

NUTNOST SYSTEMATICKÝCH KONTROL ZATÍŽENÍ VOZIDEL PO VSTUPU DO EU S OHLEDEM NA STAV KOMUNIKACÍ A BEZPEČNOST PROVOZU

Ing. Jan Vysloužil¹

Summary

The idea of permanent law enforcement weighing of heavy vehicles appeared more than 20 years ago. Since early 90's are the Central European countries facing with steep rise of heavy traffic and increasing number of overloaded vehicles that causes deterioration of the road infrastructure and serious damages and health injuries in traffic accidents. Weighing stations built at the border crossings checked millions of heavy vehicles each year and were effective in reduction of number of overloaded or dangerously loaded vehicles on roads. Most of the stations are out of duty now due to obsolete EEC directive. Negative impact of such decision is visible. Weighing stations should be incorporated into electronic toll system that would become much more equitable and effective than the system recently introduced in Austria or in Germany.

1. Idea výkonového zpoplatnění nákladní dopravy v bývalém Československu

Zájem našeho státu o kontrolu skutečného zatěžování silničních vozidel a tím i silniční síť krystalizoval na začátku 80. let minulého století, kdy byla zprovozněna

¹ Ing. Jan Vysloužil; Tenzováhy, s.r.o., Brněnská 82, 779 00 Olomouc, ČR; e-mail: info@tenzovahy.cz

první československá dálnice z Prahy do Bratislavy. Důvody z té doby jsou zřejmé a platné i dnes:

- vysoké náklady na budování a údržbu dopravní infrastruktury,
- nárůst havárií těžkých nákladních vozidel (TNV), často s tragickými následky.



obr. 1 a 2: Negativní důsledky nekontrolovaného přetěžování nákladních vozidel

První pokusy s budováním kontrolních stanovišť s přenosnými vahami u hlavních silnic skončil fiaskem, protože jednak tehdejší představy o parametrech vážních zón pro umístění vah byly značně naivní a jednak ani nebyly k dispozici vhodné váhy s výkonností odpovídající hustotě provozu TNV na dálnici.

2. Vývoj vhodné technologie a legislativního rámce (1986–1992)

V polovině osmdesátých let z podnětu tehdejšího Ministerstva stavebnictví byl zahájen nový projekt s cílem vyvinout zařízení pro vážení nákladních vozidel při jejich vjezdu na dálnici. Tato zařízení měla vozidla přejíždět bez zastavení a následně na výjezdu dálnice by byl na místě vybrán poplatek – šlo tedy o skutečné **výkonové zpoplatnění** za přesně změřené silové působení vozidla na vozovku (tuny) po určité dráze (kilometry), platilo by se za na tzv. „**tunokilometry**“.

Po technologické stránce byl úkol splněn a na konci osmdesátých let tak bylo k dispozici vhodné zařízení - váhy VM-2 československé výroby, první zařízení pro nepřetržité vážení vozidel za jízdy (WIM) v tehdejší východní bloku, které vyhovělo požadavkům legální metrologie a spolehlivě měřilo všechny hmotnostní parametry vozidel dle tehdejší vyhlášky 41/1984 Sb., v ČR dnes 341/2002 Sb. Po změně režimu a personálních změnách na Ministerstvu dopravy se bohužel na ideu vážení vozidel na dálnicích téměř zapomnělo, přesto však byl v ČSFR schválen důležitý zákon o

správních poplatcích č. 368/1992 Sb., který stanovil nemalé poplatky za nadlimitní hmotnost vozidel, zejména v mezinárodní (tranzitní) přepravě.

3. Systém kontroly zatížení vozidel na státních hranicích SR a ČR

Po rozdělení ČSFR jako první využila výše uvedený zákon pragmatičtější slovenská strana, která se na nově vzniklé česko-slovenské hranici rozhodla váhy instalovat a poplatky v souladu se zákonem nekompromisně vybírat. V informačním vakuu po rozpadu ČSFR jsme bohužel nezískali včas informaci o probíhajícím výběrovém řízení, nabídka na váhy VM-2 byla odmítnuta a Slováci se nakonec rozhodli pro konstrukčně jednodušší váhy Supaweigh anglické výroby.

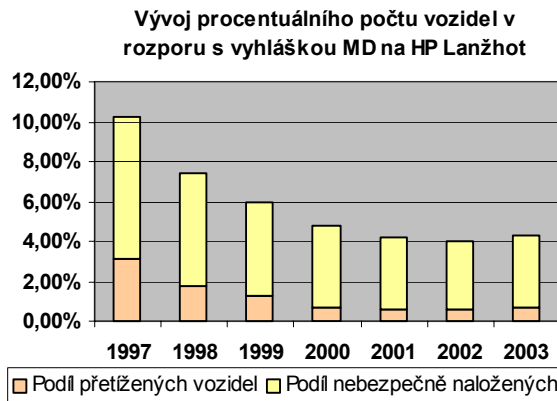
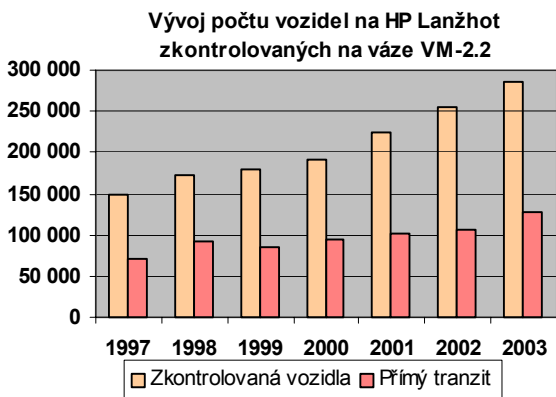
Státní správa ČR se probudila až v momentě, kdy už do slovenského Cestného fondu plynuly miliony korun za přetížená vozidla českých dopravců. Pro nově budované hraniční přechody (dále HP) byly nakonec vybrány váhy VM-2, které jako jediné bez výhrad splnily požadavky platné vyhlášky a byly pak v letech 1996 – 2003 instalovány na nejvíce dopravně zatížené HP.



obr. 3 a 4: Instalace váhy VM-2.2 do vážní zóny a provoz přes váhu rychlostí až 16km/h

Bohužel, do vjezdů na dálnici se s výjimkou dvou dálničních HP v Lanžhotě (vjezd ze Slovenska na D2) a HP v Rozvadově (tři váhy na vjezdu z Německa na dálnici D5), už nic nenainstalovalo a tak je stav dálnic v ČR takový, jaký je. Ale co je nejhorší, díky kompetenčním sporům a neschopnosti pracovníků Ministerstev dopravy, financí a vnitra, koordinovat problematiku kontrol nákladních vozidel na těchto vahách, se v ČR žádné správní poplatky za přetížená vozidla nikdy nevybíraly, což státní pokladnu každoročně ochudilo jen na poplatcích o 200 - 300 mil. korun, nemluvě o zbytečných

miliardových škodách na silnicích, vozidlech i životech, které přetížená vozidla každoročně způsobí. V průběhu osmi let nepřetržitého provozu vah ukázalo, že se jedná



o vysoce výkonné zařízení pracující non-stop, které přineslo zřejmý efekt pro naše silnice a dálnice – počet přetížených a nebezpečně naložených vozidel začal v průběhu let klesat, jak dokládají následující 2 grafy. I přes neexistující postihy tak plnilo vážení vozidel důležitou preventivní funkci:

Ve smyslu dalšího usnesení vlády ČR č. 812/2000 pak bylo do začátku roku 2003 zprovozněno celkem 16 vážících stanic na 12-ti hlavních HP ČR, dalších 6 stanic na HP (znázorněných na mapce čárkovaně) zůstalo jen naprojektováno a nebylo již realizováno, viz následující mapka:

Díky robustnosti a spolehlivosti těchto zařízení bylo jen za rok 2003 zkontrolováno 1 862 230 vozidel přijíždějících do ČR ze zahraničí, což je více než

Vážící stanice na území ČR



polovina všech vstupujících vozidel. Dá se říct, že od r. 1996 začal i v ČR existovat určitý **funkční systém kontroly zatěžování vozidel**. Je třeba dodat, že přetížených a nebezpečně naložených vozidel v průběhu let ubylo jistě také díky již dříve zavedeným systematickým kontrolám a postihům v okolních státech – především na Slovensku, v Polsku a v Rakousku.

4. Zpoplatnění dálnic dálničními známkami a jeho důsledky

Již v době započetí výstavby vázících stanic na HP jsme předložili na MD projekt na rozšíření systému výkonového zpoplatnění i na vnitrozemské dopravní tepny. To se ve světě řeší buď systém platby při vjezdu na dálnice, nebo ještě lépe bez omezení proudu vozidel pomocí dvoustupňových stanic. První stupeň stanice (tzv. HSWIM) slouží k předvýběru potenciálně přetížených vozidel z dopravního proudu, druhý stupeň (tzv. LSWIM) pak k legálnímu postihu přestupků, jenž je identický se zařízením instalovaným na HP. Předvýběr, odklon i finální vážení se stanovením poplatku lze plně automatizovat. Funkčnost obou stupňů jsme v polovině devadesátých let ověřili v praxi. Avšak systém výběru spravedlivého poplatku (mýtného) za výkonové užití dálnice – tedy za již zmíněné „tunokilometry“ byl v té době u pracovníků Ministerstva dopravy nepochopitelně zcela neprůchodný. Namísto toho jsme v ČR převzali v r. 1995 od našich nových západních vzorů **dálniční známky**, což je paušální poplatek, který v



největší míře **nespravedlivě postihl řidiče osobních vozidel**, ačkoliv osobní vozidla svým provozem zpoplatněné silnice prakticky nepoškozují.

Vzhledem k nákladům na výrobu, distribuci a kontroly používání dálničních známek tento prvek nepřinesl do rozpočtu na silnice téměř nic a **k větší bezpečnosti provozu nepřispěl vůbec**. Z našeho pohledu by bylo nejefektivnější je zcela zrušit.

5. Mobilní skupiny SOD jako výsledek kritiky komisařů EU

Mobilní skupiny Státního odborného dozoru (dále SOD) byly urychleně zřízeny poté, co počátkem roku 2003 na veřejnost pronikla hodnotící zpráva Evropské komise

kritizující nedostatky v kontrolách nákladní dopravy, především dohod ADR a AETR. Tyto skupiny, které pracují pod hlavičkou Centra služeb pro silniční dopravu (CSpSD) byly také vybaveny přenosnými vahami ke kontrolám zatížení náprav vozidel. Ministerstvo dopravy obešlo zákon o zadávání veřejných zakázek, a nakoupilo zahraniční váhy zastaralé koncepce s velice nízkou produktivitou práce. Pro porovnání – za prvních osm měsíců roku 2004 bylo zkontrolováno sotva 16,2 tisíc vozidel, tedy **produktivita kontrol skupinami SOD je tedy cca 100x nižší než na HP!!!**

Největší chybou však je chybný názor zodpovědných pracovníků MD, že nevykonné mobilní skupiny „zjednájí na silnicích pořádek“. Jen zahraničních nákladních vozidel totiž vstoupí do ČR letos téměř čtyři miliony, počty tuzemských vozidel na silnicích ani nepočítaje, proto **kontrola pár tisíc vozidel skupinami SOD nemůže mít žádný prokazatelný účinek.**

6. Změny po vstupu do EU - vítězství byrokracie nad rozumem

Se vstupem do EU přišly tranzitní středoevropské země i o to málo, co měly v boji proti přílivu nákladních vozidel bezohledně porušujících zákony k dispozici. V ČR **byly nesprávně interpretovány dvě zastaralé direktivy EU z let 1989 a 1992**, kterými jsou na vnitřních hranicích unie zakázány takové kontroly vozidel, při kterých by bylo nuceno vozidlo zastavit. Odpovědní úředníci však nejspíše nikdy průběh kontroly zatížení vozidel na hranicích neviděli, jinak by nemohli přikázat zastavení kontrol z tak nesmyslného důvodu. Vážení za jízdy zde totiž vždy probíhalo za jízdy vozidla a zastavovalo se až po zvážení ne kvůli vahám, ale kvůli vyplnění formalit na celní průvodku. Skutečným problémem totiž bylo zdoluhavé celní odbavení, které často způsobovalo přeplnění celního prostoru kamiony a tak celníci nechávali stát vozidla v dlouhých frontách už před vahami.

Již na jaře 2004 byl navíc předložen návrh na další zrychlení vážení vozidel až na rychlost 16 km/h, větší rychlosti většinou ani nejsou vzhledem k průjezdnímu profilu komunikací možné. **Ministerstvo dopravy, navzdory slibu ministra, a ani Celní správa však neučinili nic ke zvrácení chybného rozhodnutí a systematické kontroly vozidel byly k 30. 4. 2004 zastaveny.** Následky tohoto kroku jsou prokazatelné pouhé dva měsíce od ukončení provozu stanic. Začátkem června a července jsme provedli se souhlasem CS několik jednodenních kontrolních akcí s těmito výsledky:

- Provoz na jednotlivých HP vzrostl o 50%, někde však až o 120 %
- **Podíl přetížených vozidel vzrostl na pětinasobek, podíl nebezpečně naložených vozidel na více než trojnásobek**, čímž byly mnohde překonány i hodnoty z doby před vybudováním prvních stanic!

O dopadech takového nárůstu na stav silniční sítě a na bezpečnost provozu snad není třeba polemizovat. Také se tím potvrzuje závěr z předchozí kapitoly – skupiny SOD nepředstavují pro přepravce ignorující zákony žádnou hrozbu. Přepravci své chování nezmění bez systematické a účinné represe, ta však byla bezmyšlenkovitým převzetím zastaralých směrnic EU prakticky znemožněna.

7. Elektronické mýtné v EU – za mnoho peněz jen polovičaté řešení

Dalším mediálním hitem je hned po mobilních skupinách příprava systému elektronického mýta, které má být zavedeno po roce 2006. Koncepce mýtného prezentovaná dnes v Německu a Rakousku vychází ze směrnice EU č. 1999/62/EEC. Navenek je elektronické mýtné prezentováno veřejnosti jako „výkonové“ zpoplatnění dálnic a vybraných silnic. Naráží však na několik zásadních problémů:

- „**Výkonovým**“ zpoplatněním ve skutečnosti není - je v něm sice zahrnuta složka skutečně ujeté vzdálenosti po sledované silnici = dráha, avšak zatížení působené pozemní komunikaci v daném čase = silová složka je zde nahrazena počtem náprav, což je náhražka přinejmenším diskutabilní. Na větší počet náprav lze totiž hmotnost vozidla rozložit lépe. Podle navrhovaného modelu tak platí, že kdo má podle technického průkazu větší auto, nechť zaplatí víc, bez ohledu na to, jak ve skutečnosti silnici zatěžuje. To je stejný nesmysl, jako kdyby dopravní policisté dávali pokuty podle maximální rychlosti vozidla uvedené v technickém průkazu, namísto změření okamžité rychlosti radarem.
- Z výše uvedeného lze přepokládat reakci přepravců, směřující k provozování vozidel s co nejmenším počtem náprav, které lze (při neexistující restrikci) co nejvíce přetížít. A protože únava a následná destrukce vozovek roste se čtvrtou mocninou jejich zatížení nápravami vozidel, **poškození silniční sítě se tím pravděpodobně zvýší.**
- V koncepci mýta jsou zcela opomenuty hmotnostní parametry vozidel, které jsou negativními faktory vzniku dopravních nehod jako je např. stranová

nerovnoměrnost zatížení (vozidlo se pak převrátí v zatáčce), špatný poměr hmotnosti tahače a návěsu (vozidlo nebrzdí motorem, ale jen brzdami, které mu pak z delšího kopce „selžou“) atd. **Požadavek EU na zvýšení bezpečnosti nákladní dopravy je tak splněn jen zčásti.**

I přes některé výhody navrhovaného „německého modelu“ mýtného preferovaného Ministerstvem dopravy v ČR se obáváme, že se bude jednat jen o další **polovičaté řešení** podobné dálničním známčám, přitom **náklady na jeho zavedení se jen v ČR odhadují na tři miliardy Kč!**

8. Efektivní využití již vybudovaného systému kontrolních stanic v zemích Visegradské čtyřky

Je smutné, že se Ministerstva dopravy nových členských zemí v posledních letech důrazně a společně nezasadily za rozvoj průběžně budovaného systému kontroly zatížení vozidel, který významně přispěl k prevenci dopravního zatížení silniční sítě a snížení bezpečnostních rizik nákladní dopravy. V ČR se Ministerstvo dopravy za celou dobu své existence vůbec neujalo koordinace problematiky zatěžování vozidel a silniční sítě a nenašlo ve svých řadách schopného člověka, který by tuto problematiku odborně posouval vpřed - nyní jako legitimní složku při stanovení výše elektronického mýta.

Technologie vážicích stanic byla na tuto funkci připravována již od počátku, v 90. letech se počítalo se výběrem poplatků alespoň od zahraničních tranzitujících vozidel. Podle nových podmínek platných od vstupu ČR do EU jsme připravili **projekt modernizace a automatizace vah** na HP, který by měl proběhnout ve třech etapách:

- Zjednodušená identifikace vozidel, zvýšení rychlosti přejezdu na 16 km/h, přesun projednání přestupků z hranic do vnitrozemí (již postupně probíhá)
- Přímá návaznost na práci mobilních skupin, aby se vnitrozemí zastavovala jen vozidla nepochybně porušující zákony, čímž stoupne chabá produktivita mobilních skupin na několikanásobek
- Plná automatizace identifikace vozidel a procesu kontroly zatížení pro bezobslužný provoz stanic, v budoucnu možná návaznost na systém el. mýta.

Investice do tohoto projektu (v řádu milionů korun) mohou ročně přinést stovky milionů korun do státního rozpočtu, které s rezervou pokryjí provozní náklady i



investice do doplnění systému o další vážní stanice, nemluvě o řádově vyšších úsporách na silniční síti a zvýšení bezpečnosti provozu. A co je nejdůležitější, to **vše lze provést prakticky okamžitě**. Stejným způsobem by bylo možné rychle a bez miliardových investic (které stejně schlamstne nějaké zahraniční konsorcium) obnovit provoz i na vážních stanicích ostatních zemí – Slovensku, Polsku a Maďarsku. **Udělalí dnes ministerští úředníci po patnácti letech váhání alespoň jedno rozumné rozhodnutí?**