

## Dôvodová správa

V snahe zabrániť poškodzovaniu cestných komunikácií z dôvodu preťažovania vozoviek ťažkými nákladnými vozidlami vydala 23.mája 1995 vláda SR uznesenie č.62/1995, ktorým uložila ministrovi dopravy, pôšt a telekomunikácií realizovať kontrolu kolesových a osových zaťažení dopravných prostriedkov na cestách v SR.

Pre realizáciu tohto uznesenia vtedajší Štátny fond cestného hospodárstva (ŠFCH) vybudoval postupne na cestných hraničných priechodoch vážiace stanovišťa (pre nákladnú dopravu bez obmedzenia) na meranie nápravových zaťažení a celkovej hmotnosti nákladných motorových vozidiel. Pre meranie vo vnútrozemí boli zakúpené prenosné váhy. Váhy boli vo vlastníctve Slovenskej správy ciest. Pre úradné meranie nápravových zaťažení vo vnútrozemí sa využívalo 40 párov prenosných váh typu METEOR (na území celého Slovenska), ktoré vykonávali meranie v statickom režime. Meranie na prenosných váhach vo vnútrozemí vykonávali vnútroorganizačné zložky SSC.

Tým bol na Slovensku vytvorený prakticky celoplošný systém ochrany cestných komunikácií, ktorého funkčnosť však bola limitovaná najmä v oblasti váženia prenosnými váhami z dôvodu poruchovosti týchto váh, nedostatočnej súčinnosti so zložkami PZ SR a aj z dôvodu nedostatkov v organizácii práce.

Z hľadiska legislatívy je potrebné dôkladne analyzovať súčasné súvisiace zákony (najmä zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon), zákon NR SR č. 145/1995 Z.z. o správnych poplatkoch, v znení neskorších predpisov a nariadenie vlády SR č.403/2005 Z.z. o najväčších prípustných rozmeroch a najväčšej prípustnej hmotnosti niektorých vozidiel) a na základe tejto analýzy a v zmysle schválenej novej koncepcie váženia vozidiel navrhnúť spôsob riešenia a postup prác na príprave potrebnej legislatívy. Pre jasné a dostatočne podrobné definovanie funkčnosti systému je treba tiež spracovať prevádzkový predpis.

V súvislosti s tvorbou systému váženia nákladných vozidiel treba nevyhnutne riešiť a odstrániť v minulosti existujúci paradox, že pri zistení preťaženého vozidla dostal vodič pokutu, po uhradení ktorej mohol ďalej pokračovať v jazde. Týmto bolo vlastne legalizované poškodzovanie vozovky a ohrozovanie bezpečnosti cestnej premávky pri jeho ďalšej jazde.

Pri tvorbe nového systému je potrebné vytvoriť aj technické podmienky (dostatočné odstavné plochy a ich technické vybavenie), aby toto v budúcnosti už nebolo možné. Rovnako je potrebné zvážiť možnosť koordinácie váženia vozidiel s výkonom ďalších technických kontrol (napr. kontroly emisií, hluku, rozmerov vozidla, technického stavu, bezpečnosti nákladu atď.), k čomu nám môžu za príklad slúžiť existujúce spôsoby riešenia v motoristicky vyspelých krajinách.

Systém úradného váženia, ktorý existoval do roku 2004 a bol viac-menej funkčný, sa v posledných rokoch začal rozpadáť, k čomu prispeli 3 základné okolnosti.

1. V prvej etape transformácie Slovenskej správy ciest uznesením vlády SR č.827 z 3.septembra 2003 prešli cesty II. a III. triedy do vlastníctva samosprávnych krajov k 1.1.2004. Zmenou vlastníctva uvedených ciest sa podstatne zmenila situácia, pretože už nebolo možné aplikovať dovtedy používaný vnútorný prevádzkový predpis SSC. Rozhodnutie o autorizácii vydaný úradom pre metrológiu a skúšobníctvo SR na výkon úradného merania celkovej hmotnosti a nápravových zaťažení cestných vozidiel bol vydaný na Slovenskú správu ciest, Miletičova 19, Bratislava. Taktiež chýbala legislatíva, zohľadňujúca túto zmenu (možnosť samosprávnych krajov prijať finančné prostriedky z vybraných pokút, finančných

výnosov z úhrad za nadmernú a nadrozmernú prepravu, previazanosť a súčinnosť rôznych správcov pri výkone činnosti a pod.).

2. Zmena režimu na hraničných priechodoch súvisiaca so vstupom SR do EÚ k 1.5.2005 a s tým spojená potreba uplatňovať nariadenie EHS č. 4060/89, v ktorom je uvedené, že technické kontroly sa nemajú vykonávať ako hraničné kontroly na vnútorných hraniciach spoločenstva, ale len ako časť kontrol, ktoré členské štáty vykonávajú na svojom území. Na základe toho MDPaT SR rozhodlo o zrušení nepretržitého úradného váženía na hraničných priechodoch.

3. V druhej etape transformácie Slovenskej správy ciest sa vytvorila Národná diaľničná spoločnosť kde došlo k prevodu majetku diaľnic, rýchlostných ciest a niektorých ciest I. triedy do jej vlastníctva a správy. Týmto krokom vznikol ďalší nový a významný vlastník a správca cestných komunikácií, čo opäť viedlo k rozpadu systému a ďalej skomplikovalo možnosť tvorby a prevádzky jednotného systému pre celú cestnú sieť. Tu v súčasnosti opäť chýba prevádzkový predpis resp. legislatíva, zohľadňujúca túto zmenu.

Z toho vyplýva, že zložitý proces transformácie cestného hospodárstva na Slovensku a uplatnenie nariadení EÚ spôsobili, že vytvorený pôvodný systém váženía nákladných motorových vozidiel na cestách II. a III. triedy sa úplne rozpadol. V súčasnosti je preto nevyhnutné navrhnuť a vybudovať nový, funkčný systém, zohľadňujúci nové podmienky.