



Kontrolní závěr z kontrolní akce

24/11

Peněžní prostředky určené na kontrolní vážení vozidel na dálnicích a silnicích I. třídy a příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury z pokut uložených v souvislosti s kontrolním vážením vozidel

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2024 pod číslem 24/11. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jan Kinšt.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda peněžní prostředky určené na kontrolní vážení vozidel na dálnicích a silnicích I. třídy byly vynaloženy účelně, hospodárně, efektivně a v souladu s právními předpisy, a prověřit příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury z pokut uložených v souvislosti s kontrolním vážením vozidel.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo dopravy (dále také „MD“);

Státní fond dopravní infrastruktury, Praha (dále také „SFDI“);

Ředitelství silnic a dálnic s. p. (dále také „ŘSD“).

Kontrolováno bylo období od roku 2019 do roku 2024, v případě věcných souvislostí i období předcházející a následující.

Kontrola byla prováděna u kontrolovaných osob v době od června 2024 do ledna 2025.

Kolegium NKÚ na svém VII. jednání, které se konalo dne 19. května 2025,

schválilo usnesením č. 5/VII/2025

kontrolní závěr v tomto znění:

Peněžní prostředky určené na kontrolní vážení vozidel na dálnicích a silnicích I. třídy a příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury z pokut uložených v souvislosti s kontrolním vážením vozidel

ZÁKLADNÍ FAKTA

Kontrolní vážení vozidel bylo v České republice zavedeno v roce 2000. Prováděno je mobilními nízkorychlostními váhami a od roku 2020 na dálnicích i vysokorychlostními váhami zabudovanými do vozovky. Má především zajistit ochranu dopravní infrastruktury před jejím poškozováním jízdami přetížených vozidel.

ZJIŠTĚNÉ SKUTEČNOSTI

73 500 mil. Kč	Na opravy a údržbu dálnic a silnic I. třídy stát v období let 2019–2023 vynaložil celkem 73 500 mil. Kč. Jízdy přetížených vozidel se významně podílejí na vzniku škod na dopravní infrastruktuře.
495 707	Počet jízd přetížených vozidel je vysoký. Od ledna 2020 do října 2024 bylo vysokorychlostními váhami zjištěno celkem 495 707 vážných deliktů ¹ .
2,61 %	K řešení v přestupkovém řízení předalo ŘSD jen 250 z 9 581 vážných deliktů zachycených vysokorychlostní váhou v květnu 2024 na dálnici D1, tedy 2,61 %. Zbýlých 9 331 vážných deliktů nebylo vůbec řešeno.
21,13 mil. Kč	Za období od ledna 2020 do září 2024 SFDI z pokut z vysokorychlostního kontrolního vážení získal jen 21,13 mil. Kč. Takto nízké příjmy SFDI svědčí o neúspěšnosti postihování vážných deliktů.
233	Nízkorychlostní kontrolní vážení je prováděno v minimálním rozsahu. Např. v roce 2023 jím bylo na dálnicích zkontrolováno jen 233 kamionů ² .

Systém kontrolního vážení vozidel neplní svůj úkol. Ve stávající podobě není účinným nástrojem pro omezení jízd přetížených vozidel a ochranu dopravní infrastruktury před škodami, které tato vozidla způsobují.

¹ Vážným deliktem je zjištěné překročení hmotnostních limitů stanovených právním předpisem.

² Kontrolní vážení vozidel na dálnicích prováděná za účasti Centra služeb pro silniční dopravu.

I. Shrnutí a vyhodnocení

1.1 NKÚ provedl kontrolu peněžních prostředků určených na kontrolní vážení vozidel (dále též „kontrolní vážení“) na dálnicích a silnicích I. třídy a příjmů SFDI z pokut uložených v souvislosti s tímto vážením. Kontrolní vážení mělo omezit jízdy přetížených vozidel způsobující mj. poškození silnic a dálnic, které pak vyžadují nákladnější opravy. Destrukční vliv jízd přetížených vozidel na vozovku je významný a vznikající škody vysoké (viz odst. 4.2–4.4).

1.2 Cílem kontroly bylo prověřit, zda peněžní prostředky určené na kontrolní vážení byly vynaloženy účelně, hospodárně, efektivně a v souladu s právními předpisy, a prověřit příjmy SFDI z pokut uložených v souvislosti s tímto vážením. Kontrola byla zaměřena na koncepční, řídicí a kontrolní činnost MD v této oblasti a na činnosti ŘSD při pořizování a zajišťování provozu kontrolního vážení. Kontrolou byly prověřeny i příjmy SFDI z pokut z kontrolního vážení.

1.3 V letech 2019–2024 ŘSD vynaložilo 112,37 mil. Kč na pořízení a provoz zařízení pro vysokorychlostní kontrolní vážení (dále též „VKV“), z nichž NKÚ podrobil kontrole 111,12 mil. Kč. Náklady na nízkorychlostní kontrolní vážení (dále též „NKV“) nebylo možno přesně zjistit, neboť MD ani ŘSD o nich nemají přesný přehled. SFDI v období od ledna 2020 do září 2024 inkasoval podíl na příjmech z pokut z kontrolního vážení v celkové výši 93,50 mil. Kč, z toho 21,13 mil. Kč z VKV. NKÚ zdůrazňuje, že pro účelnost a efektivnost vynakládání peněžních prostředků na kontrolní vážení není podstatná výše příjmů z pokut, ale především úspora nákladů na opravy škod vzniklých v důsledku jízd přetížených vozidel³.

1.4 NKÚ při kontrole zjistil, že MD a ŘSD nezajistily efektivní a účelné vynakládání peněžních prostředků státu na systém kontrolního vážení, protože jeho pořízení a provoz nevedly k účinnému zjišťování, dokumentování a postihování vážných deliktů, a nezajistily tak účinnou ochranu dálnic a silnic I. třídy před destruktivním účinkem jízd přetížených vozidel.

MD nevyhodnocovalo stav dané oblasti a nepřijímalo účinná opatření pro omezení vzniku těchto škod. Neplnilo tak povinnosti uložené mu právním předpisem⁴. ŘSD v některých případech při pořizování a provozování vysokorychlostních vah nepostupovalo v souladu s právními předpisy^{5, 6}. Peněžní prostředky státu v celkové výši 28,92 mil. Kč na pořízení

³ Výši škod vzniklých v důsledku jízd přetížených vozidel nebylo možno přesně vyčíslit, neboť MD, ŘSD ani SFDI nemají potřebné údaje k dispozici. V letech 2019–2023 ŘSD na opravy a údržbu dálnic a silnic I. třídy vynaložilo celkem 73,50 mld. Kč poskytnutých z rozpočtu SFDI. V roce 2006 ŘSD odhadlo výši škod vzniklých na dálniční dopravní infrastruktuře v důsledku jízd přetížených vozidel na více než 600 mil. Kč ročně (bližší viz odst. 4.2–4.4).

⁴ Ustanovení § 22 zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky.

⁵ Ustanovení § 38d odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

⁶ V období do 31. 12. 2023 ustanovení § 53 odst. 4 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), a ustanovení § 14 odst. 3 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích; v období od 1. 1. 2024 ustanovení § 17b odst. 1 a odst. 2 zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku.

a provoz vysokorychlostních vah vynaložilo ŘSD neúčelně a ne hospodárně, což NKÚ vyhodnotil jako skutečnost nasvědčující porušení rozpočtové kázně.

Nízké příjmy SFDI z pokut z VKV svědčí o neúspěšnosti postihování vážných deliktů. Úpravy podmínek VKV, které provedlo MD v letech 2022 a 2024⁷, nezajistily omezení jízdy přetížených vozidel, ale vedou k omezení jejich postihu. Důsledky těchto úprav pro ochranu dopravní infrastruktury jsou negativní.

Nezajištění účinnosti kontrolního vážení ve smyslu jeho represivní a preventivní funkce představuje riziko dalšího neúčelného a ne hospodárného vynakládání peněžních prostředků, a to jak při pořizování dalších systémů kontrolního vážení, tak z důvodu zvýšených nákladů na opravy a rekonstrukce komunikací kvůli jejich pokračujícímu poškozování jízdy přetížených vozidel.

1.5 Toto celkové vyhodnocení vyplývá z následujících zjištění:

- a) MD ani ŘSD před zavedením kontrolního vážení neprovedly analýzu výchozího stavu dané oblasti a možných řešení. Neměly žádný konkrétní plán pro vybudování a využití systému kontrolního vážení. Nestanovily žádné měřitelné cíle ani ukazatele pro vyhodnocení výsledků provozu tohoto systému. Analýzu možností zavedení a provozování kontrolního vážení obdrželo ŘSD až v červenci 2021⁸, tedy více než rok po zprovoznění prvních vah pro VKV. MD tuto analýzu mělo k dispozici, ale podle jejích doporučení nepostupovalo (viz odst. 4.5.–4.11).
- b) Závažné nedostatky způsobující omezenou funkčnost VKV, na které ŘSD už v letech 2020 a 2021 písemně upozorňovalo MD, nebyly odstraněny. MD nevyřešilo několik zásadních legislativních a provozně organizačních problémů⁹ a nevytvořilo podmínky pro účinnou spolupráci s obcemi s rozšířenou působností (dále též „ORP“), které mají řešit zjištěná překročení hmotnostních limitů (dále též „vážní delikty“) (viz odst. 4.12–4.19).
- c) Váhy pro VKV často nebyly v provozu. Ze sedmi vah, které ŘSD zprovoznilo od roku 2020, čtyři nebyly způsobilé provádět kontrolní vážení po většinu doby, kdy byly v užívání. Důvodem byly jednak technické problémy, ale především skutečnost, že váhy nebyly úředně ověřeny pro provádění VKV. Z celkového počtu 495 707 vážných deliktů zjištěných provozuschopnými váhami v době od ledna 2020 do října 2024 předalo ŘSD k řešení příslušným ORP pouze 289 311 případů, tedy 58 %. Počet vážných deliktů, které skončily uložením sankce přestupci, byl však především z důvodu nezajištění účinné spolupráce s ORP jen malým zlomkem tohoto počtu předaných případů. NKÚ zjistil, že se jednalo nejvýše o jednotky procent (viz odst. 4.20–4.25).

⁷ Zejména umožnění provádění vysokorychlostního kontrolního vážení v omezeném rozsahu a s měsíčními limity pro počet zjištěných porušení hmotnostních limitů, upuštění od postihu přetížení náprav vozidla.

⁸ Studie – ITS a C-ITS pro ochranu dálniční a silniční sítě ŘSD.

⁹ Zejména problematika tzv. pokračujícího přestupku, nadměrných nákladů nebo identifikace provozovatele vozidla registrovaného v zahraničí.

- d) ŘSD od roku 2024 předává třem ORP k řešení vážné delikty jen do limitu 250 případů měsíčně. Takovéto omezení počtu postihovaných vážných deliktů není v souladu s právním předpisem¹⁰ a snižuje účelnost i efektivnost prostředků vynaložených na pořízení a provoz příslušných vah pro VKV. Úpravy podmínek VKV, které MD provedlo změnou prováděcího předpisu¹¹, vedly i k dalšímu omezení počtu zjišťovaných vážných deliktů, nikoliv k omezení jízd přetížených vozidel nebo jejich destruktivního vlivu na vozovku. V rámci těchto změn zrušilo MD postih při přetížení náprav vozidla a umožnilo při VKV postihovat pouze překročení celkové hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, ačkoliv právě jízda vozidla s přetíženou nápravou má vyšší destruktivní vliv na vozovku, než má jízda celého přetíženého vozidla. Dopadem tohoto opatření je významné snížení počtu deliktů zjištěných kontrolními váhami (někde až o 98 %), aniž by byl ale snížen destruktivní vliv jízd vozidel s přetíženými nápravami na dopravní infrastrukturu. MD provedenými změnami problém nevyřešilo (viz odst. 4.26–4.38).
- e) ŘSD při výdeji částky 28,92 mil. Kč, kterou vynaložilo zejména v souvislosti s pořízením a provozem tří vah pro VKV, porušilo právní předpis¹², což NKÚ vyhodnotil jako skutečnost nasvědčující porušení rozpočtové kázně. NKÚ mj. zjistil, že ŘSD předalo k řešení ORP jen 428 z celkových 91 780 (tj. cca 0,5 %) vážných deliktů, které dvě z těchto vah zachytily v roce 2020. V období let 2021–2024 pak tyto váhy vůbec nebyly využívány pro kontrolní vážení. Peněžní prostředky státu na jejich pořízení a provoz tak ŘSD vynaložilo neúčelně a neehospodárně (viz odst. 4.39–4.43).
- f) Celkové příjmy SFDI z pokut z kontrolního vážení v období od ledna 2020 do září 2024 činily 93,50 mil. Kč, z toho na pokuty z VKV připadlo jen 21,13 mil. Kč. Přestože výše vybraných pokut nemůže být jediným měřítkem účelnosti a efektivnosti systému VKV, jejich nízký objem svědčí o velmi omezené preventivní i represivní funkci tohoto systému v jeho stávající podobě (viz odst. 4.44–4.48).
- g) Nízkorychlostní kontrolní vážení na dálnicích zajišťovalo z pověření MD Ředitelství silnic a dálnic ve spolupráci s Centrem služeb pro silniční dopravu¹³ (dále též „CSPSD“), Policií České republiky a Celní správou. NKÚ zjistil, že ŘSD nemá účinné nástroje pro řízení NKV tak, aby probíhalo efektivně. Počet kontrol je nízký a kontroly se nezaměřují na těžká nákladní vozidla poškozující dopravní infrastrukturu, ale především na vozidla s hmotností do 3,5 tuny (viz odst. 4.49–4.54).

¹⁰ Ustanovení § 38d odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb.

¹¹ Změna ustanovení § 51c odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, s účinností od 1. 4. 2022 a změna ustanovení § 51c odst. 1 písm. a) a b) vyhlášky č. 104/1997 Sb. s účinností od 1. 7. 2024.

¹² Ustanovení § 53 odst. 4 zákona č. 218/2000 Sb.

¹³ CSPSD je příspěvkovou organizací MD.

h) Systém kontrolního vážení neplní svůj účel a nepředstavuje účinný nástroj pro omezení jízd přetížených vozidel a ochranu dopravní infrastruktury před jejím poškozováním těmito vozidly. Nedostatky, na které NKÚ poukázal již v letech 2018 a 2021¹⁴, MD neodstranilo. Výsledky kontrolního vážení MD nevyhodnocovalo a kontrolní činnost v této oblasti neprovádělo. Údaji, na základě kterých by bylo možno vyhodnotit vliv kontrolního vážení na omezení jízd přetížených vozidel, MD ani ŘSD nedisponují. Z dostupných údajů ovšem vyplývá, že počet jízd přetížených vozidel zůstává vysoký (viz odst. 4.56–4.59).

1.6 NKÚ na základě výsledků kontroly doporučuje, aby MD ve spolupráci s ŘSD přehodnotilo a zásadně změnilo přístup k problematice kontrolního vážení vozidel. Při návrhu změn by mělo vyjít z analýzy současné situace a jejích možných řešení. Strategie kontrolního vážení by měla obsahovat konkrétní a adresná opatření, implementační strukturu, procesy její realizace, časový a finanční plán i cílový stav a ukazatele pro sledování plnění stanovených cílů¹⁵. Výstavba dalších vysokorychlostních vah bez odstranění problémů komplikujících provoz systému kontrolního vážení, ale i účinnou represí a prevencí, je spojena s významným rizikem dalšího neúčelného a ne hospodárného vynakládání peněžních prostředků státu.

II. Informace o kontrolované oblasti

2.1 MD je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy; je zodpovědné za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování. Zodpovídá mj. za problematiku dopravní infrastruktury, bezpečnosti silničního provozu a za plnění úkolů, které resortu dopravy stanovila vláda České republiky. Má povinnost zkoumat společenskou problematiku v okruhu své působnosti, analyzovat dosahované výsledky a činit opatření k řešení aktuálních otázek. MD je zřizovatelem, resp. zakladatelem ŘSD.

2.2 SFDI je státním fondem a právnickou osobou v působnosti MD. Účelem SFDI je mj. poskytování příspěvků na financování výstavby, modernizace, oprav, údržby nebo správy silnic nebo dálnic a na financování nákladů souvisejících s pořízením a provozem kontrolních vah na pozemních komunikacích ve vlastnictví státu. Je příjemcem části výnosů z pokut uložených za přestupky zjištěné při kontrolním vážení provedeném na pozemních komunikacích ve vlastnictví státu.¹⁶

2.3 ŘSD bylo do 31. prosince 2023 státní příspěvkovou organizací a od 1. ledna 2024 je státním podnikem. Základním účelem a předmětem jeho činnosti je zajišťování výstavby, modernizace, správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a jejich součástí a příslušenství. Ministerstvem

¹⁴ Kontrolní závěr z kontrolní akce č. 18/34 – *Implementace inteligentních dopravních systémů (ITS) v silniční infrastruktuře České republiky* a kontrolní závěr z kontrolní akce č. 21/37 – *Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na modernizaci dálnice D1*.

¹⁵ Jedná se o základní principy aktualizované *Metodiky přípravy veřejných strategií*, kterou schválila vláda ČR usnesením ze dne 28. ledna 2019 č. 71, *o aktualizaci Metodiky přípravy veřejných strategií*.

¹⁶ Ustanovení § 43 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb.

dopravy bylo ŘSD pověřeno rovněž výkonem činností souvisejících s kontrolním vážením, mj. přímo zodpovídá za pořizování a provoz zařízení pro VKV.

2.4 Zákon č. 361/2000 Sb. ukládá řidičům motorových vozidel výslovný zákaz užít vozidlo nebo jízdní soupravu, jejichž hmotnost, rozměry včetně nákladu, rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují bezpečnost silničního provozu nebo stav pozemní komunikace,¹⁷ s výjimkou případů, kdy bylo příslušným úřadem vydáno povolení ke zvláštnímu užívání pozemní komunikace (tzv. nadměrný náklad)¹⁸.

2.5 Kontrolní vážení bylo v České republice zavedeno novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále též „zákon o pozemních komunikacích“), a to s účinností od 1. července 2000. Kontrolní vážení se provádí na dálnicích, silnicích a místních komunikacích u stanovených kategorií silničních motorových vozidel (mj. nákladní motorová vozidla kategorie N1 – s maximální hmotností do 3,5 tuny, N2 – s maximální hmotností od 3,5 tuny do 12 tun a N3 – s maximální hmotností nad 12 tun) nebo u jízdních souprav tvořených těmito vozidly. Rozsah a způsob provádění těchto vážení a náležitosti dokladů o jejich výsledcích stanoví prováděcí předpis¹⁹.

2.6 Vysokorychlostní kontrolní vážení bylo v České republice zavedeno novelou zákona o pozemních komunikacích s účinností od 1. ledna 2010. První váhu pro VKV ovšem ŘSD zprovoznilo až o deset let později v lednu 2020. VKV se provádí nepřenosnými vysokorychlostními váhami zabudovanými přímo do vozovky v místech, která jsou k tomu stavebně-technicky způsobilá. Při provádění VKV řidič vozidla nebo jízdní soupravy toto místo přejede a přitom je pořízen obrazový záznam vozidla.

2.7 Vysokorychlostní váhy sestávají ze sady snímačů hmotnosti zapuštěných ve vozovce a propojených se silniční jednotkou umístěnou u okraje komunikace. Tato jednotka obsahuje měřicí a záznamovou elektroniku včetně datového úložiště a komunikačního zařízení. Technická zařízení a jejich součásti určené k provádění VKV jsou příslušenstvím dálnice, silnice nebo místní komunikace, na nichž jsou tato zařízení umístěna. Váha určená k provádění VKV musí splňovat metrologické a technické požadavky stanovené Českým metrologickým institutem v tzv. opatření obecné povahy²⁰ a musí být úředně ověřena.

2.8 Zjistí-li se při VKV nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem č. 361/2000 Sb., vystaví vlastník pozemní komunikace, nebo jím pověřená osoba zajišťující VKV, vážní lístek, který doručí obecnímu úřadu ORP, v jehož správním obvodu bylo VKV provedeno. Na základě vážního lístku vystaví ORP doklad, který doručí provozovateli vozidla spolu s oznámením o zahájení řízení o přestupku.

¹⁷ Ustanovení § 43a odst. 1 a 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

¹⁸ Ustanovení § 25 zákona č. 13/1997 Sb.

¹⁹ Ustanovení § 51a a násl. vyhlášky č. 104/1997 Sb.

²⁰ Ustanovení § 14 odst. 1 písm. j) zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii.

2.9 Nízkorychlostní kontrolní vážení představuje podle zákona o pozemních komunikacích provádění kontrolního vážení všemi jinými technickými zařízeními než váhami pro VKV. Na rozdíl od VKV při NKV dochází k odklonění vozidla z provozu. Zajíždka k technickému zařízení pro NKV včetně cesty zpět nesmí být delší než 16 km. NKV se provádí většinou na vyhrazeném místě tvořeném rovnou a hladkou plochou delší než 30 m a při rychlosti nižší než 5 až 16 km/h tak, aby se eliminovaly dynamické účinky vozidla. NKV může být prováděno pomocí stacionárních vah pevně zabudovaných do vozovky nebo mobilními přenosnými váhami. Váhy pro NKV musí být obdobně jako váhy pro VKV úředně ověřeny a používány předepsaným způsobem.

2.10 NKV zajišťuje v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba, příp. ho provádí Policie České republiky nebo celní úřady samostatně. Nová právní úprava navržená MD, která přináší změny v této oblasti v souvislosti s připravovanou transformací CSPSD na Inspekci silniční dopravy, nebyla do ukončení kontroly NKÚ schválena Parlamentem České republiky.

2.11 O výsledku NKV vydá osoba obsluhující zařízení NKV řidiči doklad, který zašle rovněž provozovateli vozidla. Zjistí-li se při NKV nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem č. 361/2000 Sb., přikáže policista nebo celník řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo k odstavení vozidla nebo jízdní soupravy a zakáže pokračování v jízdě do doby, než bude zjištěné nedodržení hodnot nebo podmínek odstraněno, nebo než užití vozidla nebo jízdní soupravy bude umožněno rozhodnutím o povolení zvláštního užívání nebo opatřením obecné povahy.²¹

2.12 Za přestupek spočívající v nedodržení předepsaných hmotnostních limitů lze uložit pokutu do 500 000 Kč. Výměra pokuty činí 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy stanovenou zákonem č. 361/2000 Sb. Není-li nejvyšší povolená hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 Kč. Novela zákona o pozemních komunikacích s účinností od 1. 3. 2024 stanovila, že výměra pokuty ukládané příkazem za tyto přestupky činí polovinu výměry pokuty (nepodá-li přestupce odpor).

2.13 Pokuty vybírá orgán, který je uložil. Příjem z těchto pokut je ze 40 % příjmem vlastníka pozemní komunikace, na níž bylo kontrolní vážení provedeno (v případě pozemní komunikace ve vlastnictví státu je příjmem SFDI), ze 30 % příjmem kraje, v jehož územním obvodu bylo kontrolní vážení provedeno, a ze 30 % příjmem rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost orgánu, který pokutu uložil (do 29. 2. 2024 činil podíl kraje 45 % a 15 % podíl rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost orgánu, který pokutu uložil).

2.14 Váhy pro VKV mohou být provozovány nejen samostatně pro kontrolní vážení s tzv. přímým postihem (viz odst. 2.6–2.8), ale rovněž v součinnosti s NKV. V takovém případě vysokorychlostní váhy slouží pro předvýběr vozidel s indikovaným přetížením, u nichž je

²¹ Ustanovení § 38c odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb.

následně provedeno NKV. Toto řešení představuje alternativní využití vysokorychlostních vah úspěšně používané v zahraničí (mj. v Maďarsku, Polsku a v dalších státech).

2.15 Pro účelnost a efektivnost vynakládání peněžních prostředků na kontrolní vážení není určující výše příjmů z pokut, ale možná úspora nákladů na opravy škod vznikajících na dopravní infrastrukturu v důsledku jízd přetížených vozidel. Výši těchto škod nebylo možno přesně vyčíslit, neboť MD, ŘSD ani SFDI nemají potřebné údaje k dispozici. Lze však odhadnout, že za kontrolované období jde o miliardy korun (viz odst. 4.4).

III. Rozsah kontroly

3.1 NKÚ prověřoval peněžní prostředky určené na kontrolní vážení a příjmy SFDI z pokut uložených v souvislosti s kontrolním vážením. Cílem kontroly bylo prověřit, zda peněžní prostředky určené na kontrolní vážení vozidel na dálnicích a silnicích I. třídy byly vynaloženy účelně, hospodárně, efektivně a v souladu s právními předpisy, a prověřit příjmy SFDI z pokut uložených v souvislosti s kontrolním vážením.

3.2 Při kontrole MD se NKÚ zaměřil na jeho koncepční, řídicí a kontrolní činnost v této oblasti. Při kontrole ŘSD prověřil pořízování a zajišťování provozu systémů VKV a NKV. Při kontrole SFDI se NKÚ zaměřil na jeho příjmy z pokut uložených v souvislosti s kontrolním vážením. NKÚ především zjišťoval a vyhodnocoval, nakolik systém kontrolního vážení plní svou represivní a preventivní funkci, tj. zda slouží ke zjišťování, dokumentování a postihování vážných deliktů především u těžkých nákladních vozidel a zda odrazuje řidiče a provozovatele těchto vozidel od překračování hmotnostních limitů.

3.3 Kontrolou byly prověřeny peněžní prostředky státu v celkové výši 111,12 mil. Kč, které použilo ŘSD na pořízení a provoz zařízení pro VKV. Objem peněžních prostředků státu použitých v kontrolovaném období na NKV nebylo možno zjistit, neboť MD ani ŘSD o nich nemají přesný přehled. NKÚ dále prověřil příjmy SFDI z pokut z kontrolního vážení v celkové výši 93,50 mil. Kč, z toho 21,13 mil. Kč z VKV.

3.4 Hospodárností se rozumí takové použití veřejných prostředků k zajištění stanovených úkolů s co nejnižším vynaložením těchto prostředků, a to při dodržení odpovídající kvality plněných úkolů.²² NKÚ považuje za hospodárné takové vynaložení peněžních prostředků státu na systém kontrolního vážení, které zajistí, aby tento systém byl pořízen a provozován s co nejnižšími náklady při dodržení odpovídající kvality plněných úkolů, tzn. funkcionalit nezbytných pro účinný provoz.

3.5 Efektivností se rozumí takové použití veřejných prostředků, kterým se dosáhne nejvýše možného rozsahu, kvality a přínosu plněných úkolů ve srovnání s objemem prostředků

²² Ustanovení § 2 písm. o) zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole).

vynaložených na jejich plnění.²³ NKÚ považuje za efektivní takové vynaložení peněžních prostředků státu na systém kontrolního vážení, které zajistí, aby tento systém v maximální možné míře řádně plnil své úkoly, tzn. především účinně zjišťoval a dokumentoval přetížená vozidla a postihoval vážné delikty, a to v porovnání s náklady vynaloženými na vybudování a provoz tohoto systému.²⁴

3.6 Účelností se rozumí takové použití veřejných prostředků, které zajistí optimální míru dosažení cílů při plnění stanovených úkolů.²⁵ NKÚ považuje za účelné takové vynaložení peněžních prostředků státu na systém kontrolního vážení, které zajistí, aby tento systém byl nastaven a provozován způsobem garantujícím optimální dosažení stanoveného cíle, tzn. především aby zajistil prokazatelné snížení počtu jízd přetížených vozidel a tím i účinnou ochranu dopravní infrastruktury před destrukčním účinkem jízd těchto vozidel.

Pozn.: Právní předpisy uvedené v tomto kontrolním závěru jsou aplikovány ve znění účinném pro kontrolované období.

IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou

→ Jízdami přetížených vozidel vznikají závažné škody na dopravní infrastruktuře ...

4.1 NKÚ zjišťoval, zda a jakým způsobem MD a ŘSD vyhodnocují vliv jízd přetížených vozidel na dopravní infrastrukturu a možnosti její ochrany. Dále zjišťoval a vyhodnocoval, nakolik je tento vliv významný, tedy jaké škody v důsledku jízd přetížených vozidel vznikají. Dálnice a silnice I. třídy jsou majetkem státu, který je ŘSD ve spolupráci s MD povinno chránit před zničením či poškozením.

4.2 Vozidla, která překračují hmotností nebo rozložením hmotnosti na nápravy stanovené limity, způsobují svými jízdami zvýšené namáhání a opotřebení komunikací. Důsledkem jsou různé poruchy (výtluky, praskliny, „vyjeté koleje“ atd.), snížení životnosti a nárůst nákladů na opravy a rekonstrukce poškozených komunikací. Přetížená vozidla rovněž ohrožují ostatní účastníky silničního provozu. Při překročení povoleného zatížení dochází ke zhoršení jízdních vlastností vozidla, zhoršuje se jeho ovladatelnost a prodlužuje se brzdná dráha. Přetěžování vozidel má negativní vliv i na životní prostředí – zvyšuje se hluk, otěr pneumatik, množství exhalací.

4.3 Významně negativní vliv přetížených vozidel na dopravní infrastrukturu i dopravní provoz a s tím spojené zvýšení nákladů na údržbu a opravy dopravní infrastruktury konstatovala mj. *Studie – ITS a C-ITS pro ochranu dálniční a silniční sítě ŘSD*, kterou si nechalo zpracovat ŘSD a obdrželo ji v červenci 2021.

²³ Ustanovení § 2 písm. n) zákona č. 320/2001 Sb.

²⁴ Porovnání s úsporou nákladů na opravy a údržbu dopravní infrastruktury v důsledku omezení jízd přetížených vozidel nemohl NKÚ použít kvůli nedostupnosti potřebných údajů a informací.

²⁵ Ustanovení § 2 písm. o) zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole).

Ze Studie – ITS a C-ITS pro ochranu dálniční a silniční sítě ŘSD: „Pohyb přetíženého vozidla představuje hrozbu pro celý dopravní systém. Překračování nápravových limitů v tonáži vozidel a celkové hmotnosti vozidla je jednou z hlavních příčin nadměrného opotřebení a poškození silniční sítě, což vyvolává zvýšené náklady spojené s udržováním dopravní infrastruktury v přiměřené kvalitě po celou dobu životního cyklu komunikace, resp. zvýšené náklady spojené s opravou silniční sítě včetně souvisejících zařízení a mostů.“

4.4 Příčinná souvislost mezi jízdami přetížených vozidel a vznikem závažných škod na dopravní infrastruktuře je nepochybná. Přesné vyčíslení těchto škod je ale s ohledem na množství dalších vlivů problematické. MD ani ŘSD tyto škody samostatně nesledují. ŘSD v roce 2006 odhadlo škody způsobované přetíženými kamiony na dálniční síti na více než 600 mil. Kč ročně. Podle MD nákladní auta tvoří obvykle jen cca 10 % celkové dopravy, ale jsou zodpovědná za cca 30 % všech škod na silnicích a cca 70 % všech škod na mostech.²⁶ Na opravy a údržbu dálnic a silnic I. třídy stát v období let 2019–2023 prostřednictvím rozpočtů SFDI vynaložil celkem 73 500 mil. Kč.

... a úkolem kontrolního vážení bylo dopravní infrastrukturu před těmito škodami ochránit.

4.5 Kontrolní vážení bylo v České republice právním předpisem zavedeno v roce 2000 s cílem omezit na nejnižší možnou míru jízdy přetížených vozidel a tím ochránit dopravní infrastrukturu před poškozením těmito vozidly. Posílení ochrany mělo být dosaženo zavedením VKV, které bylo do zákona o pozemních komunikacích doplněno s účinností od ledna 2010.

Z důvodové zprávy novely zákona o pozemních komunikacích, jíž bylo v České republice zavedeno kontrolní vážení: „V rámci ochrany pozemních komunikací je do zákona začleněn soubor ustanovení týkající se vážení uvedených kategorií motorových vozidel. ... Tato činnost bude cílena tak, aby byl omezen na nejnižší možnou míru výskyt vozidel na pozemních komunikacích, které nesplňují technické předpoklady ..., a jejichž pohyb ve svých důsledcích způsobuje vážné poškození stavebního stavu pozemních komunikací.“

4.6 Ochrana dopravní infrastruktury omezením jízd přetížených vozidel byla úkolem kontrolního vážení i podle koncepčních dokumentů resortu dopravy. Například v *Dopravní politice České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050*²⁷ MD uvedlo opatření: „Zavádět stacionární i mobilní systémy vážení za jízdy k eliminaci jízd přetížených nákladních vozidel, které neúměrně poškozuji silniční infrastrukturu“. Odpovědné za plnění tohoto opatření byly MD a ŘSD.

²⁶ Prezentace MD *Vliv silniční nákladní dopravy na stav komunikací a její dopady* v území pro veřejné slyšení konané v Senátu Parlamentu ČR dne 3. 9. 2024.

²⁷ Dokument schválila vláda ČR usnesením ze dne 12. června 2013 č. 449, k *Dopravní politice České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050*.

➔ *MD zavedlo systém kontrolního vážení bez provedení výběru nejvhodnějšího řešení.*

4.7 Ve vazbě na smysl a předpokládaný účinek kontrolního vážení vozidel (obojí bylo blíže rozvedeno v předchozím textu) NKÚ zjišťoval, zda MD vyhodnotilo možnosti jeho nastavení tak, aby kontrolní vážení vedlo k účelné represí a prevenci jízd přetížených vozidel, a tedy k omezování poškozování dopravní infrastruktury těmito vozidly. Rovněž prověřoval, zda MD ve spolupráci s ŘSD vytvořilo podmínky pro úspěšnou implementaci vybraného řešení i pro vyhodnocování dosažených výsledků.

4.8 NKÚ zjistil, že MD kontrolní vážení zavedlo bez vyhodnocení výchozího stavu a možností řešení dopadů jízd přetížených vozidel. Při zavedení kontrolního vážení v červenci 2000 ani při zavedení VKV v lednu 2010 neprovedlo žádnou analýzu. *Studii – ITS a C-ITS pro ochranu dálniční a silniční sítě ŘSD* mapující možnosti a obsahující i doporučení pro zavádění VKV získalo ŘSD až v červenci 2021. MD ale podle těchto doporučení nepostupovalo. Vliv zavedení kontrolního vážení na dálnicích a silnicích I. třídy na možné „vytěsnění“ přetížených vozidel na silnice nižších tříd MD rovněž nevyhodnotilo.

4.9 MD nestanovilo žádné měřitelné cíle ani ukazatele umožňující sledování výsledků kontrolního vážení a jeho vlivu na jízdy přetížených vozidel a poškozování dopravní infrastruktury. Nevytvořilo tak předpoklady pro vyhodnocení efektivnosti a účelnosti vynakládání peněžních prostředků státu v této oblasti. MD ani ŘSD neměly žádný konkrétní plán pro vybudování a využití systému kontrolního vážení nebo pro koordinaci VKV a NKV. Postup budování VKV byl měněn bez vyhodnocení dopadů změn na plnění stanovených úkolů kontrolního vážení.

4.10 MD v *Akčním plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)* bez bližšího vysvětlení odhadlo cílový stav na 100 zařízení pro VKV na dálnicích a silnicích I. třídy. V navazujícím implementačním plánu ke zmíněnému akčnímu plánu²⁸ stanovilo MD požadavek na výstavbu „cca 14“ nových vah pro VKV na devíti dálnicích a jedné silnici I. třídy do roku 2017. Následně tento požadavek změnilo na 13 vah pro VKV do roku 2020 (vypuštěna byla jedna váha pro VKV na silnici I. třídy). Ve skutečnosti ale ŘSD do roku 2020 zprovoznilo jen dvě váhy pro VKV – jednosměrnou váhu na dálnici D5 (ORP Nýřany) a obousměrnou váhu na dálnici D35 (ORP Olomouc).

4.11 ŘSD v následujících letech pořizovalo a zprovožňovalo další váhy pro VKV, přestože považovalo pořizování dalších vah, které nemohly být z důvodu přetrvávajících problémů využity pro kontrolní vážení, za nevhodné (blíže viz odst. 4.21 a následující). ŘSD na tuto skutečnost upozorňovalo i MD.

²⁸ Oba dokumenty schválila vláda ČR usnesením ze dne 15. dubna 2015 č. 268, o *Akčním plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)*.

Z dopisu ŘSD zaslaného v březnu 2021 Ministerstvu dopravy: „Situaci kolem zpracování vážných lístků vnímáme jako natolik závažnou, že do uspokojivého vyřešení těchto problémů nebudeme a ani nemůžeme aktivně usilovat o další rozšiřování těchto systémů, jelikož bychom se vystavovali postihům za nehospodárné nakládání s veřejnými prostředky.“

Přehled postupu zprovoznování vah pro VKV je uveden v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1: Vysokorychlostní váhy na dálnicích v ČR (stav k 31. 12. 2024)

Zahájení VKV	Dálnice	Km	ORP
01/2020	D5	105,2	Nýřany*
03/2020	D35	268,0	Olomouc
11/2021	D2	8,3	Židlochovice
02/2022	D8	46,9	Lovosice
03/2022	D1	122,9	Jihlava
09/2023	D48	46,9	Frýdek-Místek
04/2024	D4	9,5	Černošice
Zprovoznováno	D4	59,9	Příbram*
Zprovoznováno	D4	69,4	Písek*
V přípravě	D00	79,1	Černošice
V přípravě	D3	91,9	Soběslav
V přípravě	D5	23,3	Beroun
V přípravě	D6	11,2	Kladno
V přípravě	D10	5,7	Brandýs n. L.
V přípravě	D11	79,2	Hradec Králové
V přípravě	D55	61,0	Kyjov

Zdroj: ŘSD.

* Váha na dálnici D5 (ORP Nýřany) a dvě váhy na dálnici D4 (ORP Příbram a ORP Písek) jsou jednosměrné. Ostatní váhy jsou obousměrné, tj. provádějí měření v obou směrech dálnice. Váhy na dálnici D4 (ORP Příbram a ORP Písek) byly vybudovány soukromou společností v rámci PPP projektu na výstavbu úseku dálnice D4.

➔ **Zavádění VKV po celou dobu provázely problémy, které se nepodařilo odstranit.**

4.12 NKÚ zjišťoval, jak MD a ŘSD postupovaly při zavádění a optimalizaci systému VKV, a zda se jim úspěšně podařilo tento systém implementovat. Při kontrole se NKÚ zaměřil mj. na postup MD a ŘSD při identifikaci a odstraňování problémů, které způsobovaly omezení funkčnosti a účinnosti systému VKV a ohrožovaly tak plnění určených úkolů v oblasti ochrany dopravní infrastruktury před jízdami přetížených vozidel.

4.13 MD před spuštěním systému VKV nevytvořilo legislativní, materiálně-technické a organizační podmínky pro jeho bezproblémový provoz. Nastavení tohoto systému v kontrolovaném období let 2019–2024 trpělo vážnými nedostatky, které výrazně omezovaly jeho funkčnost a účinnost. Zejména se jednalo o:

- problémy se zprovozněním, úředním ověřováním způsobilosti vah pro VKV a udržením jejich provozuschopnosti (mj. požadavky na technické vlastnosti vozovky v místě vážení, požadavky na dodržení přesnosti vážení);
- problémy se zpracováním velkého objemu dat a přenosem těchto dat mezi váhami pro VKV (provozovanými ŘSD) a obcemi s rozšířenou působností zajišťujícími přestupková řízení;
- disproporci mezi množstvím zjišťovaných vážných deliktů a reálnou kapacitou a možnostmi ORP řešit a postihovat přestupky.

4.14 Problémy ORP s dostupností dat a informací potřebných pro řešení přestupků se týkaly několika oblastí. Především se jednalo o údaje o vozidlech registrovaných mimo Českou republiku a jejich řidičích. Pro získání těchto údajů neměly ORP žádné nástroje ani oporu v právních předpisech. Dále se mj. jednalo o problematiku evidence tzv. nadměrných nákladů. Z dokladů, které předložily ke kontrole MD i ŘSD, vyplývá, že ORP při zpracování každého jednotlivého případu musely složitě dohledávat, zda vozidlo překračující hmotnostní limity nemělo pro svou jízdu vydáno zvláštní povolení. Zásadním problémem byla i nekompatibilita informačních systémů a neúplnost a chybovost dat vyžadující jejich kontrolu, dohledávání a ruční zpracování.

4.15 Uvedené problémy se Ministerstvu dopravy ve spolupráci s ŘSD nepodařilo uspokojivě vyřešit. MD nevytvořilo předpoklady pro efektivní postih vážných deliktů v přestupkovém řízení. V důsledku toho chybí obcím s rozšířenou působností přístup k některým potřebným informacím a řešení přestupků je administrativně a časově náročné. Zároveň chybí i metodické vedení ze strany MD, což způsobuje odlišný přístup jednotlivých ORP k řešení obdobných přestupků. MD v období let 2019–2024 nevydalo žádnou metodiku, která by postup ORP sjednocovala. Poslední metodika ke kontrolnímu vážení, kterou MD zpracovalo k právnímu stavu roku 2016, je v současné době nepoužitelná.

4.16 ŘSD při zavádění VKV navrhovalo komplexní centralizované řešení, jehož součástí měl být přístup do registru vozidel, identifikace souvislé jízdy při vícenásobné detekci přestupku, přístup do registru povolených nadměrných přeprav, koordinace VKV s NKV apod. Na absenci systematického, koncepčního a centralizovaného přístupu k výstavbě a provozování systémů VKV následně v roce 2021 upozornila i výše zmíněná *Studie – ITS a C-ITS pro ochranu dálniční a silniční sítě ŘSD*. Zavedení automatizovaného zpracování dat požadovaly i ORP. MD ovšem tuto variantu zamítlo a upřednostnilo decentralizované řešení s postupným odstraňováním dílčích problémů.

Z dopisu jedné z ORP zaslaného v listopadu 2021 MD: „... Bez výše uvedené možnosti automatizovaného zpracování přijatých dat v informačním systému považujeme za nereálné, že by náš úřad jako příslušný správní orgán byl schopen, byť se značně zvýšenými personálními i věcnými náklady, řádně vykonávat správní činnosti spojené s projednáváním přestupků zjištěných vysokorychlostním vážením vozidel.“

4.17 ŘSD i ORP na problémy s provozem systému VKV Ministerstvo dopravy opakovaně upozorňovaly. ŘSD uvedlo do provozu první váhu pro VKV v lednu 2020 na dálnici D5²⁹. Již v únoru 2020 ŘSD dopisem informovalo MD o zásadních problémech spojených s provozem VKV. Upozornilo mj. na vysoký počet zjišťovaných vážných deliktů a nemožnost je efektivně zpracovat a řešit v přestupkovém řízení, které spadá do kompetence ORP. Jen za rok 2020 tato váha zjistila a zdokumentovala 51 216 vážných deliktů, z nichž se ale Ředitelství silnic a dálnic žádný nepodařilo předat příslušné ORP k dalšímu řešení.

4.18 V březnu 2020 ŘSD uvedlo do provozu váhu pro VKV na dálnici D35. Do konce roku 2020 tato váha zjistila a zdokumentovala 40 564 vážných deliktů, z nichž se ŘSD podařilo předat příslušné ORP pouhých 428, tj. zhruba 1 % případů. SFDI přitom od této ORP neobdržel žádnou platbu podílu na vybraných pokutách z VKV, což svědčí o tom, že přestupková řízení buď nebyla vůbec zahájena, nebo nebyla úspěšně dokončena (viz tabulky č. 5 a č. 6).

4.19 V průběhu roku 2020 se uskutečnilo několik jednání mezi MD a ŘSD, ale uspokojujivé řešení problémů bránících fungování VKV nebylo nalezeno. V březnu 2021 ŘSD znovu písemně informovalo MD o přetrvávání problémů se systémem VKV. V dopise mj. upozornilo na to, že váhy pro VKV zjišťují a dokumentují tisíce vážných deliktů měsíčně, avšak vážní lístky se nedaří předávat příslušným ORP, a přestupky tak nikdo neřeší. Za nevyhnutelnou proto ŘSD považovalo maximální možnou automatizaci procesu zpracování vážných deliktů, k níž ale nedošlo.

➔ *Váhy pro VKV byly často mimo provoz ...*

4.20 NKÚ zjišťoval a vyhodnocoval, v jakém časovém rozsahu váhy pro VKV plnily určené úkoly a kolik z jimi zjištěných vážných deliktů předalo ŘSD k dalšímu řešení příslušným ORP.

4.21 Provoz vah pro VKV provázely technické obtíže, které často vedly k jejich odstavení. Jednalo se o závady na senzorech, výpadky napájení apod. Jako problematické se ukázalo i splnění všech metrologických a technických požadavků vyplývajících z tzv. opatření obecné povahy vydaného Českým metrologickým institutem. Opatření účinné od října 2016 stanovilo na vlastnosti vozovky v místě měření i na přesnost vah pro VKV takové požadavky, které ŘSD jen obtížně zajišťovalo již před zprovozněním vah a ještě obtížněji při jejich provozování. Zmírnění požadavků přineslo až nově vydané opatření s účinností od konce února 2024³⁰.

4.22 Provozuschopnost vah pro VKV byla problematická i v roce 2024. V červnu 2024 byly v provozu čtyři váhy pro VKV (na dálnicích: D1 – ORP Jihlava, D2 – ORP Židlochovice, D4 – ORP Černošice a D48 – ORP Frýdek-Místek), jedna byla v reklamačním řízení (na dálnici D8 – ORP Lovosice) a dvě byly mimo provoz (na dálnicích: D5 – ORP Nýřany a D35 – ORP Olomouc). Další

²⁹ Vysokorychlostní váhu na dálnici D8 (v km 5,0, ORP Brandýs nad Labem) ŘSD uvedlo do zkušebního provozu již v roce 2009. Váha byla instalována především pro testování technologie a pro statistiku, popř. pro předvýběr přetížených vozidel pro NKV. Pro VKV s přímým postihem nebyla tato váha používána.

³⁰ Opatření obecné povahy číslo 0111-OOP-C010-15 účinné od 21. 10. 2016 zahrnující mj. váhy pro VKV bylo s účinností k 28. 2. 2024 nahrazeno opatřením obecné povahy číslo 0111-OOP-C010-24.

váhy pro VKV byly připravovány ke zprovoznění nebo byly v různé fázi přípravy či výstavby (viz tabulka č. 1). V době od července do října 2024 VKV vůbec neprobíhalo z důvodu ztráty způsobilosti všech vah toto vážení provádět (viz odst. 4.37).

4.23 V období od ledna 2020 do srpna 2024 čtyři váhy pro VKV po většinu doby od svého zařazení do užívání neplnily úkoly, pro které byly pořízeny, a to buď z důvodu technických problémů, nebo proto, že nebyly pro VKV úředně ověřeny. Z toho dvě váhy pro VKV na dálnicích D5 (ORP Nýřany) a D35 (ORP Olomouc) nebyly způsobilé provádět VKV dokonce po více než 78 %, resp. 81 % doby svého užívání. V součtu bylo sedm vah pro VKV v tomto období v užívání po dobu 6 762 dnů. Způsobilé pro VKV byly ale jen po dobu 2 655 dní (tj. 39,26 % doby užívání) a nezpůsobilé pro VKV po dobu 4 107 dnů (tj. 60,74 % doby užívání). Bližší informace o nezpůsobilosti vah pro VKV jsou uvedeny v tabulce č. 2.

Tabulka č. 2: Způsobilost vah provádět VKV v období od ledna 2020 do srpna 2024*

Dálnice	ORP	Zahájení VKV	Počet dnů v užívání	Váha byla způsobilá pro VKV		Váha byla nezpůsobilá pro VKV	
				dny	%	dny	%
D5	Nýřany	01/2020	1 705	366	21,47	1 339	78,53
D35	Olomouc	03/2020	1 645	306	18,60	1 339	81,40
D2	Židlochovice	11/2021	1 035	792	76,52	243	23,48
D8	Lovosice	02/2022	943	394	41,78	549	58,22
D1	Jihlava	03/2022	915	418	45,68	497	54,32
D48	Frýdek-Místek	09/2023	366	288	78,69	78	21,31
D4	Černošice	04/2024	153	91	59,48	62	40,52
Celkem			6 762	2 655	39,26	4 107	60,74

Zdroj: ŘSD.

* Stav k 31. 8. 2024.

➔ ... a ŘSD navíc předávalo k řešení ORP jen část zjištěných vážných deliktů.

4.24 Váhy pro VKV v období od ledna 2020 do října 2024 zachytily celkem 495 707 vážných deliktů. Jenom 289 311 (tj. 58,36 %) z nich ale ŘSD předalo příslušným ORP. Zbylých 206 396 (tj. 41,64 %) vážných deliktů bylo sice zjištěno a zdokumentováno, ale nemohlo být dále řešeno v přestupkovém řízení, neboť ŘSD nedoručilo příslušným ORP vážní lístky. Tyto vážné delikty tedy byly zachyceny, ale nebyly postiženy případnou sankcí, což významně snižuje účelnost systému VKV.

Tabulka č. 3: Počet vážných deliktů zjištěných VKV a předaných obcím s rozšířenou působností (za období od ledna 2020 do října 2024*)

Dálnice	ORP	Zahájení VKV	Zjištěné vážné delikty	Vážné delikty předané ORP
D5	Nýřany	01/2020	51 216	0 (0,00 %)
D35	Olomouc	03/2020	40 564	428 (1,06 %)
D2	Židlochovice	11/2021	206 065	134 007 (65,03 %)
D8	Lovosice	02/2022	139 921	119 216 (85,20 %)
D1	Jihlava	03/2022	46 718	30 063 (64,35 %)
D48	Frýdek-Místek	09/2023	5 481	4 984 (90,93 %)
D4	Černošice	04/2024	5 742	613 (10,68 %)
Celkem			495 707	289 311 (58,36 %)

Zdroj: ŘSD.

* Stav k 21. 10. 2024.

4.25 Informace o počtu vážných deliktů, které ORP po jejich převzetí skutečně řešily v přestupkovém řízení, ani informace o tom, kolik z těchto řízení skončilo potrestáním zjištěného vážného deliktu, nemají ŘSD ani MD k dispozici. V případě, že by všech 289 311 vážných deliktů předaných ORP (což navíc představuje jen něco přes polovinu detekovaných deliktů – viz tabulka č. 3) skončilo udělením pokuty, byť jen v minimální výši 5 000 Kč (při nepřekročení nejvyšší povolené hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy o více než 500 kg), celkový objem pokut by dosáhl částky 1 446,56 mil. Kč. Z toho 40% podíl SFDI by činil 578,62 mil. Kč. Ve skutečnosti ale SFDI obdržel jen 21,13 mil. Kč (viz tabulky č. 5 a č. 6), což představuje jen necelá 4 % uvedené částky. Ačkoliv se jedná o orientační propočet, z porovnání těchto hodnot vyplývá, že se velmi pravděpodobně daří ve správním řízení postihovat jen velmi malý zlomek vážných deliktů způsobených přetíženými vozidly a detekovaných systémem VKV.

➔ MD změnou podmínek VKV omezilo počet zjišťovaných vážných deliktů ...

4.26 NKÚ zjišťoval, jak MD ve spolupráci s ŘSD řešilo problémy s funkčností systému VKV, jaká přijalo opatření a zda byla tato opatření účinná. NKÚ zároveň vyhodnocoval, nakolik přijatá opatření přispěla k optimalizaci provozu tohoto systému tak, aby plnil určené úkoly v nejvýše možném rozsahu a kvalitě a s nejvyšším možným přínosem.

4.27 MD s účinností od 1. 4. 2022 doplnilo do vyhlášky č. 104/1997 Sb. ustanovení, že VKV nemusí být prováděno v nepřetržitém režimu. Cílem této úpravy bylo odstranění rozdílu mezi vysokým počtem zjišťovaných vážných deliktů a omezenou kapacitou ORP pro jejich řešení a postih (viz odst. 4.13–4.19). MD zvolilo řešení, kdy ve spolupráci s ŘSD stanovilo měsíční limit 250 zjištěných vážných deliktů, po jehož dosažení byly váhy pro VKV přepínány do tzv. „indikativního režimu“. Po přepnutí do tohoto režimu váhy nicméně nadále zjišťovaly a dokumentovaly překročení hmotnostních limitů. Výsledkem VKV prováděného v „indikativním režimu“ ale nebyly vážné lístky, které by ŘSD doručovalo příslušným ORP.

4.28 Přepínání vah pro VKV do tzv. „indikativního režimu“ začalo ŘSD používat v lednu 2024 u váhy na dálnici D1 (ORP Jihlava), v únoru 2024 u váhy na dálnici D48 (ORP Frýdek-Místek) a v květnu 2024 u váhy na dálnici D4 (ORP Černošice). U vah na dálnicích D2 (ORP Židlochovice) a D8 (ORP Lovosice) jej neuplatňuje a vážní lístky předává oběma ORP bez omezení. V případě vah na dálnicích D5 (ORP Nýřany) a D35 (ORP Olomouc) přepínání do tzv. „indikativního režimu“ ŘSD do konce roku 2024 rovněž neuplatnilo, příčina však spočívala v tom, že tyto dvě váhy vůbec neprováděly VKV z důvodu nespolupráce příslušných ORP.

4.29 MD uvedeným opatřením nezajistilo účinnější postih vážných deliktů a omezení jízd přetížených vozidel. Naopak tím umožnilo, aby značná část vážných deliktů nebyla postižena a vykázána. Jedná se o zásadní překážku pro účinné fungování systému VKV ve smyslu postihu a prevence jízd přetížených vozidel. MD problém s nastavením systému VKV pro řešení všech zjišťovaných vážných deliktů nevyřešilo. Nadále tak dochází k postihu jen velmi malého podílu z celkového počtu překročení hmotnostních limitů. Stanovení měsíčních limitů pro počet předávaných vážných lístků nemá oporu v právních předpisech a zároveň relativizuje účelnost a efektivnost investic do pořizování dalších zařízení pro VKV. Problematickosti tohoto řešení si bylo vědomo i MD.

Z dokumentu MD z listopadu 2023: „V současné době je možné na základě novelizované vyhlášky č. 104/1997 Sb. (s účinností od 1. 4. 2022) přistupovat k přepínání mezi tzv. indikativním a ostrým provozem, když v indikativním režimu nejsou zjištěné přestupky zasílány na ORP, lze tak regulovat celkové množství nápadu. Jsme si vědomi toho, že nejde o řešení optimální/finální.“

4.30 Postup ŘSD, kdy po přepnutí vah do tzv. „indikativního režimu“ nejsou při zjištění překročení hmotnostních limitů vystavovány vážní lístky, které by byly doručovány příslušným ORP, není v souladu s ustanovením § 38d odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. Zároveň dochází ke snížení účelnosti a hospodárnosti peněžních prostředků vynaložených na pořízení a provoz vah pro VKV, které po přepnutí do tzv. „indikativního režimu“ neplní úkoly, k nimž byly pořízeny. ŘSD tedy tímto postupem porušilo povinnosti využívat majetek (váhy pro VKV) účelně, hospodárně a efektivně a chránit majetek (dálnice a silnice I. třídy) před poškozením, které mu vyplývají z ustanovení § 17b odst. 1 a odst. 2 zákona č. 77/1997 Sb.

4.31 Na nepřijatelnost upuštění od postihu zjištěných vážných deliktů upozornilo ŘSD dopisem MD již v březnu 2021, tedy více než rok před nabytím účinnosti vyhlášky č. 49/2022 Sb., kterou se mění vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Součástí tohoto dopisu bylo mj. i stanovisko advokátní kanceláře, které si k této problematice nechalo ŘSD zpracovat. V září 2021 pak ŘSD nesouladem vypínání vah se svou povinností plnit určené úkoly nejhospodárnějším způsobem zdůvodnilo zrušení čtyř zadávacích řízení na pořízení nových vah pro VKV.

Z právního stanoviska advokátní kanceláře, s nímž ŘSD v březnu 2021 seznámilo MD: „Vysokorychlostní váhy byly pořízeny z veřejných prostředků za účelem vykonávání působnosti na úseku vysokorychlostního vážení, přičemž je povinností subjektů zajišťujících zjišťování a řešení těchto přestupků tak činit. Nelze považovat za přípustné, aby správní orgán rezignoval na svoji zákonnou povinnost a přestal stíhat a šetřit přestupky, které spadají do jeho zákonem vymezené působnosti.“

Z odůvodnění, jímž ŘSD v září 2021 vysvětlilo zrušení čtyř zadávacích řízení na pořízení vah pro VKV z důvodu nevyřešení problémů s provozem stávajících vah: „Zadavatel nemá možnost váhy vypnout, neboť byly zakoupeny z veřejných prostředků právě za účelem kontrolního vážení. Arbitrární zapínání a vypínání vysokorychlostních vah, resp. jejich přepínání do módu negenerujícího příslušné vážní lístky by znamenalo kolizi s povinností zadavatele plnit určené úkoly nejhospodárnějším způsobem.“

4.32 Doba, kdy váhy pro VKV pracují v tzv. „indikativním režimu“, tvoří významný podíl celkové doby jejich provozu. Velmi vysoký je i podíl vážných deliktů, které jsou po přepnutí vah do „indikativního režimu“ zjištěny a zdokumentovány, ale nejsou předány příslušným ORP k řešení v přestupkovém řízení (viz příklady č. 1 a č. 2).

Příklad č. 1: Provoz váhy pro VKV na dálnici D1 v květnu 2024

Váha pro VKV na dálnici D1 (ORP Jihlava) zjišťovala a dokumentovala vážné delikty v „ostrém režimu“ po dobu jen 3,61 % časového fondu měsíce května 2024. Po zbylých 96,39 % doby byla přepnuta do „indikativního režimu“. Výsledných 250 vážných deliktů předaných ORP přitom představuje jen 2,61 % z celkových 9 581 vážných deliktů zachycených touto váhou v květnu 2024. Zbylých 9 331 vážných deliktů nebylo vůbec řešeno.

Příklad č. 2: Provoz váhy pro VKV na dálnici D48 v květnu 2024

Váha pro VKV na dálnici D48 (ORP Frýdek-Místek) zjišťovala a dokumentovala vážné delikty v „ostrém režimu“ po dobu jen 20,79 % časového fondu měsíce května 2024. Po zbylých 79,21 % doby byla přepnuta do „indikativního režimu“. Výsledných 250 vážných deliktů předaných ORP přitom představuje jen 7,81 % z celkových 3 201 vážných deliktů zachycených touto váhou v květnu 2024. Zbylých 2 951 vážných deliktů nebylo vůbec řešeno.

... a umožnilo jízdu vozidel poškozujících dopravní infrastrukturu bez jakéhokoliv postihu.

4.33 Změnou ustanovení § 51c odst. 1 písm. a) a b) vyhlášky č. 104/1997 Sb. MD s účinností od 1. 7. 2024 zrušilo postih při přetížení náprav vozidla a umožnilo při VKV postihovat pouze překročení celkové hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy. Cílem této úpravy bylo podle MD odstranění diskriminace provozovatelů a řidičů vozidel registrovaných v České republice oproti

vozidlům se zahraniční registrací, u kterých nebyly dostupné některé údaje potřebné pro řešení vážných deliktů v přestupkovém řízení.³¹

4.34 Výsledkem této změny ovšem je, že od července 2024 nejsou při VKV postihována žádná vozidla s přetíženými nápravami, nepřekročí-li jejich celková hmotnost stanovený limit. Destrukční účinek jízd těchto vozidel na vozovku přitom může být velmi vysoký. Z informací ŘSD (viz citát v rámečku) i z koncepčních a dalších dokumentů resortu dopravy vyplývá, že na životnost a poškození vozovek (a potažmo na zvýšení nákladů na jejich údržbu a opravy) má zásadní vliv právě zatížení náprav vozidla. MD to potvrdilo např. v rámci prezentace pro veřejné slyšení v Senátu Parlamentu ČR (viz rámeček níže).

Z odpovědi ŘSD na žádost NKÚ o poskytnutí informace: „V ČR se vozovky navrhují na životnost 25 let ... Je to doba, po kterou je vozovka schopna při daném dopravním zatížení za předpokladu řádné údržby zajistit požadovanou únosnost. Jakou hmotnost vozidel „mají udržet“, není dáno hmotností vozidla, ale maximální hmotností nápravy vozidla ...“

Z prezentace MD pro veřejné slyšení konané v Senátu Parlamentu ČR v září 2024: „Poškození pozemních komunikací způsobují především vyšší hmotnosti přenášené na vozovku jednotlivou nápravou, nikoliv celá váha vozidla. V případě překročení povoleného nápravového tlaku 11,5 t o 1 t na 12,5 t podle pravidla dojde ke zvýšení míry poškození komunikací až o 40 %. To je následně spojeno také s výrazně vyšším nákladem na údržbu a opravu silniční infrastruktury.“

4.35 Vliv legislativního opatření rušícího postih vozidel s přetíženými nápravami na ochranu dopravní infrastruktury před jejím poškozením Ministerstvo dopravy nevyhodnotilo. ŘSD již před jeho přijetím upozorňovalo na jeho velmi negativní důsledky.

Ze stanoviska ŘSD k navrženým změnám ustanovení § 51c odst. 1 písm. a) a b) vyhlášky č. 104/1997 Sb., jimiž se při VKV ruší postih vozidel s přetíženými nápravami: „Počet detekovaných přestupků se sníží o jeden řád (posuzováno ke stavu s tolerancemi 7/15 %). Zásadně poklesne objem předepsaných pokut, bude třeba opět přepracovat podobu veškeré dokumentace úpravou vyhodnocovacího i zpracovatelského SW. Bude zcela popřen stěžejní parametr, tedy nápravová hmotnost, jehož kontrola má zásadní význam v účinné ochraně stavu komunikací.“

4.36 Tento předpoklad se potvrdil. ŘSD provedlo srovnání počtu vážných deliktů zjištěných za období 25. 10. až 15. 11. 2024 třemi váhami pro VKV podle pravidel platných v období před zrušením a po zrušení postihu vozidel s přetíženými nápravami při VKV. Z tohoto srovnání vyplývá pokles počtu vážných deliktů až o 98,23 % (viz tabulka č. 4). Velmi významně se tedy snížil počet zjišťovaných vážných deliktů, aniž by byl snížen destruktivní vliv jízd vozidel s přetíženými nápravami na dopravní infrastrukturu. Zároveň se tím snížil objem potenciálních

³¹ Změnu by měla přinést novela směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu; v době ukončení kontroly NKÚ však novela ještě nebyla schválena.

příjmů z pokut, které obcím s rozšířenou působností slouží jako zdroj financování jejich nákladů souvisejících s řešením a postihováním vážných deliktů.

Tabulka č. 4: Vliv úpravy vyhlášky č. 104/1997 Sb. na počet zjištěných vážných deliktů

Dálnice	ORP	Počet zjištěných vážných deliktů podle pravidel platných		Pokles o
		před úpravou vyhlášky	po úpravě vyhlášky	
D2	Židlochovice	1 636	29	98,23 %
D1	Jihlava	8 044	248	96,92 %
D48	Frýdek-Místek	1 587	143	90,99 %

Zdroj: ŘSD.

4.37 O závazném obsahu novely vyhlášky a její aplikaci na VKV se ŘSD dozvědělo až dnem jejího vyhlášení ve Sbírce zákonů, tj. 24. 6. 2024, přičemž tato novela nabyla účinnosti dnem 1. 7. 2024. ŘSD proto nemohlo včas zajistit provedení potřebných úprav softwaru vah pro VKV. V důsledku toho byl celý systém VKV v době od července do října 2024 odstaven z provozu. Ke dni 1. 1. 2025 byly v provozu pouze tři váhy pro VKV na dálnicích D5 (ORP Nýřany), D8 (ORP Lovosice) a D48 (ORP Frýdek-Místek) a váha na dálnici D2 pouze ve směru na Bratislavu (ORP Židlochovice). Zbýlé váhy nebyly způsobilé VKV provádět (blíže viz tabulka č. 5).

Tabulka č. 5: Provozuschopnost vah pro VKV k 31. 12. 2024

Dálnice	ORP	Stav váhy
D5	Nýřany	Váha ověřena dne 19. 12. 2024, předávání vážných lístků ORP bude probíhat od 1. 1. 2025.
D35	Olomouc	Váha mimo provoz, není ověřena a předávání vážných lístků ORP neprobíhá.
D2	Židlochovice	Vpravo (směr Brno): předávání vážných lístků ORP obnoveno dne 15. 10. 2024, váha ověřena. Vlevo (směr Lanžhot): předávání vážných lístků ORP obnoveno dne 15. 10. 2024; od 1. 1. 2025 bude váha bez ověření, předávání vážných lístků ORP nebude probíhat.
D8	Lovosice	Váha ověřena dne 25. 11. 2024, předávání vážných lístků ORP obnoveno dne 27. 11. 2024.
D1	Jihlava	Předávání vážných lístků ORP obnoveno dne 25. 10. 2024; od 1. 1. 2025 bude váha bez ověření, předávání vážných lístků ORP nebude probíhat.
D48	Frýdek-Místek	Váha ověřena, předávání vážných lístků ORP obnoveno dne 25. 10. 2024.
D4	Černošice	Zařízení prochází úpravami softwaru; váha není ověřena a předávání vážných lístků ORP neprobíhá.

Zdroj: ŘSD.

4.38 MD dále iniciovalo několik legislativních úprav zákona o pozemních komunikacích, jimiž byla v roce 2024 mj. přenesena odpovědnost za zajišťování kontrolního vážení na silnicích I. třídy z krajů na vlastníky komunikací nebo jimi pověřené osoby, změněna výše podílů na výnosech z pokut za přestupky z kontrolního vážení (zvýšení podílu ORP z 15 % na 30 %

a snížení podílu krajů ze 45 % na 30 %) a snížena výměra pokuty uložené příkazem za přestupek z kontrolního vážení na polovinu.

➔ **ŘSD nevynakládalo peněžní prostředky na pořízení a provoz VKV účelně a hospodárně.**

4.39 NKÚ zjišťoval, zda peněžní prostředky určené na pořízení a provoz zařízení pro VKV vynakládalo ŘSD účelně a hospodárně. Financování výstavby a provozu zařízení pro VKV zajišťuje ŘSD z peněžních prostředků poskytovaných z rozpočtů SFDI. MD o poskytnutí těchto prostředků přímo nerozhoduje, ale za účelnost, hospodárnost a efektivnost jejich vynakládání spoluzodpovídá³².

4.40 První dvě váhy pro VKV, které ŘSD uvedlo do provozu na dálnicích D5 (ORP Nýřany) a D35 (ORP Olomouc) v lednu a v březnu 2020, prováděly kontrolní vážení pouze v roce 2020. V případě váhy na dálnici D5 Ředitelství silnic a dálnic nepředalo ORP Nýřany žádný z 51 216 zjištěných vážných deliktů. V případě váhy na dálnici D35 Ředitelství silnic a dálnic předalo ORP Olomouc k dalšímu řešení jen 428 ze 40 564 zjištěných vážných deliktů. V dalším období ŘSD z důvodu nespolupráce obou ORP nezajistilo obnovení úředního ověření obou vah, které je nezbytnou podmínkou pro VKV. Obě tyto váhy tedy neplnily úkoly, k nimž je ŘSD pořídilo. Popsaná situace je důsledkem toho, že MD před spuštěním systému VKV nevytvořilo legislativní, materiálně-technické a organizační podmínky pro jeho bezproblémový provoz (viz odst. 4.13). ŘSD na pořízení a provoz těchto vah pro VKV vynaložilo peněžní prostředky v celkové výši 22 074 276,94 Kč (včetně DPH) neúčelně a nehospodárně.

4.41 Kvůli nedostatečné koordinaci provádění rekonstrukce úseku dálnice D2 a instalace vysokorychlostní váhy vynaložilo ŘSD v roce 2021 nehospodárně peněžní prostředky ve výši 6 834 241,69 Kč (včetně DPH). Úpravy povrchu rekonstruovaného úseku v místě instalace váhy pro VKV provádělo až dodatečně, když zjistilo, že rekonstruovaný povrch nesplňuje podmínky pro VKV. Oproti původnímu plánu rovněž došlo ke zpoždění zprovoznění předmětné váhy pro VKV o 14 měsíců.

4.42 Vysokorychlostní váhu umístěnou na dálnici D8 v 5,0 km vlevo (směr Praha, ORP Brandýs nad Labem) vybavilo ŘSD v roce 2022 funkcionalitou, která byla pro toto zařízení nadbytečná, neboť tato váha nebyla používána pro VKV s přímým postihem, ale především pro testování technologie a statistiku. ŘSD tak vynaložilo peněžní prostředky ve výši 12 100 Kč (včetně DPH) na implementaci nevyužití funkcionality neúčelně a nehospodárně.

³² Spoluodpovědnost MD za peněžní prostředky, s nimiž hospodaří SFDI, vyplývá mj. z ustanovení zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, týkajících se předkládání a schvalování rozpočtu SFDI. Podle § 5 odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb. SFDI předkládá vládě České republiky návrh svého rozpočtu prostřednictvím ministra dopravy. Součástí tohoto návrhu je i střednědobý výhled, který podle § 5a odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb. SFDI sestavuje ve spolupráci s MD. Podle § 5b odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb. SFDI předkládá účetní závěrku a výroční zprávu o své činnosti k projednání vládě České republiky a ke schválení Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR prostřednictvím ministra dopravy. MD se rovněž významně podílí na zajištění rozpočtových zdrojů SFDI (dotace ze státního rozpočtu např. v roce 2023 představovaly téměř 70 % příjmů SFDI).

4.43 Tím, že ŘSD (jako státní příspěvková organizace do 31. 12. 2023) ve výše uvedených třech případech (viz odst. 4.40–4.42) uskutečnilo výdej, jehož provedením porušilo ustanovení § 53 odst. 4 zákona č. 218/2000 Sb., neoprávněně použilo jiné peněžní prostředky státu ve smyslu ustanovení § 3 písm. e) zákona č. 218/2000 Sb. až do výše 28 920 618,63 Kč, což NKÚ vyhodnotil jako skutečnost nasvědčující porušení rozpočtové kázně podle § 44 odst. 1 písm. a) zákona č. 218/2000 Sb.

➔ *Příjmy SFDI z pokut z vysokorychlostního vážení jsou nízké.*

4.44 NKÚ u kontrolované osoby SFDI prověřoval zajištění financování nákladů ŘSD vynakládaných na pořízení a provoz kontrolního vážení. Podíl na příjmech z pokut uložených v souvislosti s kontrolním vážením představuje pro SFDI jeden ze zdrojů, z nichž může financovat nejen pořízení a provoz zařízení pro VKV, ale mj. i opravy škod vzniklých na dopravní infrastruktuře v důsledku jízd přetížených vozidel. NKÚ zjišťoval, zda příjmy SFDI z pokut uložených v souvislosti s kontrolním vážením nejsou snižovány z důvodu nefunkčnosti systému kontrolního vážení. Na základě analýzy těchto příjmů NKÚ vyhodnocoval, nakolik systém kontrolního vážení plní svou represivní funkci, resp. zda zajišťuje účinný postih vážných deliktů.

4.45 NKÚ kontrolou zjistil, že objem ani podmínky poskytování peněžních prostředků z rozpočtu SFDI nevytvářely překážky pro vybudování a provoz systému kontrolního vážení. Financování v rozsahu potřebném pro plnění úkolů, k nimž byl tento systém určen, bylo zajištěno a nebylo limitujícím faktorem pro jeho zavedení.

4.46 SFDI v období od ledna 2020 do září 2024 obdržel podíl na pokutách uložených za přestupky zjištěné při kontrolním vážení v celkové výši 93,50 mil. Kč, z toho na pokuty z VKV připadlo 21,13 mil. Kč. Přestože bylo metodou VKV zjištěno výrazně více vážných deliktů než metodou NKV, podíl příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury z vysokorychlostního kontrolního vážení byl velmi nízký.

Tabulka č. 6: Příjmy SFDI z pokut z kontrolního vážení (v tis. Kč)

Rok	Příjmy SFDI z pokut z kontrolního vážení	– z toho příjmy z pokut z VKV
2020	10 958,83	0
2021	13 372,38	162,00
2022	18 744,62	2 383,80
2023	32 014,60	12 496,20
2024*	18 409,20	6 089,70
Celkem	93 499,63	21 131,70

Zdroj: SFDI.

* Údaje k 30. 9. 2024.

4.47 SFDI v roce 2020 neobdržel žádnou platbu podílu na pokutách z VKV. V období od ledna 2021 do září 2024 tyto platby obdržel od čtyř ze sedmi ORP, které mají ve své územní působnosti váhy pro VKV. Přitom 20,77 mil. Kč z celkových 21,13 mil. Kč, tj. přes 98 % objemu

plateb, obdržel od dvou z těchto čtyř ORP (ORP Židlochovice a ORP Lovosice); od tří ORP neobdržel žádný příjem z pokut z VKV (ORP Černošice, ORP Nýřany, ORP Olomouc). Přehled těchto příjmů je uveden v tabulce č. 7.

Tabulka č. 7: Příjmy SFDI z pokut z VKV

(v tis. Kč)

Dálnice	ORP	Zahájení VKV	2021	2022	2023	2024*	Celkem
D1	Jihlava	03/2022	0	0	0	260,70	260,70
D2	Židlochovice	11/2021	162,00	235,40	10 815,00	4 665,40	15 877,80
D4	Černošice	04/2024	0	0	0	0	0
D5	Nýřany	01/2020	0	0	0	0	0
D8	Lovosice	02/2022	0	2 148,40	1 681,20	1 067,40	4 897,00
D35	Olomouc	03/2020	0	0	0	0	0
D48	Frýdek-Místek	09/2023	0	0	0	96,20	96,20
Celkem			162,00	2 383,80	12 496,20	6 089,70	21 131,70

Zdroj: SFDI.

* Údaje k 30. 9. 2024.

4.48 Výše pokut z kontrolního vážení nemůže být jediným měřítkem účelnosti a efektivnosti systému VKV. Jejich nízký objem ale svědčí o tom, že represivní funkce VKV v jeho stávající podobě je velmi omezená. NKÚ dále zjistil, že SFDI nemá k dispozici informace, které by mu umožnily strukturu pokut z kontrolního vážení analyzovat. Nemůže ověřit, že mu podíly z těchto pokut byly zaslány v takové výši, která mu dle zákona náležela, a nemá ani zákonné oprávnění tyto údaje vyžadovat. Výši příjmů z pokut z kontrolního vážení SFDI ani MD nijak nevyhodnocovaly.

➔ *Provádění NKV bylo komplikované, kontrol bylo málo.*

4.49 NKÚ zjišťoval, jakým způsobem MD zajistilo provádění NKV a jeho optimalizaci tak, aby tento systém plnil úkoly, k nimž byl určen. NKÚ zároveň vyhodnocoval úroveň spolupráce subjektů, které se na provozu tohoto systému podílely, a zhodnotil také dosažené výsledky NKV.

4.50 Prováděním NKV MD pověřilo ŘSD, které ale v této oblasti působilo jen jako zprostředkovatel. Nedisponovalo totiž materiálně-technickým vybavením, které by mu umožnilo NKV provádět. Činnosti související s NKV zajišťovalo pro ŘSD na základě dvou příkazních smluv CSPSD. Povinností ŘSD bylo CSPSD poskytnout k bezúplatnému využívání plochy vhodné pro provádění NKV, zejména plochy vybraných odpočívek a provozní plochy na střediscích správy a údržby dálnic. Možnosti, jak mohlo ŘSD ovlivnit způsob provádění NKV, však byly omezené.

4.51 Příkazní smlouvy například nestanovily místa ani minimální počty NKV a neobsahovaly ani žádná sankční ustanovení pro případ neplnění povinností smluvními stranami. V příkazní smlouvě navrhlo ŘSD provádět nejméně 1 000 NKV vozidel stanovených kategorií měsíčně.

V připomínkovém řízení ale byl tento počet snížen na 90 NKV měsíčně a nakonec nebyl počet do smlouvy vůbec zahrnut s odůvodněním, že ve stávající právní úpravě s ohledem na nezbytnou součinnost Policie České republiky nebo Celní správy nemůže CSPSD garantovat rozsah NKV. Příkazní smlouvy neumožňovaly ŘSD ani monitoring a vyhodnocování výsledků NKV. Návrh ŘSD, aby prováděním NKV bylo pověřeno přímo CSPSD, MD odmítlo.

4.52 Počty provedených NKV v porovnání s počty vážných deliktů zjištěných VKV jsou velmi nízké. Při NKV navíc byla téměř ze tří čtvrtin kontrolována vozidla kategorie N1 s maximální hmotností do 3,5 tuny, jejichž destruktivní účinek na dopravní infrastrukturu vlivem případného přetížení je výrazně nižší než u nákladních vozidel s vyšší hmotností. MD to zdůvodnilo tím, že četnost a zaměření kontrol je věcí Policie České republiky a jejího personálního a materiálního vybavení.

4.53 Nepoměr mezi počtem vážných deliktů zjišťovaných VKV a NKV a nízký podíl kontrol těžkých nákladních vozidel ilustruje příklad č. 3.

Příklad č. 3: Počet NKV provedených na dálnicích v roce 2023

V roce 2023 bylo na dálnicích v České republice za účasti CSPSD provedeno celkem 938 NKV. Z toho 693 NKV (73,88 %) se týkalo vozidel kategorie N1, 233 NKV (24,84 %) vozidel ostatních kategorií a 12 NKV (1,28 %) se týkalo nadměrných nákladů. Ve stejném období přitom bylo VKV na dálnicích zjištěno 77 552 přetížených vozidel.

4.54 V provádění NKV jsou mezi jednotlivými kraji značné rozdíly (viz příklad č. 4), které nelze vysvětlit jen rozdílnou délkou dálnic na jejich území. Důvodem byla především různá úroveň součinnosti Policie České republiky nebo Celní správy, jejichž příslušníci musí být u NKV přítomni.

Příklad č. 4: Rozdíly v počtu NKV provedených v krajích v roce 2023

V roce 2023 bylo na dálnicích v Kraji Vysočina za účasti CSPSD provedeno celkem 229 NKV, z toho 196 NKV vozidel kategorie N1, 30 NKV vozidel ostatních kategorií a 3 NKV se týkala nadměrných nákladů. Oproti tomu v Libereckém kraji nebylo v roce 2023 provedeno žádné NKV. V Ústeckém kraji to bylo celkem 5 NKV, z toho 2 NKV se týkala vozidel kategorie N1 a 3 NKV ostatních kategorií vozidel. Ve Zlínském kraji bylo provedeno 7 NKV, všechna u vozidel kategorie N1.

4.55 Neuspokojivá situace v provádění NKV bude podle MD vyřešena vznikem Inspekce silniční dopravy. NKÚ připravovanou úpravu podmínek a způsobu provádění NKV nekontroloval, neboť v době ukončení kontroly nebyla známa její finální podoba, která by byla podložena potřebnou změnou právních předpisů³³. Jedním z nezbytných předpokladů pro změnu v provádění NKV ovšem bude kromě zajištění potřebného materiálně-technického

³³ Transformace CSPSD na Inspekci silniční dopravy byla součástí návrhu novely zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, který schválila vláda ČR usnesením ze dne 2. října 2024 č. 669, k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Novela ale nebyla v době ukončení kontroly schválena Parlamentem České republiky.

a personálního vybavení i existence dostatku vhodných kontrolních stanovišť, která budou splňovat požadavky na provádění NKV. V roce 2024 ŘSD evidovalo 313 lokalit vhodných k provádění NKV, z toho 70 na dálnicích. Není přitom zřejmé, zda a popř. jak se změna dotkne využití VKV pro přímý postih, resp. pro předvýběr přetížených vozidel v součinnosti s NKV (viz odst. 2.14).

→ *Systém kontrolního vážení není účinný, jízdy přetížených vozidel se nepodařilo omezit.*

4.56 NKÚ s odkazem na zjištění popsaná v předchozích odstavcích této části kontrolního závěru shrnuje, že účelnost systému VKV při zjišťování a řešení vážných deliktů byla velmi nízká. Snížena byla jednak omezením způsobilosti vah provádět VKV po značnou část doby jejich užívání (viz tabulka č. 2) a dále i tím, že značnou část vážných deliktů zjištěných váhami způsobilými provádět VKV nebylo ŘSD schopno předat ORP k dalšímu řešení v přestupkovém řízení (viz tabulka č. 3). O nízké úspěšnosti postihování zjištěných vážných deliktů svědčí velmi nízké příjmy SFDI z pokut z VKV (viz tabulky č. 5 a č. 6). Počet prováděných NKV byl nízký a nebyl zaměřen na kategorie vozidel, jejichž přetížení má na dopravní infrastrukturu největší destrukční účinek (viz odst. 4.52). MD ve spolupráci s ŘSD nezajistilo nastavení a provozování systému kontrolního vážení tak, aby vedl k účinné represi a prevenci jízd přetížených vozidel a aby omezil poškozování dálnic a silnic I. třídy.

4.57 NKÚ také prověřoval, zda MD přijalo účinná opatření k nápravě nedostatků, jež NKÚ zjistil v oblasti kontrolního vážení již při svých předchozích kontrolách v letech 2018 a 2021, a konstatuje, že MD tyto nedostatky neodstranilo. Úpravy podmínek VKV, které provedlo MD v letech 2022 a 2024, nezajistily omezení jízd přetížených vozidel, ale spíše jen omezily jejich postih a ve svých důsledcích snížily ochranu dopravní infrastruktury.

4.58 MD výsledky kontrolního vážení nevyhodnocovalo. Nedisponuje analýzami nebo studiemi zaměřenými na vyhodnocení počtů a podílů jízd přetížených vozidel či jejich vlivu na dopravní infrastrukturu, životní prostředí nebo na počty nehod. V období let 2019–2024 MD neprovedlo žádný audit nebo kontrolu týkající se oblasti kontrolního vážení. MD ani ŘSD nevyužívaly data z kontrolního vážení ani při optimalizaci plánování oprav a rekonstrukcí silniční infrastruktury.

4.59 Doklady, které MD předložilo ke kontrole, ani údaje a informace z veřejně dostupných zdrojů neumožňují zjistit přesný počet jízd přetížených vozidel na dálnicích a silnicích I. třídy. Tomu, že by v kontrolovaném období let 2019–2024 došlo k poklesu jízd těchto vozidel nebo ke snížení jejich negativních účinků na dopravní infrastrukturu, bezpečnost a plynulost silničního provozu a životní prostředí, ale nic nenasvědčuje.

Seznam zkratek

C-ITS	kooperativní inteligentní dopravní systémy
CSPSD	Centrum služeb pro silniční dopravu
ČR	Česká republika
DPH	daň z přidané hodnoty
EU	Evropská unie
ITS	inteligentní dopravní systémy
kontrolní vážení	kontrolní vážení vozidel
MD	Ministerstvo dopravy
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
NKV	nízkorychlostní kontrolní vážení vozidel
ORP	obec s rozšířenou působností
PPP	partnerství veřejného a soukromého sektoru (Public Private Partnership)
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic s. p.
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
vážní delikty	překročení hmotnostních limitů
VKV	vysokorychlostní kontrolní vážení vozidel
zákon o pozemních komunikacích	zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích