

Úvodní slovo autora

S prudkým nárůstem silniční dopravy a pro zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí přibývá i legislativy k jejich provozu. Česká republika jako člen Evropské unie je nucena přijímat vydávaná evropská nařízení a do svých zákonů zapracovávat evropské směrnice. Uvedené je podmíněno sjednocováním legislativy Evropského společenství.

V provozování vozidel zaznamenáváme dva páteří legislativní proudy, jeden zaměřený na technologie nově vyráběných automobilů a druhý na jejich provoz. Profesionální podnikatel v silniční dopravě musí přicházející změny promítnout do svého podnikání. Řada podnikatelů tyto změny registruje spíše útržkovitě z médií a tisku.

Tato publikace reaguje na novely, jež vešly v účinnost v roce 2023, a to v oblasti zákona o silničním provozu, zákona o schvalování technické způsobilosti vozidel a zákona o pozemních komunikacích, a týká se užitkových vozidel. Je zaměřena zejména na změny týkající se kontroly technického stavu užitkových vozidel a od toho se odvíjejícího kontrolního vážení. Tyto změny pod sebe zahrnují povinnost dalších dokladů, které musejí řidiči těchto vozidel při silničních kontrolách předkládat, a smyslem této publikace je na tyto změny upozornit.

Obecně lze předpokládat nárůst silničních kontrol zaměřených na kontrolu technického stavu, neboť v rámci Evropského společenství je stanoveno u autobusů, nákladních vozidel a jejich přípojných vozidel s hmotností nad 3,5 t (velká vozidla) zkontrolovat v kalendářním roce nejméně 5 % z celkového počtu vozidel zapsaných v registru. Novinkou v České republice je zavádění centrální evidence vozidel podrobených silniční technické kontrole, která se přiřadí již k existující centrální evidenci pravidelných technických prohlídek. Doufám, že předkládaná publikace přispěje k rozšíření obzorů při provozování užitkových vozidel a upozorní na úskalí, která tato náročná činnost obnáší.

Mgr. Karel Kovář

jednou v roce zúčastní školení v rozsahu 7 hodin, není tedy stanovena žádná lhůta, kterou v minulosti stanovilo formou doporučení MD ČR. Pětileté období začíná běžet vydáním dokladu osvědčující profesní způsobilost a vzhledem k tomu, že profesní způsobilost se od 19. 1. 2013 vyznačuje do řidičského průkazu kódem 95, tak od data vydání řidičského průkazu.

Odlišná váha nákladu při kontrolním vážení

Dotaz:

Při kontrolním vážení (Policíí ČR) neseděl vážní lístek o 1 850 kg v náš neprospěch. Chtěl jsem další kontrolní vážení, které nám ale nebylo umožněno. Vážní lístek ze štěrkovny, kde je zabudována a cejchovaná váha, ukazoval rozdíl 20 kg. Tuto váhu jsem kontroloval s další zabudovanou a cejchovanou vahou. Jak se můžeme bránit?

Odpověď:

Kontrolní vážení upravuje ustanovení § 38a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Pro porušení zákona je rozhodující překročení největších povolených hmotností uvedených v ustanovení § 5 nebo § 6, případně povolených rozměrů uvedených v ustanovení § 7 vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.

Po provedeném kontrolním vážení je řidič seznámen s jeho výsledkem a vždy obdrží doklad o výsledku kontrolního vážení, který je zasílán i provozovateli. Jsou-li při kontrolním vážení překročeny stanovené hodnoty, odečítá se tzv. nejistota měření v podobě toleranční srážky, která je od 1. 3. 2020 stanovena na 2 % (do 29. 2. 2020 se odečítala toleranční srážka 3 %).

Pokud jsou překročeny stanovené hodnoty i po odečtu toleranční srážky, řidič se dopouští přestupku podle ustanovení § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích a provozovatel přestupku podle ustanovení § 42b odst. 1 písm. v) zákona o pozemních komunikacích. **Nárok opakovat kontrolní vážení nelze uplatnit.**

Za překročení stanovených hodnot je řidiči uložena pokuta podle ustanovení § 42a odst. 8 písm. j) a k).

V případě nesouhlasu řidiče se spáchaným přestupkem je dotčeným správním orgánem místně příslušný celní úřad. S výjimkou překročení největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav **není řidič vozidla odpovědný za přestupek**, pokud prokáže, **že odesílatel nebo provozovatel** vozidla vydal k přepravované zásilce doklad, v němž **uvedl nižší hmotnost zásilky**, než je její skutečná hmotnost, a při převzetí zásilky nemohla být provedena kontrola hmotnosti zásilky. **Řidič není dále odpovědný za přestupek**, pokud bylo při kontrolním vážení zjištěno **pouze nedodržení hodnot pro rozložení hmotnosti na nápravy**, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol stanovených zákonem o silničním provozu a **řidič prokázal, že byl přepravován pouze sypký materiál**, jehož pohybu během přepravy nemohl bez nepřiměřených opatření zabránit. Definice sypkého materiálu je uvedena v ustanovení § 51e vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Přestupek provozovatele je zasílán k projednání na obec s rozšířenou působností podle místa zjištěného porušení, kde je s provozovatelem vedeno správní řízení. Ve správním řízení zpravidla správní orgán rozhoduje příkazem a výše pokuty je stanovena podle míry přetížení, kdy za každou započatou tunu přetížení se ukládá částka 9000 Kč a není-li

- *Poznámka: V tomto paragrafu jsou shrnuty všechny požadavky na konstrukci a stav výbavy. Opět se jedná o odkazovou formu. Požadavky na výbavu byly kompletně převzaty z předchozí vyhlášky č. 341/2014 Sb. Došlo zde pouze k několika drobným změnám. Opět není důvod zasahovat do již existujícího a funkčního systému.*

§ 10

Technické požadavky na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích pro vozidla, jejichž technická způsobilost nepodléhá schválení

- (1) Vozidlo, jehož technická způsobilost nepodléhá schválení,
 - a) musí mít takovou pevnost provedení, aby nedošlo k jeho poškození při běžném použití,
 - b) nesmí mít na svém povrchu ostré hrany a výčnělky, které by mohly způsobit zranění osob,
 - c) nesmí překročit délkou 12,00 m, výškou 4,00 m a šířkou 2,55 m,
 - d) nesmí svým provedením poškozovat pozemní komunikace včetně jejich součástí a příslušenství,
 - e) musí svým provedením zamezit úniku provozních kapalin,
 - f) musí být pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích dostatečně viditelné, pokud to jeho provedení umožňuje,
 - g) musí obsahovat pouze součásti, které odpovídají jeho technickému provedení, a
 - h) musí umožňovat bezpečné zastavení.

(2) Pro jízdní kola, potahové vozíky a ruční vozíky jsou další technické požadavky na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích stanoveny v příloze č. 8 k této vyhlášce.

- *Poznámka: V tomto paragrafu jsou stanoveny požadavky na bezpečnost provozu vozidel, která nepodléhají schválení technické způsobilosti, ale mohou se pohybovat na pozemních komunikacích. Dále je zde odkaz na přílohu, která stanoví požadavky pro jízdní kola a potahové vozíky. Zde předkladatel vyšel z nutnosti stanovit základní požadavky na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích pro vozidla, jejichž technická způsobilost nepodléhá schválení. Jedná se především o stanovení požadavků na maximální rozměry a zajištění základní bezpečnosti.*

§ 11

Rozsah zkoušek prováděných výrobcem tachografů

Výrobce je povinen provádět zkoušky na celcích ve vozidlech a snímačích pohybu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího tachografy v silniční dopravě⁵) nejméně jednou za 2 roky.

- *Poznámka: Toto ustanovení, je shodné s ustanovením rušené vyhlášky č. 341/2014 Sb. a jedná se o implementační ustanovení, které ve vyhláškách o schvalování technické způsobilosti přetrvává již delší dobu. Jedná se o Implementaci požadavku nařízení (EU) č. 165/2014 ohledně provádění zkoušek na tachografech. Tento paragraf byl doplněn na základě stanoviska Odboru kompatibility Úřadu vlády.*