činností. Tyto váhy se jako nové uvádějí na trh (jednotný evropský trh) posouzením shody podle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/23/ES ze dne 23. dubna 2009 o vahách s neautomatickou činností, která je do právní úpravy České republiky implementována nařízením vlády č. 326/2002 Sb., a to včetně vah, které po uvedení do provozu mají být použity pro určování hmotnosti pro výpočet poplatků, tarifů, daní, pokut, apod. Tato měřidla se identifikují podle umístěného označení symbolem „CE“, posledním dvojčíslem roku posouzení shody, čtyřmístným číslem tzv. notifikované osoby a především čtvercovou značkou se symbolem „M“ na zeleném pozadí. Jako dokument o uvedení na trh dodává výrobce k váze kopii tzv. prohlášení o shodě. Podle § 3 odst. 3 písm. b) zákona o metrologii se pro stanovení sankcí, poplatků, tarifů a daní používají stanovená měřidla, která podléhají povinnému ověřování,⁶ pokud jsou měřidla druhu vhodného pro danou technologii měření vyhláškou č. 345/2002 Sb. k ověřování vyhlášena. Protože váhy s neautomatickou činností takovými měřidly jsou, stanou se po uvedení do provozu stanovenými měřidly.

Stanovená měřidla se používají pro daný účel pouze po dobu platnosti provedeného ověření. Ověření provádí ČMI a v případě některých druhů stanovených měřidel v rozsahu své autorizace také autorizovaná metrologická střediska, tj. subjekty, které k tomu autorizoval Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví (ověřování vah provádí v České republice zatím pouze ČMI, žádný jiný subjekt není autorizován).

Obecně platí, že ověřené stanovené měřidlo opatří ČMI nebo autorizované metrologické středisko úřední značkou nebo vydá ověřovací list, případně provede obojí. Pro váhy s neautomatickou činností se však ověřovací list nevydává, tedy ověření je deklarováno pouze umístěním úřední značky (resp. úředních značek na místech podle tzv. plombovacího schématu).

⁶ Váhy s neautomatickou činností jsou váhy, které vyžadují zásah obslužného personálu během vážícího procesu, například k naložení nebo odstranění měřené zátěže z nosiče a také k získání výsledku.

V případě, že uživatel přesto potřebuje mít k dispozici listinnou deklaraci provedeného ověření, ČMI na vyžádání vydá tzv. Potvrzení o ověření stanoveného měřidla. Pokud jde o metrologické a technické požadavky uplatňované při ověření a o metody zkoušení a jejich naplnění, postupuje ČMI podle opatření obecné povahy, které v rámci vymezení podle § 24c zákona o metrologii sám vydává. V případě vah s neautomatickou činností je tímto dokumentem opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C002-09 ze dne 1. 9. 2009.

Pro váhy s neautomatickou činností obecně platí požadavky vyhlášky č. 345/2002 Sb., vyhlášky č. 262/2000 Sb., nařízení vlády č. 326/2002 Sb. a ČSN EN 45501 Metrologické aspekty vah s neautomatickou činností.

Doba platnosti ověření vah s neautomatickou činností je stanovena v příloze vyhlášky č. 345/2002 Sb., přičemž doba platnosti ověření se počítá od začátku kalendářního roku následujícího po roce, v němž bylo poslední ověření stanoveného měřidla (případně posouzení shody u nových vah) provedeno. Podle zákona o metrologii je stanovené měřidlo po ověření opatřeno a zajištěno proti nežádoucí manipulaci úředními značkami, jejichž podobu stanovuje vyhláška č. 262/2000 Sb. (nové měřidlo je na týchž místech zajištěno tzv. zajišťovacími značkami výrobce).

Zařízení ke kontrole rozměrů

Rozměry vozidla mohou být měřeny pásmem či jiným vhodným délkovým měřidlem a teleskopickou tyčí. Taktéž tato měřidla jsou měřidly používanými dle § 3 odst. 3 zákona o metrologii. Stanoveným měřidlem však je pouze měřické pásmo (doba platnosti jeho ověření není omezena), neboť pouze tento druh měřidel je ve vyhlášce č. 345/2002 Sb., v platném znění, stanoven k ověřování. Ostatní zmíněná měřidla tudíž nejsou stanovenými měřidly, nýbrž měřidly pracovními. Tato měřidla nepodléhají ověřování ani nemohou být ověřena a správnost kalibrací u nich zajišťuje uživatel.

Zákon o metrologii lze interpretovat tak, že pokud se má měřit s významem podle § 3 odst. 3 zákona a je k provedení takové měřicí operace ve vyhlášce uveden vhodný druh měřidel, má být použito stanovené měřidlo. Pokud však ve vyhlášce k měřicí operaci optimální druh měřidla uveden není, lze zcela legitimně použít pracovní měřidlo. V případě NKV si lze představit i jiné měření délky, při němž by mohlo být použito měřické pásmo, ale zejména s ohledem na nezbytnou dvoučlennou obsluhu je takový požadavek víceméně iracionální. Takovým měřením je měření rozvoru vozidla. Ačkoli délka rozvoru nepředstavuje hodnotu, jejíž dodržování je podle zvláštního právního předpisu kontrolováno prostřednictvím NKV, je údaj o rozvoru vozidla rozhodující pro správné určení největší povolené hmotnosti na skupiny nápravy. Pro jeho zjištění lze zcela legitimně použít pracovní měřidlo délky. Významnou podmínkou pro takový přístup je však pečlivé dodržení požadavků zákona o metrologii, které se k pracovním měřidlům vztahují.

V případě pracovních měřidel není pro jejich uvádění na trh a do provozu relevantní ani prvotní ověřování ani povinnost prvotního EHS ověřování či posuzování shody. Správnost těchto měřidel, resp. jejich metrologická návaznost, se zajišťuje kalibrací. Právní úprava metrologie sice stanovuje, že výrobce je povinen zajistit jejich prvotní kalibraci, ale už nestanovuje, že měřidlo musí kalibrující subjekt označit nějakou kalibrační značkou a vydat kalibrační list. Avšak uživatel, zvláště charakteru kontrolujícího subjektu, by dokladem o kalibraci měl disponovat, a to jednak pro svoji informovanost a jednak pro prokázání regulérní návaznosti (a správnosti měřidla a měření s ním provedených) v případě sporu. Lze proto doporučit, aby měřicí kolečka pořizovala Policie ČR s kalibračním listem (a opatřena kalibrační značkou).

1.4 K samotnému postupu vážení a měření

Oprávněním zastavit vozidlo a odklonit jej z provozu disponuje Policie ČR a celní úřad. Řidič vozidla zajede na zařízení pro kontrolní vážení, kde je provedeno NKV za přítomnosti jeho a dalších členů osádky v kabině vozidla.

Pro váhy s neautomatickou činností obecně platí požadavky vyhlášky č. 345/2002 Sb., vyhlášky č. 262/2000 Sb., nařízení vlády č. 326/2002 Sb. a ČSN EN 45501 Metrologické aspekty vah s neautomatickou činností.

Jak již bylo uvedeno výše, zákon o pozemních komunikacích, prováděcí vyhláška či jiný metrologický právní předpis blíže neupravují požadavky na místo, kde probíhá NKV (vážicí plocha) nebo způsob jeho provádění. Absence pravidel pro provádění NKV v právním předpise však nečiní provedené NKV protiprávním. V minulosti se již Ústavní soud vyslovil k podobné problematice, nicméně z hlediska měření rychlosti vozidel. Ústavní soud nesouhlasil „s názorem stěžovatele, že pokud není technické provedení zákonného zmocnění deklarováno v právní normě, zakládá tato skutečnost automaticky protiprávnost aplikace zákonného oprávnění státního orgánu. Specifikace přístroje či metody měření rychlosti je tedy otázka technická a nikoliv právní. Pro účely právních vztahů je přitom postačující stanovení povinnosti orgánům veřejné moci používat měřicí přístroje pracující s deklarovanými veličinami a jejich jednotkami, jak je upraveno v zákoně č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů. Úprava principu nebo způsob měření, případně dokonce typu či modelu měřicího přístroje v právním předpisu, by odporovala požadavku, aby právní normy upravovaly pouze právní vztahy adresátů právních předpisů“.

Osoba obsluhující zařízení by měla dle Ministerstva dopravy vážení a měření provádět s náležitou odbornou péčí, v souladu s návodem výrobce. Podle Ministerstva dopravy lze doporučit, aby její postup odpovídal také předpisům ČMI, zejména pak Metrologickému předpisu 009-04. Tento předpis stanovuje mj. podmínky instalace vah a jejich použití, postup vážení tzv. po nápravách a tzv. naráz,⁷ a postup při vyhodnocení výsledků vážení.

Při provádění NKV obsluha kontroluje, zda je vážené vozidlo během vážení zabrzděno. Kola by měla být zajištěna proti samovolnému pohybu, např. použitím klínů. Osoba obsluhující zařízení nasměruje řidiče, aby vozidlem najel na vážicí zařízení. Poté zjistí okamžité hmotnosti vozidla a jeho náprav a rozměry vozidla a nákladu. Postupuje přitom v závislosti na tom, zdá váží metodou po nápravách nebo naráz.

Zadání největších povolených hmotností pro vyhodnocení výsledků vážení je dalším z kroků osoby obsluhující zařízení. Na základě zadaných hodnot se zjistí zjištěné přetížení vozidla a jsou přijata následná opatření (např. zákaz v další jízdě, uložení kauce). Je-li zjištěno přetížení, přistupuje se k zaslání podnětu s dokladem o výsledku NKV správnímu orgánu příslušnému k projednání přestupku řidiče, nebyl-li projednán na místě, a správního deliktu provozovatele vozidla.

Osoba obsluhující zařízení je ve většině případů schopna určit největší povolené hodnoty pro konkrétní typ vozidla podle tovární značky a typu vozidla. Kupříkladu CSPSD disponuje databází typů vozidel, ze které je osoba obsluhující zařízení rychle schopna zjistit největší povolené hodnoty a orgán Policie ČR také disponuje přístupem do příslušného informačního systému a je tak schopen zjistit přesné údaje ke konkrétnímu vozidlu. Obzvláště významné je v tomto ohledu zjištění rozvoru mezi nápravami, který je důležitý při určení největší povolené hmotnosti na nápravu (skupinu náprav). Není-li možné tyto hodnoty ověřit z technického průkazu vozidla, měla by osoba obsluhující zařízení zjistit délku rozvoru fyzicky prostřednictvím vhodného měřidla. Jinak zbývá ověření délky rozvoru správnímu orgánu ve správním řízení o přestupku či správním deliktu.

Rozměry vozidla jsou měřeny zpravidla pásmem a to dvěma osobami obsluhujícími zařízení. Celková délka vozidla se měří od předního obrysu vozidla po zadní obrys vozidla. Vzhledem k tomu, že největší povolené rozměry podle § 39 vyhlášky č. 341/2014 Sb. jsou určeny včetně nákladu, v případech, kdy náklad přesahuje přední nebo zadní obrys vozidla, se měří celková délka vozidla od

⁷ Vážení vozidla po nápravách (neboli postupně) je vážení po jednotlivých nápravách na jednom páru vážících plošin. Vážení naráz probíhá pomocí dvou nebo více párů vážících plošin, přičemž počet plošin odpovídá počtu náprav váženého vozidla.

obrysu tohoto nákladu. Šířka vozidla je měřena od nejširšího obrysu jedné strany vozidla k nejširšímu obrysu druhé strany vozidla, přičemž pro náklad přesahující obrys vozidla platí totéž, co bylo uvedeno u měření délky vozidla. Pro zjištění okamžité výšky vozidla se použije teleskopická tyč, a to od povrchu vozovky po horní obrys (nejvyšší) vozidla (včetně přečnívajícího nákladu).

S výsledkem kontrolního vážení seznámí osoba obsluhující zařízení řidiče tím, že mu vydá doklad o výsledku NKV, který zašle také provozovateli vozidla. Zákon o pozemních komunikacích nestanovuje zvláštní postup pro doručování dokladu o výsledku NKV.

1.5 Pokračování v jízdě

Zjistí-li se při NKV, že rozměry vozidla nebo jeho celková hmotnost, nebo víc přesahují hodnoty stanovené vyhláškou č. 341/2014 Sb., může řidič pokračovat v další jízdě pouze na základě povolení ke zvláštnímu užívání (§ 25 zákona o pozemních komunikacích) a za podmínky, že vozidlo je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích nebo pokud dojde k přeložení nákladu. Zjistí-li se při NKV, že okamžitá hmotnost na nápravu (skupinu náprav) překračuje míru stanovenou vyhláškou č. 341/2014 Sb., nesmí řidič pokračovat v jízdě.

Nejsou-li splněny podmínky pro pokračování v další jízdě, je příslušník Policie ČR a celník oprávněn zabránit řidiči v další jízdě, např. zákazem pokračovat v jízdě anebo použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.

Ministerstvo dopravy považuje za nezbytné, aby orgány Policie ČR a celní úřady důrazně dbaly na zákaz další jízdy podle § 38c zákona o pozemních komunikacích, neboť v případě, že tomu tak není, ztrácí celý proces NKV jednu ze svých funkcí a tou je zabránit dalšímu poškozování pozemních komunikací nad míru stanovenou zákonem.

1.6 Často kladené otázky

Který orgán či složka vydává souhlas vlastníka pozemní komunikace k pověření podle 38a odst. 3 písm. a) bod č. 1 zákona o pozemních komunikacích?

NKV na silnicích I. třídy s výjimkou rychlostních silnic zajišťuje v součinnosti s Policií ČR nebo s celními úřady kraj nebo jím pověřená osoba a to se souhlasem vlastníka pozemní komunikace. Tím je v případě silnic I. třídy stát. Souhlas uděluje kraji Ředitelství silnic a dálnic, jakožto státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy za účelem hospodaření s dálnicemi a silnicemi I. třídy.

Může být pověřenou osobou k zajištění NKV i Policie ČR a Celní úřad?

Vzhledem k tomu, že Policie ČR a celní úřady provádějí NKV samostatně a v případě NKV podle § 38a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích k němu poskytují součinnost, pověřenými osobami být nemohou.

Je možné jako doklad o výsledku NKV, kdy se kontrolují pouze rozměry vozidla, použít vzor z přílohy č. 10 vyhlášky 104/1997 Sb., s tím, že kolonky o hmotnosti vozidla se z formuláře zcela vypustí?

Jelikož pod pojmem NKV se rozumí i kontrola největších povolených rozměrů vozidel, je možné, aby při něm byly kontrolovány pouze rozměry vozidla. V takovém případě by byly příslušné kolonky dokladu o výsledku NKV prázdné. Praktický rozdíl v tom, zda budou tyto kolonky prázdné nebo z formuláře dokladu o výsledku NKV smazány, Ministerstvo dopravy nevidí.

Má mít řidič vozidla u sebe povolení zvláštního užívání k přepravě nadměrného nákladu?

Zákonná povinnost řidiče mít sebou povolení zvláštního užívání neexistuje. Vyhláška č. 104/1997 Sb. nicméně počítá s tím, že řidič bude mít povolení u sebe (doklad o výsledku NKV obsahuje příslušnou kolonku). Není ovšem vyloučeno, že povinnost předložit na vyžádání povolení zvláštního užívání stanoví provozovateli příslušný silniční správní úřad, který povolení vydal, ve výrokové části rozhodnutí. Je tedy na provozovateli vozidla, zda svěří řidiči originál povolení zvláštního užívání a zda tak případně dodrží povinnost stanovenou mu silničním správním úřadem. Bylo-li totiž provozovateli vozidla povolení zvláštního užívání vydáno, ale řidič jej nemá u sebe, je povinností provozovatele předložit povolení, a to orgánu nebo subjektu, který provádí NKV. Ten může na základě předloženého povolení upustit od samotného vážení vozidla či kontroly rozměrů.

Ministerstvo dopravy důrazně upozorňuje správní orgány na množství se případy falšování povolení zvláštního užívání. Vystanou-li pochybnosti o jeho pravosti, doporučuje Ministerstvo dopravy kontaktovat správní orgán, který jej byl příslušný vydat a ověřit, zda se nejedná o padělek.

Od kterého okamžiku má mít řidič zahraničního dopravce pro účely přepravy na území České republiky vyřízené povolení ke zvláštnímu užívání? (Lze odstavit vozidlo za hranicemi České republiky a počkat na vyřízení povolení ke zvláštnímu užívání?)

Zákon o pozemních komunikacích vyžaduje povolení k zvláštnímu užívání dálnice, silnice a místní komunikace pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy na dálnici, silnici nebo místní komunikaci. Pokud se vozidlo při překročení českých hranic nachází na dálnici, silnici nebo místní komunikaci, od okamžiku překročení hranic má mít jeho provozovatel podle zákona pravomocné povolení ke zvláštnímu užívání. Za účelem dodržení právní povinnosti (tj. vyřídit si povolení ke zvláštnímu užívání, jinak vozidlo na dálnici, silnici či místní komunikaci, které takové povolení vyžaduje, neprovozovat) doporučujeme vozidlo odstavit před hranicí České republiky a na její území vjet s již pravomocným povolením. Výjimkou by byla situace, kdy by přes státní hranici nevedla dálnice, silnice nebo místní komunikace, ale pouze účelová komunikace.

Speciální úprava ohledně kontrolního vážení hmotnosti náprav v prostorech hraničních přechodů byla obsažena v zákoně č. 13/1993 Sb., celní zákon. Původně upravovalo kontrolu nápravových tlaků motorových vozidel v prostorech hraničních přechodů ustanovení § 11 odst. 1 písm. s) celního zákona.⁸ Toto ustanovení bylo zrušeno zákonem č. 187/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1993 Sb., celní zákon, ve znění pozdějších předpisů. Zrušení těchto ustanovení bylo navrženo, protože právní úprava celních orgánů, jejich organizace, řízení a úkolů měla být obsažena v návrhu zákona o Celní správě České republiky. Nicméně zákon o celní správě toto ustanovení ani v obměněné podobě nepřevzal, a proto se i na prostory hraničních přechodů začala vztahovat obecná úprava obsažená v zákoně o pozemních komunikacích.

Může celní správa, případně jiný subjekt oprávněn k provádění (zajišťování) NKV, vyzvat k podrobení se NKV řidiče motorového vozidla stojícího na parkovišti u hraničního přechodu, benzinové stanici apod.?

Podle § 38a zákona o pozemních komunikacích se provádí kontrolní vážení a měření silničních motorových vozidel a jejich jízdních souprav s přípojnými vozidly na silnicích, dálnicích a místních komunikacích. I přesto, že během NKV dochází k odklonění vozidla (jízdní soupravy) z provozu a samotné NKV často probíhá na odstavných parkovištích či účelových komunikacích, zákon považuje za NKV pouze kontrolu vozidel v silničním provozu na dálnici, silnici a místní komunikaci.

⁸ § 11 odst. 1 celního zákona, které již bylo zrušeno, „Kontroluje dodržování stanovených nápravových tlaků nákladních vozidel vstupujících do tuzemska nebo vystupujících z tuzemska.“

Je třeba vycházet z toho, zda dané místo, kde bude řidič vozidla (jízdní soupravy) vyzván, k tomu, aby se podrobil NKV, je součástí dálnice, silnice a místní komunikace nebo nikoliv a to bez ohledu na to, zda bude vozidlo (jízdní souprava) odstaveno nebo v pohybu. Pokud se bude jednat o součást dálnice, silnice nebo místní komunikace ve smyslu § 12 ve spojení s § 14 zákona o pozemních komunikacích, může být vozidlo podrobeno NKV, a to i tehdy pokud je odstaveno či stojí. Do obecného užívání pozemní komunikace totiž spadá i odstavení nebo stání silničního vozidla (jízdní soupravy).

Jaké jsou náležitosti dokladu o výsledku NKV?

Náležitosti dokladu o výsledku NKV stanovuje § 51a vyhlášky č. 104/1997 Sb. a vzor je uveden v příloze č. 10 této vyhlášky

Doklad o výsledku NKV má za předpokladu získání a provedení tohoto důkazního prostředku v souladu s právními předpisy mezi soustředěnými důkazními prostředky privilegované postavení. Lze jej srovnat s dokladem o měření rychlosti podle zákona o silničním provozu.⁹

Nemá-li doklad některé z náležitostí, nezpůsobuje to nutně jeho neplatnost. Doklad o výsledku NKV je jedním z důkazů, které hodnotí správní orgán při projednávání správního deliktu způsobem určeným ve správním řádu. Za doklad o výsledku NKV lze považovat i doklad vydaný podle předchozího právní úpravy, tj. Protokol o kontrolním vážení a vážní lístek.

Pokud lze údaje, které na dokladu o výsledku NKV nejsou uvedeny, zjistit jinak, nelze považovat doklad za neplatný. Správní orgán bude zkoumat, zda důkazní prostředky ve vzájemných souvislostech dokazují skutečnosti pro uznání odpovědnosti za správní delikt.

Nakolik závazný je pro subjekty provádějící NKV metrologický předpis MP 009-04?

Zákon o pozemních komunikacích, prováděcí vyhláška či jiný metrologický právní předpis blíže neupravují požadavky na místo, kde probíhá NKV (vážicí plocha) nebo způsob jeho provádění.¹⁰ Metrologický předpis MP 009-04 vydal ČMI pro účely zjišťování zatížení náprav a celkové hmotnosti vozidel při kontrole provozu na pozemních komunikacích. Není obecně závazným právním předpisem, jak již bylo uvedeno výše (odkaz na kapitoly Místo a Způsob). ČMI plní funkce náležející do působnosti státní správy v oblasti metrologie svěřených ČMI zákonem o metrologii, protože je jeho odborný názor uvedený v metrologickém předpisu MP 009-04 podle Ministerstva dopravy vhodné respektovat. Bude-li NKV prováděno v souladu s metrologickým předpisem MP 009-04, zásadně se usnadňuje projednávání přestupku řidiče a správního deliktu provozovatele vozidla ve správním řízení. Při dodržení doporučeného postupu se podle Ministerstva dopravy odstraňují pochybnosti, zda například místo a způsob vážení či vyhodnocení výsledků NKV mohli být okolnostmi, které mají vliv na zjištěnou výši překročení kontrolovaných hodnot. Ve správním řízení tak bude v případech pochybností nanejvýš potřebné ověřit, zda byl takový postup dodržen. Za tímto účelem slouží správnímu orgánu instituty dokazování podle správního řádu, například výslech svědka nebo ohledání na místě.

Z hlediska postihu řidičů a provozovatelů vozidel je stěžejní to, že bylo použito stanovené měřidlo, neboť tuto podmínku provádění NKV klade zákon o metrologii.

⁹ Viz také rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. [1 As 12/2008 – 67](#) ze dne 2. 4. 2008.

¹⁰ K tomu, že taková absence právní úpravy nezpůsobuje protiprávnost měření viz usnesení Ústavního soudu sp. zn. [IV.ÚS 868/11](#) ze dne 1. 6. 2011

2 Projednávání správních deliktů vyplývajících z NKV

Zákon o pozemních komunikacích obsahuje následující skutkové podstaty správních deliktů spojených s NKV:

Přestupky

Podle § 42a odst. 4 zákona o pozemních komunikacích se řidič vozidla dopustí přestupku tím, že

- neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby podrobil vozidlo NKV (písm. a)),
- neuposlechne pokyn osoby obsluhující zařízení na NKV (písm. b)),
- vozidlo překročí při NKV hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem (písm. c)),
- pokračuje v jízdě, ačkoli při NKV tohoto vozidla bylo zjištěno překročení hodnoty hmotnosti stanovené zvláštním právním předpisem (písm. d)).

Správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob

Podle § 42b odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se právnická nebo podnikající fyzická osoba dopustí správního deliktu tím, že

- jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo, které překročí při nízkorychlostním anebo vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, (písm. r)),
- jako provozovatel vozidla přikáže, dovolí, svěří nebo umožní řízení vozidla, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu, (písm. s)),
- jako odesílatel zásilky vydá k přepravované zásilce doklad, v němž uvede nižší hmotnost zásilky, než je její skutečná hmotnost, pokud vozidlo, které zásilku přepravuje, překročí při nízkorychlostním nebo vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, s výjimkou překročení největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav (písm. u)).

V další části bude pozornost věnována zejména přestupku řidiče podle § 42a odst. 4 písm. c) a správnímu deliktu provozovatele vozidla podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích.

2.1 Společné aspekty řízení o správních deliktech podle § 42a odst. 4 písm. c) a § 42b odst. 1 písm. r) a s) zákona o pozemních komunikacích

Hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem

Jak již bylo řečeno v úvodu, NKV zahrnuje 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. Největší povolenou hmotností je největší hmotnost, se kterou smí být vozidlo užíváno v provozu na pozemních komunikacích. NKV není kontrolou největších technicky přípustných hodnot.

Zákon o pozemních komunikacích upravuje v § 19 obecné užívání pozemních komunikací a v § 25 zvláštní užívání pozemních komunikací. Jedním ze způsobů zvláštního užití pozemní komunikace je dle § 25 odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích přeprava zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními právními předpisy. Z toho vyplývá, že užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními právními předpisy je možné pouze s povolením.

Není-li povolení uděleno (buďto o něj provozovatel nepožádal, nebo byla jeho žádost zamítnuta), je takové užití vozidla zakázáno.

Povinnost dodržovat největší povolené hmotnosti vozidel a jejich rozložení na nápravy vyplývá dále z § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu, který stanoví, že řidič je povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Zvláštním právním předpisem stanovujícím technické podmínky je mimo jiné vyhláška č. 341/2014 Sb., na kterou odkazuje i poznámka pod čarou uvedená v § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu. Z tohoto ustanovení tak vyplývá povinnost řidiče vozidla užít vozidlo, u něhož nejsou překročeny největší povolená hmotnost a největší povolené hmotnosti na nápravu. Podle § 10 odst. 1 zákona o silničním provozu nesmí provozovatel přikázat ani dovolit, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nespĺňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Tímto zvláštním právním předpisem je rovněž výše uvedená vyhláška. Z § 10 odst. 1 zákona o silničním provozu tak vyplývá povinnost provozovatele vozidla přikázat či dovolit užití jen vozidla, u něhož nejsou překročeny největší povolená hmotnost a největší povolené hmotnosti na nápravu. Zvláštními právními předpisy jsou zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a vyhláška č. 341/2014 Sb.

Překročením hodnot stanovených vyhláškou č. 341/2014 Sb. je naplněna skutková podstata přestupku dle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích a skutková podstata správního deliktu provozovatele vozidla dle § 42b odst. 1 písm. r) a s) zákona o pozemních komunikacích. Na vyhlášku č. 341/2014 Sb. je přímo uveden odkaz i v poznámce pod čarou u zmíněných ustanovení správních deliktů.

Ministerstvo dopravy zdůrazňuje, že vyhláška č. 341/2014 Sb. obsahuje jak hodnoty technické povahy, jejichž porušení ohrožuje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, tak hodnoty, které představují největší povolené hmotnosti a rozměry, jejichž porušení (především v případě hmotnosti) je nežádoucí primárně vzhledem k poškozování pozemních komunikací jako takových.

Od největší povolené hmotnosti a největší povolené hmotnosti na nápravu ve smyslu § 2 písm. i) a j) vyhlášky č. 341/2014 Sb. a největších povolených rozměrů je potřeba odlišovat maximální technicky přípustné hodnoty podle vyhlášky č. 341/2014 Sb. Maximální technicky přípustnou hmotností na nápravu je hmotnost odpovídající největšímu technicky přípustnému statickému svislému zatížení, kterým působí náprava vozidla na povrch vozovky (§ 2 písm. k) vyhlášky č. 341/2014 Sb.). Maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla je maximální hmotnost stanovená pro vozidlo na základě jeho konstrukčních vlastností a provedení (§ 2 písm. l) vyhlášky č. 341/2014 Sb.). Maximální technicky přípustnou hmotností naložené jízdní soupravy je maximální hmotnost stanovená pro kombinaci motorového vozidla a jednoho nebo více přípojných vozidel na základě jeho konstrukčních vlastností a provedení nebo maximální hmotnost určená pro jízdní soupravu složenou z tahače návěsu a návěsu (§ 2 písm. m) vyhlášky č. 341/2014 Sb.). Nedodržení těchto podmínek odpovídá vybraným skutkovým podstatám správních deliktů v § 125c a 125d zákona o silničním provozu.

Pro kontrolu a sankcionování porušení největších povolených hmotností a rozměrů, tj. největší povolenou hmotnost silničního vozidla, největší povolenou hmotnost na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav byl zvolen speciální režim podle zákona o pozemních komunikacích a tomu odpovídající skutkové podstaty přestupku řidiče podle § 42a odst. 4 písm. c) a správního deliktu provozovatele vozidla podle § 42b odst. 1 písm. r) a s) zákona o pozemních komunikacích. Při nedodržení a sankcionování porušení zbylých technických podmínek provozu vozidel se uplatní režim zákona o silničním provozu a tam stanovené skutkové podstaty přestupku řidiče a správního deliktu provozovatele vozidla.

Podklady pro vydání rozhodnutí

Nejdůležitějším podkladem pro vydání rozhodnutí je doklad o výsledku NKV, který vydává osoba obsluhující zařízení. Jak již bylo vysvětleno výše, náležitosti dokladu o výsledku NKV stanoví § 51a vyhlášky č. 104/1997 Sb. společně se vzorem v Příloze č. 10. Nemá-li doklad některé z náležitostí, nezpůsobuje to jeho neplatnost, pouze u něj jako u důkazního prostředku snižuje důkazní sílu.

Je potřeba zdůraznit, že nesprávně zadané limitní hodnoty nezpůsobují neplatnost dokladu o výsledku NKV a lze jej nadále použít jako podklad pro vydání rozhodnutí, neboť zjištěné okamžité hmotnosti (tj. sloupec č. 1 v dokladu o výsledku NKV podle vyhlášky č. 104/1997 Sb.) nejsou od limitních hodnot závislé. Nebudou-li hodnoty v druhém sloupci odpovídat příslušnému vozidlu, je potřebné provést přepočty hodnot určujících míru překročení povolených limitů (tj. sloupec č. 3 v dokladu o výsledku NKV podle vyhlášky č. 104/1997 Sb.). To vše provede příslušný správní orgán v rámci dokazování a hodnocení podkladů pro vydání rozhodnutí. Ministerstvo dopravy doporučuje, aby správní orgán provedl kontrolu zadání limitních hodnot a předešel tak tomu, že by jeho rozhodnutí spočívalo na chybně zjištěné míře přetížení.

Problematické je v tomto ohledu zejména zjištění rozvoru a následná aplikace odpovídajícího § 37 odst. 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb. V případě pochybností o správném zjištění údaje o rozvoru může správní orgán zjistit tento údaj z osvědčení o registraci vozidla (část II.), tj. technického průkazu vozidla.

Za doklad o výsledku NKV lze považovat i doklad vydaný podle předchozího vzoru, tj. Protokol o kontrolním vážení a vážní lístek, splňuje-li náležitosti podle § 51a vyhlášky č. 104/1997 Sb. I pokud by je nesplňoval, zůstává jedním z pokladů pro vydání rozhodnutí a také listinným důkazem, který správní orgán hodnotí postupem podle správního řádu.

Další podklady pro vydání rozhodnutí závisí od toho, zda se jedná o správní řízení o přestupku řidiče nebo správním deliktu provozovatele vozidla. Například jsou to kopie řidičského průkazu a občanského průkazu řidiče, který v době NKV vozidlo řídil, kopie osvědčení o registraci vozidla, který řidič předložil při NKV, výpisy z rejstříku vozidel, výpis z obchodního rejstříku, kopie dodacího listu k nákladu, potvrzení o ověření stanoveného měřidla apod.

Subjekt provádějící NKV obvykle pořizuje fotodokumentaci, kterou pak zasílá společně s dokladem o výsledku NKV a průvodním dopisem. Výčet podkladů pro vydání rozhodnutí ve správním řízení nelze taxativně stanovit. Každý správní orgán vede správní řízení tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu, tj. vydání rozhodnutí se zásadou legality a dalších zásad činnosti správních orgánů obsažených v § 2 správního řádu (zásada materiální pravdy). V řízení vedeném z moci úřední, kterým řízení o deliktu je, platí, že musí i bez návrhu zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící v prospěch a v neprospěch obviněného z přestupku nebo správního deliktu. K provedení důkazů lze užít všech důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci a které nejsou získány nebo provedeny v rozporu s právními předpisy. Jde zejména o listiny, ohledání, svědeckou výpověď a znalecký posudek (§ 51 odst. 1 správního řádu).

Ve snaze dostat povinnosti shromáždit co možná nejvíce podkladů pro spravedlivé rozhodnutí ve věci, se některé silniční správní úřady vydaly cestou rozšiřování dokladu o výsledku NKV nad rámec náležitostí stanovených ve vzoru v příloze č. 10 vyhlášky č. 104/1997 Sb. Byť lze snahu těchto silničních správních úřadů ocenit, Ministerstvo dopravy rozšiřování dokladu nedoporučuje. V konečném důsledku se budou řidiči a provozovatelé vozidel v praxi setkávat s řadou různých dokladů k NKV, a to nejen po grafické a formální stránce, ale zejména po té obsahové, což se negativně podepíše na právní jistotě dotčených osob. Ministerstvo dopravy proto apeluje na silniční správní úřady, aby nedotvářely a nedoplňovaly vzor dokladu o výsledku NKV. Chybějící údaje mohou od subjektů provádějících kontrolní vážení získat v rámci shromažďování podkladů pro vydání

rozhodnutí v průběhu správního řízení podle individuálních potřeb daného řízení, i když to v některých případech může být na úkor procesní ekonomie.

Podle Ministerstva dopravy mohou subjekty provádějící NKV využít pro sdělení informací důležitých pro správní řízení, které nejsou součástí dokladu o výsledku NKV podle vyhlášky č. 104/1997 Sb., průvodní dokument, který ve valné většině zasílají s dokladem o výsledku NKV správnímu orgánu příslušnému k projednání přestupku či jiného správního deliktu. Tradičně k němu připojují kopie dokladů předložených řidičem. Velmi důležitou skutečností je pro správní orgán například to, zda bylo NKV prováděno podle § 38a odst. 3 písm. a) nebo písm. b) zákona o pozemních komunikacích. Dále zde může být uvedeno, zda bylo vozidlo znečištěno v míře, která opodstatňuje aplikaci § 38 odst. 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb.

Požadavky na zaslání povolení vlastníka pozemní komunikace, identifikace pozemků, na nichž se nachází vážící zóna, příkazu k provádění kontroly Policie ČR od nadřízeného orgánu, místního úředního povolení k provádění vážení a dalších dokladů, se kterými se Ministerstvo dopravy v praxi setkalo, nelze racionálně u subjektů provádějících či zajišťujících NKV uplatňovat. Nejenže mnohdy nemají s projednávaným přestupkem nebo deliktem věcnou souvislost, nejsou ani zákonem vyžadovány jako přílohy k dokladu o výsledku NKV. Jiná je ovšem situace u pověření vlastníka pozemní komunikace či kraje u silnic I. třídy, na jehož základě podle § 38a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích zajišťuje NKV pověřená osoba. NKV mohou kromě Policie ČR, celních úřadů a vlastníků pozemních komunikací zajišťovat též jiné subjekty pouze na základě smlouvy s vlastníkem pozemní komunikace. Bude-li existence pověření podle § 38a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích sporná, musí být správní orgán schopen jeho existenci prokázat.¹¹

Co se týče fotodokumentace, byť dnes patří k obvyklému postupu Policie ČR, celních úřadů i CSPSD, zákonem její povinné pořízení stanoveno není. Ministerstvo dopravy ji však považuje za velice užitečnou a pořizování fotodokumentace doporučuje u všech případů NKV.

Poměrně častou námitkou provozovatelů vozidel ze správních řízení, které Ministerstvo dopravy jako odvolací orgán vedlo, je absence záznamu či popisu průběhu NKV v dokladu o výsledku NKV. Takovou náležitost zákon o pozemních komunikacích ani vyhláška č. 104/1997 Sb. nestanovují, proto jí nelze přisvědčit. Spolu s dokladem o výsledku NKV zašle subjekt provádějící nebo zajišťující vážení obvykle také průvodní dopis, kde správnímu orgánu sděluje další rozhodující skutečnosti, není-li pro ně vyhrazen prostor v dokladu o výsledku NKV. Policie ČR k tomuto účelu používá úřední záznam nebo protokol o zjištěném důvodném podezření z porušení právních předpisů, kde blíže popíše, kde a jak vážení probíhalo. Například zde může správnímu orgánu sdělit, na základě čeho se má na daný případ aplikovat odchylka ve výši nejvýše 3 % pro znečištění (např. bláto, sníh, voda).

Byť zákon o pozemních komunikacích a ani jeho prováděcí vyhláška nestanovují povinnost zaslat správnímu orgánu potvrzení o ověření stanoveného měřidla, kopii řidičského oprávnění řidiče vozidla nebo kopii osvědčení o registraci vozidla podle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, je žádoucí, aby mu byly zaslány společně s dokladem o výsledku NKV. Předchází se tak tomu, že správní orgán bude subjekt provádějící a zajišťující NKV vyzývat, aby je předložil dodatečně v rámci obstarávání podkladů pro vydání rozhodnutí.

Závěrem lze připomenout rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. [4 As 19/2007 – 114](#) ze dne 27. 9. 2007. Soud zdůraznil, „že *hodnocení důkazů je věcí správního orgánu a je ovládáno zásadou volného uvážení. Podle § 34 odst. 5 správního řádu hodnotí správní orgán důkazy podle své úvahy, a to každý důkaz jednotlivě a všechny ve vzájemné souvislosti. Kritériem volného uvážení jsou zásady logiky, přičemž v odůvodnění správního rozhodnutí musí být způsob hodnocení důkazů náležitým způsobem popsán*“.

¹¹ Pro srovnání lze odkázat na problematiku měření rychlosti silničních vozidel v provozu obecní policií nebo soukromými subjekty. Viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. [1 As 12/2008-71](#) ze dne 2. 4. 2008.

Příjem z pokut a náhrad nákladů vážení

Pokuty a náhrady nákladů vážení podle § 38b odst. 5 nebo § 38d odst. 4 zákona o pozemních komunikacích vybírá orgán, který je uložil. Obecně platí, že pokud není stanoveno jinak, je příjem z pokut příjmem rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost orgánu, který pokutu uložil.

Příjem z pokut uložených za správní delikty podle § 42b odst. 1 písm. r), s) a t) zákona o pozemních komunikacích je

- ze 40 % příjmem vlastníka pozemní komunikace, na níž bylo kontrolní vážení provedeno, v případě pozemní komunikace ve vlastnictví státu je příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury,
- ze 45 % příjmem kraje, v jehož územním obvodu bylo kontrolní vážení provedeno, a
- z 15% příjmem rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost orgánu, který pokutu uložil.

Toto rozdělení vychází z premisy, že se přetížené vozidlo podílelo na poškození komunikace, na které bylo jeho provinění prokázáno zvážením, a také že se podílelo na poškození dalších silnic ve vlastnictví krajů či obcí. Podle názoru zdejšího úřadu pak bude v praxi orgánem, který řízení o správním deliktu vede (tj. obec s rozšířenou působností), v rozhodnutí stanovena výše (celkové) pokuty s tím, že částka odpovídající výši pokuty je poukázána na účet tohoto orgánu, který správní řízení vedl. Po úhradě, resp. po nuceném vymození úhrady pokuty, by obec s rozšířenou působností následně částku poukázala dle zákonného procentního klíče ostatním dvěma subjektům, tj. kraji a vlastníkově pozemní komunikace. Nastíněný postup odpovídá zásadám správního práva, zároveň je i odrazem principu určité procesní ekonomie.

Otázky vzbuzuje vztah dvou ustanovení zákona o pozemních komunikacích ve věci příjemce náhrad nákladů vážení u silnic I. třídy. Jedná se o § 38b odst. 5 zákona o pozemních komunikacích (obdobně § 38d odst. 4), které hovoří o tom, že provozovatel vozidla, jenž bylo přetíženo, je povinen paušální částku nákladů vážení ve výši 6 000 Kč uhradit kraji. A dále jde o § 43 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích, kde je zakotveno, že tyto náhrady nákladů vážení uložené podle § 38b odst. 5 jsou příjmem vlastníka pozemní komunikace, na níž bylo kontrolní vážení provedeno. Účelem těchto nákladů – jak již ostatně z jejich názvu vyplývá – je nahradit subjektu provádějícímu kontrolní vážení náklady s tím spojené. § 38b odst. 5 zákona o pozemních komunikacích (obdobně § 38d odst. 4) stanovuje povinnost provozovatele přetíženého vozidla uhradit kraji náklady vážení paušální částkou ve výši 6 000 Kč, a to právě v tom případě, kdy kraj vykonává kontrolní vážení na silnicích I. třídy.

V tomto směru lze tedy nahlížet na § 38b odst. 5 a § 38d odst. 4 zákona o pozemních komunikacích jako na ustanovení speciální v poměru k obecnému ustanovení poslední věty § 43 odst. 6 téhož zákona a aplikovat je v daném případě přednostně. Jakkoliv tedy platí, že obecně jsou paušální náhrady nákladů vážení u silnic vlastněných státem příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“), neplatí to ve zvláštním případě, kdy vážení na silnicích I. třídy zajišťuje v souladu s § 38a odst. 4 zákona o pozemních komunikacích kraj.

Explicitně sice zákon obsahuje pouze povinnost provozovatele vozidla uhradit náklady vážení kraji, ale tato povinnost nemůže existovat bez současně existujícího nároku kraje na tuto úhradu. Zároveň obě ustanovení obsahují i procesní úpravu, kdy úhrada nákladů je ukládána správním rozhodnutím společně s uložením sankce. Povinnost úhrady tedy nevzniká ze zákona, ale až na základě pravomocného správního rozhodnutí za zákonem stanovených podmínek. Zákon ovšem zároveň stanoví, komu má náhrada směřovat, což musí být součástí výroku rozhodnutí (tj. vlastník

pozemní komunikace, ve zvláštních případech kraj).¹² Je zcela zřejmé, že náhrada nákladů vážení má směřovat k osobě (resp. veřejnoprávní korporaci), která vážení zajišťuje, tj. má s tímto spojené náklady (jak s pořízením vah, tak i s jejich obsluhou). To plyne jak ze samotného pojmu „náhrada nákladů“, tak i z dovětky u kraje „zajišťuje-li vážení“. V tomto směru je třeba podotknout, že § 2 zákona o SFDI nestanoví SFDI povinnost přispívat kontinuálně a v plné výši na všechny vymezené účely. Ve vztahu k vážení je možné, aby příslušné váhy popř. jejich obsluhu zajistil samotný kraj bez smlouvy se SFDI. Uvedené stanovisko zaujalo Ministerstvo dopravy také ve stanovisku č. j. 376/2012-120-STSP/5 ze dne 2. 10. 2012, které bylo rozesláno odborům dopravy jednotlivých krajských úřadů a SFDI.

2.2 Často kladené otázky

Projednávání přestupků a správních deliktů na základě zjištění z NKV obecně

Provozovateli vozidla bylo vydáno povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací podle § 25 odst. 6 odst. a) zákona o pozemních komunikacích. Při NKV bylo zjištěno překročení hodnot uvedených v příslušném povolení. Za jaký správní delikt odpovídá provozovatel vozidla a za jaký řidič vozidla?

Pokud bylo provozovateli vydáno povolení podle § 25 odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, platí pro něj výjimka spočívající v tom, že smí „překročit“ hodnoty stanovené vyhláškou č. 341/2014 Sb., a to v rozsahu povolení. Pokud vozidlo na základě zjištění z NKV překračuje hodnoty uvedené v povolení ke zvláštnímu užívání, odpovídá provozovatel za správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. b) zákona o pozemních komunikacích, neboť v rozporu s § 25 odst. 1 až 7 zákona o pozemních komunikacích nedodrží podmínky stanovené v povolení zvláštního užívání. Obdobná skutková podstata, jejímž subjektem je řidič, v zákoně stanovena není. Jelikož nositelem povolení zvláštního užívání není řidič, nelze jej jako fyzickou osobu postihnout za přestupek podle § 42a odst. 1 písm. b) zákona o pozemních komunikacích. V tomto případě, za porušení podmínek stanovených ve zvláštním užívání odpovídá pouze provozovatel vozidla.

V případě zjištění porušení hodnot stanovených povolením zvláštního užívání, nelze provozovateli uložit povinnost uhradit náklady vážení podle § 38b odst. 5 zákona o pozemních komunikacích.

Mohou být řidič a provozovatel jízdní soupravy sankcionováni za nedodržení poměru mezi okamžitou hmotností tažného a přípojného vozidla zjištěného při NKV?

V § 38a odst. 5) zákona o pozemních komunikacích je stanoveno, že NKV zahrnuje kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla, s odkazem na zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a vyhlášku č. 341/2014 Sb. V § 34 vyhlášky č. 341/2014 Sb. jsou stanoveny technické požadavky na spojitelnost vozidel do jízdních souprav a jejich provoz.

Ohledně zjištěného porušení poměru okamžité hmotnosti přípojného vozidla (přípojných vozidel) a okamžité hmotnosti tažného vozidla při NKV, zastává Ministerstvo dopravy názor, že správní trestání řidiče a provozovatele jízdní soupravy, u níž bylo při NKV překročení této hodnoty zjištěno, by mělo probíhat podle zákona o silničním provozu.

¹² Pro úplnost lze uvést, že v roce 2015 je v Parlamentu České republiky projednáván návrh zákona, kterým se mění zákon o pozemních komunikacích. Navrhuje se zrušení povinnosti provozovatele hradit náklady NKV. Návrh je projednáván jako sněmovní tisk 374.

Účelem § 34 vyhlášky č. 341/2014 Sb. však není ochrana pozemní komunikace před poškozováním nad míru stanovenou právními předpisy, nýbrž ochrana bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jízdní souprava, u které je přípojně vozidlo nepřiměřeně těžké vůči taženému vozidlu, by mohla ohrozit provoz na pozemní komunikaci z hlediska jeho bezpečnosti. Jsou-li ovšem dodrženy požadavky vyhlášky č. 341/2014 Sb. týkající se hmotností a rozměrů jízdní soupravy, jízdní souprava nepoškozuje pozemní komunikaci nad míru stanovenou právními předpisy. Ministerstvo dopravy má za to, že provozovatel a řidič vozidla, u něhož je porušeno pouze ustanovení týkající se spojitelnosti vozidla, nemají být sankcionováni podle § 42a odst. 4 písm. c) a § 42b odst. 1 písm. r) a s) zákona o pozemních komunikacích, ale podle příslušných ustanovení zákona o silničním provozu [přestupek řidiče § 125c odst. 1 písm. k) a správní delikt provozovatele vozidla podle § 125d odst. 1 písm. a)].

Za předpokladu, že jedinou porušenou hodnotou je 1,5 násobek podle § 34 odst. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb., jsou Policie ČR nebo celní úřad povinni oznámit toto zjištění správnímu orgánu příslušnému k jeho projednání, nejsou-li sami příslušní. Vzhledem k tomu, že správní trestání probíhá podle zákona o silničním provozu a nikoli podle zákona o pozemních komunikacích, neukládá se provozovateli vozidla povinnost uhradit náklady kontrolního vážení podle § 38b odst. 5 zákona o pozemních komunikacích a taktéž neplatí právní úprava o rozdělení příjmu z pokut podle § 43 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích.

Je pravda, že řidič a provozovatel vozidla (jízdní soupravy) přepravujícího sypký materiál neodpovídají za správní delikt v případech, kdy je při NKV zjištěno překročení největší povolené hmotnosti na nápravu, skupinu náprav?¹³

Ministerstvo dopravy vydalo v minulosti stanovisko č. j. 14/2006-120-ORG/9 ze dne 6. 11. 2006 (viz příloha č. 1) založené na znaleckém posudku č. 1/JK/SD/06 zpracovaném Ing. Jaroslavem Krejcarem, soudním znalcem v oboru doprava. Na základě tohoto posudku Ministerstvo dopravy v uvedeném stanovisku doporučilo, aby při NKV vozidla (jízdní soupravy) přepravujícího volně ložené materiály: cement, sádra, saze, kaolin, keramzit, umělé hnojivo, granule, polypropylen, sůl, zrní a kačírek byla kontrolována pouze celková hmotnost vozidla (jízdní soupravy), nikoli hmotnost připadající na nápravu. Následně však Ministerstvo dopravy dospělo ve věci správních deliktů při přepravě sypkých materiálů ke změně právního názoru. Na jednání zástupců Ministerstva dopravy, Policie ČR, Generálního ředitelství cel a sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, které proběhlo 31. 1. 2008 (viz příloha č. 2), se Ministerstvo dopravy rozhodlo od původního stanoviska č. j. 14/2006-120-ORG/9 ze dne 6. 11. 2006 odchýlit. Ve všech rozhodnutích, které v době následující Ministerstvo dopravy jakožto odvolací orgán vydalo, se s touto otázkou náležitě vypořádalo a svůj právní názor zdůvodnilo. Proto doporučuje správním orgánům, aby se již stanoviska č. j. 14/2006-120-ORG/9 nedržely.

Správní orgány mohou přepravu sypkého materiálu zohlednit při stanovení výše sankce za porušení § 37 odst. 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb. nebo v případě, kdy bylo překročení hmotnosti na nápravu vyšší než překročení celkové hmotnosti. V uvedených případech se pokuta nestanovuje podle věty druhé § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, tedy tak, že by za každou i započatou tunu přetížení činila výměra pokuty 7 000 Kč ale stanovuje se podle věty první, tj. správní úvahou a správní orgán tak může zohlednit specifika přepravy sypkého materiálu.

¹³ Provozovatel vozidla taktéž v případech, kdy je při NKV zjištěno několik přetížení a překročení největší povolené hmotnosti na nápravu (skupinu náprav) je nejvyšší.

Projednávání přestupku řidiče vozidla

Podle jakých procesních předpisů se postupuje v řízení o správním deliktu řidiče vozidla?

Správní řízení se vede podle zákona o pozemních komunikacích a zákona o přestupcích. V případě, že řidič nesouhlasí s projednáním přestupku v blokovém řízení, považuje zdejší úřad za potřebné zdůraznit, že v přestupkovém řízení je obligatorní fází ústní jednání (§ 74 zákona o přestupcích). V nepřítomnosti obviněného z přestupku lze věc projednat jen tehdy, jestliže odmítne, ač byl řádně předvolán, se k projednání dostavit nebo se nedostaví bez náležité omluvy nebo důležitého důvodu.

Věcně příslušným je v souladu s § 40 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích celní úřad. Místní příslušnost se řídí § 55 zákona o přestupcích, jelikož zákon o pozemních komunikacích upravuje místní příslušnost celního úřadu pouze pro přestupky podle § 42a odst. 3 zákona o pozemních komunikacích. Místně příslušným je tedy správní orgán, v jehož územním obvodu byl přestupek spáchán.

Odpovídá řidič vozidla za přestupek § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích i když odesílatel naložil na vozidlo víc materiálu, než uvádí dodací list k nákladu?

Řidič vozidla za přestupek podle písm. § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích neodpovídá, pouze pokud prokáže, že odesílatel nebo provozovatel vozidla mu vydal k přepravované zásilce doklad, v němž uvedl nižší hmotnost zásilky, než je její skutečná hmotnost, a při převzetí zásilky nemohl provést kontrolu hmotnosti zásilky.

Jak se má správní orgán vypořádat s námitkou řidiče obviněného z přestupku podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích spočívající v tvrzení, že nevěděl, že vozidlo je přetížené a nebylo v jeho moci přetížení zjistit?

Z hlediska zavinění, znaku subjektivní podstaty tohoto přestupku, postačuje nevědomá nedbalost, protože zákonem není vyžadován úmysl (§ 3 zákona o přestupcích). Řidiči v řízení o přestupku nejčastěji obecně argumentují, že nevěděli, že vozidlo, které řídili, bylo přetíženo, jelikož není v jejich moci hmotnost vozidla zjistit nebo ovlivnit, a proto za přestupek neodpovídají.

Podle § 3 zákona o přestupcích pro přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích stačí zavinění z nedbalosti, a to i nevědomé nedbalosti. Podle § 4 odst. 1 písm. b) zákona o přestupcích musí být pro odpovědnost za přestupek spáchán z nevědomé nedbalosti splněny dva znaky, a to kumulativně. Řidič neví, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, a za druhé, že to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.

Řidič nákladního vozidla z povolání může a má znát požadavky pro jízdu s nákladním vozidlem a nákladem plynoucích z právních předpisů, tj. také největší přípustné hmotnosti a rozměry. Co se týče první podmínky, bude záviset na okolnostech konkrétního případu, zda řidič nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zákonem chráněný zájem. Odpovědnosti za přestupek se ovšem řidič nemůže zprostit poukazem na to, že by ujištěn třetí osobou, že hmotnost vozidla překročena není (např. osobou provádějící nákladku).¹⁴

Stává se, že řidič požádá osobu provádějící nákladku, aby vozidlo naložila pod maximální hranici celkové váhy vozidla. Tímto způsobem lze efektivně předejít tomu, aby došlo k překročení největší povolené hmotnosti vozidla (jízdní nápravy). Nelze se však spoléhat na to, že vyhrazení

¹⁴ Srov. také judikaturu Nejvyššího správního soudu, např. rozsudek ze dne 3. 2. 2012 č. j. [8 As 58/2011-66](#), rozsudek ze dne 7. 8. 2008 č. j. [1 As 56/2008-66](#), rozsudek ze dne 29. 4. 2010 č. j. [4 As 7/2010-75](#).

rezervy zabrání přetížení jednotlivých náprav, pokud nebude dostatečně zabezpečený náklad proti posunutí, přesypání nebo přelití, jde-li o sypký či tekoucí materiál. Vyhrazení určité rezervy z maximální váhy není důvodem vedoucím k zbavení odpovědnosti v případech, kdy dojde k přetížení náprav vozidla. Ke stejnému závěru dospěl také Krajský soud v Ostravě, pobočka Olomouc v rozsudku č. j. [76 A 9/2012-137](#) ze dne 24. 2. 2014.

Řidiči a také provozovatelé namítají, že řidič nemá možnost zjistit, zda je po nakládce vozidlo přetíženo. S uvedeným názorem se nelze ztotožnit. Kromě vizuální prohlídky, lze na kontrolu zatížení jednotlivých náprav a dodržení celkové hmotnosti vozidla použít přenosné váhy. Je také možné dát do vozidla nainstalovat vážící zařízení, dle kterého může řidič v kabině sledovat průběh nakládky, včetně zatížení jednotlivých náprav.

Tvrzení, že na vozidle nemá řidič nainstalován systém měření jednotlivých náprav a celého vozidla nezbavuje řidiče odpovědnosti. Lze v této souvislosti odkázat na závěr Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. j. [1 As 56/2008-66](#) ze dne 7. 8. 2008. „*Stěžovatel se nemůže odvolávat na skutečnost, že jeho vozidlo nebylo vybaveno systémem provádějícím měření zatížení jednotlivých náprav a celého vozidla, ani nemůže argumentovat běžnou praxí v silniční dopravě. V opačném případě by byla daná právní norma zbavena svého smyslu, čímž by došlo k výraznému oslabení ochrany zájmu na bezpečnosti silničního provozu a šetrném využívání pozemních komunikací*“.

Projednávání správních deliktů provozovatele vozidla

Jak se má správní orgán vypořádat s tvrzením provozovatele vozidla, že za správní delikt byl již potrestán řidič vozidla?

Projednání přestupku řidiče podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích není překážkou projednání správního deliktu provozovatele vozidla podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, a naopak. Jedná se o dvě samostatné skutkové podstaty správního deliktu a přestupku, které odlišují i v jednotlivých znacích, zejména je to jednání jakožto součást objektivní stránky, nebo také subjekt (s tím, že u správního deliktu právnické osoby nelze o zavinění uvažovat).

Uvedené pravidlo neplatí pouze v případě, že by řidič vozidla byl současně provozovatel vozidla, které překračuje tyto maximálně přípustné hodnoty. V takovém případě je podle § 43a zákona o pozemních komunikacích odpovědnost za správní delikt posuzována pouze podle § 42 téhož zákona, tj. pouze jako správní delikt podnikající fyzické osoby.

Provozovatel vozidla namítá, že v čase provádění NKV, byla provozovatelem vozidla jiná obchodní společnost, které vozidlo pronajal. Kdo je provozovatelem vozidla ve smyslu § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích?

S právní úpravou pozemních komunikací úzce souvisí úprava zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích definuje v § 2 odst. 15 provozovatele vozidla a zároveň stanoví podmínky, které je nutné splnit k tomu, aby takový provozovatel byl do registru silničních vozidel zapsán (srov. § 4 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích).

Ministerstvo dopravy se přiklání k výkladu právních předpisů především podle jejich smyslu a účelu, který jim zákonodárce propůjčil. Pokud tedy zákon o pozemních komunikacích užívá pojmu provozovatel vozidla, jeví se jako racionální vykládat tento pojem ve světle zákona o podmínkách provozu. Kterýkoliv subjekt práva by totiž mohl smluvně vyloučit svoje práva, ale především povinnosti, vyplývající mu jako provozovateli vozidla ze zákona o podmínkách provozu a dalších.

Ministerstvu dopravy tento názor potvrdil Krajský soud v Ústí nad Labem, pobočka Liberec v rozsudku č. j. [59A 6/2013-46](#) ze dne 25. 10. 2013. Provozovatel vozidla se tedy nemůže vyvinut s poukazem na to, že v rozhodné době vozidlo pronajal a tudíž neprovozoval. Do úvahy v takovém

případě přichází ochrana žalobou o náhradu škody vůči nájemci vozidla v občanskoprávním soudním řízení.

Který silniční správní úřad je místně příslušný k projednání správního deliktu provozovatele vozidla zjištěného při NKV? Silniční správní úřad, na jehož správním obvodu policista zastaví vozidlo a vyzve řidiče vozidla podrobit vozidlo NKV se zajišťkou k technickému zařízení, které je mimo tento správní obvod, nebo ten silniční správní úřad, na jehož správním obvodu bylo NKV fyzicky provedeno?

K projednání uvedeného správního deliktu je podle § 40 odst. 4 písm. b) zákona o pozemních komunikacích věcně příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Podle téhož ustanovení je místně příslušný ten obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu bylo spáchání správního deliktu zjištěno.

Samotné zvážení vozidla v rámci NKV často probíhá mimo pozemní komunikaci či na účelové komunikaci, odstavná plocha, parkoviště, a podobně. Často se jedná o pozemní komunikaci jiné (nižší) kategorie či místo ležící mimo pozemní komunikaci, než je pozemní komunikace, na které bylo vozidlo zastaveno. Tato okolnost nemá vliv na místní příslušnost orgánu, který by vedl řízení o případném správním deliktu. V dané věci je rozhodující, na jaké pozemní komunikaci došlo k zastavení vozidla, resp. k udělení pokynu, aby vozidlo z této komunikace sjelo a pokračovalo k místu faktického provedení kontrolního vážení. Tato skutečnost vyplývá i ze samotného zákona, konkrétně ze znění § 38a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, které rozumí NKV takové kontrolní vážení, při kterém dochází (vždy) k odklonění vozidla z provozu. Proces NKV tedy začíná odkloněním vozidla z provozu a místo na pozemní komunikaci, na kterém bylo vozidlo odkloněno, resp. kategorie a třída této pozemní komunikace jsou pak rozhodující pro určení místní příslušnosti správního orgánu.

V § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je stanoveno, že právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila. Kdy provozovatel prokáže toto veškeré úsilí?

Ministerstvo dopravy je toho názoru, že naplnění liberačních důvodů je na posouzení příslušného silničního správního úřadu a nelze obecně stanovit taxativní výčet opatření, která má provozovatel přijmout, aby tyto důvody naplnil. Ze své činnosti se Ministerstvo dopravy dozvědělo o mnoha způsobech, jak může provozovatel zabránit, nebo se alespoň pokusit zabránit porušení právní povinnosti. To, zda byla jeho snaha dostatečná, závisí případ od případu a je povinností příslušného silničního správního úřadu posoudit, zda provozovatel opravdu udělal vše, co po něm lze objektivně požadovat, jelikož liberační důvody se posuzují objektivně. Nejčastěji provozovatelé vozidel argumentují subjektivními důvody, jako třeba finanční potíže, to ovšem nelze uznat.

Ministerstvo dopravy se opakovaně setkalo s odvoláváním se provozovatele na liberační důvody při přepravě sypkého materiálu. Z úřední činnosti jsou mu známy tyto způsoby, kterými by se dopravce mohl pokusit zabránit porušení právní povinnosti, resp. ke kterým může pravidelným školením vést své zaměstnance (řidiče):

- provádění vizuální prohlídky při nakládce;
- používání zařízení instalovaných na motorovém vozidle a přípojném vozidle, prostřednictvím kterých lze sledovat hmotnost u jednotlivých náprav;
- vhodné rozmístění nákladu na vozidle, zejména s ohledem na těžiště nákladu, pokud je jím sypký materiál;
- používání externích přenosných vah;

- ponechání rezervy z celkové hmotnosti nákladu. Tímto způsobem nelze ovšem vždy zabránit tomu, že při zabrzdění silničního vozidla se může nevhodně naložený náklad posunout a dojde k překročení největší stanovené hmotnosti na nápravu.¹⁵

Provedení vypočtených úkonů neznamená automaticky zproštění se odpovědnosti za správní delikt. Správní orgán v řízení o správním deliktu hodnotí důkazy navržené provozovatelem vozidla za účelem posouzení naplnění liberačních důvodů. V případě uplatnění liberace ze strany provozovatele vozidla se přenáší břemeno tvrzení a břemeno důkazní ze správního orgánu na provozovatele vozidla.

Kdy lze provozovatele vozidla postihnout za spáchání správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. s) zákona o pozemních komunikacích?

Kromě skutkové podstaty podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích upravuje zákon o pozemních komunikacích také skutkovou podstatu provozovatele vozidla podle písm. s) téhož ustanovení. Právník osoba nebo podnikající fyzická osoba se jej dopustí, pokud jako provozovatel vozidla *přikáže, dovolí, svěří* nebo *umožní* řízení vozidla, jehož hmotnost převyšuje hodnoty stanovené podle zvláštního právního předpisu. V této věci lze uvést rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 3. 2007 č. j. [4 As 28/2006-65](#), které se týká podobné skutkové podstaty za předešlé právní úpravy, kdy byl takový správní delikt zařazen do dnes již zrušeného § 125c zákona o silničním provozu. Dle soudu každý z pojmů *přikáže* nebo *dovolí* v sobě zahrnuje úkon osoby, tj. příkazu, nebo minimálně souhlasu s tím, že v provozu na pozemních komunikacích bude použito vozidla, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem.

Podle názoru Nejvyššího správního soudu má odpovědnost za správní delikt uvedený v § 125 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu (pozn. dnes již zrušen)¹⁶ „*sice objektivní, ale nikoliv absolutní charakter, nejde tedy o odpovědnost za zavinění, ale ani nejde o odpovědnost za výsledek. Stanovil-li zákonodárce jedním ze znaků výše uvedeného správního deliktu objektivní stránku spočívající buď v příkázání, nebo dovolení..., nelze jenom s poukazem na objektivní odpovědnost rezignovat na prokazování všech dalších zákonných znaků skutkové podstaty v dané věci a prokazování objektivní stránky skutkové podstaty, neboť není-li prokázána objektivní stránka správního deliktu, nelze o naplnění jeho zákonných znaků uvažovat.*“ Silniční správní úřad tedy nemůže rezignovat na prokázání splnění zákonných znaků skutkové podstaty správního deliktu. Pro uznání odpovědnosti za správní delikt je potřeba takové jednání (*příkázání* nebo *dovolení*) prokázat.

Pro úplnost Ministerstvo dopravy upozorňuje na to, že rovněž pro tento správní delikt platí možnost liberace podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. V případě souběhu správních deliktů podle § 42b odst. 1 písm. r) a s) zákona o pozemních komunikacích je na místě společné řízení a příslušné zásady o ukládání sankcí, které vzhledem k absenci komplexní procesní úpravy řízení o správních deliktech, byly odvozeny z ukládání sankcí za trestné činy a přestupky analogií.

Jakým způsobem má správní orgán stanovit výši pokuty za správní delikt provozovatele vozidla podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích?

Podle § 42b odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích se za správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. r) a s) téhož zákona uloží pokuta do výše 500 000 Kč.

¹⁵ Ponecháním rezervy nelze ovšem vždy zabránit tomu, aby při zabrzdění silničního vozidla nevhodně naložený náklad neposunul. Dojde tak k překročení největší stanovené hmotnosti na nápravu. K témuž závěru dospěl Krajský soud v Ostravě, pobočka Olomouc v rozsudku č. j. [76 A 9/2012-137](#) ze dne 24. 2. 2014.

¹⁶ § 125 odst. 1 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 30. 6. 2006 zní: Obecní úřad obce s rozšířenou působností uloží pokutu do 100 000 Kč fyzické osobě podnikající podle zvláštního právního předpisu nebo právnické osobě, která jako provozovatel vozidla a) *přikázala* nebo *dovolila*, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích použito vozidla, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem.

Podle § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích se při určení výměry pokuty právnické osobě přihlédne k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl správní delikt spáchán. Jde-li o správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. r) a s) zákona o pozemních komunikacích, činí výměra pokuty 7 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou vozidla hmotnost dle zvláštních právních předpisů (tzv. pohyblivá pokuta). V případě, že je porušeno více mezních hodnot, je bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení. Pro ukládání pokuty provozovateli vozidla za správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích, zákon konstruuje dva způsoby stanovení její výše podle toho, v čem spočíval konkrétní správní delikt.

Podle názoru Ministerstva dopravy se pokuta stanovená částkou 7 000 Kč za každou započatou tunu přetížení, kterou veřejnost vnímá jako přísnější, použije pouze, pokud vozidlo (jízdní souprava) překročí § 37 odst. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb. Pro případy, kdy je překročena největší povolená hmotnost na nápravu, tj. jedná se o porušení § 37 odst. 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb., postupuje správní orgán při stanovení výše sankce výhradně podle § 43 odst. 2 věty první zákona o pozemních komunikacích. Stanovení výše sankce je výsledkem správního uvážení, přičemž se přihlédne k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání, k následkům a k okolnostem, za nichž byl správní delikt spáchán. To znamená, že správní orgán může zvolit výši pokuty do 500 000 Kč například také podle výše překročení povolené hmotnosti na nápravu.

Závěrem lze dodat, že při překročení více mezních hodnot, je bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení. Bude-li přetížení na nápravu (v kilogramech/v tunách) vyšší než přetížení celkové hmotnosti vozidla, určení výše pokuty stanovením 7 000 Kč za každou započatou tunu se nepoužije.

Nelze také srovnávat překročení limitních hodnot u hmotností a u rozměrů, jedná se o dvě zcela odlišné kategorie. Proto platí uvedené pravidlo poslední věty § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích pouze pro překročení hmotností. Výše pokuty za správní delikt spočívající v současném překročení hmotnosti na nápravu a rozměrů se určí podle správního uvážení, neboť pro obě překročení by se použil stejný způsob jejího stanovení. Při překročení celkové hmotnosti vozidla a současně i rozměrů se pokuta stanovuje paušální částkou 7 000 Kč za každou tunu přetížení a k takto stanovené částce se připočte ještě částka za překročení rozměrové hodnoty podle správního uvážení. V případě, kdy bude překročena jak hmotnost na nápravu vozidla, tak i celková hmotnost vozidla a rozměry vozidla, se nejprve identifikuje nejvyšší z přetížení a podle něj se stanoví výše pokuty za toto překročení. Následně se k ní připočte částka za překročení rozměrové hodnoty podle správního uvážení. (Viz tabulka v příloze č. 4)

Podle jakých procesních předpisů se postupuje v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla?

Jelikož v právním řádu České republiky neexistuje komplexní procesní úprava jiných správních deliktů, je určujícím předpisem zákon o pozemních komunikacích a správní řád. Analogicky lze v některých případech užít právní předpisy trestního práva a zákona o přestupcích.

V jakém okamžiku a kdo bude hradit jednotlivé podíly pokut a náhrady nákladů vážení jednotlivým subjektům ve smyslu § 43 odst. 6 věta třetí zákona o pozemních komunikacích?

Pokutu a náhradu nákladů vážení ukládá příslušný silniční správní úřad v rozhodnutí o správním deliktu a také je vybírá. Tzn., že v rozhodnutí o správním deliktu provozovatele vozidla nelze uložit pachateli přestupku povinnost hradit poměrnou částku pokuty různým subjektům. Rozdělení podle klíče v § 43 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích je na správním orgánu, který pokutu vybral.

Jakou formou (způsobem, cestou) se dostanou náklady vážení provedeného na silnici I., II. a III. třídy k osobám, které budou fakticky NKV zajišťovat?

V § 43 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích je stanoveno, že náhrady nákladů vážení uložené podle § 38b odst. 5 nebo § 38d odst. 4 zákona o pozemních komunikacích jsou příjmem vlastníka pozemní komunikace, na níž bylo kontrolní vážení provedeno, v případě pozemní komunikace ve vlastnictví státu jsou příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury. Ministerstvo dopravy má za to, že čistě jazykový výklad, který by navozoval, že by kraj provádějící vážení na silnici I. třídy byl povinen náklady vážení poukázat Státnímu fondu dopravní infrastruktury, není možné přijmout.

Účelem těchto nákladů – jak již ostatně z jejich názvu vyplývá – je nahradit subjektu zajišťujícímu kontrolní vážení náklady s tím spojené. Jak již bylo výše uvedeno, § 38b odst. 5 zákona stanovuje povinnost provozovatele přetíženého vozidla uhradit kraji náklady vážení paušální částkou ve výši 6 000 Kč, a to právě v tom případě, kdy kraj vykonává kontrolní vážení na silnicích I. třídy. V tomto směru lze tedy nahlížet na § 38b odst. 5 a § 38d odst. 4 zákona o pozemních komunikacích jako na ustanovení speciální v poměru k obecnému ustanovení poslední věty § 43 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích a aplikovat je v daném případě přednostně.

Dotaz, zda a jak se náklady vážení, „dostanou“ k osobám, které budou fakticky NKV zajišťovat, lze pochopit dvojím způsobem. Buďto dotaz zní, jak se náhrada nákladů vážení dostane k osobám obsluhujícím zařízení, tj. pracovníkům v terénu, nebo jak se náhrada nákladů vážení dostane k osobě, která byla zajištěním NKV pověřena ve smyslu § 38a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích. Ani v jednom případě se náhrada nákladů vážení nedostává k těmto osobám. Ze zákona jsou za příjemce náhrad považováni vlastníci pozemní komunikace, SFDI a kraj. Pověřená osoba, pokud na základě zmocnění zajišťuje NKV za úplatu, obdrží příslušnou finanční částku v rozsahu a způsobem stanoveným ve smlouvě.

Musí správní orgán rozhodnout o uložení povinnosti nahradit náklady NKV i v případě, kdy byly při NKV kontrolovány pouze největší povolené rozměry vozidla (jízdní soupravy)?

Podle § 38b odst. 5 zákona o pozemních komunikacích nemá v takovém případě správní orgán možnost neuložit povinnost uhradit náklady NKV. Uložit ji tedy musí, zjistí-li se překročení hodnot stanovených vyhláškou č. 341/2014 Sb. V této souvislosti viz také bod 3.1 metodiky část Provádění NKV Policií ČR nebo celními úřady.

Provozovateli vozidla bylo vydáno povolení zvláštního užívání pozemních komunikací pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhláškou č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Při NKV nebylo zjištěno porušení podmínek stanovených mu tímto povolením, nicméně bylo zjištěno porušení § 38 odst. 4 vyhlášky č. 341/2014 Sb. Jak má silniční správní úřad postupovat?

Ze své úřední činnosti Ministerstvo dopravy ví, že při přepravě objemného nákladu, zejména různé techniky, k porušení tohoto ustanovení dochází. Dospělo k závěru, že na kontrolu těchto hodnot a sankcionování jejich nedodržení není možné rezignovat. Proto doporučuje správním orgánům, aby ve správním řízení zkoumali, zda bylo možné umístit náklad na vozidlo tak, aby k překročení § 38 odst. 4 vyhlášky č. 341/2014 Sb. nedošlo, a zda tedy provozovatel naplnil liberační důvody podle § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Jinak je povinen stanovit pokutu podle svého správního uvážení podle § 43 odst. 1 a 2 zákona o pozemních komunikacích.

Správní orgán obdržel současně dvě nebo více oznámení o podezření spáchání správního deliktu provozovatele vozidla podle § 42b odst. 1 písm. r) zákona o pozemních komunikacích a výsledky z provedených NKV. Může oba či více správních deliktů projednat ve společném správním řízení?

Bude-li vedeno společné řízení, jakým způsobem má správní orgán rozhodnout o nákladech provedených NKV?

Ministerstvo dopravy je toho názoru, že pokud správní orgán obdrží dvě a více oznámení o podezření ze spáchání správního deliktu současně, je potřebné vést společné správní řízení podle § 140 správního řádu a na překročení hodnot stanovených vyhláškou č. 341/2014 Sb., které bylo zjištěno při několika NKV, nahlížet jako na souběh správních deliktů, a to konkrétně souběh vícečinný stejnorodý.

Trestnost správních deliktů se řídí obdobnými principy jako trestnost trestných činů.¹⁷ Teorie trestního práva považuje za souběh trestních činů situaci, kdy se jeden pachatel dopustí dvou (nebo více) trestných činů dříve, než byl pro některý z nich vyhlášen odsuzující rozsudek. Pro posouzení souběhu správních deliktů vychází Ministerstvo dopravy z této definice. Posouzení souběhu správních deliktů se projevuje jak v rovině hmotněprávní (sankce), tak v rovině procesní (společné řízení).

Komplexní procesní úprava správních deliktů v našem právním řádu chybí. Nejucelenější úprava existuje pro přestupky. Podle § 12 odst. 2 zákona o přestupcích se za více přestupků téhož pachatele projednaných ve společném řízení uloží sankce podle ustanovení vztahujícího se na přestupek nejpřísněji postižitelný. Ministerstvo dopravy zastává názor, že by správní orgán měl vést společné řízení, a to v souladu s analogickou aplikací ust. 12 odst. 2 zákona o přestupcích. Zákon o pozemních komunikacích mlčí pokud jde o ukládání sankce za souběh správních deliktů, protože by opět na základě analogie měla být uložena pokuta v souladu s tzv. absorpční zásadou.¹⁸

Na problematiku správních deliktů lze dále podle Ministerstva dopravy vztáhnout i závěry Nejvyššího správního soudu pro případ, kdy správní orgán společné řízení o několika přestupcích jedné osoby nevedl, ačkoli tak učinit měl. Podle soudu takový postup není vadou řízení, je-li z odůvodnění následného rozhodnutí zřejmé, že ve věci byla aplikována zásada absorpční, zakotvená v § 12 odst. 2 citovaného zákona pro ukládání trestu za souběh přestupků.¹⁹

Pokud se jedná o uložení povinnosti hradit náklady NKV, zastává Ministerstvo dopravy stanovisko, že shora popsaná absorpční zásada se na tuto povinnost nevztahuje, neboť povinnost hradit náklady NKV není sankcí. Proto by správní orgán měl uložit povinnost hradit náklady v počtu odpovídajícím počtu NKV, při kterých bylo zjištěno porušení hodnot stanovených vyhláškou č. 341/2014 Sb. Pro úplnost lze dodat, že náklady NKV hradí provozovatel pouze za předpokladu, že NKV bylo prováděno podle § 38a odst. 3 písm. a) zákona o pozemních komunikacích (viz kapitola 1.1).

¹⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu č. j. [8 As 17/2007 – 135](#) ze dne 31.05.2007.

¹⁸ Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že při souběhu více správních deliktů je analogické použití zásady absorpční podle § 12 odst. 2 zákona o přestupcích přípustné, nestanoví-li příslušný právní předpis jinak v rozsudku č. j. [6 As 57/2004-54](#) ze dne 22. 9. 2005.

¹⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. [1 As 28/2009-62](#) ze dne 18. 6. 2009.

Přílohy

Příloha č. 1 Stanovisko Ministerstva dopravy k přepravě sypkého materiálu z roku 2006



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

dle rozdělovníku

Váš dopis značky / ze dne
/

Naše značka
14/2006-120-ORG/9

Vyřizuje / linka

Praha
06.11.2006

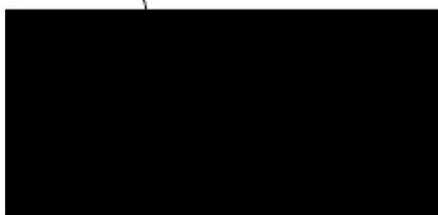
Věc: Přeprava sypkých materiálů - stanovisko

Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací, obdrželo znalecký posudek č. I/JK/SD/06 zpracovaný [redacted] soudním znalcem v oboru doprava, odvětví doprava železniční, silniční, vodní a letecká se specializací nakládání, balení, přepravní ložení a zajištění zboží.

V posudku jsou posuzovány změny polohy nákladu sypkých substrátů prachových substancí a sypkých substrátů granulovaných a zrnitých substancí v ložném prostoru silničního nákladního vozidla v průběhu přepravy a vliv těchto změn na povolené hmotnosti připadající na jednotlivé nápravy vozidla.

Na základě výše uvedeného doporučujeme:

aby při kontrolním vážení vozidla (soupravy) přepravujícího volně ložené materiály: cement, sádra, saze, kaolin, keramzit, umělé hnojivo, granule, polypropylen, sůl, zrní a kačírek byla kontrolována pouze celková hmotnost vozidla (soupravy), nikoliv hmotnost připadající na nápravu.



Rozdělovník:
Česmad Bohemia
KU Libereckého kraje, odbor dopravy
GR cel – odbor 33
CSPSD Praha
Policie ČR – Policejní prezidium, ŘSDP



č.j. 7/2008-120-ORG/4

Přeprava sypkých materiálů

zápis z jednání, které se uskutečnilo 31.1.2008 v budově MD

Účastníci jednání:

GR cel –

ŘSDP PP ČR –

CSPSD –

ČESMAD BOHEMIA –

MD ČR –

Jednání bylo svoláno vzhledem ke skutečnosti, že dopravci (řidiči) přepravující sypké materiály si nesprávně vysvětlují stanovisko, kterým Odbor pozemních komunikací MD (č.j. 14/2006-120-ORG/9) doporučil kontrolním orgánům, aby na základě znaleckého posudku byla při kontrolním vážení vozidla (soupravy) přepravujícího volně ložené materiály a to: cement, sádra, saze, kaolín, keramzit, umělé hnojivo, granule, polypropylen, sůl, zrní a kačírky, kontrolována pouze celková hmotnost vozidla (soupravy), nikoliv hmotnost připadající na nápravu.

Vzhledem k tomu, že dopravci si toto doporučení zevšeobecnilí na přepravu jakýchkoliv sypkých materiálů, došlo na základě dohody všech přítomných k následujícímu závěru:

- Při kontrolním vážení vozidla (soupravy) bude bez rozdílu přepravovaného materiálu zjišťována nejen okamžitá hmotnost soupravy, ale i okamžitá hmotnost připadající na jednotlivé nápravy.
- V případě, nesouhlasu řidiče s výsledkem kontrolního vážení a nesouhlasu projednání v blokovém řízení, bude přetřžení náprav, vozidla či soupravy, řešeno ve správním či přestupkovém řízení.
- Zástupce ČESMAD Bohemia přislíbil, že kopie zápisu bude zveřejněna na jejich webových stránkách.



Okamžitá hmotnost Největší povolená hmotnost vozidla Překročeno o tj ... % vozidla

..... kg kg kg

Zjištěné rozměry vozidla včetně nákladu

Překročeno:

Kontrolní vážení provedl (jméno popřípadě jména a příjmení):

..... Podpis

Kontrolního vážení se účastnil: (jméno popřípadě jména a příjmení příslušného zástupce vlastníka
pozemní komunikace

nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby):

..... Podpis

Způsob úhrady nákladů spojených s nízkorychlostním kontrolním vážením

Vyjádření řidiče vozidla k obsahu dokladu:

Podpis řidiče a potvrzení převzetí jednoho výtisku dokladu:.....

Doklad o provedeném nízkorychlostním kontrolním vážení vyhotoven dne V hod.

Příloha č. 4 – přehledná tabulka k trestání vybraných správních deliktů

	Pachatel	NKV podle:	
		§ 38a (3) a) 1. a 2. ZPK ¹	§ 38a (3) b) ZPK
Překročena hmotnost na nápravu vozidla Porušení § 37 (1) vyhlášky č. 341/2014 Sb.	řidič vozidla	SP 2 § 42a (4) c) ZPK Pokuta do 15 000 Kč blokově, do 500 000 Kč ve správním řízení (výše se určí na základě správního uvážení) Body ano	
	provozovatel vozidla	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše podle správní úvahy) Náklady vážení ano	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše podle správní úvahy) Náklady vážení ne
Překročena celková hmotnost Porušení § 37 (2) vyhlášky č. 341/2014 Sb.	řidič vozidla	SP § 42a (4) c) ZPK Pokuta do 15 000 Kč blokově, do 500 000 Kč ve správním řízení (výše se určí na základě správního uvážení) Body ano	
	provozovatel vozidla	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše = 7 000 Kč za každou započatou tunu přetížení) Náklady vážení ano	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše = 7 000 Kč za každou započatou tunu přetížení) Náklady vážení ne
Překročena hmotnost na nápravu a celková hmotnost Porušení § 37 (1) a (2) vyhlášky č. 341/2014 Sb.	řidič vozidla	SP § 42a (4)c) ZPK Pokuta do 15 000 Kč blokově, do 500 000 Kč ve správním řízení (výše se určí na základě správního uvážení) Body ano	
	provozovatel vozidla	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše podle správního uvážení nebo výpočtem 7 000 Kč/t přetížení podle toho, které přetížení je v kg nejvyšší) Náklady vážení ano	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše podle správního uvážení nebo výpočtem 7 000 Kč/t přetížení podle toho, které přetížení je v kg nejvyšší) Náklady vážení ne
Překročeny rozměry Porušení § 39 (1) vyhlášky č. 341/2014 Sb.	řidič vozidla	SP § 42a (4) c) ZPK Pokuta do 15 000 Kč blokově, do 500 000 Kč ve správním řízení (výše se určí na základě správního uvážení) Body ano	
	provozovatel vozidla	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše podle správního uvážení) Náklady vážení ano	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše podle správního uvážení) Náklady vážení ne

¹ ZPK - Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

² SP – skutková podstata přestupku nebo správního deliktu

	Pachatel	NKV podle:	
		§ 38a (3) a) 1. a § 38a (3) a)2. ZPK	§ 38a (3) b) ZPK
Překročena hmotnost na nápravu a rozměry Porušení § 37 (1) a § 39 (1) v. č. 341/2014 Sb.	řidič vozidla	SP § 42a (4) c) ZPK Pokuta do 15 000 Kč blokově, do 500 000 Kč ve správním řízení (výše se určí na základě správního uvážení) Body ano	
	provozovatel vozidla	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše dle správního uvážení) ³ Náklady vážení ano	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše dle správního uvážení) ³ Náklady vážení ne
Překročena celková hmotnost a rozměry Porušení § 37 (2) a § 39 (1) v. č. 341/2014 Sb.	řidič vozidla	SP § 42a (4) c) ZPK Pokuta do 15 000 Kč blokově, do 500 000 Kč ve správním řízení Body ano	
	provozovatel vozidla	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše výpočtem 7 000 Kč/t přetížení + částka podle správního uvážení za překročení rozměrů) ⁴ Náklady vážení ano	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše výpočtem 7 000 Kč/t přetížení + částka podle správního uvážení za překročení rozměrů) ⁴ Náklady vážení ne
Překročena hmotnost na nápravu, celková hmotnost a rozměry Porušení § 37 (1) a (2) a § 39 (1) v. č. 341/2014 Sb.	Řidič vozidla	SP § 42a (4) c) ZPK Pokuta do 15 000 Kč blokově, do 500 000 Kč ve správním řízení Body ano	
	provozovatel vozidla	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše podle správního uvážení nebo výpočtem 7 000 Kč/t přetížení podle toho, které přetížení je v kg nejvyšší + částka podle správního uvážení za překročení rozměrů) 5 Náklady vážení ano	SP § 42b (1) r) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše podle správního uvážení nebo výpočtem 7 000 Kč/t přetížení podle toho, které přetížení je v kg nejvyšší + částka podle správního uvážení za překročení rozměrů) 5 Náklady vážení ne
Nedodržení podmínek povolení zvláštního užívání	řidič vozidla	neodpovídá	
	provozovatel vozidla	SP § 42b (1) b) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše podle správní úvahy) Náklady vážení ne	SP § 42b (1) b) ZPK Pokuta do 500 000 Kč (výše podle správní úvahy) Náklady vážení ne

³ Viz dotaz „Jakým způsobem má správní orgán stanovit výši pokuty ..“ v sekci Projednávání správního deliktu provozovatele vozidla.

⁴ Tamtéž.

⁵ Tamtéž.

Příručka je zpracována podle právního stavu účinného ke dni 1. 7. 2015

Příručku vydalo v červenci 2015

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací

č. j. 500/2014-120-STSP/14

verze 1.4