

# NÍZKORYCHLOSTNÍ KONTROLNÍ VÁŽENÍ VOZIDEL

## LOW SPEED CHECK-WEIGHING OF VEHICLES

Jaroslav Kleprlík<sup>1</sup>

---

**Abstrakt** Příspěvek se zabývá problematikou nízkorychlostního kontrolního vážení vozidel. Představuje základní právní předpisy EU a právní předpisy ČR upravující oblast limitů hmotností a rozměrů vozidel. Seznamuje s tím, která vozidla a na kterých pozemních komunikacích se váží při nízkorychlostním kontrolním vážení. Uvádí, kdo může toto vážení provádět. Představuje a komentuje technologický postup nízkorychlostního kontrolního vážení a navrhuje konkrétní úpravy v této činnosti. Seznamuje se sankcemi za překročení stanovených limitů a navrhuje jejich úpravu.

**Klíčová slova** limity hmotností a rozměrů vozidel, nízkorychlostní vážení, přetížené vozidlo, sankce za přetížené vozidlo, technologický postup při vážení vozidel

**Summary** The paper deals with the issue of low-speed check-weighing of vehicles. It presents the basic EU and Czech legislation defining the limits of vehicle weights and dimensions. It introduces which vehicles and on which roads are weighed in the way of low-speed check-weighing. It specifies who can carry out this weighing as well. The paper introduces and comments technological process of low-speed check-weighing and suggests specific adjustments to this activity. The paper also introduces penalties for exceeding the limits set suggest some adjustments to them.

**Keywords** vehicle weight and size limits, low-speed weighing, overloaded vehicle, penalties for overloaded vehicle, technological procedure for weighing vehicles

## 1 ÚVOD

Silniční vozidla, zvláštní vozidla a jejich jízdní soupravy mají právními předpisy Evropské unie i České republiky stanoveny maximální povolené rozměry (výška, šířka, délka), hmotnosti a hmotnosti na nápravu (hnací, hnanou). Tyto limity jsou stanoveny s ohledem na technické parametry pozemních komunikací, dopravních staveb (mosty, podjezdy, tunely, železniční přejezdy, ad.) a také s ohledem na bezpečnost silničního provozu.

Limity maximálních rozměrů vozidel a maximálních hmotností vozidel kategorií M2, M3 a jejich přípojných vozidel kategorie O a vozidel kategorií N2, N3 a jejich přípojných vozidel kategorií O3 a O4 stanoví Směrnice Rady 96/53/ES kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz, v nejnovějším konsolidovaném znění (Směrnice, 1996).

Limity maximálních rozměrů vozidel a maximálních hmotností vozidel jsou v České republice právně upraveny ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění pozdějších předpisů (Vyhláška, 209). V této vyhlášce se pro limity hmotností a rozměrů kategorií vozidel M2, M3, N2, N3, O3, O4 vychází ze směrnice (Směrnice, 1996). Při provozu v České

---

<sup>1</sup> Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, Česká republika

Korespondenční autor: Jaroslav Kleprlík, E-mail: [jaroslav.kleprlik@upce.cz](mailto:jaroslav.kleprlik@upce.cz)

republiky jsou povoleny i výjimky. U těchto uvedených kategorií například největší povolená hmotnost jízdní soupravy může být 48 t. Dále maximální povolená hmotnost u motorových vozidel se čtyřmi a více nápravami může být 32 t, u přívěsů se čtyřmi a více nápravami také 32 t. V této vyhlášce jsou definovány maximální limity pro rozměry a hmotnosti i pro další kategorie vozidel a jízdních souprav při provozu v České republice (např. kategorie T, C, R, S).

Přes jasně stanovenou právní úpravu dopravci a řidiči stanovené maximální limity často nedodržují a dochází k přetěžování vozidel a jízdních souprav. Nejčastějšími případy jsou přepravy sypkých hromadných substrátů (hlína, písek, kamenivo). Přetížená vozidla ohrožují bezpečnost silničního provozu, protože mají delší brzdnou dráhu, horší směrovou stabilitu, příčnou stabilitu a ovladatelnost.

Přetěžováním vozidel dochází k poškození pozemních komunikací a objektů na nich, především mostů a nadjezdů. K tomu, aby k těmto negativním vlivům nedocházelo, slouží kontrolní vážení vybraných kategorií vozidel – nízkorychlostní, vysokorychlostní a kombinované.

Přehled vážících systémů a zařízení určených k usnadnění plynulého a bezpečného silničního provozu uvádí (Bistak, 2017). Tento článek se zabývá vážením pomocí mostových vah nebo mobilních nápravových vah a vývojem nápravové stupnice s cílem dosáhnout vyšší přesnosti vážení.

Významem vážení silničních vozidel a technologií nízkorychlostního vážení v pohybu se zabývají také výrobci vah. Například francouzská průmyslová společnost Captels vyvinula nízkorychlostní systém vážení v pohybu nazvaný TRN.30.LS.WIM. Testovací studie jeho vážení je uvedena v (Brulant-Reversant, 2000).

Vysokorychlostní vážení není tolik přesné jako nízkorychlostní. Proto byl ve Francii v roce 2014 zahájen projekt, který má eliminovat tyto nepřesnosti, testovat a vyvíjet nové váhy, snímače a senzory, jak uvádí (Jacob, 2016). Cílem je dosáhnout požadované tolerance +/- 5 % pro celkovou hmotnost vozidla a +/- 10 % pro zatížení náprav.

Vyhodnocení účinnosti automatizovaného systému obchvatu kolem vážící stanice v Illinois je uvedeno v (Benekohal, 2000). Na této vážící stanici je využita kombinace více technologií. Kombinuje se použití technologií automatické identifikace vozidel (AVI), vysokorychlostního vážení v pohybu (HSWIM) a nízkorychlostního vážení v pohybu (LSWIM) k usnadnění předvolby výběru nákladních vozidel pro odklonění na vážící stanici. Tím došlo k úspoře času, protože byla nízkorychlostně kontrolována pouze oprávněně předem vybraná přetížená vozidla.

Studiem dat získaných ze systému vysokorychlostního vážení (HSWIM) na více místech v Polsku se zabývá (Loga, 2016). Ten zároveň provádí analýzu provozu v jednotlivých dnech týdne v blízkosti kontrolních míst HSWIM. Bylo sledováno chování řidičů a hustota provozu na základě údajů dodávaných váhami dynamického vážícího systému. Tyto váhy jsou stacionární a řidiči mají tendenci tato místa objíždět. To dokládá i příspěvek (Rigula, 2020), který představuje výsledky analýzy dat z vybraných stanic HSWIM provozovaných na silniční síti v Polsku. Byla zjištěna významná omezení efektivity celého systému vážení. Hlavním důvodem je, že dopravci využívají znalosti o poloze a pracovní době stanic HSWIM, aby se vyhnuli kontrolám. Výsledky prezentované v tomto článku uvádějí, že v některých lokalitách se podíl přetížených vozidel výrazně zvyšuje v mimopracovní dobu těchto vážících stanic.

Řidiči vybraných kategorií vozidel jsou v České republice povinni se dle ustanovení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (Zákon, 13) podrobit kontrolnímu vážení. Tato povinnost platí pro vozidla kategorií M2, M3, N, T, C, O, R, S, SS a jejich jízdní soupravy na dálnicích první i druhé třídy, silnicích první až třetí třídy a místních komunikacích pro motorová vozidla (první až třetí třídy). Vážení se tedy neprovádí na místních komunikacích čtvrté třídy a na účelových pozemních komunikacích. Je to z toho důvodu, že na místních komunikacích čtvrté třídy se tyto kategorie vozidel nesmí provozovat. Veřejně přístupné i veřejně nepřístupné účelové pozemní komunikace jsou v majetku fyzických nebo právnických osob, a proto se na nich také toto vážení neprovádí. V případě překročení

stanovených maximálních limitů jsou v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů stanoveny sankce (Zákon, 13).

## 2 NÍZKORYCHLOSTNÍ KONTROLNÍ VÁŽENÍ

Řidič vozidla je povinen na výzvu policisty nebo celníka podrobit vozidlo nebo jízdní soupravu nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení. Vážení se provádí pomocí mobilní váhy nebo pomocí stacionární váhy. Zajížďka k váze a zpět nesmí být delší než 16 kilometrů. Tato vzdálenost je z hlediska velikosti území ČR přiměřená, i když například zajížďka v případě technické prohlídky v rámci silniční technické kontroly je stanovena v poloviční vzdálenosti 8 km. Aby vozidla nemusela být odkláněna k stacionárním vahám, využívají se mobilní váhy (Tenzováhy, 2022) a jsou stanovena místa tzv. „kontrolních stanovišť“. Pro tato kontrolní stanoviště jsou stanoveny parametry, které musí splňovat. Hlavním požadavkem je, že povrch vozovky místa kontrolního vážení musí splňovat podmínky předepsané výrobcem vah. Dalším pak je, že v místě vážení musí být dostatečný prostor pro zajištění bezpečného provádění nízkorychlostního vážení. Při nízkorychlostním vážení se totiž kontrolují také maximální přípustné rozměry a hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy. Vlastní prostor kontroly musí být vymezen výstražnými kužely, viz obrázek 1.



Obr. 1 Vyznačené vážící místo; zdroj: Policejní prezidium, 2022

Pro každé kontrolní stanoviště je vytvořena identifikační dokumentace s popisem místa a s uvedením, co zde lze kontrolovat. Je vytvořena celostátní databáze těchto kontrolních stanovišť v gesci Ministerstva dopravy.

### 2.1 Kdo provádí nízkorychlostní vážení

Vážení se provádí za přítomnosti řidiče, popřípadě i dalších členů osádky vozidla. Při nízkorychlostním kontrolním vážení je řidič povinen se řídit pokyny osoby obsluhující zařízení na nízkorychlostní kontrolní vážení a předložit doklady řidiče, vozidla a nákladu.

Nízkorychlostní vážení může být prováděno jedním z deseti možných subjektů:

1. Policie ČR,
2. Policie ČR + vlastník pozemní komunikace,
3. Policie ČR + firma pověřená vlastníkem pozemní komunikace,
4. Na silnicích I. třídy Policie ČR + zaměstnanec krajského úřadu + musí být souhlas vlastníka pozemní komunikace, kterým je stát a souhlas uděluje prostřednictvím Ministerstva dopravy,

5. Na silnicích I. třídy Policie ČR + firma pověřená krajským úřadem + musí být souhlas vlastníka pozemní komunikace, kterým je stát a souhlas uděluje prostřednictvím Ministerstva dopravy,
6. Celní správa,
7. Celní správa + vlastník pozemní komunikace,
8. Policie ČR + firma pověřená vlastníkem pozemní komunikace,
9. Na silnicích I. třídy Celní správa + zaměstnanec krajského úřadu + musí být souhlas vlastníka pozemní komunikace, kterým je stát a souhlas uděluje prostřednictvím Ministerstva dopravy,
10. Na silnicích I. třídy Celní správa + firma pověřená krajským úřadem + musí být souhlas vlastníka pozemní komunikace, kterým je stát a souhlas uděluje prostřednictvím Ministerstva dopravy.

Z tohoto výčtu autor doporučuje vypustit čtyři varianty pro silnice I. třídy (tedy v seznamu uváděné varianty 4, 5, 9, 10) vyžadující souhlas Ministerstva dopravy. Ten není třeba ani u dálnic I. třídy ani u dálnic II. třídy.

U nízkorychlostního vážení musí být vždy přítomen příslušník Policie ČR nebo celník. Pouze ti mají zákonnou pravomoc zastavovat a kontrolovat silniční i zvláštní vozidla. V případě, že nízkorychlostní vážení neprovádí Policie ČR nebo Celní správa samostatně, je třeba zpracovat plán kontrol v rámci spolupráce na stanovené časové období (např. na měsíc) a dohodnout se na jeho provádění a vyhodnocování. Tato dohoda obsahuje:

- termíny a místa kontrol,
- navádění vozidel na kontrolní pracoviště,
- jednání s řidičem,
- vyhodnocování výsledků.

Na vlastním nízkorychlostním vážení se podílejí tři osoby (kontrolní pracovníci). Tito pracovníci jsou povinni používat osobní ochranné prostředky a řídit se právními předpisy, které upravují bezpečnost práce. Jedná se především o:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (Zákon, 262),
- nařízení vlády č. 390/2021 Sb., o bližších podmínkách poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků (Nařízení vlády, 390),
- zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů (Zákon, 309),
- nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů (Nařízení vlády, 375),
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., o kterém se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů (Nařízení vlády, 361).

Ve dvou pracovnících se měří rozvory náprav, délka vozidla nebo jízdní soupravy a šířka vozidla. Jeden z těchto pracovníků pak provádí měření výšky vozidla. Při vážení jeden z pracovníků navádí vozidlo na váhu, jeden „klínuje vozidlo“ a jeden obsluhuje SW. K navádění na váhu se užívají kódové signály stanovené v příloze nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů (Nařízení vlády, 375).

## 2.2 Technologický postup nízkorychlostního kontrolního vážení

Policista nebo celník zastaví nebo odkloní vozidlo z trasy, osloví řidiče a seznámí jej s předmětem kontroly a s jeho povinností podrobit se nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení. Následně jej vyzve ke kontrole. Dále požádá řidiče o doklady řidiče, doklady k vozidlu a doklady k nákladu. Tyto doklady zkontroluje a předá kontrolnímu pracovníkovi, který obsluhuje SW, kde se zaznamenává vážení. Dále se provádí kontrola rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy. Kontrolní pracovník navede vozidlo na kontrolní místo

a vyzve řidiče k zastavení motoru. Nato seznámí řidiče se způsobem vzájemné komunikace a s podmínkami vážení včetně kódových signálů. Poté probíhá měření, ke kterému se využívají měřicí pásma a výsuvná teleskopická tyč. Kontrolní pracovníci, kteří provádí měření, hlásí výsledky kontrolnímu pracovníkovi, který obsluhuje SW. Po měření následuje vážení vozidla s využitím domluvené vzájemné komunikace a kódových signálů. Zjišťování celkové hmotnosti i hmotností na nápravy nebo skupinu náprav se provádí podle návodu výrobce váhy. Jeden kontrolní pracovník navede vozidlo váženou nápravou na váhu a dá signál řidiči k zastavení, druhý kontrolní pracovník pak vozidlo zaklínuje proti samovolnému pohybu, aby jej mohl řidič odbrzdit. Vážení se provádí vždy na nezabrzdném vozidle s využitím zakládacích klínů. O zajištění vozidla před započítáním kontrolního vážení je pořízena fotodokumentace, viz obrázek 2. Po zvážení této nápravy se pokračuje obdobně při vážení další nápravy (Metodický pokyn, 2015).



Obr. 2 Fotodokumentace o zajištění vozidla klíny; zdroj: Metodický pokyn, 2015

Měření a vážení se provádí pouze jednou. S výsledkem měření a vážení seznámí kontrolní pracovník řidiče kontrolovaného vozidla. Výsledky nízkorychlostního vážení jsou zaznamenány do formuláře, kterým je „Doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení“. V něm řidič potvrzuje, že byl seznámen s výsledky vážení a má tu možnost uvést i své vyjádření. Jeden výtisk dokladu obdrží řidič, další je zaslán provozovateli vozidla a jeden je předán příslušníkovi Policie ČR nebo Celní správy. Tento doklad se vydává vždy i v případech, že se kontrolou nezjistilo žádné překročení stanovených limitů. To lze považovat za správné, protože je to doklad o tom, že řidič byl zdržen z důvodu provádění tohoto vážení a že vykonával tzv. „jinou práci“. Je to také doklad o důvodu zdržení (zpoždění) řidiče. Doba provádění nízkorychlostního kontrolního vážení není vždy stejná. Záleží na spolupráci řidiče, samotném průběhu procesu kontroly a jejím vyhodnocení. Zpravidla se pohybuje v rozmezí 30 až 60 minut na jednu kontrolu.

Při překročení stanovených limitů to řeší příslušník Policie ČR nebo Celní správy s řidičem. Když je:

- překročena hmotnost na nápravu, nesmí řidič pokračovat v jízdě. Příslušník policie ČR nebo Celní správy je oprávněn zakázat další jízdu, až na 48 h. Může k tomu využít i tzv. „botičku“ nebo zadržet doklady k vozidlu i k nákladu.



- překročena celková hmotnost a vozidlo je jinak technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích může řidič pokračovat v další jízdě po získání povolení pro zvláštní užívání pozemní komunikace od příslušného silničního správního úřadu.
- překročen některý z limitů rozměrů, je policista, nebo celník oprávněn zakázat další jízdu. Řidič může pokračovat v další jízdě po získání povolení pro zvláštní užívání pozemní komunikace od příslušného silničního správního úřadu.

Zakázat další jízdu nejde pouze v případě přepravy živých zvířat, což je z hlediska welfare správné.

K zabránění v další jízdě navrhuje autor kromě použití „botičky“ nebo zadržení dokladu k vozidlu i k nákladu nově využít i zadržení tabulek registračních značek. Tuto možnost využívat nejenom při zjištění dluhu na pokutách za dopravní přestupky a jeho nezaplacení v rámci silniční kontroly.

### 2.3 Přestupky a sankce z nízkorychlostního kontrolního vážení

Přestupky a sankce upravuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů v § 42a, §42b, §43 včetně dále ustanovení ke kaucím §43a, §43b, §43c.

Řidič vozidla se dopustí přestupku, když:

- neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby podrobil vozidlo nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení. Za tento přestupek lze uložit pokutu do 500 000 Kč, v případě pokuty příkazem na místě do 100 000 Kč.
- neuposlechne pokyn kontrolního pracovníka, který obsluhuje zařízení na nízkorychlostní kontrolní vážení. Za tento přestupek lze uložit pokutu do 500 000 Kč, v případě pokuty příkazem na místě do 100 000 Kč.
- řídí vozidlo nebo jízdní soupravu, když bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu. Za tento přestupek lze uložit pokutu do 500 000 Kč, v případě pokuty příkazem na místě do 15 000 Kč v příkazním řízení do 30 000 Kč.
- v rozporu se zákazem pokračuje v jízdě s vozidlem nebo jízdní soupravou, když bylo nízkorychlostním kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu. Za tento přestupek lze uložit pokutu do 500 000 Kč, v případě pokuty příkazem na místě do 100 000 Kč.

Když provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu, lze za tento přestupek lze uložit pokutu do 500 000 Kč. Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč. Jinak se výměra pokuty počítá 9000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy.

Stanovení výše pokut v režimu *do* je sporné, protože se jedná o interval <od, do>. Je stanoveno maximum, ale není stanoveno minimum. To může vést k dohadům a k „licitacím“ řidiče s kontrolními orgány o výši této sankce. Autor doporučuje stanovit tuto částku jednoznačně, jako je tomu v případě sankce za každou tunu při překročení limitů. Případně stanovit tuto sankci jednoznačně při prvním zjištění překročení nižší taxativní částkou a za opakované překročení vyšší taxativní částkou. Jistou výhodou současné intervalově stanovené sankce naopak je, že v případě, kdy řidič lépe spolupracuje s kontrolními orgány, případně uzná pochybení, může být sankcionován méně, než nespolupracující a „arogantní řidič“.

Příslušníci Policie ČR či Celní správy jsou oprávněni vybrat od řidiče, u kterého je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení, nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné, kauci od 5000 Kč do 50000 Kč.

Toto rozpětí kaucí je možné vybrat i od řidiče v případě, že u provozovatele vozidla je důvodné podezření, že se bude vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné. Interval výše kauce v rozmezí 10násobku, je dost značný. Opět může docházet k dohadům. Autor navrhuje tuto kauci stanovit taxativně pevnou částkou a to jednotně, nebo odstupňovaně podle definovaného intervalu výše překročení.

S ohledem na výši sankčních částek a manipulaci s hotovostí je vhodné preferovat bezhotovostní platby. V rámci informační kampaně oznámit řidičům možnost bezhotovostních plateb.

Při výběru kauce policista nebo celník poučí řidiče o důsledku vybrání kauce a podmínkách jejího vracení a vystaví písemné potvrzení o převzetí kauce. V písemném potvrzení musí být uveden důvod uložení kauce, její výše a úřad, který je příslušný k vedení řízení o přestupku. Písemné potvrzení je:

- pro řidiče,
- pro policii nebo celní správu,
- posláno provozovateli vozidla.

V případě, že byla vybrána kauce, Policie ČR nebo Celní správa předá jedno vyhotovení potvrzení o převzetí kauce úřadu příslušnému k vedení řízení o přestupku a převede vybranou kauci nejpozději do 2 pracovních dnů na bankovní účet tohoto úřadu. Zde autor navrhuje bezhotovostní platby převádět rovnou na účet příslušného úřadu bez mezipřevodů.

### 3 ZÁVĚR

Přes jasně danou právní úpravu dopravci a řidiči často nedodržují stanovené maximální limity rozměrů a hmotností vozidel stanovené právními předpisy EU a ČR. Především je problém v přetěžování vozidel a jízdních souprav. Nejčastějšími případy jsou přepravy sypkých hromadných substrátů. Přetížená vozidla přitom ohrožují bezpečnost silničního provozu, mají delší brzdovou dráhu, horší směrovou stabilitu, příčnou stabilitu a ovladatelnost. Především však poškozují pozemní komunikace a objekty na nich. Aby k těmto negativním vlivům nedocházelo, provádí se kontrolní vážení vybraných kategorií vozidel – nízkorychlostní, vysokorychlostní a kombinované. Za nedostatky vysokorychlostního vážení lze považovat, že není tolik přesné, a to že je stacionární. Jelikož je umístěno v pozemní komunikaci, řidiči o něm vědí a toto kontrolní místo objíždějí. Kontrola tímto způsobem tak ztrácí svůj význam. Proto je důležité provádět nízkorychlostní vážení, které je „mobilní“. Toto vážení v ČR může provádět deset subjektů. Autor navrhuje redukci na šest za účelem zjednodušení. Technologický postup vážení není nikde veřejně dostupný. Proto je v příspěvku uveden. Jeho prezentace je přínosná především pro začínající řidiče a nově podnikající dopravce. V příspěvku jsou rovněž vyjmenovány a okomentovány sankce při zjištění překročení stanovených limitů. Autor v textu navrhuje možnosti jejich úpravy za účelem jednoznačnosti a přehlednosti.

### Literatura

Směrnice **1996**. Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz, v nejnovějším konsolidovaném znění.

Česká republika. **2018**. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Bistak, M., Brumercik, F., Lukac, M., P. **2017**. Weighing system in traffic. *Scientific journal of Silesian university of technology-series transport*. 97, p. 5-15. DOI: 10.20858/sjsutst.2017.97.1.

Brulant-Reversat, L., Arfos, P, Monteil, P. **2000**. Design and performance of a low-speed weigh-in-motion-system. *Heavy vehicle systems-International journal of vehicle design*. 7(2), p. 219-230. ISSN 1351-7848.

Jacob, B., Cottineau, LM. **2016**. Weigh-in motion for direct enforcement of overloaded commercial vehicles. *Transport research arena*, 14, p. 1413-1422. DOI: 10.1016/j.trpro.2016.05.214.

Benekohal, RF, EL-Zohary, YM., Wang, S. **2000**. Truck travel time around weigh stations - Effects of weigh in motion and automatic vehicle identification systems. *Transportation research Record*, 1716, 135-143. ISSN 0361-1981.

Loga, W., Mikulski, J. **2016**. Traffic analysis Based on Weigh-In-Motion system Data. *International Conference on Transport Systems Telematics*. Katowice, Poland, 16.-19.10.2016, p. 268-279. DOI: 10.20858/sjsutst.2017.97.1.

Rygula, A., Brzowsky, K., Maczynski, A. **2020**. Limitations of the effectiveness of weigh in motion systems. *Open engineering*, volume 10, issue 1, p. 183-196. DOI: 10.1515/eng-2020-0020.

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

Tenzováhy, s.r.o. Olomouc © **2022**. [Online]. Dostupné z: URL <https://www.tenzovahy.cz> [přístup: 2022-03-31].

Policejní prezidium České republiky, Ředitelství služby dopravní policie, Statistika nehodovosti rok 2020. Praha © **2022**. [Online]. Dostupné z: URL <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx> [přístup: 2022-01-08].

Celní správa České republiky, Praha © **2022**. [Online]. Dostupné z: URL <https://www.celnisprava.cz/cz/dalsi-kompetence/NKV/Stranky/default.aspx> [přístup: 2022-03-31].

Česká republika. **2006**. Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Česká republika. **2021**. Nařízení vlády č. 390/2021 Sb., o bližších podmínkách poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků.

Česká republika. **2006**. Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů.

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

Česká republika. **2007**. Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., o kterém se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů.

Interní metodický pokyn Centra služeb pro silniční dopravu, který upravuje povinnosti pracovníků MEJ jednotek při provádění nízkorychlostního vážení. **2015**.