

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Problematika doprovodu při přepravě nadlimitní zásilky

Vojtěch Pálka

Bakalářská práce

2011

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Vojtěch PÁLKA**
Osobní číslo: **D08157**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Problematika doprovodu při přepravě nadlimitní zásilky**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Analýza právních předpisů přepravy nadlimitní zásilky
2. Charakteristika doprovodu
3. Modelová přeprava nadlimitní zásilky
4. Návrhy na úpravu práv a povinností doprovodu

Závěr

Rozsah grafických prací: 2-3
Rozsah pracovní zprávy: 30-40
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

1. **Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.**
2. **Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších úprav.**
3. **PAVLÍČEK, F.; KLEPRLÍK, J.. Technologie a řízení dopravy III : silniční doprava. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1997. 127 s. ISBN 80-7194-112-3.**
4. **CRHÁK, David. Doprovody u přeprav zvláště těžkých a rozměrných předmětů. Perner's Contacts, 2007. roč. 2, č. 2, s. 3-12. ISSN 1801-674X.**


Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavlína Brožová, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2011**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2011**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2011

Prohlašuji

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Novém Městě na Moravě dne 23.4.2011

Anotace

Práce je zaměřena na problematiku doprovodných vozidel při silničních přepravách nadlimitních zásilek. Popisuje právní úpravu těchto přeprav a zajištění povolení k přepravě. Charakterizuje činnost technického doprovodu v ČR i v zahraničí. Dále se práce zabývá modelovou přepravou a návrhy na možné úpravy práv a povinností pracovníků doprovodů.

Klíčová slova

doprovod, doprovodné vozidlo, nadlimitní zásilka, nadměrný náklad, pozemní komunikace, silniční doprava

Title

The Problems of Conducting of Excessive Consignment Transport

Annotation

The thesis deals with the problems of conducting vehicles at road transport of excessive consignments. It describes the legal regulations of the transport and assuring the transport licence. It defines the function of the technical conducting in the Czech Republic and abroad. Furthermore, the work considers model transport and proposals of possible adjustments of duties and discretions of conducting workers.

Key words

conducting, conducting vehicle, excessive consignment, excessive cargo, overland road, road transport

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval všem, kteří přispěli k vypracování této bakalářské práce. Zejména pak vedoucí práce Ing. Pavlíně Brožové, Ph.D. za její ochotu a podnětný přístup k vedení mé práce. Dále pak Ondřeji Čerešňákovi a Tomáši Zámstnému, pracovníkům technického doprovodu, a v neposlední řadě také jednateři společnosti Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o Václavu Mrštníkovi za poskytnutí informací.

OBSAH

ÚVOD.....	9
1 ANALÝZA PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ PŘEPRAVY NADLIMITNÍ ZÁSILKY	10
1.1 Technologie přepravy nadlimitní zásilky	10
1.2 Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších úprav	13
1.3 Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších úprav.....	13
1.4 Zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších úprav.....	14
1.5 Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších úprav	14
1.6 Zákon o získávání a zdokonalování způsobilosti k řízení motorových vozidel č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších úprav	15
1.7 Zákon o správních poplatcích č. 634/2004 Sb., ve znění pozdějších úprav	15
1.8 Obchodní zákoník č. 513/1991 Sb., ve znění pozdějších úprav	15
1.9 Zákon o živnostenském podnikání č. 455/1991 Sb., ve znění pozdějších úprav	17
1.10 Zákoník práce č. 262/2006 Sb., ve znění pozdějších úprav	17
1.11 Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších úprav	18
1.12 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006.....	21
1.13 Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).21	
1.14 Směrnice Rady 96/53/ES.....	22
1.15 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES.....	22
1.16 Zhodnocení právních předpisů České republiky týkajících se přepravy nadlimitní zásilky.....	22
2 CHARAKTERISTIKA DOPROVODU	25
2.1 Podmínky k přidělení doprovodu	25
2.1.1 Povolení k přepravě nadlimitní zásilky	25
2.1.2 Trasa přepravy	31
2.2 Doprovod v České republice	33
2.2.1 Policejní doprovod.....	33
2.2.2 Technický doprovod	35
2.3 Doprovod na Slovensku	39

2.4	Doprovod ve Spolkové republice Německo.....	41
2.4.1	Vozidla kategorie BF2 a Privat	43
2.4.2	Vozidla kategorie BF3.....	43
3	MODELOVÁ PŘEPRAVA	45
3.1	Společnost Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o.....	45
3.2	Přeprava části důlního těžebního zařízení k dalšímu opracování z Přerova do Uherského Brodu	46
3.2.1	Obecný postup při přepravě nadlimitní zásilky.....	47
3.2.2	Realizace přepravy	48
4	NÁVRHY NA ÚPRAVU PRÁV A POVINNOSTÍ DOPROVODŮ	53
4.1	Zavedení pojmu do právního řádu ČR	53
4.2	Sjednocení podmínek v rámci Evropské unie	54
4.3	Zpřístupnění interní databáze silničních správních úřadů	55
4.4	Vymezení práv a povinností pracovníků technického doprovodu	55
4.4.1	Oprávnění k výkonu činnosti pracovníka technického doprovodu	56
4.4.2	Pravomoci pracovníka technického doprovodu	57
4.4.3	Odpovědnost pracovníka technického doprovodu	57
4.5	Označení doprovodných vozidel, povinná výbava.....	58
4.5.1	Označení vozidel technického doprovodu.....	58
4.5.2	Povinná výbava	59
4.5.3	Výstražná tabule WVZ	60
4.6	Zpoplatnění přítomnosti policejního doprovodu	61
	ZÁVĚR.....	62
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	63
	SEZNAM TABULEK	65
	SEZNAM OBRÁZKŮ	66
	SEZNAM ZKRATEK	67
	SEZNAM PŘÍLOH	68

ÚVOD

Dnešní moderní rychle se rozvíjející svět je závislý na přepravách veškerých komodit. Přepravy zásilek jsou rozdělovány mezi jednotlivé druhy dopravy. Významnou roli zde hraje doprava silniční. Po pozemních komunikacích je možné přepravovat cokoliv – osoby, zvířata i věci.

Tato práce se zabývá problematikou doprovodu při přepravách nadlimitních zásilek na pozemních komunikacích. V nynější situaci, která je způsobena ekonomickou krizí, by se mohlo zdát, že doprava jako celek, tak i jednotlivé její složky, jsou v útlumu. V oblasti přeprav těžkých a nadrozměrných nákladů však není tento trend tak výrazný. Je to dáno tím, že většina velkých stavebních akcí je plánována s časovým předstihem, a proto je možné dané projekty časově rozložit tak, aby bylo možné jejich úspěšné dokončení. Dalším důvodem může být nutnost přepravy sezónních strojů, například obilních kombajnů či řezaček.

Přepravy nadlimitních zásilek častokrát mohou ohrozit bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích. Proto je u větších přeprav častokrát vyžadována přítomnost doprovodů, které dbají na dodržování bezpečnosti provozu a upozorňují na možné zvýšené riziko ostatní účastníky silničního provozu. V českých právních předpisech není pojem doprovodný pracovník uveden a nejsou zde ani přesně stanoveny konkrétní pravomoci a povinnosti pracovníků doprovodu. Vztahují se na ně však povinnosti všech účastníků silničního provozu.

Cílem práce je shrnutí důležitých právních úprav vztahujících se k přepravě nadlimitní zásilky. Dále se práce zaměřuje na problematiku zajištění povolení k přepravě a charakteristiku činnosti pracovníků doprovodu, kde je uvedena rozdílnost přístupu k problematice zejména technického doprovodu v ČR a ve vybraných okolních státech. Další část bakalářské práce je věnována společnosti Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o. a závěrem je pak uvedena modelová přeprava a návrh možných úprav práv a povinností doprovodů.

1 ANALÝZA PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ PŘEPRAVY NADLIMITNÍ ZÁSILKY

Obecně lze za nadlimitní náklad považovat jakýkoli náklad (vozidlo, soupravu), který přesahuje stanovené rozměry. Tedy, délku, výšku, šířku či hmotnost. Každý stát má svými právními předpisy určeno, co lze ještě považovat za běžnou soupravu, a na co už je nutno pohlížet jako na nadměrný náklad. Například německé právní předpisy na nadměrné soupravy a na vše s nimi spojené pamatuje daleko více, než právní předpisy české. Je možné zde mluvit o pověstné německé preciznosti a snaze vymezit vše do nejmenších detailů. I přes některé nedostatky, mají české zákony jednu nespornou výhodu. Dovolují celkovou hmotnost soupravy i 48 tun (v případě vnitrostátního provozu), což některé státy nedovolují. Toto je využíváno zejména u nákladních vozidel převážejících dřevo. I když v tomto případě někdy ani zmiňovaná povolená celková hmotnost soupravy nestačí...

1.1 Technologie přepravy nadlimitní zásilky

Přeprava nadrozměrných (přesahují maximální povolené rozměry) či extrémně těžkých (přesahují maximální povolené hmotnosti či nápravové tlaky) nákladů spadá do kategorie zvláštního užívání pozemních komunikací, které je uvedeno v zákoně o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších úprav.



Obrázek 1: Přítomnost doprovodného vozidla při přepravě

Zdroj: Tomáš Zámostný - Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o.

Samotná přeprava nadlimitní zásilky může ohrozit bezpečnost silničního provozu (BESIP). Z tohoto důvodu je nutno před přepravou požádat o vydání povolení příslušný silniční správní úřad (SSÚ). V žádosti ke zvláštnímu užití pozemních komunikací musí být uvedeny základní parametry nákladu, technické parametry vozidel a návrh trasy. Příslušný SSÚ na základě žádosti vydá povolení, po té lze přepravu uskutečnit. Schvalující správní úřad dále rozhoduje o přidělení doprovodného vozidla, jehož osádka má za úkol zabezpečit plynulý a hlavně bezpečný přesun nadlimitní zásilky (viz obrázek 1). Vydání povolení a vypracování potřebných posudků k vydání povolení je zpoplatněno dle sazby zákona o správních poplatcích č 634/2004 Sb., ve znění pozdějších úprav. (tato problematika bude blíže popsána v kapitole 2.2).

Pokud osoba není schopna uskutečnit přepravu svými vlastními dopravními prostředky (např. stavební firmy), může se s požadavkem přepravy obrátit na libovolnou dopravní společnost, která je schopna požadovanou přepravu zajistit, či osloví zasilatelskou firmu, které vyřešení všech potřebných záležitostí a samotné uskutečnění svěří.

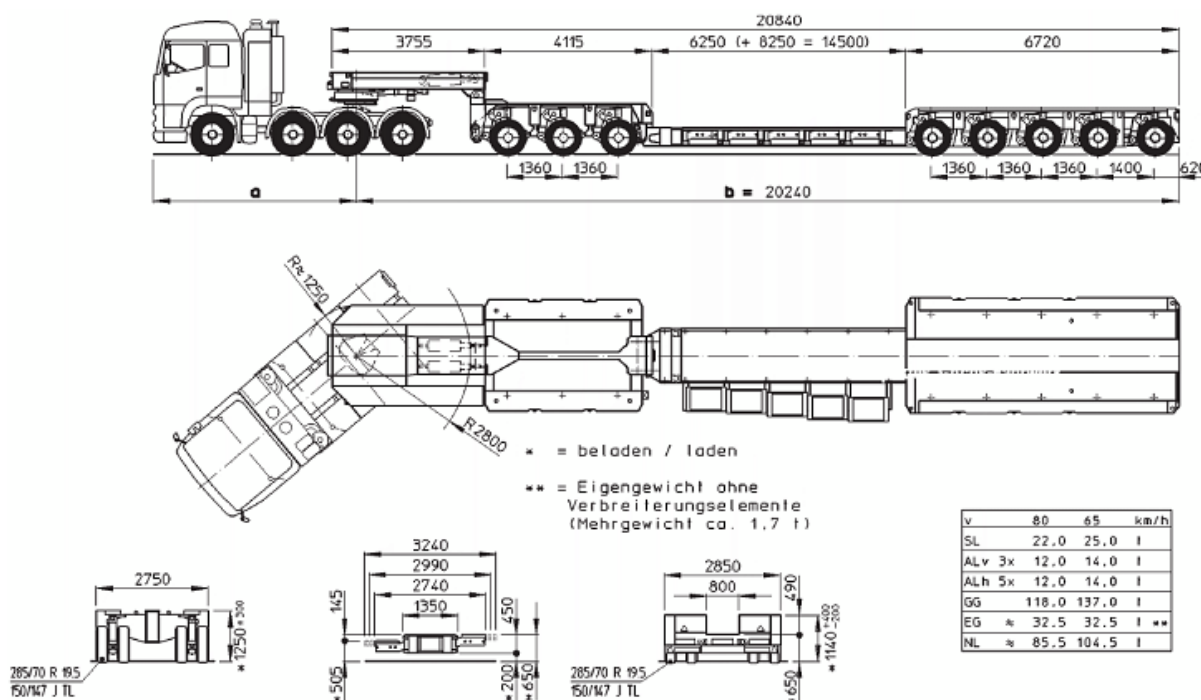
Při přepravách nákladů, které nesplňují maximální možné limity dané vyhláškou o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších úprav jsou většinou používána speciálně upravená vozidla či jejich soupravy (viz příloha 1). Je užito výstražných světel oranžové barvy, z jejichž použití plynou jisté pravomoci v silničním provozu (viz kapitola 1.2). Dalším bezpečnostním prvkem je označení vozidel bíločerveným šrafováním, které má zabezpečit zvýšení pozornosti ostatních účastníků provozu, popřípadě označení obrysů vozidla a nákladu. Požadavky na označení vozidel přepravujících nadlimitní zásilku či vozidel doprovodu se v různých zemích liší.

Těžké nákladní vozidla jsou stavěna na vyšší zatížení (vyšší počty náprav, zesílené rámy, jiné převodování). Vozidla bývají dále vybavena většími nádržemi na pohonné hmoty. Zvláštností tahačů uzpůsobených k přepravě extrémně těžkých nákladů (zpravidla při celkové hmotnosti nad 180 tun) je zařízení WSK (Wandler Schalt Kupplung). Toto zařízení je vlastně měnič kroutícího momentu, který je využíván při rozjezdech, jízdách do strmého stoupání či tzv. ranžírování. Ve spojení s tahači jsou používány také speciální přívěsy či návěsy (podvalníky), které jsou k přepravám nadrozměrných či extrémně těžkých předmětů konstruovány.

Podvalníky lze rozdělit dle typu jejich stavby do několika kategorií:

- plošinové,
- snížené plošinové,
- hlubinné (viz obrázek 2),
- rámové,
- oplenové,
- modulární systémy.

Většina podvalníků je tzv. teleskopických (jsou schopny až několikanásobně roztáhnout ložnou plochu určenou k uložení nákladu). Samotný náklad musí být na dopravním prostředku umístěn tak, aby nedošlo k ohrožení BESIP (například přesahujícími výstupky), a aby byl znemožněn nákladu samovolný pohyb (nutné zejména u kolových stavebních či jiných strojů). K tomuto účelu jsou využívány vázací prostředky jako jsou řetězy, smyčky či upínacích popruhů.



Obrázek 2: Nákres s rozměry hlubinného podvalníku Goldhofer STZ-VH8 (3+5) XLE

Zdroj: <http://www.goldhofer.cz/podvalniky-privesy-navesy/navesy-rady-stz-vh/>

Za naložení, fixaci a převoz nákladu nese odpovědnost řidič vozidla přepravující nadlimitní náklad. Jízdu musí přizpůsobit stavu komunikace, povětrnostním i dalším vlivům okolí, které by mohly zapříčinit ohrožení plynulosti a bezpečnosti provozu nebo škodu na majetku či zdraví. K zajištění plynulé a bezpečné přepravě zásilky jsou řidiči nákladního

vozidla nápomocní pracovníci doprovodů – zaměstnanci dopravních společností či osoby samostatně výdělečně činné (OSVČ).

1.2 Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších úprav

Zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších úprav upravuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy účastníků provozu a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech souvisejících s provozem na pozemních komunikacích. (1)

Jsou zde vymezena práva a povinnosti řidičů motorových vozidel, která užívají výstražná světla oranžové barvy. Řidič tohoto motorového vozidla může použít výstražná světla jen v případě ohrožení BESIP, které přímo souvisí s jízdou vozidla nebo jeho činností. Při použití výstražných světel může řidič např. nedodržovat jízdu v jízdních pruzích nebo pomalu předjíždět, tvořit překážku či zastavit v křižovatce. Musí však dbát zvýšené opatrnosti, aby vážně neohrozil bezpečnost svou i svého okolí.

Řidiči ostatních vozidel jsou povinni výstražná světla respektovat a umožnit vozidlům se zapnutými oranžovými světly jízdu či pracovní činnost. V případě nutnosti musí snížit rychlost, či svoje vozidlo úplně zastavit.

1.3 Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších úprav

Předmětem úpravy zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších úprav jsou podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích. Patří sem registrace a vyřazování vozidel z registru, technické požadavky na provoz vozidel silničních i zvláštních, schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích, práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla nebo pohonné hmoty. Dále pak práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel, stanic technické kontroly a stanic měření emisí a kontroly technického stavu vozidel v provozu.^{1,2}

¹ Tento právní předpis neplatí pro vojenská vozidla.

² Zákon č. 56/2001 Sb. je prováděn vyhláškou č. 341/2002 Sb.

1.4 Zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších úprav

Tento zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob, včetně pravomocí a působnosti orgánů státní správy na tomto úseku. (2)

Pokud bude provozovatel provozovat dopravu jen pro vlastní potřeby, nevzniká mezi dopravcem a objednavatelem žádný právní vztah.

U provozování dopravy pro cizí potřebu vzniká mezi provozovatelem dopravy a objednavatelem právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí. Žadatel o koncesi, která je nutná k provozování dopravy pro cizí potřeby, musí prokázat dobrou pověst, odbornou a finanční způsobilost. Zákon o silniční dopravě stanovuje podmínky pro získání koncese a prokazování dobré pověsti, odborné i finanční způsobilosti. Dále upravuje udělování licencí dopravcům.

Zákon se nevztahuje na provozování silniční dopravy pro fyzické osoby – provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti a jiných osob, jestliže tato doprava není provozována za úplatu.

1.5 Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších úprav

Předmětem úpravy zákona o pozemních komunikacích je kategorizace pozemních komunikací, jejich vlastnictví, stavba, podmínky užívání a jejich údržba a ochrana. Dále vymezuje práva a povinnosti vlastníků těchto pozemních komunikací, jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací dopravními.

Zákon dále pamatuje na zvláštní užívání pozemních komunikací, jako je např.: (3)

- přeprava zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost překračují stanovené limity,
- užití dálnic, rychlostních silnic nebo rychlostních místních komunikací silničními motorovými vozidly, jejichž největší povolená rychlost je nižší, než stanoví zvláštní předpis.

1.6 Zákon o získávání a zdokonalování způsobilosti k řízení motorových vozidel č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších úprav

Předmětem úpravy zákona č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších úprav je zapracování příslušných předpisů a směrnic Evropských společenství do českých právních norem a předpisů.

Zabývá se problematikou autoškol, získáváním odborné způsobilosti řidiče, způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění, vydávání průkazu profesní způsobilosti řidiče či působností správních úřadů a státního dozoru.

1.7 Zákon o správních poplatcích č. 634/2004 Sb., ve znění pozdějších úprav

Zákon o správních poplatcích obsahuje soubor všech úkonů a činností, za jejichž vykonání jsou úřady vykonávající státní správu vybírat poplatky o určité výši. Výše poplatku je také stanovena tímto zákonem v příslušném sazebníku.

Poplatky jsou vybírány příslušnými státními orgány moci výkonné, orgány samosprávných celků či právníckými osobami, které jsou k tomuto úkonu pověřeny. Vybírání poplatků je vymezeno zvláštním právním předpisem.

Zákon dále obsahuje soubor podmínek, při jejichž splnění je žadatel od správního poplatku osvobozen.

1.8 Obchodní zákoník č. 513/1991 Sb., ve znění pozdějších úprav

Tento zákon upravuje postavení podnikatelů, obchodní závazkové vztahy, jakož i některé jiné vztahy s podnikáním související, a zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství.

Podnikáním se rozumí soustavná činnost prováděná samostatně podnikatelem vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku. (4)

Podnikatelem podle tohoto zákona je:

- osoba zapsaná v obchodním rejstříku,
- osoba, která podniká na základě živnostenského oprávnění,
- osoba, která podniká na základě jiného než živnostenského oprávnění podle zvláštních předpisů,
- osoba, která provozuje zemědělskou výrobu a je zapsána do evidence podle zvláštního předpisu.

Místem podnikání fyzické osoby je adresa zapsaná jako její místo podnikání v obchodním rejstříku nebo v jiné zákonem upravené evidenci. Podnikatel je povinen zapisovat do obchodního rejstříku své skutečné místo podnikání. Sídlem organizační složky podniku se rozumí adresa jejího umístění. (4)

Zákon dále obsahuje podmínky smluv o přepravě. V přepravě nadlimitních zásilek se nejvíce uplatňují následné druhy smluv:

- smlouva zasilatelská,
 - smlouva o přepravě věci,
 - smlouva o nájmu dopravního prostředku,
 - smlouva o provozu dopravního prostředku.
- **Smlouva zasilatelská**

Zasílatel se zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem zajistí a obstará přepravu nadlimitní zásilky z místa určeného příkazcem na místo určení na jeho účet. Příkazce musí deklarovat, že zásilka splňuje určité podmínky a zasílatel je povinen dbát pokynů příkazce.

Pokud je smlouva uzavřena ústně, je zasílatel oprávněn požadovat zasilatelský příkaz.

Tento typ smlouvy je uplatňován v případech, kdy subjekt požadující přepravení nadlimitní zásilky nevlastní žádné vhodné dopravní prostředky či je pro něj nevýhodné zajistit potřebná povolení, popřípadě přítomnost doprovodných vozidel.

• **Smlouva o přepravě věci**

Dopravce se zavazuje přepravci, že přepraví jeho nadlimitní zásilku z místa odeslání na místo určení za úplatu, kterou mu uhradí přepravce. Odesílatel i příjemce může být stejná osoba. Dokladem u přepravy nadlimitní zásilky je nákladní list CMR.

Dále jsou zde stanoveny práva a povinnosti všech zúčastněných stran i odpovědnost za škody způsobené během přepravy.

• **Smlouva o nájmu dopravního prostředku**

Pronajímatel pronajme nájemci dopravní prostředek na dobu určenou ve smlouvě. Po tuto dobu je nájemce oprávněn vozidlo užívat ke svým účelům. Nájemce je povinen uhradit pronajímateli nájemné.

Smlouva musí být uzavřena vždy písemně.

- **Smlouva o provozu dopravního prostředku**

Provozovatel vozidla na základě předem uzavřené smlouvy vykoná objednavateli přepravu nadlimitní zásilky či její doprovod. Vykoná tak se svým dopravním prostředkem jednu či více jízd. Objednavatel provozovateli zaplatí úplatu.

Provozovatel je povinen připravit vozidlo k jízdě tak, aby bylo uzpůsobeno k vykonání služby a musí zajistit i řádně vyškolenou osádku vozidla.

1.9 Zákon o živnostenském podnikání č. 455/1991 Sb., ve znění pozdějších úprav

Zákon upravuje podmínky k získání a následnému provozování živnosti, a také dozoru nad živnostenským podnikáním.

Živností je soustavná činnost provozovaná samostatně, vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených tímto zákonem. (5)

Dále zákon obsahuje všeobecné podmínky k provozování živnosti:

- věk minimálně 18 let,
- způsobilost k právním úkonům,
- bezúhonnost.

Zákon dělí podnikání na základě živnosti do dvou skupin:

1. koncesované

Podnikání na základě udělení koncesní listiny živnostenským úřadem.

2. ohlašovací

Podnikání na základě ohlášení na živnostenský úřad.

Ohlašovací živnosti se dále dělí na:

- řemeslné,
- vázané,
- volné.

1.10 Zákoník práce č. 262/2006 Sb., ve znění pozdějších úprav

Zákoník práce upravuje vznik pracovně právního vztahu mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem, pamatuje na práva a pravomoci zaměstnanců i zaměstnavatelů, obsahuje podmínky uzavírání, ukončování i změnu smluv mezi subjekty. Definuje pracovní dobu, dovolenou, mzdu a její vyplácení, pracovní úrazy a obsahuje seznam ochranných pomůcek, které je zaměstnavatel zaměstnanci povinen poskytnout.

Zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství. (6)

1.11 Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších úprav

Tato vyhláška je prováděcí k zákonu č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších úprav.

Vyhláška se zabývá schvalováním technické způsobilosti vozidel, ať už typu, přestavby, či jednotlivého vozidla. Obsahuje technické požadavky na konstrukci vozidel různých kategorií, udává povinnou výbavu vozidel, upravuje použití světelných zařízení na vozidlech a udává největší přípustné rozměry a hmotnosti vozidel a jejich jízdních souprav.

Tabulky 1 a 2 uvádějí maximální možné limity rozměrů a hmotností jednotlivých vozidel či souprav.

Tabulka 1: Největší povolené hmotnosti dle vyhlášky č. 341/2002 Sb.

Největší povolená hmotnost na nápravu nesmí překročit:		
	u jednotlivé nápravy	10,00 t
	u jednotlivé hnací nápravy	11,50 t
	u dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí přesáhnout při jejím dílčím rozvoru	
	do 1,0 m	11,50 t
	od 1,0m a méně než 1,3 m	16,00 t
	od 1,3 m a méně než 1,8m	18,00 t
	od 1,3 m a méně než 1,8m, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznané za rovnocenné nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatik a maximální zatížení na nápravu nepřekročí 9,5 t	19,00 t
	u dvojnápravy přípojných vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejím dílčím rozvoru	
	do 1,0 m	11,00 t
	od 1,0m a méně než 1,3 m	16,00 t
	od 1,3 m a méně než 1,8 m	18,00 t
	1,8 m nebo více	20,00 t
	u trojnápravy přípojných vozidel součet zatížení tří náprav trojnápravy nesmí překročit při jejím dílčím rozvoru jednotlivých náprav	
	do 1,3 m včetně	21,00 t
	nad 1,3 m do 1,4 m včetně	24,00 t
Největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit:		
	u motorových vozidel se dvěma nápravami	18,00 t
	u motorových vozidel se třemi nápravami, jedná-li se o vozidlo kategorie M3	25,00 t
	u motorových vozidel se třemi nápravami, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznané za rovnocenné nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatik a maximální zatížení na nápravu nepřekročí 9,5	26,00 t
	u motorových vozidel se čtyřmi a více nápravami	32,00 t
	u přívěsů se dvěma nápravami	18,00 t
	u přívěsů se třemi nápravami	24,00 t
	u přívěsů se čtyřmi a více nápravami	32,00 t
	u dvoučlankových kloubových autobusů	28,00 t
	u tříčlankových kloubových autobusů	32,00 t
	u jízdních souprav	48,00 t
	u pásových vozidel	18,00 t

Zdroj: (7)

Dvojnápravou se rozumí dvě za sebou umístěné nápravy, jejichž středy jsou při přípustné hmotnosti od sebe vzdáleny (dílčí rozvor) nejvýše 1,8 m. Trojnápravou

se rozumí tři za sebou umístěné nápravy, jejichž součet dílčích rozvorů činí nejvýše 2,8 m. Hmotnost připadající na jednu nápravu dvojnápravy a trojnápravy přípojných vozidel nesmí překročit 10 t. U dvoukolových a tříkolových motorových vozidel hodnoty uvedené ve směrnici 93/93/EHS. (7)

Tabulka 2: Největší povolené rozměry dle vyhlášky č. 341/2002 Sb.

největší povolená šířka		
	vozidel kategorie M1	2,50 m
	vozidel kategorií M2, M3, N, O, OT, T	2,55 m
	u vozidel s tepelně izolovanou nástavbou, u které je tloušťka stěn větší než 45 mm	2,60 m
	dvoukolových mopedů	1,00 m
	ostatních vozidel kategorie L	2,00 m
	samojízdných a přípojných strojů a nesených pracovních strojů v soupravě s nosičem	3,00 m
největší povolená výška		
	vozidel kategorie L	2,50 m
	vozidel	4,00 m
	vozidel kategorie N3, O4 (autopřepravníky)	4,20 m
největší povolená délka		
	jednotlivého vozidla s výjimkou autobusu a návěsu	12,00 m
	přípojného vozidla kategorie O1 nebo O2 vybaveného spojovacím zařízením třídy B50-X (pro přípojné zařízení ISO 50)	8,00 m
	speciálního přívěsu nebo nákladního přívěsu pro přepravu letadel kategorie O1 nebo O2 vybaveného spojovacím zařízením třídy B50-X (pro přípojné zařízení ISO 50)	9,50 m
	autobusu	
	se dvěma nápravami	13,50 m
	se třemi a více nápravami	15,00 m
	kloubového dvoučlánkového autobusu a trolejbusu	18,75 m
	kloubového tříčlánkového autobusu a trolejbusu	22,00 m
	soupravy tahače s návěsem	16,50 m
	soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem	18,75 m
	soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem kategorie O4 určeným pro přepravu vozidel	20,75 m
	soupravy se dvěma přívěsy nebo s návěsem a jedním přívěsem	22,00 m
	soupravy samojízdného stroje s podvozkem pro přepravu pracovního zařízení stroje	20,00 m

Zdroj: (7)

1.12 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

Nařízení č. 561/2006 upravuje podmínky pracovní doby řidičů v Evropském společenství. Ustanovuje maximální doby řízení i odpočinku řidičů a určuje podmínky záznamu průběhu pracovní činnosti řidičů a následnou archivaci těchto záznamů.

Maximální doby jednotlivých činností obsahuje tabulka 3. (8)

Tabulka 3: Maximální doby jednotlivých činností

Činnost	Doba (h)
Max. nepřetržitá doba řízení	4,5
Denní doba řízení	
řádná	9
prodloužená	10
Přestávka v řízení	
řádná	0,75
dělená	0,25+0,5
Denní doba odpočinku	
řádná	11
dělená	3+9
zkrácená	9
Týdenní doba řízení	56
Čtrnáctidenní doba řízení	90
Týdenní doba odpočinku	
řádná	45
zkrácená	24
Týdenní prac. doba	60
Přestávka na jídlo a oddech	0,5

Zdroj: (8)

1.13 Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)

Tato dohoda platí v rámci států, které tuto úmluvu stvrdily svým podpisem a následně ratifikovaly. Kromě zemí Evropského společenství sem patří například Švýcarsko.

Stanovuje maximální možné doby řízení a odpočinku osádek nákladních vozidel, jejich dodržování a záznamová zařízení ve vozidlech (tachografy).

Dne 20. září 2010 došlo k harmonizaci některých stanovených dob činností řidičů tak, aby byly shodné s nařízením č. 561/2006 (viz tabulka 3).

1.14 Směrnice Rady 96/53/ES

Směrnice ustanovuje maximální možné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a dále maximální hmotnosti pro provoz mezinárodní (viz tabulka 4). Vztahuje se na kategorie vozidel M2, M3, N2, N3, O3 a O4. Definiuje základní pojmy, jako je například pojem „vozidlo“, „návěs“ či „souprava vozidel“.

Tabulka 4: Maximální možné rozměry a hmotnosti dle 96/53/ES

Délka	
motorového vozidla	12 m
přívěsové soupravy	18,75 m
návěsové soupravy	16,5 m
Výška	
	4 m
Šířka	
	2,55 m
Hmotnost soupravy	
	40 t
Zatížení na nápravu	
Hnaná	11,5 t
Nehnaná	10 t

Zdroj: (9)

1.15 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES

Podle (10) stanovila směrnice v rámci společné dopravní politiky ES požadavky.

Směrnice 96/53/ES stanovila v rámci společné dopravní politiky harmonizované maximální rozměry vozidel pro provoz silničních vozidel pro přepravu zboží.

Je potřebné sjednotit maximální přípustné rozměry silničních vozidel pro přepravu osob. Rozdíly mezi pravidly platnými v členských státech z hlediska rozměrů osobních silničních vozidel by mohly mít nepříznivý vliv na podmínky soutěže a vytvářet překážku dopravy mezi členskými státy.

Směrnice 96/53/ES by proto měla být změněna. Veškeré změny směrnice 96/53/ES jsou uvedeny ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES. (10)

1.16 Zhodnocení právních předpisů České republiky týkajících se přepravy nadlimitní zásilky

Podmínky podnikání v silniční dopravě upravují zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších úprav a zákon o živnostenském podnikání č. 455/1991 Sb., ve znění pozdějších úprav (viz kapitoly 1.4 a 1.9). Pro podnikání v oblasti přeprav nadlimitních zásilek nejsou stanoveny žádné zvláštní podmínky a není

tomu ani zapotřebí. Podobu smlouvy mezi dopravcem a přepravcem stanovuje obchodní zákoník č. 513/1991 Sb., ve znění pozdějších úprav (viz kapitola 1.8).

Přeprava nadlimitních zásilek na pozemních komunikacích je brána jako zvláštní užití pozemních komunikací. To je definováno zákonem o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších úprav (viz kapitola 1.5).

Podmínky provozu vozidel (vozidla přepravující nadlimitní zásilku i doprovodná vozidla) na pozemních komunikacích jsou definována zákonem o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších úprav (viz kapitola 1.3), jehož prováděcí vyhláškou je vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších úprav (viz kapitola 1.11), kde jsou stanoveny maximální možné rozměrové i hmotnostní limity pro jednotlivá vozidla i soupravy. Předností je fakt, že na území České republiky lze provozovat šesti, či více nápravovou soupravu s celkovou hmotností 48 tun. Díky této skutečnosti mohou být přepravovány těžké předměty, při jejichž naložení na dopravním prostředku nepřesáhne jeho okamžitá hmotnost 48 tun, jako obyčejný náklad a není na něj nahlíženo jako na přepravu nadlimitního zboží. Limity pro mezinárodní provoz upravují směrnice Rady 96/53/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES (viz kapitoly 1.14 a 1.15), která dovoluje maximální hmotnost soupravy pouze 40 tun.

Řidiči vozidel, která přepravují nadlimitní zásilku, jsou povinni dodržovat povinné bezpečnostní přestávky v jízdě (viz kapitoly 1.12 a 1.13). To ovšem mnohdy činí problémy z důvodů nalezení vhodného parkovacího místa. Při přepravách zejména rozměrných nákladů, které jsou přepravovány v nočních hodinách z důvodu menšího silničního provozu, je patrná snaha dopravce přepravit náklad v nejkratším možném čase, aby byla možnost ohrožení okolního provozu i omezení jeho plynulosti co nejmenší. Z tohoto důvodu by mohla být za přesně stanovených podmínek udělena výjimka v rámci těchto nařízení (není předmětem této bakalářské práce). Na doprovodná vozidla spadající do kategorie M1 či N1 se tato nařízení nevztahují.

V českých zákonech a vyhláškách se pojem „doprovodné vozidlo“ nebo „doprovodný pracovník“ nevyskytuje. Z tohoto důvodu nemají pracovníci doprovodu mnoho pravomocí a nenesou žádnou odpovědnost při vykonávání své pracovní činnosti. Veškeré jejich pravomoci a kompetence jsou dány použitím výstražným světlem oranžové barvy.

Použití výstražných světel oranžové barvy je stanoveno zákonem o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších úprav. Pracovníci technického doprovodu mohou tedy například:

- nedodržovat jízdu v jízdních pruzích,
- pomalu předjíždět,
- tvořit překážku,
- zastavit v křižovatce,
- nerespektovat dopravní značení.

Na pracovníky doprovodu se nevztahuje paragraf 79 zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších úprav, nemohou tedy zastavovat provoz, aby umožnili bezpečný průjezd soupravy vozoucí nadlimitní zásilku. Dále nejsou oprávněni používat červené stavěcí terče či nápis „STOP“ vyobrazený technologií LED, který používá PČR.

Ve skutečnosti však musí pracovníci doprovodů občas zastavit okolní provoz, i když tak činí neoprávněně. K tomuto účelu většinou užívají stavěcí terče červené barvy. Toto činí z důvodu, aby nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu.

Označení doprovodného vozidla a jeho povinná výbava rovněž nejsou právně ošetřeny. Ve vydaném povolení k přepravě nadlimitní zásilky bude pouze uvedeno, že doprovodné vozidlo musí být vybaveno výstražným světlem oranžové barvy, které musí být při jízdě v činnosti. Doprovodné vozidlo musí mít také za jízdy rozsvícena obrysová a potkávací světla.

Doprovodná vozidla bývají dále vybavována cedulemi s nápisem „Nadměrný náklad“, či „Nadměrná přeprava“. Dále pracovníci doprovodů svá vozidla vybavují reflexními polepy a bíločerveným šrafováním. **Pro tyto úpravy neexistuje žádný předpis či norma, jedná se zde pouze o iniciativu pracovníků doprovodu.** Častokrát jsou doprovodná vozidla vybavená dle předpisů okolních států (např. dle předpisů Spolkové republiky Německo), aby mohla případně doprovázet zásilku o na území cizího státu.

2 CHARAKTERISTIKA DOPROVODU

Tato kapitola je zaměřena na problematiku získání povolení k přepravě, důvody přidělení technického či policejního doprovodu a shrnutí práv a povinností pracovníků doprovodu u nás i ve vybraných zahraničních zemích.

2.1 Podmínky k přidělení doprovodu

Následující část práce se zabývá problematikou povolení ke zvláštnímu užití silničních komunikací, tedy žádostí o povolení, druhy povolení, správními poplatky, schválením a vydáním rozhodnutí. Dále je zde přiblíženo plánování vhodné trasy přepravy.

2.1.1 Povolení k přepravě nadlimitní zásilky

Pokud souprava při přepravě přesahuje maximální možné limity dané vyhláškou č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, je tato přeprava považována za zvláštní užití pozemních komunikací podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. V tomto případě je nutné požádat příslušný SSÚ o povolení k přepravě.

Toto je nutné díky skutečnosti, že pohyb nadměrného nákladu snižuje BESIP a mohl by ohrozit ostatní účastníky silničního provozu.

Problematiku spojenou s vydáním povolení pro zvláštní užití pozemních komunikací lze rozdělit do těchto bodů:

- žádost o vydání povolení,
- opakovaná přeprava,
- vydání povolení,
- převzetí povolení,
- správní poplatky.
- **Žádost o vydání povolení k přepravě**

Zákonem o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších úprav (3), jsou stanoveny tyto silniční správní úřady, které mohou povolit zvláštní užívání pozemních komunikací, tedy i přepravu nadlimitní zásilky:

- Ministerstvo dopravy ČR (mezinárodní přeprava a přeprava na dálnicích a rychlostních silnicích, nebo pokud je přeprava uskutečňována mimo území jen jednoho kraje)

- pracoviště Praha, Plzeň, Ústí nad Labem, Hradec Králové, České Budějovice, Brno, Ostrava (viz příloha 2),
- Krajský úřad (přeprava na silnicích I. (mimo dálnic a rychlostních silnic) II. a III. třídy, pokud přeprava nepřesáhne správní obvod kraje),
- Obecní úřad obce s rozšířenou působností (silnice II. a III. třídy, pokud je přeprava uskutečňována jen na územním obvodu obce s rozšířenou působností),
- Obecní úřad (místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace).

Žádost o povolení (viz. příloha 3) podává právnická či fyzická osoba příslušnému silničnímu správnímu úřadu.

V žádosti musí být uvedeny:

- údaje o žadateli (obchodní jméno společnosti, kontaktní údaje),
- účel a rozsah přepravy,
- datum přepravy,
- druh nákladu a jeho hmotnost,
- registrační značka (RZ) a technické informace o vozidle, které bude zásilku přepravovat (rozměry, hmotnost, zatížení jednotlivých náprav),
- návrh vhodné trasy,
- při celkové hmotnosti nad 60 tun je nutné přiložit boční nákres soupravy i s nákladem.

K žádosti je nutno přiložit:

- výpis z obchodního rejstříku,
- doklad prokazující technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích,
- plnou moc.

SSÚ žádost posoudí, údaje průjezdné trasy porovná se svojí interní databází. **Tato databáze není veřejně přístupná a SSÚ ji používají výhradně pro své účely.** V případě průjezdů přes centra měst požádá žadatel dále o vyjádření jednotlivé městské úřady (magistráty). Ty většinou požadují průjezd v nočních hodinách z důvodů menšího provozu na komunikacích. V některých případech je pracovníky magistrátů dále požadováno, aby před průjezdem daným městem osádka nákladního vozidla vezoucí nadlimitní zásilku či doprovod zatelefonoval pověřenému zaměstnanci na výše zmíněný městský úřad,

aby mohla být trasa ještě bezprostředně před průjezdem zkontrolována, což činí problémy z důvodů pracovní doby zaměstnance magistrátu. Dovolat se například ve 23:00 na uvedené číslo je prakticky nemožné.

U přeprav přesahujících celkovou hmotností 60 tun je nutné vyjádření správce komunikace. V případě extrémně těžkých přeprav, řádově od 120 tun výše, je požadováno vyjádření statika ohledně možnosti přejezdu mostů a podobných staveb, které mohou být požadovanou zátěží ohroženy. V případě přejezdu přes takovýto most by měl být pomocí pracovníků doprovodu vyloučen ostatní silniční provoz a souprava by měla projíždět středem mostu konstantní rychlostí. (11)

Veškerá vyjádření od statiků a povolení od jednotlivých magistrátů, odborů dopravy a dalších zainteresovaných subjektů, jichž se bude následná přeprava týkat, žadatel následně předá SSÚ.

V případě kladného rozhodnutí vydá SSÚ žadateli „Rozhodnutí o povolení nadměrné přepravy“, ve kterém stanoví podmínky, za kterých je možno přepravu uskutečnit. Toto povolení je buďto jednorázové nebo dlouhodobé s platností po dobu tří měsíců (viz přílohy 4 a 5). U přeprav s celkovou hmotností nad 60 tun se vždy jedná pouze o povolení jednorázové. Povolení k přepravě, kde celková hmotnost přesahuje 60 tun, lze vydat jen výjimečně, a to pouze v případě, že žadatel předloží doklad o nemožnosti rozdělení nákladu.

V případě nutnosti přítomnosti doprovodného vozidla, musí být vždy tato skutečnost zahrnuta ve vydaném přepravním povolení. Technický doprovod je vyžadován od přepravní šířky nad 3,2 m, či výšky přesahující 4,5 m. Záleží i na typu komunikací, druhu přeprav apod. Proto se mohou výše uvedené rozměry na určitých trasách lišit. Policejní doprovod je zpravidla možný od přepravní šířky 5 m. U ložených nadrozměrných souprav přesahujících celkovou přepravní šířku 5,5 m je doprovod Policie České republiky nutností (PČR). (11)

V povolení bude dále uvedeno, že přeprava nesmí být uskutečněna za zhoršených podmínek, jako například husté sněžení, mlha či špatná sjízdnost komunikací.

- **Opakovaná přeprava**

V případě, že souprava nepřesáhne limity dané tabulkou 5, je možné vydat povolení i pro opakovanou přepravu. Žádost o povolení je stejná, jako u jednorázového povolení. Povolení je vydáváno na dobu v délce trvání maximálně tří měsíců.

Tabulka 5: Limity pro vydání povolení k opakovaným přepravám

Délka (m)	26
Výška (m)	4,5
Šířka (m)	3,5
Hmotnost (t)	60

Zdroj: (11)

Při opakovaných přepravách jsou v „Rozhodnutí o povolení nadměrné přepravy“ stanoveny maximální přípustné tlaky na jednotlivé nápravy, které nemohou být za žádných okolností překročeny. Při celkové hmotnosti nepřesahující 48 tun (náklad tedy přesahuje pouze maximální povolené rozměry), je možno použít celou silniční síť České republiky. Pokud je hmotnost soupravy v rozmezí 48 – 60 tun, je trasa přepravy uvedena v povolení.

- **Převzetí povolení**

Vydané Rozhodnutí o povolení nadměrné přepravy si je žadatel povinen vyzvednout osobně na příslušném SSÚ. Zasílání povolení faxem je povoleno jen ve výjimečných případech:

- jedná-li se o zahraničního dopravce a přeprava bude uskutečněna bez přítomnosti českého doprovodného vozidla,
- je-li pracovník úřadu, který má na starosti vydávání povolení v regionu dopravce, mimo své pracovní místo po dobu delší než 7 dní a to z jakéhokoliv důvodu,
- povolení lze zaslat také poštou, v tomto případě žadatel podepíše zaslané rozhodnutí o povolení přepravy, napíše datum přijetí a odfaxuje jej zpět na povolující správní úřad. Od data zapsaného dopravcem nabývá povolení právní moci.

Na faxovaném povolení musí být napsáno, že faxovaná kopie je platná. V případě přítomnosti doprovodu policie, je možno předat povolení až na místě začátku přepravy příslušníkem PČR.

Vydané povolení musí mít řidič při přepravě vždy u sebe v kabině vozidla.

- **Správní poplatky**

Přeprava nadlimitní zásilky spadá pod zvláštní užívání pozemních komunikací podle zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších úprav. Za takovéto užití komunikace, je žadatel povinen uhradit stanovenou částku dle zákona o správních poplatcích č. 634/2004 Sb., ve znění pozdějších úprav.

Dopravce (žadatel o povolení) platí vždy plnou částku a hradí i veškeré nutné posudky.

Výše poplatků se liší podle charakteru přepravy. (viz. následující tabulky 6 - 11). Vždy se platí pevná částka – tzn. neplatí se podle ujeté vzdálenosti, ale podle vlastností soupravy a přesáhnutí zákonem stanovených limitů (viz vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších úprav).

Od poplatků jsou osvobozeny přepravy zemědělské techniky při sezónních pracích, pokud se přesunují po vlastní ose. V případě přepravy například na podvalníku se již tato výjimka na zemědělskou techniku nevztahuje (viz příloha 6).

Stanovená částka se platí na zvláštní účet nebo kolkovými známkami.

Výše poplatků dle vlastností uvádějí tabulky 6 - 11:

- Vnitrostátní doprava

Tabulka 6: Výše poplatků ve vnitrostátní dopravě

	Přesahuje-li pouze největší přípustné rozměry	Největší povolenou hmotnost do 60 t včetně	Největší povolenou hmotnost nad 60 t a k provedení opakovaných přeprav s největší povolenou hmotností do 60 t s platností na 3 měsíce
Částka (Kč)	1 200	2 500	6 000

Zdroj: (12)

- Mezinárodní doprava
 - Přesahuje-li souprava pouze největší přípustné rozměry a šířka nepřesáhne 3,5 m:

Tabulka 7: Výše poplatku v mezinárodní dopravě 1

	Přesahuje-li pouze největší přípustné rozměry a šířka nepřesáhne 3,5 m
Částka (Kč)	4 500

Zdroj: (12)

- V ostatních případech:

Při překročení maximální možné hmotnosti:

Tabulka 8: Výše poplatku v mezinárodní dopravě 2

Největší povolená hmotnost (t)	do 60 včetně	nad 60	nad 80	nad 100	nad 120	nad 150
Částka (Kč)	6 000	12 000	20 000	30 000	40 000	60 000

Zdroj: (12)

Při překročení maximální možné hmotnosti připadající na nápravu:

Tabulka 9: Výše poplatku v mezinárodní dopravě 3

Překročení největší povolené hmotnosti na nápravu (%)	3 - 10	11 - 20	21 - 30	nad 30
Částka (Kč)	5 000	15 000	30 000	60 000

Zdroj: (12)

Celková šířka:

Tabulka 10: Výše poplatku v mezinárodní dopravě 4

Celková šířka (mm)	nad 3 500	nad 4 000	nad 4 500	nad 5 000	nad 5 500
Částka (Kč)	3 000	6 000	10 000	15 000	20 000

Zdroj: (12)

Tranzitní doprava:

Tabulka 11: Výše poplatku v mezinárodní dopravě 5

Částka (Kč)	25 000
--------------------	--------

Zdroj: (12)

Celková výše poplatku, který je povinen žadatel uhradit, se stanovuje součtem všech položek, které budou při přepravě překročeny.

Pokud se tedy bude například jednat o přepravu nadlimitní zásilky, která bude mít tyto náležitosti:

- hmotnost soupravy je 68 tun,
- celková šířka je 3 750 mm,
- největší povolená hmotnost na nápravu je překročena o 17 %,
- jedná se o tranzitní dopravu.

Celková výše poplatku je tedy: 12 000 + 3 000 + 15 000 + 25 000 = **55 000 Kč**.

2.1.2 Trasa přepravy

Součástí žádosti o povolení k přepravě nadlimitní zásilky je i návrh trasy přepravy. Přepravní trasu je nutno předem pečlivě naplánovat, aby se předešlo možným problémům způsobeným nevhodností zvolné trasy.

Vhodná trasa je stanovena podle parametrů přepravovaného nákladu a je zde kladen důraz například na:

- rozměry a hmotnosti zásilky,
- výkonové parametry tažného, popřípadě i tlačného prostředku,
- vyhnutí se centrům měst či jiným nevhodným úsekům pro nadlimitní přepravu,
- nosnost mostů,
- ujetou vzdálenost při přepravě,
- minimalizace nutných úprav komunikace či jeho nejbližšího okolí,
- časově omezené průjezdy.

Trasování provádí doprovod či zaměstnanec dopravce za pomoci svých databází či trasovacích programů. Databáze musejí být pravidelně aktualizovány. Vždyť i jen například položení nového 5 cm vysokého asfaltového koberce pod podjezdem, jehož výška je 4,35 m může znamenat velký problém při samotném uskutečnění přepravy, kde se díky výše zmíněným pěti centimetrům, nemusí náklad vejít. Velkou roli zde také hrají zkušenosti. Interní databázi vlastní také SSÚ, které ji ovšem nikomu neposkytují a není možné do ní ani nahlédnout.

Výhodou je sdílení informací mezi jednotlivými pracovníky doprovodu.

Jelikož vozidla přepravující nadlimitní zásilku nepodléhají výjimce z předpisů Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 či Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), je nutné zohlednit při plánování trasy i místa pro odstavení vozidel a vykonání povinných přestávek řidičů, což bývá občas problémem,

z důvodů nedostatku parkovacích míst pro vozidla s klasickými rozměry, natož pro soupravy vozující nadrozměrný náklad.

Trasu uvedenou v žádosti posoudí příslušný SSÚ a podle své databáze rozhodne, zda-li návrh trasy schválí, neschválí či schválí s připomínkami, které musejí být uvedeny v dodatku k povolení.

V případech průjezdů přes centra měst, je žadatel povinen získat souhlasné vyjádření od odboru dopravy či magistrátu města. Problémem měst a jejich přilehlých oblastí je hlavně všudypřítomné elektrické vedení. V případech, kdyby mohlo dojít k poškození elektrického vedení, je žadatel na své náklady zajistit povolení od energetiků a odborný servis, který problémové vedení například nadzvedne či úplně odstraní (viz obrázek 3). Po průjezdu soupravy musí být vše uvedeno zpět do původního stavu.



Obrázek 3: Nadzvedávání drátů vedení

Zdroj: Interní materiály Ondřeje Čerešňáka, pracovníka doprovodu, OSVČ

Velkým problémem občas také bývá svislé dopravní značení či sloupy veřejného osvětlení umístěné v blízkosti vozovky. Manévrování ve zúžených průjezdních místech je velmi obtížné, z místa řidiče nákladního vozidla častokrát není možné vidět všechny překážky a nebezpečná místa. Z tohoto důvodu mohou být u extrémních přeprav přítomni 2 řidiči. Většinou však spočívá navádění při přepravě na přítomných pracovnících technického doprovodu. Kruhové objezdy s malým poloměrem a zvýšeným středem zamezujícím jeho projetí musejí být projížďeny velmi opatrně, aby nedošlo k poškození terénu, dopravního prostředku, přepravovaného nákladu i okolí. Je velmi důležité vybrat

správný směr průjezdu a následně navedení soupravy pokud možno s vyloučením ostatního provozu (viz obrázek 4). Často znemožňujícími faktory přepravy nadlimitní zásilky jsou i betonové ostrůvky napevno zabudované uprostřed komunikací, které není možno dočasně odstranit.

Trasu schválenou SSÚ je povinen pracovník doprovodu důkladně prověřit 24 hodin před zahájením přepravy. Tímto opatřením by měla být zjištěna aktuální situace na plánované trase.



Obrázek 4: Kruhový objezd v Přelouči

Zdroj: Tomáš Zámstný - Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o.

2.2 Doprovod v České republice

Vzhledem ke skutečnosti, že přeprava nadrozměrných či těžkých předmětů může znamenat ohrožení BESIP, snaží se pracovník příslušného SSÚ, který zpracovává žádost o vydání povolení stanovit podmínky přepravy tak, aby k ohrožení bezpečnosti ostatních účastníků provozu nedocházelo. Jedním z možných opatření je přítomnost doprovodného vozidla při přepravě. Tuto skutečnost je pracovník vydávající povolení povinen zapsat do podmínek k udělení povolení.

Doprovod přítomný při přepravě může být technický či policejní. O přítomnosti a počtu doprovodných vozidel jak technického, tak i policejního doprovodu rozhodne povolující pracovník SSÚ.

2.2.1 Policejní doprovod

Přítomnost příslušníků PČR je vyžadováno u extrémně náročných přeprav, které by mohly ohrozit BESIP. Většinou se jedná o přepravy předmětů, které radikálně

přesahují rozměry či hmotnosti dané vyhláškou o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších úprav.

O přítomnosti policejního doprovodu rozhodne příslušný pracovník SSÚ, který vyřizuje žádost o povolení ke zvláštnímu užití dopravní komunikace. Nutnost přítomnosti doprovodu policie uvede v podmínkách, za jakých lze danou přepravu uskutečnit.

V uděleném povolení k přepravě bude mít žadatel přidělen také kontakt, na kterém musí PČR požádat o přidělení policejního doprovodu. To musí učinit nejpozději 7 dní před provedením přepravy.

Na základě zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších úprav o počtu policejních vozidel a o nutnosti policejního doprovodu rozhodne Ministerstvo vnitra ČR (MV ČR) nebo Dopravní policie ČR - Policejní prezídium ČR - Ředitelství služby dopravní policie dle interního předpisu. (13)

Policejní doprovod je zpravidla přidělován při přepravě širšího nákladu přesahujících 5,5 m. Rozměrové a hmotnostní limity pro přidělení policejního doprovodu uvádí tabulka 12. Při šířce od 5,0 m do 5,5 m může být policejní doprovod přidělen. Záleží ovšem také například na charakteru přepravní trasy. Přítomnost příslušníků policie nemusí být vyžadována po celé délce trasy přepravy - policejní doprovod je například přítomen jen u průjezdů centry měst apod. (14)

Tabulka 12: Limity pro přidělení policejního doprovodu na území ČR

Délka (m)	50
Výška (m)	5,5
Šířka (m)	5,5
Hmotnost (t)	150

Zdroj: (14)

Policejní vozidla, tedy i policejní doprovod, na rozdíl od vozidel technického doprovodu, jsou vybavena výstražným světlem modré barvy. Ostatní účastníci silničního provozu musejí tyto výstražná světla, pokud jsou v činnosti, respektovat a umožnit vozidlu přednostní jízdu. Pokud jsou tato výstražná světla v činnosti na stojícím vozidle, musí účastníci silničního provozu dbát zvýšené opatrnosti, podle okolností snížit svoji rychlost či úplně vozidlo zastavit. Výstražná světla modré barvy mohou být doplněna výstražným nápisem „STOP“. **Příslušníci PČR jsou oprávněni také, na rozdíl od pracovníků technického doprovodu, užívat červených stavěcích terčů.**

Z výše uvedeného vyplývá, že policejní doprovod přidělený k přepravě má za povinnost zajistit bezpečný průjezd dopravnímu prostředku převážející nadlimitní zásilku. Bude-li například souprava projíždět kruhový objezd, na jehož průjezd je zapotřebí vyloučení ostatního provozu, měla by PČR ještě před příjezdem soupravy zastavit provoz na daném kruhovém objezdu a umožnit tak soupravě jeho bezproblémové projetí (na kruhových objezdech je tato skutečnost obzvláště důležitá, jelikož jsou častokrát projížděny v protisměru). V praxi ovšem častokrát policejní vozidlo jede těsně před nákladním vozidlem vezoucí nadlimitní zásilku a veškerá organizace ostatního provozu na komunikacích závisí na činnosti technického doprovodu.



Obrázek 5: Policejní doprovod

Zdroj: <http://www.ivojindrich.cz/fotky/30.jpg>

Přítomnost policejního doprovodu v ČR není zatím zpoplatněna. Tento fakt je ovšem předmětem diskuzí a je pravděpodobné, že v blízké budoucnosti dojde ke zpoplatnění přítomnosti příslušníku PČR při přepravách nadlimitních zásilek.

2.2.2 Technický doprovod

O přítomnosti technického doprovodu rozhoduje povolující pracovník SSÚ, který má vyřízení žádosti ke zvláštnímu užití pozemní komunikace dle zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších úprav. Na základě zvolené trasy a hlavně podle rozměrů a hmotnosti naloženého nákladního vozidla či soupravy určí počet technických doprovodů, které musejí být při přepravě přítomny a svojí činností mají za povinnost zamezit ohrožení BESIP. Skutečnost, že při přepravě musí být použito doprovodného vozidla, uvede povolující pracovník do podmínek k uskutečnění přepravy nadlimitní zásilky.

Jestliže souprava přesahuje rozměry či hmotnost dané tabulkou 13, je k přepravě přiděleno zpravidla jedno vozidlo technického doprovodu.

Tabulka 13: Limity pro přidělení technického doprovodu na území ČR

Délka (m)	22,5
Výška (m)	4,5
Šířka (m)	3,2
Hmotnost (t)	50

Zdroj: (14)

Pokud souprava překračuje svou délkou limit 26 m či transportní šířku 4 m, je vyžadována přítomnost dvou vozidel technického doprovodu. U přeprav, kde souprava s nákladem přesahuje šířku 5,5 m či délku 46 m, je vyžadována přítomnost minimálně tří doprovodných vozidel. Počet doprovodných vozidel se může od výše uvedeného lišit. Příslušný SSÚ přihlíží také k náročnosti přepravy a vedení přepravní trasy, kde například výškové či šířkové parametry trasy nebo konstrukce mostů na trase, může počet použitých doprovodných vozidel zvýšit. (14)

V povolení bude dále uvedeno, jak má dané doprovodné vozidlo vypadat. Většinou se zde píše, že technickým doprovodným vozidlem může být libovolné motorové vozidlo, které je vybaveno výstražným světlem oranžové barvy. Toto světelné zařízení musí být v době konání přepravy v provozu.

Samotné pojmy „doprovodné vozidlo“ a „doprovodný pracovník“ český právní řád neobsahuje. Veškeré pravomoci proto plynou pouze z užití výstražných světel oranžové barvy. Označení doprovodných vozidel a jejich povinná výbava rovněž nejsou stanoveny (viz kapitola 1.16).

Jak vozidla přepravující nadrozměrný či těžkých nákladů, tak i vozidla doprovodu zpravidla bývají vybavena palubními vysílačkami, tzv. CB radiostanicemi a přenosnými vysílačkami k zajištění komunikace mezi řidičem vozidla přepravujícím náklad a doprovodnými pracovníky. Řidič jakéhokoliv vozidla ovšem nesmí za jízdy držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj či jiné záznamové zařízení. Výjimku z tohoto ustanovení nelze povolit. (1)

Vozidla technického doprovodu a jejich posádky bývají dále vybaveny měřicími přístroji, tzv. rollmetry, nebo laserovými měřidly pro zjišťování parametrů průjezdných míst, vzdáleností. Reflexními vestami, motorovou pilou, popřípadě rozbrušovací pilou pro případné zajištění lepších parametrů průjezdných míst, přídatnými zdroji světla apod.

V případech, kdy žadatelem o povolení zvláštního užití pozemní komunikace je zahraniční dopravce, SSÚ předepíše alespoň jedno české doprovodné vozidlo, jehož řidič je oprávněn k výkonu této činnosti na území ČR a náležitě seznámen s trasou přepravy. V ojedinělých případech může SSÚ od požadavku přítomnosti českého doprovodu upustit. (14)

Pokud se přepravy nadlimitní zásilky účastní více nákladních vozidel, bývá povolena jízdy maximálně tři vozidel pohromadě. Jestliže v koloně přepravovaný náklad přesahuje transportní šířku 3,5 m, je zpravidla doprovázen dvěma vozidly technického doprovodu. (14)

Pracovníci doprovodu většinou neposkytují služby pouze při doprovázení přeprav nadlimitních zásilek. Naopak, bývají často zadavatelem přepravy osloveni, aby zajistili přepravu nadlimitní zásilky z hlediska vyřízení zákonné stránky přepravy. Sdělí doprovodu místo nakládky a vykládky zboží, rozměry a hmotnost přepravovaného zboží a technické parametry soupravy. Pro zadavatele je toto řešení výhodné, pokud nemá dostatečný počet zaměstnanců, kteří by byli schopni zařídit veškerá povolení a posudky pro požadovanou přepravu. Pracovník doprovodu, pokud nabídku přijme, vytyčí vhodnou trasu. Zde hrají velkou roli zkušenosti a znalost prostředí (problematika trasování je blíže popsána v kapitole 2.1.2). Dále zajistí veškeré potřebné posudky pro vydání povolení a zažádá příslušný SSÚ o povolení. Výsledná provize pracovníka doprovodu častokrát ani nedosahuje ceny spotřebovaného času a energie při zařizování a shánění veškerých potřebných podkladů člověkem, který v daném oboru nemá dostatek znalostí. Pokud oslovený SSÚ žádost schválí a povolení vydá, uvede v něm podmínky k přepravě, kde jsou zapsány další skutečnosti, které je povinen žadatel (v tomto případě doprovod) zajistit. V případě potřeby přítomnosti většího množství doprovodných vozidel, než je sám schopen poskytnout, zajistí najmutí jejich dostatečného počtu.

Při samotné přepravě musí dbát na to, aby nebyla ohrožena plynulost a bezpečnost silničního provozu, a upozorňovat okolní řidiče, že se blíží nadrozměrný či extrémně těžký náklad, aby dbali zvýšené opatrnosti. **Zajištění BESIP i za cenu zastavování ostatního provozu, je nejvýš nezbytné při uskutečňování jakékoliv přepravy.** V případě, že se za vozidlem utvoří kolona ostatních účastníků silničního provozu, měl by řidič doprovodného vozidla nalézt vhodné místo pro krátkodobé odstavení vozidla, které převáží nadlimitní zásilku, a umožnit tím její předjetí.

Doprovod jedoucí za vozidlem, je zpravidla ve spojení s řidičem soupravy a dbá na bezproblémový průjezd nebezpečnými místy zadní části soupravy. Častokrát

je mu svěřeno i dálkové řízení zadních náprav podvalníku, což se děje za pomoci dálkového ovladače, který má doprovodný pracovník u sebe v kabině a za jízdy zatačkami mu dovoluje korekci natočení náprav podvalníku.

Jelikož se pracovníci technického doprovodu účastní ročně více přeprav, než posádky policejních doprovodů, mají i více zkušeností. Častokrát i přes přítomnost PČR hlavní iniciativa při přepravě přichází od pracovníků technického doprovodu. Hlavní povinností technického doprovodu je včasné rozpoznání hrozícího nebezpečí narušení bezpečnosti provozu a vynaložení veškerého úsilí jakémukoliv nebezpečí zabránit.

Poskytováním doprovodů při přepravách či poskytováním dalších služeb z oblasti přeprav nadlimitních zásilek se zabývají jak společnosti, tak i osoby podnikající jako OSVČ. Při přesunech zemědělské techniky, zejména obilních kombajnů, sklízecích řezaček, nebo i traktorů s návěsným nářadím, které přesahuje transportní šířku 3,2 m, by mělo být užito doprovodné vozidlo. Jelikož není zákonně ustanoveno, jak má doprovodné vozidlo vypadat, může to být jakékoli motorové vozidlo, které je vybaveno výstražným světlem oranžové barvy. Klasický osobní automobil s výstražným oranžovým světlem (viz obrázek 6) lze většinou zahlédnout například u konvoje sklízecích obilních mlátiček směřujících za svým výdělkem někdy i stovky kilometrů daleko. Ovšem v případě kratších přejezdů ze střediska na pole, kde mají žňové práce proběhnout, se tak často děje bez užití doprovodného vozidla, nebo je jako doprovod využít traktor s přívěsem, bez výstražného oranžového světla či zapnutého obrysového potkávacího osvětlení, který hlavně slouží jako odvoz sklizeného obilí z pole.



Obrázek 6: Technický doprovod při přesunu sklízecí řezačky John Deere
Zdroj: Jan Schusser, fotograf portálu FarmWeb.cz

Standardní sklízecí mlátička má šířku přes 4 m bez nasazené obilní lišty, ta by měla být převážena na vozíku taženým kombajnem či jiným tažným prostředkem. A potkat takovýto kolos na úzké okresní cestě bez předchozího upozornění doprovodným vozidlem na blížící se nebezpečí, může vést v lepším případě jen k problémům při snaze vyhnout se. Častokrát dochází z důvodů úspory času k přejezdům mezi pozemky s nasazenou obilní lištou, v tomto případě se transportní šířka pohybuje i okolo 7,5 m. Tyto přejezdy se dějí jen na krátké vzdálenosti do několika stovek metrů, pokud komunikace takový přesun dovolí. I tak je šance, že se protijedoucí vozidlo vyhne kombajnu s nasazenou obilní lištou většinou nulová.

2.3 Doprovod na Slovensku

Základním právním předpisem, týkající se pozemních komunikací je Zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon) 135/1961 Zb., v znení neskorších predpisov. Tento zákon definuje zvláštní použití pozemních komunikací a stanovuje dopravní úřady, které mohou povolit přepravu nadlimitní zásilky na území Slovenské republiky (SR).

Maximální povolené rozměry a hmotnosti vycházejí z (9) a (10) a jsou uvedeny v Nariadenie vlády Slovenskej republiky o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav č. 349/2009 Z z. v znení neskorších predpisov.

Limitní rozměry a hmotnosti dle (15) lze najít v tabulce 4 (viz. kapitola 1.14).

Postup při zvláštním užití pozemní komunikace je obdobný postupu v ČR. Je nutné odevzdat vyplněnou žádost ke zvláštnímu užití pozemních komunikací (viz. příloha 7) na příslušný povolující úřad.

Dle (16) jsou povolení k přepravě nadlimitní zásilky oprávněny vydat tyto úřady:

- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoja SR (vykonává státní správu ve věcech dálnic a cest pro motorová vozidla) (13),
- Krajské úřady pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie (dálnice, silnice I. třídy, pokud trasa přepravy přesáhne obvodní území kraje, přepravu povolí po dohodě s dopravním inspektorátem krajský úřad, na jehož území se přeprava začíná),

- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie (silnice II. a III. triedy, pokud trasa přepravy nepřesahuje obvod obvodního úřadu),
- Obec (místní a veřejně přístupně účelové komunikace).

Příslušný povolující úřad žádost přezkoumá, popřípadě si vyžádá další posudky. V případě, že trasa přepravy povede po dálnici, je žadatel povinen přiložit souhlas od Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoja SR – sekcia regulácie odvetví dopravy. Pokud hmotnost ložené soupravy přesáhne 60 t a trasa bude vedena přes úroňové křížení s železniční tratí, je požadováno dodání souhlasu vlastníka, či provozovatele dráhy.

(11)

V případě vyhovění žádosti vydá povolující úřad rozhodnutí, ve kterém stanoví podmínky uskutečnění přepravy. Jestliže má být při přepravě přítomno doprovodné vozidlo, musí tato skutečnost být uvedena v podmínkách vydaného rozhodnutí (viz. příloha 8).

Samotné vydání povolení k přepravě je zpoplatněno dle přílohy zákona Národnej rady Slovenskej republiky o správnych poplatkoch č. 145/1995 Zb., v znení neskorších predpisov.

Přítomnost policejního doprovodu je také zpoplatněna.

Od platby poplatků jsou osvobozeny přesuny zemědělských strojů po vlastní ose v období sezónních sklizňových prací.

Doprovod na území SR není buďto požadován žádný, nebo je technický či policejní. Zákony a vyhlášky nedefinují pojem „doprovodné vozidlo“ či „doprovodný pracovník“. Pravomoci pracovníků technického doprovodu pramení pouze z použití výstražných světel oranžové barvy. Užití výstražných světel je definováno zákonem Národnej rady Slovenskej republiky o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov č. 8/2009 Zb., v znení neskorších predpisov. Pracovníci technických doprovodů nemají pravomoc k zastavování silničního provozu.

Na rozdíl od ČR, musí být vozidlo technického doprovodu označeno. Tuto povinnost stanovuje (15). Doprovodné vozidlo musí vybaveno žlutou tabulí, na které bude černým písmem napsáno: „Zvláštna preprava“ nebo „Výnimočná preprava“. Tento nápis musí být vyveden na speciálních tabulích, které odrážejí zpět světlo. Nápis může být vyveden také v jazyce některého ze členů EU, např.: „Spécial transport“ či „Convoi exceptionnel“.

Při překročení rozměrů či hmotností, které stanoví vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidel v premávke na pozemných komunikáciách č. 464/2009 Zb., v znení neskorších predpisov, je požadována přítomnost doprovodného vozidla. Limity obsahuje tabulka 14.

Tabulka 14: Limity pro přidělení technického doprovodu na území SR

Délka (m)	23
Výška (m)	4,3
Šířka (m)	3
Hmotnost (t)	50

Zdroj: (17)

Bude-li zásilka přepravovaná pouze jedním nákladním vozidlem, bude požadována přítomnost dvou vozidel technického doprovodu. Z nichž jedno doprovodné vozidlo pojede před nákladem a druhé za ním. V případě, že trasa přepravy bude vedena po dálnici či rychlostní komunikaci, bude vyžadována přítomnost pouze jednoho vozidla, které pojede za nákladním vozidlem. Pokud bude zboží přepravováno na dvou či více nákladních vozidlech, budou požadována minimálně dvě doprovodná vozidla, přičemž jízda v konvoji je zpravidla povolena maximálně třem nákladním vozidlům. Policejní doprovod je nutný od transportní šířky 5 m, nebo v případě, že uskutečnění přepravy vyžaduje zastavení okolního provozu. Policejní doprovod nemusí být vyžadován po celé trase přepravy. (17)

2.4 Doprovod ve Spolkové republice Německo

Základní zákony ve Spolkové republice Německo (SRN), které se zabývají pozemními komunikacemi a provozem na nich, jsou Straßenverkehrsordnung (StVO) a Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO). Zákon StVZO stanoví maximální možné rozměry a hmotnosti vozidel i jejich souprav, dále požadavky na konstrukci vozidel a jejich příslušenství, vymezuje seznam úřadů, které jsou oprávněny vydat povolení k přepravě nadlimitní zásilky a stanovuje, kdo provádí nad touto problematikou dohled. Zákon StVO se vztahuje k provozu na pozemních komunikacích, definuje pravidla provozu, užití výstražných světel modré a oranžové barvy či dopravní značení.

Maximální možné hmotnosti a rozměry jsou obsaženy v (9) a (10) (viz tabulka 4, kapitola 1.14). Do německých předpisů je zapracována StVZO.

Struktura SSÚ, které jsou oprávněny vydat povolení k přepravě nadměrného nákladu na základě žádosti (viz příloha 9) je podobná struktuře v ČR a jsou to:

- Ministerstva dopravy, výstavby a rozvoje měst SRN,
- Zemské ministerstvo dopravy,
- Zemský úřad pro motorová vozidla,
- Obec.

Vydání povolení je zpoplatněno a zpoplatněna je také přítomnost policejního doprovodu. Výše poplatku se liší v závislosti na Spolkové zemi. O nutnosti přítomnosti doprovodného vozidla rozhodne povolující SSÚ, na jehož území působnosti přeprava proběhne nebo se zde nachází místo začátku přepravy či se zde nachází sídlo dopravce, který přepravu provede. Limity k přidělení vozidla technického doprovodu uvádí tabulka 15. V povolení (viz příloha 10) je možno dále nalézt typ doprovodného vozidla, v případě, že bude užito vozidlo typu BF3, bude přesně uvedeno, na jakém úseku komunikace bude zařízení WVZ v činnosti a jakou dopravní značku bude zobrazovat (bude blíže popsáno v kapitole 2.4.2). Povolení dále stanoví označení vozidla výstražnými světly, a to jak vozidla převážejícího nadlimitní zásilku, tak i vozidel doprovodu, popřípadě i přesahujících částí přepravované zásilky.

Právní předpisy SRN jasně definují pojem „doprovodné vozidlo“ ve smyslu vozidla technického doprovodu. Dále jsou stanoveny práva a povinnosti pracovníků technického doprovodu. Dodržování podmínek daných vydaným povolením k přepravě je striktně vyžadováno. Při nedodržení podmínek daných povolením, může být řidič doprovodného vozidla za toto nedodržení pokutován.

Pro vozidla, která převážejí náklad, kde celková hmotnost či rozměry naloženého vozidla překračují povolené limity dané StVZO, je požadováno speciální povolení na základě provedení měření zkušebny TÜV. Při nadlimitních přepravách je dbán také důraz na uzavření pojištění v případě způsobení škody, které, v závislosti na přepravovaném zboží, může dosáhnout výše až 25 milionů EUR.

Technický doprovod na území SRN zajišťují vozidla Begleitfahrzeug (BF2 a BF3).

Tabulka 15: Limity pro přidělení doprovodu na území SRN

Kategorie			Pozn.
BF2	šířka (m)	3	
		<4,5	odstavný pruh
BF3	šířka (m)	délka (m)	27
			3
			4
		4,5	odstavný pruh
Policie	šířka (m)	3,5	mimo dálnice
		5,5	dálnice

Zdroj: (11), (18)

2.4.1 Vozidla kategorie BF2 a Privat

Doprovodná vozidla kategorií BF2 a Privat jsou používána při většině přeprav nadlimitních zásilek v SRN. Jedná se o upravené osobní automobily, které v ČR odpovídají kategorii M1 (viz obrázek 7).

Vybavení těchto vozidel tvoří zejména výstražná světla oranžové barvy, rádiovou stanicí a přenosnou vysílačkou pro dorozumívání se s nákladním vozidlem, které nadlimitní zásilku převáží. Vozidla BF2 se od vozidel kategorie Privat liší výbavou. Pro tyto kategorie není vyžadováno žádné školení.

Znalost německého jazyka je po všech pracovnících technického doprovodu vyžadována. Tím je zabezpečeno, že budou splněny podmínky dané vydaným povolením k přepravě. Častokrát je vozidlo technického doprovodu přiděleno k přepravě jen z důvodu, že řidič nákladního vozidla nerozumí německy, což může vést k ohrožení BESIP.



Obrázek 7: Vozidlo kategorie BF2

Zdroj: Autor

2.4.2 Vozidla kategorie BF3

Vozidla kategorie BF3 odpovídají v ČR dodávkovým vozům kategorie N1. Pro BF3 je vyžadováno speciální vstupní dvoudenní školení, které je zakončeno závěrečným testem. Po úspěšném absolvování kurzu je žadatel držitel BF3 certifikátu (Berechtigungs-Ausweis), který je platný po dva roky od jeho vystavení.

Samotná vozidla pak musí být vybavena bíločerveným šrafováním zadní části vozidla, které je vyvedeno na bílém podkladě a je doplněno nápisem „Schwertransport“, který musí být demontovatelný. Označení přední části vozidla není požadováno, jelikož doprovodná vozidla BF3 jedou až za nadlimitním nákladem. Jsou dále vybaveny výstražnými světly oranžové barvy, 4 přenosnými světly, dopravními kužely, prostředky pro komunikaci, výstražnými trojúhelníky, prostředky pro měření parametrů projížděného úseku, hasicím

přístrojem, červeným a bílým praporkem a výstražnou tabulí Wechselverkehrszeichenanlage (WVZ). Zařízení WVZ je světelná rampa, která je umístěna na střeše vozidla (viz obrázek 8). Při spuštění této rampy, jsou zobrazovány LED technologií dopravní značky, které informují řidiče jedoucí za doprovodným vozidlem. Takto mohou být zobrazovány značky jako například: „jiné nebezpečí“, „zákaz předjíždění“ či „zákaz předjíždění pro nákladní vozidla“. Výhodou je, že zobrazované symboly jsou díky použité technologii dobře viditelné i při špatné viditelnosti. Jaký symbol má být při přepravě zobrazen a kdy, stanoví SSÚ ve vydaném povolení k přepravě nadlimitní zásilky. Zařízení WVZ musí být schváleno zkušebnou TÜV. (11)



Obrázek 8: Zařízení WVZ na vozidlech kategorie BF3

Zdroj: http://www.bf3-wvz.de/bf3/img/kustech_home.jpg

3 MODELOVÁ PŘEPRAVA

Tato kapitola se zaměřuje na popis společnosti Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o., která je významným poskytovatelem technického doprovodu u nás a je schopna zajistit i další služby v oblasti přeprav nadlimitních zásilek. Dále je zde zmínka o obecném technologickém postupu přepravy a popis modelové přepravy důlního těžebního zařízení.

3.1 Společnost Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o.

Firma Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o. začala působit na českém trhu 1. 7. 2007, kdy převzala veškeré obchodní aktivity firmy REAG V.M. Veškeré uvedené informace jsou obsaženy v interních materiálech společnosti. (19)

Předchůdce firmy Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o., tedy společnost REAG V.M., byla založena roku 1992. V roce 1993 začala svým zákazníkům poskytovat služby v oblasti přeprav nadlimitních zásilek, kde působila až do roku 2007.



Obrázek 9: Vozový park společnost REAG V. M.

Zdroj: Interní materiály společnosti Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o.

Společnost Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o. se i nadále specializuje na problematiku přeprav nadlimitních zásilek, zejména pak na oblast poskytování technických doprovodů, vyhledáním vhodné trasy pro přepravu a vyřízení veškerých povolení k přepravám nadlimitních zásilek. V současné době patří mezi nejvýznamnější poskytovatele těchto služeb na území ČR. Společnost je schopna zařídit vydání povolení nejen na území ČR, ale i pro Slovenskou republiku, Spolkovou republiku Německo a další evropské země. Ročně zajítí okolo 350 povolení k přepravám nadlimitních zásilek na zemí ČR (z toho je asi 80% pro zahraniční dopravce) a 50 povolení k přepravě v zahraniční pro české zákazníky. Zároveň

je společnost schopna v těchto zemích zajistit přítomnost doprovodného vozidla, jak technického, i tak policejního. Počty jízd doprovodných vozidel společnosti spolu se srovnáním s vybranými OSVČ uvádí tabulka 16.

V současné době společnost vlastní 4 doprovodná vozidla. Z toho dvě z nich jsou vybavena dle předpisů pro kategorii BF2 a další dvě splňují kritéria BF3. Díky dalším smluvně vázaným pracovníkům doprovodu, není pro společnost problém zajistit pro potřeby objednavatele až 30 doprovodných vozidel i se zkušenými posádkami.

Zaměstnanci společnosti mají mnoho zkušeností s doprovodem souprav přepravujících nadrozměrné či extrémně těžké náklady. Je také kladen důraz na jejich další vzdělávání v tomto oboru, zaměstnanci pravidelně absolvují školení v Německu pro řidiče doprovodných vozidel a vlastní osvědčení Berechtigungs-Ausweis, které je opravňuje provádět doprovod vozidlem kategorie BF3 na území SRN.



Obrázek 10: Vozidla BF3 společnosti Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o.

Zdroj: Interní materiály společnosti Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o.

Tabulka 16: Počty uskutečněných jízd jednotlivých subjektů

	Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o.	Luděk Brotánek, OSVČ	Ondřej Čerešňák, OSVČ
Počet jízd (rok)	1 800	150	80

Zdroj: (19), (20), (21)

3.2 Přeprava části důlního těžebního zařízení k dalšímu opracování z Přerova do Uherského Brodu

Následující část práce obsahuje popis obecného technologického postupu při přepravě nadlimitní zásilky a popis modelové přepravy.

3.2.1 Obecný postup při přepravě nadlimitní zásilky

Jakákoli přeprava nadlimitní zásilky musí být před samotným provedením důsledně naplánována. Dodržením tohoto postupu a vykonání jeho jednotlivých kroků, by mělo být zamezeno výskytu problémů při samotné přepravě.

Obecný technologický postup při přepravě nadrozměrného či extrémně těžkého zboží znázorňuje obrázek 11.



Obrázek 11: Obecný technologický postup při přepravě nadlimitní zásilky

Zdroj: Autor

Základním krokem při provedení přepravy nadlimitní zásilky je požadavek zákazníka na přepravu zboží. Pokud přepravce nemá vlastní zázemí na uskutečnění této přepravy, osloví dopravce, který je schopen přepravu zajistit. Oslovený dopravce provede předběžnou kalkulaci ceny a následně ji předloží přepravci.

V případě, že ji zákazník akceptuje, dopravce na základě poskytnutých informací začne pracovat na realizaci kontraktu. Důležitým prvkem v procesu plánování přepravy nadlimitní zásilky je zvolení vhodného dopravního prostředku. Následuje návrh trasy přepravy, zajištění všech potřebných posudků, které jsou přiloženy k žádosti o vydání povolení ke zvláštnímu užití silničních komunikací. Tuto administrativní část může zajistit přímo dopravce svými vlastními prostředky, či oslovit další osobu (pracovníka technického doprovodu), který vše potřebné zajistí. Vyplněná žádost je doručena na příslušný SSÚ (viz kapitola 2.1.1), kde ji pověřený úředník posoudí a v případě kladného rozhodnutí vydá povolení k přepravě. To je po zaplacení správního poplatku vydáno žadateli.

Pokud jsou splněny veškeré požadavky, které jsou obsaženy v povolení, a je zajištěn technický, popřípadě i policejní doprovod, může být samotná přeprava realizována. Při jejím uskutečnění musí být dbáno na to, aby nedošlo k ohrožení BESIP a aby nebyla přepravovaná zásilka poškozena.

Po provedení přepravy jsou dopravcem vyfakturovány veškeré náklady objednateli přepravy a faktura je mu zaslána. Ten je povinen ji v řádné době splatnosti dopravci uhradit. Po jejím zaplacení může být celý proces uskutečnění přepravy nadlimitní zásilky ukončen.

3.2.2 Realizace přepravy

České uskupení několika brněnských dopravních firem, skupina ATRANS, byla oslovena s požadavkem přepravy části důlního těžebního zařízení z výrobního závodu PSP Přerov do Slováckých strojírén v Uherském Hradišti, kde následně proběhne další oprácvání těžebního zařízení, po jehož dokončení bude náklad převezen zpět do Přerova.

Parametry zásilky jsou uvedeny v tabulce 17.

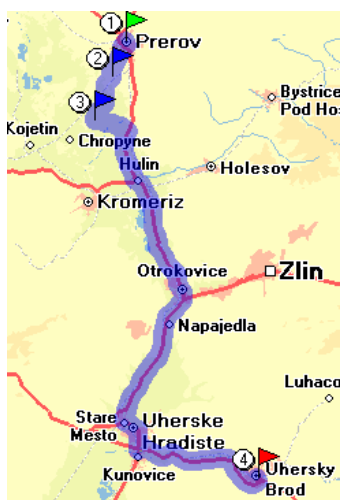
Tabulka 17: Rozměry a hmotnost přepravovaného zařízení

Délka (m)	7,6
Výška (m)	1,3
Šířka (m)	7,6
Hmotnost (t)	22

Zdroj: Autor

Jelikož přeprava mezi těmito dvěma strojírenskými podniky byla vykonána pro stejného objednavatele již několikrát, nebylo problémem pro zaměstnance společnosti na základě předchozích přeprav zajistit veškeré potřebné náležitosti, včetně zajištění povolení ke zvláštnímu užití pozemních komunikací od MD ČR (přeprava se odehrávala mezi dvěma kraji) a následné splnění podmínek dané rozhodnutím ministerstva.

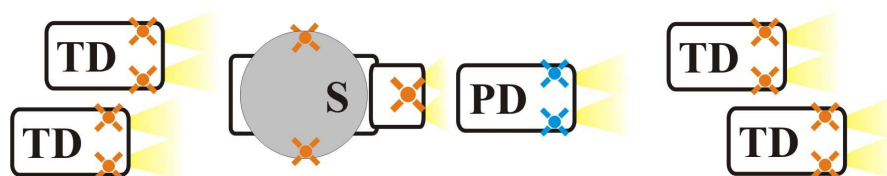
Po předchozích zkušenostech byla vybrána trasa Přerov –Bochoř - Žalkovice – Hulín – Tlumačov – Otrokovice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod (viz obrázek 12).



Obrázek 12: Trasa přepravy

Zdroj: Autor

K samotné přepravě byl vybrán třínápravový Tahač MAN ve spojení s čtyřosým teleskopickým podvalníkem FAYMONVILLE. Šířka zásilky si vyžádala přítomnost 4 vozidel technického doprovodu a jednoho vozidla doprovodu policejního. Skupina ATRANS poskytla jedno doprovodné vozidlo ze svých zdrojů, ostatní tři technické doprovody zajistil Tomáš Tichý, OSVČ.



Legenda:

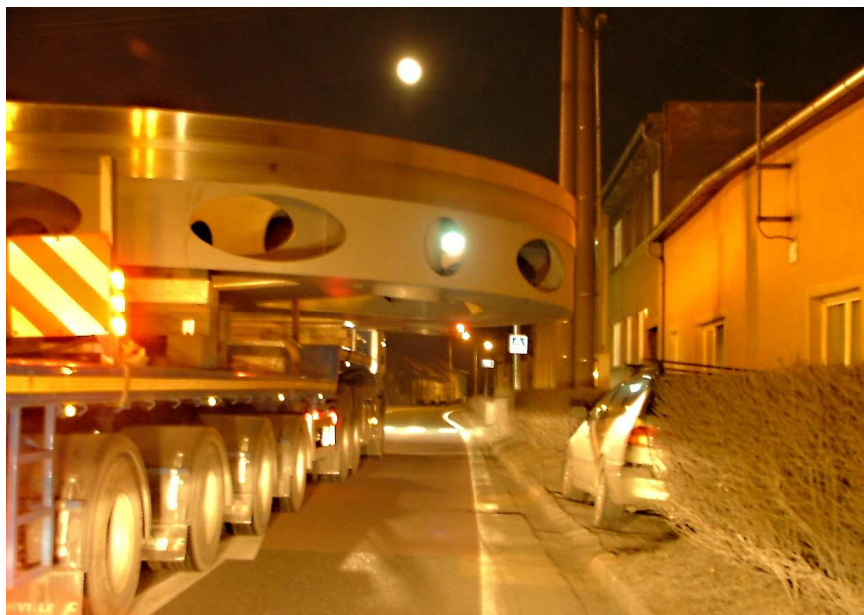
- TD vozidlo technického doprovodu
- PD vozidlo policejního doprovodu
- S souprava převážející zásilku

Obrázek 13: Schéma konvoje

Zdroj: Autor

Datum přepravy byl stanoven na 21. 2. 2011 v nočních hodinách. Noční doba byla zvolena záměrně s ohledem na rozměry zásilky a hustotu provozu. Přeprava začala po menším zdržení nákladky asi hodinu před půlnocí. Po ujetí několika stovek metrů ještě v areálu firmy PSP Přerov proběhla kontrola zajištění nákladu, připevnění výstražných oranžových světel a šrafovaných tabulí na boky nákladu, byly domluveny poslední detaily a bylo vyzkoušeno radiové spojení mezi všemi účastníky přepravy. Konvoj tvořilo 6 vozidel: Souprava přepravující náklad, před ní jela 2 vozidla technického doprovodu a vozidlo PČR, za ní pak jela další 2 vozidla doprovodných pracovníků viz obrázek 13. Rozdělení doprovodných vozidel do dvou skupin bylo důležité, jelikož vzhledem k přepravní šířce nebylo možné se po většinu trasy dostat před soupravu či za ni. Čelní skupina měla za úkol zajistit zastavení a odstavení ostatního provozu ke krajnicím tak, aby souprava mohla projíždět středem dvouproude komunikace. Zde byla patrná zkušenost pracovníků technického doprovodu, kteří museli odhadnout, z jakého směru může hrozit případné nebezpečí, či jak moc musí na vhodných místech protijedoucí vozidla odstavovat do krajnice. Důležitou činností byla navigace a komunikace s ostatními účastníky silničního provozu, kteří několikrát zmatkovali či odstavili vozidlo na špatném místě. K řízení a usměrňování silničního provozu bylo užito červených svítících stavěcích terčů. Další činností doprovodů jedoucích před soupravou převážející zásilku bylo podání informací řidiči tahače, jakou stranou má projíždět kruhové objezdy či jiné překážky.

Úkolem doprovodných vozidel jedoucích za soupravou byla především navigace řidiče, jelikož z kabiny tahače nemohl sledovat veškeré dění za sebou. Podvalník byl vybaven systémem natáčení náprav podle točny tahače, díky němuž následoval návěs přesně stopu tažného prostředku, což usnadňovalo manévrování. V případě nutnosti mohl doprovod jedoucí za soupravou korigovat natočení náprav podvalníku pomocí dálkového ovladače. Náklad byl na podvalníku podložen dřevěnými trámky, což sice zvýšilo těžiště soupravy, a tím i zhoršilo jízdní vlastnosti. Na druhou stranu se spodní hrana těžebního kola dostala do takové výšky, aby bylo možné projíždět komunikacemi v obcích a nepoškodit při tom u domů odstavená vozidla. Zde však panovala snaha se odstaveným vozidlům pokud možno vyhnout. Jen ve výjimečných případech bylo nutno projet vedle odstaveného vozidla tak, že přesahující část nákladu se ocitla nad odstaveným vozidlem. V těchto případech se místa projížděla velmi pomalu se zvýšenou opatrností pod dohledem pracovníků technického doprovodu.



Obrázek 14: Průjezd soupravy zúženým prostorem

Zdroj: Autor

Velké problémy činilo na některých místech svíslé dopravní značení, které bylo umístěno s ohledem na přepravovaný náklad v nevhodné výšce. Pokud k bezproblémovému projetí okolo dopravních značek chybělo jen několik centimetrů, byla patrná snaha pouze vychýlit značky ze směru a osy tak, aby souprava pomalu bez kolize projela, a pak bylo značení uvedeno do původního stavu. Častokrát ani tato možnost nepomohla a bylo nutno přistoupit k úplné demontáži překážky. Demontáž a následnou zpětnou montáž prováděli pracovníci doprovodu, kteří jeli za soupravou. Největšími překážkami ovšem byly v některých obcích umístěny značky informující o začátku a konci obce umístěné blízko u sebe, sloupy veřejného osvětlení a telefonního či jiného vedení a hlavně ostrůvky umožňující bezpečný přechod chodců přes komunikaci (viz obrázek 14). Ty jsou umístěny doprostřed komunikací, v prostoru vyvýšeny, takže není možné jejich přejetí. Jsou vybaveny dopravními značkami upozorňujícími na příkazný směr jízdy, které musely být demontovány. Na koncích přechodů bývají usazeny sloupy veřejného osvětlení. Tyto faktory znemožňovaly plynulý průjezd problémovými místy a zapříčiňovaly zdržení.

Technický doprovod jedoucí za vozidlem přepravující zásilku musel věnovat pozornost i dění za sebou, jelikož někteří řidiči ostatních vozidel, kteří konvoj dojeli, se dožadovali umožnění předjetí, které ovšem vzhledem k přepravní šířce zásilky nebylo možné na dvoupruhové komunikaci provést. Pokud se za konvojem vyskytovala vozidla účastníků ostatního silničního provozu, byla patrná snaha nalézt vhodné místo, kde by bylo možno soupravu na krátkou dobu odstavit a umožnit tím ostatním vozidlům konvoj přejet.

Oba řidiči technického doprovodu zajišťující dění za nákladní soupravu byli neustále ve spojení s řidičem tahače a probíhala mezi nimi permanentní komunikace pomocí rádiového zařízení. Komunikace mezi všemi účastníky přepravy byla důležitým faktorem uskutečnění přepravy bez jakéhokoliv poškození zásilky či okolí. Trasu dlouhou 75 km absolvoval konvoj za necelé tři hodiny. Poslední činností pracovníků technického doprovodu bylo zjištění místa odstavení vozidla přepravující zásilku v areálu Slováckých strojírén Uherské Hradiště, což byla výrobní hala. Zde bylo nutné do haly nacouvat, proto zde ještě provedli navigaci soupravy do prostor haly přímo pod jeřáb, který měl součást těžebního zařízení ráno vyzvednout a přenést na místo dalšího opracování. Pracovníci doprovodu ukončili svoji přítomnost u zásilky ve chvíli, kdy se souprava nacházela pod ramenem mostového jeřábu (viz obrázek 15).

Fakturaci Ondřeje Čerešňáka, pracovníka technického doprovodu, OSVČ, který byl přepravě přítomen, je možné nalézt v příloze (viz příloha 11).



Obrázek 15: Součást těžebního zařízení na místě určení připravena k vyzvednutí

Zdroj: Autor

4 NÁVRHY NA ÚPRAVU PRÁV A POVINNOSTÍ DOPROVODŮ

V České republice v dnešní době neexistuje jakýkoliv právní předpis, který by upravoval práva či povinnosti doprovodných pracovníků. Pojem „doprovodný pracovník“, „pracovník doprovodu“ či „doprovodné vozidlo“ rovněž není v českém právním řádu obsažen. Stejně tak není definován vzhled či povinná výbava vozidel technického doprovodu.

Tato část práce je zaměřena na návrh některých možných řešení problematiky týkajících se zejména technického doprovodu při přepravách nadrozměrných či extrémně těžkých zásilek, jejichž zavedení může vést k zlepšení podmínek výkonu činnosti doprovodu na území ČR, zajištění BESIP i ušetření části peněžních prostředků vydávaných státem na fungování PČR.

4.1 Zavedení pojmu do právního řádu ČR

Jak již bylo zmíněno výše, český právní řád neobsahuje pojmy „doprovodné vozidlo“ či „doprovodný pracovník“ ve smyslu technického doprovodu. Jedinou zmínku lze nalézt v Rozhodnutích o povolení zvláštního užití pozemní komunikace, která jsou vydávána jednotlivými silničními správními úřady. V těchto povoleních lze však nalézt jen počet přidělených doprovodných vozidel technického, popřípadě i policejního doprovodu a skutečnost, že při přepravě musí mít zapnuta obrysová a potkávací světla a dále výstražné světlo oranžové barvy.

Takováto strohost zmínek v českých předpisech způsobuje fakt, že jako vozidlo technického doprovodu může sloužit jakékoliv motorové vozidlo, které je schopno provozu na pozemních komunikacích a je vybaveno alespoň jedním výstražným světlem oranžové barvy. Z tohoto důvodu může činnost doprovodného vozidla vykonávat například zemědělský stroj (traktor) jedoucí před konvojem sklízecích mlátiček.

Například na Slovensku upravují počet vozidel technického doprovodu a jejich označení Nariadenie vlády Slovenskej republiky o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav č. 349/2009 Zb., v znení neskorších predpisov (15) a Zákon Národnej rady Slovenskej republiky o pozemných komunikáciách (cestný zákon) 135/1961 Zb., v znení neskorších predpisov (16).

Z důvodů absence těchto pojmů nelze pracovníkům doprovodu svěžit některé pravomoci, které by mohly napomoci k bezpečnému uskutečnění transportu nadlimitní zásilky. Dále na ně nelze přenést část zodpovědnosti za průběh přepravy a dodržení BESIP či ustanovit podmínky způsobilosti k vykonávání činnosti doprovodného pracovníka.

Pokud by byly pojmy „doprovodný pracovník“ a „doprovodné vozidlo“ ve smyslu technického doprovodu při přepravě nadlimitní zásilky do právního řádu zaneseny, mohly by být dále definovány další podmínky pro pracovníky doprovodů či označování vozidel (viz kapitoly 4.4 a 4.5).

4.2 Sjedení podmínek v rámci Evropské unie

Rozdílnost státy stanovených podmínek a předpisů týkajících se problematiky technických doprovodů (například pravomocí doprovodů, podmínek vykonávání tohoto povolání, označení vozidel a jejich povinná výbava) mezi jednotlivými zeměmi EU v podstatě neumožňuje osobám výkon činnosti doprovodného pracovníka na území libovolného státu Společenství, a díky této skutečnosti jsou doprovodní pracovníci v podstatě skoro vždy pevně vázáni k určitému státu.

Řešením je sjedení podmínek v rámci všech států EU tak, aby byly stanoveny podmínky pro výkon povolání technického doprovodu na území jakéhokoliv státu. Dále by měla být pevně stanovena práva a povinnosti osob vykonávajících činnost doprovodu, označení vozidel technického doprovodu a podmínky k přidělení doprovodných vozidel k přepravám nadlimitních zásilek. Možností dosažení tohoto cíle spočívá například v přijetí systému některého ze členských států například Spolkové republiky Německo (viz kapitola 2.4) Belgie či Dánska, které mají ve svém právním řádu zakotveny předpisy upravující činnost doprovodu na jejich území.

V případě sjedení podmínek na celém území EU by byly kladeny nároky i na jednotlivé zaměstnance SSÚ ve všech státech. Muselo by být zajištěno, aby kvalifikovaný doprovodný pracovník z jakékoliv země byl schopen doprovázet zásilku i na území jiného státu. Což v praxi představuje skutečnost, že doprovodný pracovník bude schopen přečíst a porozumět vydanému povolení k přepravě nadlimitní zásilky. Toto lze zajistit jazykovými zkouškami pro pracovníky doprovodů a zároveň vydáváním povolení k přepravám v několika jazycích, kromě národního jazyka například v jazyce německém, anglickém či francouzském.

Jednotná úprava podmínek v rámci celého společenství by ovšem vyžadovala dialog všech zainteresovaných stran na toto téma a i přes nespornou výhodu konečného vyřešení

dané problematiky a přesného stanovení podmínek, nebude s největší pravděpodobností v blízké budoucnosti realizována.

4.3 Zpřístupnění interní databáze silničních správních úřadů

Pro potřeby jednotlivých SSÚ byla vytvořena interní databáze. Ta obsahuje popisné informace o celé veřejně přístupné silniční síti na území ČR. Jednotliví pracovníci silničních správních úřadů do ní nahlíží při posuzování vhodnosti trasy, kterou žadatel o povolení uvedl do žádosti k povolení zvláštnímu užití pozemní komunikace. Tato databáze je však neveřejná.

Pracovníci technického doprovodu i ostatní osoby, které mají v popisu práce zajistit pro přepravu nadlimitní zásilky vhodnou trasu, jsou odkázáni pouze na své vlastní zdroje informací. Většina osob, které se nadlimitními přepravami zabývají, vytváří vlastní databáze s informacemi nejčastěji využívaných tras. I přes zkušenosti z dřívějších trasování a sdílení informací mezi doprovody nelze obsáhnout aktuální informace o celé silniční síti. Častokrát jsou informace neúplné či neaktuální a mohou při uskutečnění přepravy ohrozit plynulost přepravy a BESIP. Proto by mělo být umožněno nahlédnout do databáze SSÚ i ostatním subjektům. Aby bylo zaručeno, že se poskytnuté informace dostanou jen do „povolaných rukou“, mělo by být stanoveno, za jakých podmínek by byl přístup povolen. Zde se jedná například o možnosti povolení přístupu pouze na základě registrace uživatele a zaplacení správního poplatku.

Povolení přístupu k informacím o charakteru uvažované trasy by vedlo ke zrychlení procesu plánování přeprav, kde je v některých případech nutné před podáním žádosti a následným uskutečněním přepravy osobně kritické místo zkontrolovat a změřit.

4.4 Vymezení práv a povinností pracovníků technického doprovodu

Pracovníci technického doprovodu nemají v současné době, kromě pravomocí plynoucích z užití výstražných světel oranžové barvy (viz kapitola 1.2), žádné možnosti usměrňování okolního provozu při přepravě těžkých, ale především nadrozměrných věcí. Na druhou stranu nenesou za průběh přepravy žádnou odpovědnost, ta leží na řidiči nákladního vozidla a jeho zaměstnavateli. V SRN může být řidič doprovodného vozidla pokutován za nedodržení podmínek dané v povolení, a může mu být dokonce odňata pravomoc výkonu své profese.

4.4.1 Oprávnění k výkonu činnosti pracovníka technického doprovodu

Pro bezproblémový a hlavně pro bezpečný průběh takovýchto přeprav je zapotřebí zajistit dostatečný počet problematiky znalých osob (doprovodných pracovníků). V současnosti ovšem není vykonávání této profese nikterak omezeno, a proto může tuto činnost vykonávat prakticky kdokoli. V některých povoleních k přepravě je sice uvedeno, že technický doprovod musí vykonat osoba, která je k této činnosti na zemi ČR oprávněna, ovšem neexistuje žádný předpis, který by určoval podmínky, které by musel uchazeč o tuto činnost splňovat.

Měly by proto být stanoveny podmínky k získání oprávnění k činnosti pracovníka technického doprovodu. Například obdoba německého Berechtigungs-Ausweis certifikátu.

Základním požadavkem by se mělo stát vlastnění řidičského oprávnění skupiny „C“. Osoba bez řidičského oprávnění k řízení nákladního vozidla není seznámena s jeho činností a zejména technikou jízdy a řízení. Tato znalost je důležitá pro správné zvolení trasy i následné vytváření podmínek při samotné přepravě, například odstavením protijedoucích vozidel na vhodné místo, tak aby mohl řidič vozidla vezoucího zboží projet.

Mnoho firem, které se zabývají poskytováním služeb v oblasti přeprav nadlimitních zásilek, svěřuje zpravidla činnosti technického doprovodu do rukou zkušených řidičů, kteří mají několikaletou praxi s řízením nákladních vozidel, zejména v oboru nadlimitních přeprav. Činí tak především z důvodu, kdy řidič doprovodného vozidla jedoucí před soupravou, vidí případné nebezpečí dříve, než řidič nákladního vozidla, a má díky tomu větší šanci zareagovat tak, aby nedošlo k ohrožení BESIP. V tomto směru mu mohou být zkušenosti „nabitě za volantem“ těžké či nadrozměrné soupravy vždy přínosem. Případná praxe je pro pracovníky technického doprovodu výhodou, neměla by však být nutnou podmínkou.

V některých evropských zemích je však vyžadována i několikaletá praxe řidiče nákladních vozidel. V Dánsku je vyžadována osmiletá praxe a trvalé bydliště na území tohoto království. (18)

Dále by měl být brán zřetel na získávání nových informací týkající se problematiky doprovodů. Proto by mělo být doprovodným pracovníkům umožněno pravidelně se účastnit školení, která by jim napomáhala zvýšit jejich povědomí v oblastech podnikání v dopravě, silniční dopravy, bezpečnosti provozu, problematiky nadlimitních přeprav či zdravotní. Tedy školení podobná povinnému pravidelnému profesnímu školení řidičů.

4.4.2 Právomoci pracovníka technického doprovodu

V současné době jsou pravomoci pracovníků technického doprovodu omezeny užitím výstražných světel oranžové barvy. Tuto problematiku upravuje zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb.

Při užití oranžových výstražných světel, která vozidlo doprovodu opravňují například tvořit překážku, zastavit v místě křižovatky či nedodržovat jízdu v jízdnicích pruzích, je schopen pracovník doprovodu ve většině případů zabránit poškození přepravovaného zboží, dopravních prostředků, okolního provozu či zdraví osob a je schopen dohlížet na bezproblémový průběh přepravy. V některých případech je ovšem nutné pro bezpečný průjezd nadměrného nákladu i zastavit okolní provoz.

Pracovníci technického doprovodu dnes běžně v případě potřeby zastavují provoz, aby umožnili bezpečný průjezd nadměrného nákladu, činí však takto nezákonně. Zastavovat provoz z důvodů projetí nákladu smí jen PČR. Ta však není přítomna u všech přeprav a někdy je nutné i přes její nepřítomnost zastavit provoz. Proto by měla být pravomoc zastavování ostatních vozidel i použití prostředků k tomu určených (stavěcí terče, nápisy „STOP“) svěřena i do rukou doprovodných pracovníků.

4.4.3 Odpovědnost pracovníka technického doprovodu

V neposlední řadě by měl pracovník doprovodu nést spoluzodpovědnost za splnění podmínek dané povolením k přepravě, ale jen té jeho části, kterou je schopen sám ovlivnit, tedy například dodržení správné trasy, její kontroly před provedením přepravy samotné, zajištění dostatečného počtu doprovodů, při přejezdech mostů vyloučení ostatního provozu apod.

To ovšem znamená, že doprovodný pracovník bude schopen si povolení i jeho podmínky přečíst a porozumět jim. Z tohoto důvodu by měli pracovníci technického doprovodu absolvovat jazykové zkoušky, aby prokázali dostatečnou jazykovou znalost. Nemuselo by se jednat o absolvování jazykového kurzu jako takového. Doprovodní pracovníci by mohli pravidelně absolvovat školení (obdoba profesního školení řidičů), na jehož konci by museli vypracovat test, jehož náplň by prověřila jak znalost problematiky doprovodů, tak i znalost jazyka.

Při nedodržení podmínek, překročení či zanedbání svých pravomocí by následně byli pracovníci doprovodů sankcionováni. Výše sankce by následně byla odvislá od závažnosti provinění. Příkladem sankcí může být finanční postih, přidělení trestných bodů na kartu

řidiče, dočasný zákaz výkonu povolání, podmíněčný zákaz činnosti doprovodu na území jednoho státu či pokud dojde ke sjednocení podmínek, pak i v rámci celé EU.

4.5 Označení doprovodných vozidel, povinná výbava

V současné době může jako doprovodné vozidlo sloužit jakékoliv motorové vozidlo, které je vybaveno výstražným světlem oranžové barvy. Není vyžadováno jakékoliv šrafování či varovné tabule či jiná povinná výbava, kromě té, která je pro jednotlivé kategorie stanovena vyhláškou o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších úprav.

4.5.1 Označení vozidel technického doprovodu

Doprovodná vozidla by měla být rozdělena do kategorií podle možnosti jejich užití a stanovena jejich povinná výbava a označení. První kategorie by byla tvořena osobními automobily, které by byly využívány u většiny přeprav nadrozměrných či těžkých nákladů. Druhou kategorií by pak byly vozidla dodávkového typu s výstražnou tabulí WVZ (viz kapitola 1.5.3). Zde se nabízí alternativa převzetí schématu rozdělení vozidel do kategorií, jejich označování i povinnou výbavu ze SRN (viz. kapitoly 2.4.1 a 2.4.2).

Základním prvkem je použití výstražných oranžových světel, které musejí být dobře viditelné z každého směru, v počtu minimálně dvou kusů. Rozhodnutí, zda-li bude na vozidle použito rotačních majáků či světelných ramp, by mělo svěřeno do rukou doprovodných pracovníků.

Povinnost vozidlo označit tabulemi, které by byly umístěny na střeše vozidla, či jen nápisy nalepenými na jeho karoserii, obsahujícími text například „Nadměrná přeprava“, „Speciál transport“ či „Convoi exceptionnel“, by vedla k upozornění okolního provozu, že tato vozidla zajišťují doprovod nadlimitní zásilky, a je nutno proto dbát zvýšené opatrnosti.

Pro zajištění jednotného vzhledu všech vozidel technického doprovodu, zejména z důvodu jejich snadné identifikace v silničním provozu, by mohla být použita jednotná barva všech vozidel. Kupříkladu žlutá, která je vyžadována na území belgického království. Povinně by měla být doprovodná vozidla označena bíločerveným šrafováním v přední části vozidla, po jeho bocích i v zadní části, které by bylo vyhotoveno z reflexního materiálu. V případě vozidla s informační tabulí WVZ, které se bude pohybovat pouze za soupravou převážející nadlimitní zásilku, může být od šrafování přední části vozu upuštěno. Návrh jednotného vzhledu vozidel technického doprovodu je vyobrazen na obrázku č. 16.



Obrázek 16: Návrh označení vozidel technického doprovodu

Zdroj: Autor

Pracovníci doprovodů by v rámci zajištění své osobní bezpečnosti měli být oblečeni do oděvů z reflexního materiálu, aby bylo zajištěno zaregistrování jejich přítomnosti ve vozovce ostatním provozem.

4.5.2 Povinná výbava

Vozidla technického doprovodu by měla být povinně vybavena pevným i přenosným radiovým zařízením sloužící pro komunikaci mezi jednotlivými subjekty přítomnými přepravě.

Povinná výbava, kterou pro jednotlivé kategorie vozidel stanoví vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších úprav, musí být ve vozidle i nadále přítomna. Dále by vozidla měla být vybavena výstražnými světly oranžové barvy,

měřícím zařízením, přenosným osvětlením, dopravními kužely a výstražnými trojúhelníky pro označení překážky (odstaveného vozidla vezoucího nadlimitní zásilku).

Dojde-li ke svěření pravomoci zastavování vozidel okolního provozu do rukou pracovníků technického doprovodu, do povinné výbavy doprovodných vozidel by měly být dále přidány červené stavěcí terče, jak pro denní, tak i noční užití a do přední i zadní části vozidla zastavěny LED tabule s nápisem „STOP“.

Za úvahu stojí možnost využití, například při přepravách po víceprroudých úsecích komunikací, informačních tabulí WVZ u doprovodných vozidel jedoucích za nákladním vozidlem přepravujícím náklad (viz kapitola 1.5.3).

4.5.3 Výstražná tabule WVZ

Světelná rampa WVZ je používána zejména na území SRN. Toto informační zařízení je umístěno na střeše doprovodného vozidla, zpravidla dodávkového typu, které se nachází při přepravě za vozidlem převážejícím nadlimitní zásilku. Úkolem tohoto zařízení je informovat řidiče vozidel, kteří konvoj dojedou.

Zařízení typu WVZ by mělo být povinně užito při přepravách nadlimitních zásilek na komunikacích, kde existuje více stejnosměrných pruhů (například dálnice). Technologie LED diod zaručuje dobrou viditelnost i za denního světla, což ji předurčuje pro užití v jakoukoliv denní dobu. Rampa Wechselverkehrszeichenanlage by za pomoci vyobrazeného dopravního značení podávala informace řidičům jedoucím za soupravou, čímž by se eliminovala možnost, že některý z řidičů podnikne riskantní předjíždějící manévr, a tím ohrozí bezpečnost svoji i bezprostředního okolí.

Informační tabule by měla schopna zobrazit dopravní značky:

- jiné nebezpečí (A 22),
- zákaz předjíždění (B 21a),
- Zákaz předjíždění pro nákladní automobily (B 22a),
- příkázaný směr objíždění vlevo (C 04b).

Alternativou, či doplňkem k zobrazovanému dopravnímu značení by dále mohlo být zobrazení na tabuli dalšího symbolu. Jednalo by se zde o vyobrazení obrysu nákladního vozidla, které by obsahovalo informaci o limitním faktoru přepravy, tedy šířce, výšce, délce či hmotnosti.

4.6 Zpoplatnění přítomnosti policejního doprovodu

Doprovod Policie ČR přiděluje k přepravě příslušný silniční správní úřad, který povoluje danou přepravu. Požadavek na přítomnost vozidla (vozidel) policie musí být uvedeno v podmínkách povolení. Žadatel je následně povinen zajistit přítomnost PČR tak, aby byly splněny podmínky dané povolením k přepravě.

Při přepravách, jejichž charakter vyžaduje přítomnost příslušníků PČR, je policie přítomna zdarma. Přepravce není povinen uhradit bezpečnostním složkám jakoukoli taxu, vše je hrazeno ze státního rozpočtu. Dochází tak ke skutečnosti, že policejní vozidlo s nejméně dvěma policisty ve vozidle je mnohokrát i na několik hodin přítomno přepravě a nemůže být užito k jiné policejní činnosti.

V roce 2006 byla PČR přítomna u 436 přeprav, kde zajišťovala BESIP zcela zdarma.
(22)

Policejní doprovod dohlíží při přepravě na zabezpečení BESIP. Pokud to okolnosti vyžadují, jsou příslušníci policie oprávněni zastavovat okolní provoz. K tomuto účelu jsou vybaveni červenými stavěcími terči pro denní i noční použití a varovnými nápisy „STOP“, které jsou vyhotoveny LED technologií.

Pokud by došlo ke zpoplatnění přítomnosti policejního doprovodu, zajisté by se zvýšila celková cena přepravy, kterou by musel přepravce uhradit. Na druhou stranu by však nedocházelo ke zbytečnému uvolňování peněz ze státních účtů a náklady by nesla přímo osoba, která má zájem na uskutečnění přepravy. Variant zpoplatnění je několik, například hodinovou sazbou či podle ujeté vzdálenosti. Další možností je zkombinování obou těchto způsobů, tedy zpoplatnění policejního doprovodu nejen podle ujeté vzdálenosti, ale i hodinovou sazbou. Tento způsob je vhodný zejména díky skutečnosti, že častokrát souprava přepravující nadlimitní zásilku ujede za hodinu pouze několik stovek metrů (například z důvodů průjezdů centry měst, náročným manévrováním či potřebnými úpravami komunikace při průjezdu).

Byla-li by pracovníkům technického doprovodu svěřena i pravomoc zastavování provozu, nebyla by již ve většině případu přítomnost vozidla PČR nutná. Tato alternativa umožňuje v případě zachování současného stavu, tedy nezpoplatnění přítomnosti policejního doprovodu, ušetřit část finančních prostředků, které by mohly být státem investovány na jiné místo státního sektoru.

ZÁVĚR

Přeprava nadlimitních zásilek hraje důležitou roli v hospodářství nejen České republiky. Jedním z vlivů, které působí na poptávku po nadlimitních přepravách je fakt, že dnešní stavební technika dosahuje již takových rozměrů a hmotností, proto ji s ohledem na BESIP nelze přepravovat naloženou na klasické nákladní soupravě. Stavebnictví je jedním ze sektorů, kde je zájem o nadměrné přepravy největší, ale například i některé strojní výrobky musí být přepravovány jako nadrozměrný či těžký náklad.

Úvodní část práce byla věnována právnímu řádu České republiky. Je zvláštní, že i přes četnost přeprav nejsou stanoveny podmínky pro tyto situace. České předpisy neobsahují pojmy jako doprovodný pracovník či doprovodné vozidlo, nejsou stanoveny žádné podmínky a pravomoci těchto pracovníků ani výbava a vzhled doprovodných vozidel není blíže určena. Povolání pracovníka technického doprovodu může vykonávat prakticky kdokoli. Měly by proto být vytvořeny předpisy tak, aby nedocházelo k situacím, kdy k přepravě bude povolán nezodpovědný či nezpůsobilý doprovod, což by mohlo mít za následek ohrožení zdraví i majetku.

Pracovníci technických doprovodů zajišťují také záležitosti spojené s navržením vhodné trasy a vyřízením povolení k přepravě nadlimitní zásilky. Při samotných přepravách mají omezené pravomoci vyplývající z užití výstražných světel oranžové barvy. Nesmí například zastavovat okolní provoz, v případě potřeby zastavení provozu je k přepravě přidělen doprovod policejní. Technický doprovod však tak činí nezákonně s ohledem na zajištění BESIP. Pravomoc zastavování vozidel by měla být svěřena i do rukou technických doprovodů. Vozidlo technického doprovodu nemusí být ze zákona nikterak označeno (narozdíl od SR či SRN) kromě výstražných oranžových světel.

Závěrečná část práce obsahuje popis společnosti Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o. a modelové přepravy části těžebního zařízení, na jejíž realizaci se autor osobně podílel. Dále jsou zde obsaženy návrhy možné úpravy podmínek týkajících se pracovníků technického doprovodu, označení jejich vozidel a zpoplatnění doprovodu policejního. Předpisy upravující problematiku nadlimitních přeprav i jejich doprovodů by měly být stanoveny nejen z důvodu četnosti těchto přeprav, která by se měla s ohledem na postupné doznívání ekonomické krize zvyšovat, ale i kvůli možnosti ohrožení BESIP.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- (2) Zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- (3) Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- (4) Obchodní zákoník č. 513/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- (5) Zákon o živnostenském podnikání č. 455/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- (6) Zákoník práce č. 262/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- (7) Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších úprav
- (8) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006
- (9) Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné rozměry pro mezinárodní provoz, ve znění pozdějších předpisů.
- (10) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES ze dne 18. února 2002, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz
- (11) Interní materiály Tomáše Zámostného, Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o., poskytnuté dne 28. 10. 2010
- (12) Zákon o správních poplatcích č. 634/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- (13) CRHÁK, D. Doprovody u přeprav zvlášť těžkých a rozměrných předmětů. Perner's Contacts, 2007. roč. 2, č. 2, s. 3-12. ISSN 1801-674X
- (14) Interní materiály Ing. Zdeňky Kovářové, MD ČR, poskytnuté dne 11. 11. 2010
- (15) Nariadenie vlády Slovenskej republiky o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav č. 349/2009 Zb., v znení neskorších predpisov
- (16) Zákon Národnej rady Slovenskej republiky o pozemných komunikáciách (cestný zákon) 135/1961 Zb., v znení neskorších predpisov.

- (17) Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidel v premávke na pozemných komunikáciách č. 4694/2009 Zb., v znení neskorších predpisov
- (18) Interní materiály Heleny Schöning, řidič BF3, SRN, poskytnuté dne 26. 11. 2010
- (19) Interní materiály spoločnosti, Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o., poskytnuté dne 12. 4. 2011
- (20) Interní materiály Lud'ka Brotánka, pracovníka doprovodu, OSVČ, poskytnuté dne 8. 12. 2010
- (21) Interní materiály Ondřeje Čerešňáka, pracovníka doprovodu, OSVČ, poskytnuté dne 26. 10. 2010
- (22) Česká rarita: Stát platí doprovody nadměrných nákladů [online]. [cit. 2011-03-07]. Dostupné z <<http://tn.nova.cz/zpravy/domaci/ceska-rarita-stat-plati-doprovody-nadmernych-nakladu.html>>
- (23) Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- (24) Zákon o získávání a zdokonalování způsobilosti k řízení motorových vozidel č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- (25) Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)
- (26) PAVLÍCEK, F.; KLEPRLÍK, J.. Technologie a řízení dopravy III : silniční doprava. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1997. 127 s. ISBN 80-7194-112-3
- (27) ŠINDLER, J.- RATHOUSKÝ, B. Technologie nadlimitní silniční dopravy. Pardubice, 2009. 88 s. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice.
- (28) Zákon Národnej rady Slovenskej republiky o správnych poplatkoch č. 145/1995 Zb., v znení neskorších predpisov.
- (29) Zákon Národnej rady Slovenskej republiky o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov č. 8/2009 Zb. v znení neskorších predpisov
- (30) Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov č. 9/2009 Zb. v znení neskorších predpisov.
- (31) Zákon č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
- (32) Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) z 13.11.1937, ve znění pozdějších úprav.
- (33) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) z 16.11.1970, ve znění pozdějších úprav.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Největší povolené hmotnosti dle vyhlášky č. 341/2002 Sb.	19
Tabulka 2: Největší povolené rozměry dle vyhlášky č. 341/2002 Sb.	20
Tabulka 3: Maximální doby jednotlivých činností.....	21
Tabulka 4: Maximální možné rozměry a hmotnosti dle 96/53/ES.....	22
Tabulka 5: Limity pro vydání povolení k opakovaným přepravám	28
Tabulka 6: Výše poplatků ve vnitrostátní dopravě.....	29
Tabulka 7: Výše poplatku v mezinárodní dopravě 1	29
Tabulka 8: Výše poplatku v mezinárodní dopravě 2.....	30
Tabulka 9: Výše poplatku v mezinárodní dopravě 3.....	30
Tabulka 10: Výše poplatku v mezinárodní dopravě 4.....	30
Tabulka 11: Výše poplatku v mezinárodní dopravě 5.....	30
Tabulka 12: Limity pro přidělení policejního doprovodu na území ČR	34
Tabulka 13: Limity pro přidělení technického doprovodu na území ČR.....	36
Tabulka 14: Limity pro přidělení technického doprovodu na území SR	41
Tabulka 15: Limity pro přidělení doprovodu na území SRN.....	42
Tabulka 16: Počty uskutečněných jízd jednotlivých subjektů.....	46
Tabulka 17: Rozměry a hmotnost přepravovaného zařízení	48

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Přítomnost doprovodného vozidla při přepravě.....	10
Obrázek 2: Nákres s rozměry hlubinného podvalníku Goldhofer STZ-VH8 (3+5) XLE.....	12
Obrázek 3: Nadzvedávání drátů vedení.....	32
Obrázek 4: Kruhový objezd v Přelouči	33
Obrázek 5: Policejní doprovod	35
Obrázek 6: Technický doprovod při přesunu sklízecí řezačky John Deere	38
Obrázek 7: Vozidlo kategorie BF2.....	43
Obrázek 8: Zařízení WVZ na vozidlech kategorie BF3	44
Obrázek 9: Vozový park společnost REAG V. M.	45
Obrázek 10: Vozidla BF3 společnosti Trans Service Václav Mrštík DOPROVODY s.r.o.	46
Obrázek 11: Obecný technologický postup při přepravě nadlimitní zásilky.....	47
Obrázek 12: Trasa přepravy	49
Obrázek 13: Schéma konvoje	49
Obrázek 14: Průjezd soupravy zúženým prostorem.....	51
Obrázek 15: Součást těžebního zařízení na místě určení připravena k vyzvednutí.....	52
Obrázek 16: Návrh označení vozidel technického doprovodu	59

SEZNAM ZKRATEK

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
BF	Begleitfahrzeug
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MV ČR	Ministerstvo vnitra České republiky
OSVČ	Osoba samostatně výdělečně činná
PČR	Policie České republiky
RZ	Registrační značka
SR	Slovenská republika
SRN	Spolková republika Německo
SSÚ	Silniční správní úřad
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
WSK	Wandler Schalt Kupplung
WVZ	Wechselverkehrszeichenanlage

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha 1: Technická charakteristika Tahače Volvo a podvalníku Notebook společnosti Jan Trödler - TAGRI
- Příloha 2: Seznam pracovníků MD ČR oprávněných k vydání povolení k přepravě
- Příloha 3: Tiskopis žádosti o povolení nadměrné přepravy – Česká republika
- Příloha 4: Rozhodnutí o povolení jednorázové nadměrné přepravy
- Příloha 5: Rozhodnutí o povolení opakované nadměrné přepravy
- Příloha 6: Povolení k přesunu sklízecích mlátiček při sezónních pracích – Česká republika
- Příloha 7: Tiskopis žádosti o povolení přepravy – Slovenská republika
- Příloha 8: Povolení k přesunu sklízecích mlátiček při sezónních pracích – Slovenská republika
- Příloha 9: Tiskopis žádosti o povolení přepravy – Spolková republika Německo
- Příloha 10: Vydané povolení – Spolková republika Německo
- Příloha 11: Fakturace přítomnosti vozidla technického doprovodu

PŘÍLOHY

**Technická charakteristika Tahače Volvo a podvalníku Nooteboom společnosti
Jan Trödler – TAGRI**

- Uvedené informace byly poskytnuty společností Jan Trödler – TAGRI.



Technický popis tahače Volvo

Typ	tahač návěsů
Kategorie	N3
Výrobce	Volvo Truck corporation
Obchodní označení	FH13 62T B
Max. výkon	353 kW
Zdvihový objem	12 777 cm ³
Kabina	spací kabina Globetrotter (2 osoby)
Délka	6 750 mm
Šířka	2 495 mm
Výška	3 950 mm
Provozní hmotnost	9 220 kg
Technicky přípustná hmotnost	26 100 kg
Povolená hmotnost	26 000 kg
Počet náprav	3
Počet poháněných náprav	1
Technicky přípustná hmotnost na 1. nápravě	7 100 kg
Technicky přípustná hmotnost na 2. nápravě	7 500 kg
Technicky přípustná hmotnost na 3. nápravě	11 500 kg
Největší svislé statické zatížení točnice	17 757 kg
Technicky přípustná hmotnost soupravy	44 000 kg
Výstražná světla oranžové barvy	2 ks



Technický popis podvalníku Nootboom

Typ	nákladní návěs
Kategorie	O4
Výrobce	Nootboom trailers B.V.
Obchodní označení	EURO 38-02/V
Druh návěsu	hlubinný podvalník
Délka	14 970 mm
Šířka	2 550 mm
Výška	2 400 mm
Délka ložné plochy	10 200 mm
Provozní hmotnost	14 300 kg
Technicky přípustná hmotnost	38 000 kg
Povolená hmotnost	36 000 kg
Počet náprav	2
Technicky přípustná hmotnost na 1. nápravě	18 000 kg
Technicky přípustná hmotnost na 2. nápravě	10 000 kg
Výstražná světla oranžové barvy	1 ks

Seznam pracovníků MDČR oprávněných k vydání povolení k přepravě

Ing. Zdenka Kovářová
Ministerstvo dopravy ČR
Nábř. L. Svobody 12
110 15 Praha 1
Telefon: 972 231 305
Fax: 972 231 195
E – mail: kovarova@mdcr.cz

Zdeňka Týrová
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa České Budějovice
Lidická 49/110
370 44 České Budějovice
Telefon: 386 792 114
Fax: 389 792 194
E – mail: zdenka.tyrova@rsdcb.cz

Jana Fafalová
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Plzeň
Hřímálého 37
320 25 Plzeň
Telefon: 377 333 741
Fax: 377 423 035
E – mail: fafalova@rsd-plzen.cz

Jiří Coufal
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Brno
Šumavského 33
656 09 Brno
Telefon 549 133 797
Fax: 541 213 836
E – mail: jiri.coufal@sp-bm.rsd.cz

Zdenka Šatenková
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Ústecký kraj
E. Krásnohorské 37
400 01 Ústí nad Labem
Telefon: 475 209 553
Fax: 475 209 553
E – mail:
rsdisti.preprava@telecom.cz

Ing. Jan Richter
MD prac. Ostrava
Bohumínská 61
710 00 Ostrava II
Telefon: 596 241 633
Fax: 596 241 642

Jaroslava Benešová
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Královéhradecký kraj
Pouchovská 401
503 41 Hradec Králové
Telefon: 495 800 238
Fax: 495 800 239
E – mail:
Jaroslava.Benesova@rsd.cz

Tiskopis Rozhodnutí o povolení nadměrné přepravy

Příloha č. 1

MINISTERSTVO DOPRAVY
nábř. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1
Ing. Kovářová (II. patro č. dv. 70)
tel: +420972231305
fax: +420972231195
E-mail: zdenka.kovarova@mdcr.cz

Žadatel (uživatel):

V zastoupení:

Datum:

čj.:
(vyplní žadatel)

Věc: Žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu (vozidla)

Na základě ust. § 25 odst. 6 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, žádáme o vydání povolení k přepravě nadrozměrného nákladu (vozidla), jehož rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhl. č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Údaje o předmětu přepravy:

Náklad (druh, hmotnost): t
 Podvozek (typ, SPZ, hmotnost): t
 Tahač (typ, SPZ, hmotnost) t
 Souprava - celková délka : m včetně postrku: m
 max. šířka : m
 max. výška: m
 celková hmotnost: t včetně postrku: t
 zatížení jedn. náprav: t
 rozvor náprav: m
 počet náprav/kol: ks min. poloměr otáčení: m
 Požadovaný termín přepravy: od do
 Přeprava z: okres
 do: okres

Návrh přepravní trasy: (vyplní žadatel):

Pozn.:

- Náklad o celkové hmotnosti nad 60 t nebo nadměrných rozměru lze povolit jen výjimečně, pokud žadatel prokáže, že není technicky reálné snížit hmotnost nebo rozměry přepravy ani použít jiného způsobu přepravy a že zatížitelnost mostu a únosnost vozovek ověřené statickým posouzením umožní realizaci přepravy.
 - U vozidla (soupravy) nad 60 t uveďte obrysový náčrt vozidla (soupravy) s vyznačením všech rozměrů a umístění nákladu v příloze (formát A 4)
- Doklady potřebné k vydání povolení:**
- Výpis z obchodního rejstříku + zplnomocnění /v případě že žadatel není současně statutární zástupce nebo jednatel společnosti/
 - Doklad prokazující technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích (technický průkaz silničního vozidla nebo zvláštního motorového vozidla, příp. technické osvědčení zvláštního vozidla nebo silničního vozidla)

Vyřizuje:

telefon:

fax:

.....
razítko a podpis žadatele

Rozhodnutí o povolení jednorázové nadměrné přepravy

MINISTERSTVO DOPRAVY
odbor pozemních komunikací

Č.j. : 60202
Správní poplatek : 120 000 Kč
V Brně dne: 30.03.10
Vyřizuje: Ing. Zlámal
tel: +420 549 133 797
mobil: +420 606 694 538
fax: +420 541 213 836
email: pavel.zlamal@rsd.cz

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy jako příslušný silniční správní úřad podle ust. § 40 odst. 2, písm. c) a d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

p o v o l u j e

podle § 25 odst. 6, písm. a) a b) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

firmě: **MICRO-TRANS, ul. Szkolna 26, 42 287 Lubsza, Polsko**
v zastoupení: **MAXITRANS s.r.o., Trnkova 657/90, 628 00 Brno-Líšeň**

zvláštní užívání pozemních komunikací pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Údaje o předmětu přepravy :

Náklad (druh, hmotnost):	Francisovo oběžné kolo	82,00 t
Podvozek (typ, SPZ, hmotnost) :	Faymonville SLU 06RW	41,00 t
Tahač (typ, SPZ, hmotnost) :	MAN W12472K	13,00 t
Souprava - celková délka v m : 30,00		
	max. šířka v m : 6,10	
	max. výška v m : 4,10	
	celková hmotnost v t : 136,00	
	zatížení jedn. náprav : 2 x 9,0 – 2 x 12,0 – 3 x 11,75 – 5 x 11,75 t/osu	
	rozvor náprav : 2,65 – 1,44 – 1,42 – 2,45 – 1,36 – 1,36 – 10,3 – 4 x 1,36 m	
	počet náprav/kol v ks : 4 + 3 + 5	

Termín přepravy: **29.3. - 29.4.2010**

Převážní trasa: **Blansko - Chotěbuz**

Blansko – II/379 Šebrov – I/43 / R43 Brno, Hradecká – Sportovní – Budovcova – (objetí estakády ev.č. 43-002 u Královopolského nádraží po sjízdné rampě před mostem na ul. Budovcovu – přes stanoviště autobusů zpět Sportovní) – Sportovní - Porgesova – Husovický tunel – Provazníková – Svatoplukova – Rokytova – Žarošická – Jedovnická – Novolišeňská – Trnkova – Holzova – Ostravská – nájezd na D1 – R46 Vyškov – R46 Prostějov – R35 Olomouc – I/47 Hranice – I/48 Bělá – Frýdek Místek - Český Těšín - Chotěbuz

Podmínky:

Vzhledem k celkovým parametrům soupravy nutné minimálně čtyři technické doprovody, jejichž řidiči jsou oprávněni k výkonu této činnosti na území ČR a seznámení s průběhem trasy. Na směrově rozdělené komunikaci jedou alespoň dvě doprovodná vozidla vzadu za soupravou. Souprava a doprovodná vozidla budou vybavena příslušným obrysovým a výstražným osvětlením, které bude při jízdě v činnosti.

Mimo technických doprovodů bude souprava doprovázena i vozidlem Policie ČR (č.j. PPR-198-26/ČJ-2010-99UD), a žadatel je povinen se při přepravě řídit pokyny policistů.

Přejezd mostních objektů bude plně v souladu se stanoviskem Ing. Vladimíra Lewczyszyna, autorizovaného inženýra a soudního znalce s průkazem zvláštní způsobilosti specializace silniční mosty (č.j.: 19/2010/Lew).

Výsledky měření budou zaslány vlastníkům objektů a kopie na OPK MD, nejpozději do 30 dnů od ukončení přepravy.

Povolení bylo vydáno na základě souhlasu příslušných vlastníků komunikací a dalších organizací, jejichž vyjádření je nedílnou součástí tohoto povolení. Žadatel je povinen akceptovat všechny jejich stanovené podmínky.

Trasu je nutno předem prověřit zejména s ohledem na směrové a šířkové poměry. Jakékoliv poškození nebo zásah do vegetace podél komunikace je dopravce povinen neprodleně oznámit správci, příp. majiteli a na své náklady sjednat náklady. Kopie je platná.

Ministerstvo dopravy *Zlámal*
odbor pozemních komunikací -15-

Rozhodnutí o povolení opakované nadměrné přepravy

MINISTERSTVO DOPRAVY

odbor pozemních komunikací

Č.j: 60175
 Správní poplatek: 6 000 Kč
 V Brně dne: 2011-02-18
 Vydává: Ing. Zlámal
 tel: + 420 549 133 797
 mobil: + 420 606 694 538
 fax: + 420 541 213 836
 e-mail: pavel.zlamal@rsd.cz

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy jako příslušný silniční správní úřad podle ust. § 40 odst. 2, písm. c) a d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

p o v o l u j e

podle § 25 odst. 6, písm. a) a b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

zadatel: **Jan Trödler - TAGRI, Radňovice 46, 592 31 Nové Město na Moravě**

zvláštní užívání pozemních komunikací pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhláškou č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a užití dálnice a rychlostní silnice silničními motorovými vozidly, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší než stanoví zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.

Údaje o předmětu přepravy:

Náklad (druh, hmotnost):	konstrukce, zemědělské stroje	20,50 t
Podvozek (typ, RZ, hmotnost):	NOOTEBOOM 3.J2 2353	14,30 t
Tahač (typ, RZ, hmotnost):	VOLVO 4.J0 3053	9,20 t
Souprava :	celková délka: 24,00 m	
	max.šířka: 3,50 m	
	max.výška: 4,50 m	
	celková hmotnost: 44,00t	
	zátížení jedn.náprav: nepřekročí povolené limitní hodnoty (§ 15 odst. 1 vyhl.341/2002 Sb.)	
	počet náprav v ks 3 + 2	

Termín přepravy: 23.2. – 22.5.2011
Přepravní trasa: OPAKOVANÁ PŘEPRAVA

Po silniční síti I., II. a III. třídy, rychlostních silnicích a dálniční síti na území České republiky za dodržení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů a vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Povolení neplatí pro jízdu soupravy nad 40 tun přes most ev.č.D1-030 na dálnici D1 (km 23,8 obousměrně mezi křižovatkou Mírošovice-Hvězdonice).

Podmínky přepravy:

- Vzhledem k značné délce platnosti rozhodnutí, trasy nutno před jízdou prověřit z hlediska možných uzavírek popř. jiných překážek, které mohou v průběhu platnosti nastat.
- Při šířce nad 3,20 m nebo délce 22,00 m - povinné doprovodné vozidlo. Souprava a doprovodné vozidlo budou vybaveny výstražným a obrysovým osvětlením, které bude za jízdy v činnosti.
- Přejezd po dálnici a rychlostní komunikaci: viz body 17, 18 a 19 dalších podmínek přepravy.
- **Přejezd územím hlavního města Prahy** : průjezd povolen v době od 20:00 do 5:00 hod.
 - a) Průjezd bez časového omezení je možný v úseku D5 (R6, R7) - Pražský okruh - D1 a v úseku D11 - Pražský okruh - R10.
 - b) Průjezd po Městském okruhu (Spořilovská - Jižní spojka - Průmyslová - Kbelská . alt. Štěrboholská spojka) je povolen bez časového omezení, pouze pokud souprava nepřesáhne šířku 3,00 m, po předchozím souhlasu odboru dopravy MHMP Ing. Mandýsová, tel. 236 004 398.
 - c) Mimo Pražský okruh a Městský okruh nutno předem odsouhlasit trasu a podmínky přepravy s Magistrátem hl.m. Prahy, Ing. Mandýsovou tel. 236 004 398.
- Trasu je nutno předem prověřit zejména s ohledem na šířkové a směrové poměry (zejména úseky s uzavírkami) a podjezdné výšky pod křižujícími vedením a v případě kdy je výška vedení (ochranné pásmo) nižší než max. výška soupravy, je nutno zajistit při přepravě doprovod se správcem tohoto vedení.

Kopie platná do 28.2.2011.

Ministerstvo dopravy
 odbor pozemních komunikací

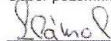
Další podmínky přepravy:

1. Před uskutečněním přepravy je uživatel povinen prověřit navrhovanou trasu po stránce šířkového a výškového uspořádání, včetně nadzemního vedení (trolej, el. vedení a pod.), včetně poloměru oblouků a tím předejít případným škodám.
2. Je-li trasa přepravy vedena po místní komunikaci, uživatel je povinen požádat o souhlas příslušný správní úřad (ust. §40, odst. 5, písm. c) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů)
3. Uživatel ručí za veškeré škody způsobené jak na majetku silniční správy, tak i na majetku třetích osob. Jakékoliv poškození silničního majetku a zařízení cizích organizací je nutno neprodleně hlásit příslušnému správci.
4. Při přepravě se uživatel postará na svůj náklad o zajištění bezpečnosti jízdy (např. o posyp kluzkých vozovek).
5. Přeprava musí být prováděna tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost ostatního silničního provozu.
6. V případě, že na stanovené trase je provedena uzavírka silnice, případně jiná překážka silničního provozu, o které nebyl silniční správní úřad předem informován, je uživatel povinen změnu trasy projednat s příslušným vlastníkem komunikace.
7. Překračuje-li celková hmotnost soupravy (vozidla) 60 tun a dotýká-li se povolená přeprava železnice, je uživatel povinen vyžádat si souhlas k přepravě od příslušného drážního úřadu.
8. Přesahuje-li výška transportu při průjezdu přes elektrifikovanou trať ČD mez stanovenou dopravní značkou, nebo při průjezdu městy s trolejovým el. vedením výška transportu neodpovídá bezpečné průjezdnosti, je uživatel povinen projednat postup přepravy s příslušným správcem vedení a řídit se jeho pokyny.
9. **Přejíždění mostů:** Překračuje-li souprava (vozidlo) dle vyhl.č. 341/2002 Sb., pouze rozměry - je přejezd upraven ustanoveními vyhl.č. 30/2001 Sb. Týká-li se překročení měř i hmotností, potom
 - a. nepřesahuje-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) zatížitelnost mostu (příp. uvedenou na dopravní značce B 13), lze most přejet bez zvláštních opatření,
 - b. je-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) vyšší než normální zatížitelnost (příp. údaj na dopravní značce B 13), ale maximálně rovna výhradní zatížitelnosti mostu (dodatková tabulka č. E 5), lze most přejet jako jediné vozidlo středem vozovky s vyloučením ostatního provozu na mostě, není-li v příloze tohoto rozhodnutí stanoveno jinak,
 - c. je-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) vyšší než údaj výhradní zatížitelnost mostu, povoluje se přejezd individuálně a stanoví se zvláštní podmínky,
 - d. použití postrku na mostě není dovoleno, postrkové vozidlo může most přejíždět pasivně zapojeno v soupravě.
10. V případech, kdy přepravou nadměrného nákladu (vozidla) může být ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu, žadatel předem předná případnou asistenci Policie ČR s příslušným útvarem.
11. Přeprava nesmí být prováděna v obdobích zvlášť stanovených § 43 zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
12. V případech, kdy maximální šířka přesahuje 3,5 metru, nebo při přepravě může dojít k ohrožení plynulosti ostatního silničního provozu, je uživatel povinen harmonogram přepravy nahlásit Polici ČR - Centru dopravních informací, tel.: 974 841 945-6 nebo fax: 974 841 933 (adresa pro poštovní styk: Policejní prezidium ČR- CDI, poštovní schránka 62/OS, 170 89 Praha 7).
13. Přesahuje-li max. šířka soupravy 5,45 m - nutno s harmonogramem přepravy seznámit i všechny pracovníky pověřené MD k výkonu této činnosti, jejichž územím přeprava projíždí.
14. Za dodržení podmínek uvedených v technickém průkazu vozidla zodpovídá provozovatel vozidla (řidič) a toto povolení nenahrazuje výjimku z technické způsobilosti vozidla.
15. Řidič lažného vozidla nebo vedoucí transportu musí mít u sebe toto povolení, doklad o hmotnosti nákladu a na vyzvání orgánů k tomuto zmocněných jej při kontrole předložit.
16. Nepřepravovat za mlhy nebo snížené viditelnosti způsobené vlivem špatných povětrnostních podmínek a špatné sjezdovosti vozovek (v zimním období).
17. **Podmínky přejezdu po dálnici a rychlostní silnici:** Na dálnici a rychlostní silnici je posádka soupravy povinna umožnit bezpečné předjíždění ostatních vozidel. V případě, že se souprava stane nepojízdnou pro technickou závadu nebo havárii, dopravce zajistí její odstranění z jízdního pásu dálnice nebo rychlostní silnice nejpozději do 12 hodin od okamžiku vzniku nepojízdného stavu soupravy. Při projíždění úseků s obousměrným provozem v místech částečných uzavírek musí řidič soupravy umožnit bezpečné míjení protijedoucích vozidel a v případech přejíždění přes přejezdy středního dělicího pásu dálnice nebo rychlostní silnice v místech objíždek zajistit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu.
18. Pokud je trasa přepravy vedena tunely na dálnici D8, je žadatel povinen předem průjezd soupravy odsouhlasit s Dálničním oddělením PČR Rehlovice, tel.: 974 421 257.
19. Přepravu tunely na Pražském okruhu nahlásí žadatel dispečinku Policie ČR (974 825 630 a 974 825 633) v případech, jestliže souprava přesáhne max. výšku 4,30 m - pokud není průjezd povolen, je možné v době od 20.00 do 05.00 hod. projíždět zónou zákazu vjezdu nákladních vozidel nad 12 tun (dopr. značka B4) v trase Barrandovský most – Jižní spojka v obou směrech.

Odůvodnění: Rozhodnutí o povolení přepravy výše uvedeného nákladu (vozidla) po trase, uvedené ve výroku, se vydává na základě žádosti. Přeprava je možná pouze za dodržení podmínek uvedených ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad do 15 dnů od jeho doručení ministru dopravy, (§ 152 zák.č. 500/2004 Sb., správní řád) prostřednictvím odboru pozemních komunikací Ministerstva dopravy, nábf. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1.

Ing. Pavel Zlámal
oprávněná úřední osoba
Odbor pozemních komunikací





Žadatel se vzdává - ~~nevzdává~~ možnosti odvolání a rozhodnutí nabývá právní moci dnem převzetí.

.....
Podpis žadatele a datum převzetí

Povolení k přesunu sklízecích mlátiček při sezónních pracích – Česká republika

MINISTERSTVO DOPRAVY
 odbor pozemních komunikací

Č.j. : **60952**
 Správní poplatek : **bezpoplat. Kč**
 V Brně dne : **13.06.07**
 Vyřizuje: **Coufal**
 Č.tel.: **41321101/:** 797
 ŘSD sB /

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy a spojů jako příslušný úřad státní správy podle ust. § 40 odst. 2, písm. d) a § 25 odst. 4, písm. a) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích

p o v o l u j e

firmě **Karel Fabík Žďár nad Sázavou Havlíčkovo nám.15**

v zastoupení :

zvláštní užívání pozemních komunikací pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu sil in. Dopravy a spojů č. 341/2002

Údaje o předmětu přepravy :

Náklad (druh, hmotnost) :	sklízecí mlátička	CLAAS	18,00	t
Podvozek (typ, SPZ, hmotnost) :	v.č.45401026			t
Tahač (typ, SPZ, hmotnost) :				t
Souprava - celková délka v m :	18	včetně postrku :		m
max. šířka v m :	4,00			
max. výška v m :	4,00			
celková hmotnost v t :	18,00	včetně postrku :		t
zatížení jedn. náprav :				t
rozvor náprav :				m
počet náprav/kol v ks :		2.1 min. poloměr otáčení:		m

Termín přepravy: **15.6.. - 10.12.2006** *2007*

Přepravní trasa: **Silniční síť ČR-sklizňové práce**

Povolení neplatí pro přejezd kombajnu po dálnici a rychlostní silnici.

Podmínky: Nutný technický doprovod, oprávněný k výkonu této činnosti. Souprava a doprovodné vozidlo budou vybaveny příslušným obrysovým a výstražným osvětlením, které bude při jízdě v činnosti. Po vytvoření kolony vozidel ostatního sil. provozu (cca 10 vozidel) nutno na nejbližším možném místě odstavit a umožnit bezpečné předjetí.

Nepřepravovat za snížené viditelnosti.

V konvoji mohou jet maximálně 3 kombajny a v tomto případě budou doprovázeny dvěma doprovodnými vozidly.

Upozornění: Platnost povolení je pouze v době žňových prací, při přesunu kombajnů za účelem oprav nutno žádat o nové povolení, které bude dle zák. 36/634/2004 o správních poplatcích vybíraných správními orgány ČR ČR ve znění pozdějších předpisů zpoplatněno (1.200,-Kč při vnitrostátní přepravě nad rámec okresu)

kopie telefaxem je platná

Další podmínky přepravy:

1. Před uskutečněním přepravy je uživatel povinen prověřit navrhovanou trasu po stránce šířkového a výškového uspořádání, včetně nadzemního vedení (trolej, el. vedení a pod.), včetně poloměrů oblouků a tím předejít případným škodám.
2. Je-li trasa přepravy vedena po místní komunikaci, uživatel je povinen požádat o souhlas příslušný správní úřad (ust. §40, odst. 5, písm. c) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů)
3. Uživatel ručí za veškeré škody způsobené jak na majetku silniční správy, tak i na majetku třetích osob. Jakékoliv poškození silničního majetku a zařízení cizích organizací je nutno neprodleně hlásit příslušnému správci.
4. Při přepravě se uživatel postará na svůj náklad o zajištění bezpečnosti jízdy (např. o posyp kluzkých vozovek).
5. Přeprava musí být prováděna tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost ostatního silničního provozu.
6. V případě, že na stanovené trase je provedena uzavírka silnice, případně jiná překážka silničního provozu, o které nebyl silniční správní úřad předem informován, je uživatel povinen změnu trasy projednat s příslušným vlastníkem komunikace.
7. Překračuje-li celková hmotnost soupravy (vozidla) 60 tun a dotýká-li se povolená přeprava železnice, je uživatel povinen vyžádat si souhlas k přepravě od příslušného drážního úřadu.
8. Přesahuje-li výška transportu při průjezdu přes elektrifikovanou trať ČD mez stanovenou dopravní značkou, nebo při průjezdu městy s trolejovým el. vedením výška transportu neodpovídá bezpečné průjezdnosti, je uživatel povinen projednat postup přepravy s příslušným správcem vedení a řídit se jeho pokyny.
9. **Přejíždění mostů:** Překračuje-li souprava (vozidlo) dle vyhl.č. 341/2002 Sb., pouze rozměry - je přejezd upraven ustanoveními vyhl.č. 30/2001 Sb. Týká-li se překročení měř i hmotností, potom
 - a. nepřesahuje-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) zatížitelnost mostu (příp. uvedenou na dopravní značce B 13), lze most přejet bez zvláštních opatření,
 - b. je-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) vyšší než normální zatížitelnost (příp. údaj na dopravní značce B 13), ale maximálně rovna výhradní zatížitelnosti mostu (dodatková tabulka č. E 5), lze most přejet jako jediné vozidlo středem vozovky s vyloučením ostatního provozu na mostě, není-li v příloze tohoto rozhodnutí stanoveno jinak,
 - c. je-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) vyšší než údaj výhradní zatížitelnost mostu, povoluje se přejezd individuálně a stanoví se zvláštní podmínky,
 - d. použít postrku na mostě není dovoleno, postrkové vozidlo může most přejíždět pasivně zapojeno v soupravě.
10. V případech, kdy přepravou nadměrného nákladu (vozidla) může být ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu (např. jízda v protisměru, šířka a délka přepravovaného nákladu), je třeba si předem vyžádat asistenci dopravní policie.
11. Přeprava nesmí být prováděna v obdobích zvlášť stanovených § 43 zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
12. V případech, kdy maximální šířka přesahuje 3,5 metru, nebo při přepravě může dojít k ohrožení plynulosti ostatního silničního provozu, je uživatel povinen harmonogram přepravy nahlásit Polici ČR - Centru dopravních informací, tel.: 974 841 945-6 nebo fax: 974 841 933 (adresa pro poštovní styk: Policejní prezidium ČR- CDI, poštovní schránka 62/DS, 170 89 Praha 7).
13. Přesahuje-li max. šířka soupravy 5,45 m - nutno s harmonogramem přepravy seznámit i všechny pracovníky pověřené MD k výkonu této činnosti, jejichž územím přeprava projíždí.
14. Za dodržení podmínek uvedených v technickém průkazu vozidla zodpovídá provozovatel vozidla (řidič) a toto povolení nenahrazuje výjimku z technické způsobilosti vozidla.
15. Jestliže je povolení určeno zahraničnímu uživateli, je český zprostředkovatel odpovědný za to, že uživatel byl seznámen s podmínkami tohoto povolení.
16. Za toto povolení byl stanoven správní poplatek ve shora uvedené výši, splatný před vydáním rozhodnutí.
17. Řidič tažného vozidla nebo vedoucí transportu musí mít u sebe toto povolení a na vyzvání orgánů k tomuto zmocněných jej při kontrole předložit.
18. Nepřepravovat za mlhy nebo snížené viditelnosti způsobené vlivem špatných povětrnostních podmínek a špatné sjízdnosti vozovek (v zimním období).
19. **Podmínky přejezdu po dálnici a rychlostní silnici:** Na dálnici a rychlostní silnici je posádka soupravy povinna umožnit bezpečné předjíždění ostatních vozidel. V případě, že se souprava stane nepojíždňou pro technickou závadu nebo havárii, dopravce zajistí její odstranění z jízdního pásu dálnice nebo rychlostní silnice nejpozději do 12 hodin od okamžiku vzniku nepojíždňého stavu soupravy. Při projíždění úseků s obousměrným provozem v místech částečných uzavírek musí řidič soupravy umožnit bezpečné míjení protijedoucích vozidel a v případech přejíždění přes přejezdy středního dělicího pásu dálnice nebo rychlostní silnice v místech objížďek zajistit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu.

Odůvodnění: Rozhodnutí o povolení přepravy výše uvedeného nákladu (vozidla) po trase, uvedené ve výroku, se vydává na základě žádosti. Přeprava je možná pouze za dodržení podmínek uvedených ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad do 15 dnů od jeho doručení ministru dopravy, (§ 152 zák.č. 500/2004 Sb., správní řád) prostřednictvím odboru pozemních komunikací Ministerstva dopravy, nábř. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1.

Za správnost: *Jiří Coufal*
pověřený pracovník



Ing. Pavel Šustr
zástupce ředitele
odboru pozemních komunikací

Žadatel se vzdává - nevzdává možnosti odvolání a rozhodnutí nabývá právní moci dnem převzetí.

.....
Podpis žadatele a datum převzetí

Žádost o povolení přepravy – Slovenská republika

Žiadateľ:

Adresa príslušného
Krajského úradu pre cestnú dopravu
a pozemné komunikácie

Zn.č. :
(uvedie žiadateľ)

Dátum

Vec: Žiadosť o povolenie nadmernej alebo nadrozmernej prepravy

V zmysle § 8 ods.1 zákona č.135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a § 11 vyhlášky č.35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon), žiadame o povolenie na prepravu nadrozmerného nákladu, ktorého rozmery alebo hmotnosť presahujú mieru stanovenú Nariadením vlády SR č. 349/2009 Z.z. o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav.

Údaje o preprave :

Náklad (druh, váha): t
 Podvozok (typ, ev. číslo, váha): t
 Ťahač (type, ev.číslo, váha) t
 Ťahač/trailer - celková dĺžka : m včítane postrku: m
 max. šírka: m
 max. výška: m
 celková váha: t včítane postrku: t
 zaťaženie jedn. náprav: t
 rozvor náprav: m
 počet náprav/kolies: min. otáč. radius: m

Požadovaný termín prepravy: od do

Trasa prepravy : z:..... okres
 do: okres

Navrhovaná trasa prepravy: (uvedie žiadateľ)

Pozn.:

Podrobnejšie vysvetlenie k žiadosti je uvedené v prílohe č.2.

.....
 podpis žiadateľa

Vybavuje: telefón:

Fax:

Povolení k přesunu sklízecích mlátiček při sezónních pracích – Slovenská republika

KRAJSKÝ ÚRAD

PRE CESTNÚ DOPRAVU A POZEMNÉ KOMUNIKÁCIE T R N A V A
Kollárova 8, 917 02 TRNAVA

číslo spisu: 2009/00496/Gr

V Trnave dňa 11. 5. 2009

ROZHODNUTIE

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Trnava ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 2 ods. 1 písm. b) zákona NR SR č. 534/2003 Z. z. o organizácii štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov, § 3 a § 8 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov vydáva

žiadateľovi: *KAREL FABÍK*
Havlíčkovo náměstí 15
591 01 Žďár nad Sázavou - ČR

p o v o l e n i e
na zvláštne užívanie pozemných komunikácií

s týmito parametrami: kombajny typu CLAAS MEGA, CLAAS LEXION,
JOHN DEERE – spolu 27 ks

Maximálne rozmery strojov: celková dĺžka - 18,00 m
max. šírka - 4,00 m
max. výška - 4,00 m
celková hmotnosť - 17,00 t

Termín prepravy: 15. 6. 2009 – 30. 11. 2009

Prepravná trasa: *št. hr. ČR/SR Skalica - cesty I., II. a III. triedy na území Trnavského,*
Bratislavského a Nitrianskeho kraja
(mimo diaľničnej siete a mimo ciest pre motorové vozidlá)

Podmienky prepravy:

- Okrem stanovenej prepravnej trasy je možné použiť iné pozemné komunikácie len so súhlasom príslušného orgánu štátnej správy.
- Dopravca si musí vopred overiť, či nie sú na prepravnej trase uzávierky a obchádzky, ktoré by bránili vykonaniu prepravy.
- Preprava musí byť vykonaná tak, že nesmie poškodzovať cestné teleso, mosty a ich príslušenstvo. Prípadnú škodu musí dopravca hlásiť a uhradiť správcovi cesty. Dopravca zodpovedá za škody spôsobené pri preprave či už organizáciám alebo občanom.
- Na prepravnej trase si musí dopravca overiť, či sú dostačujúce podjazdné výšky pod križujúcimi telekomunikačnými, elektrickými vedeniami, trakciami, dostatočné podjazdné výšky pod mostami, cestami, železničnými traťami, potrubiami, či sú vyhovujúce oblúky v križovatkách.

- Dopravca musí dodržať zákon NR SR č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a jeho vykonávacie vyhlášky.
- Vedúci kolóny (vodič poľnohospodárskeho stroja) je povinný toto povolenie mať počas prepravy u seba.
- Preprava sa môže uskutočniť len za predpokladu, že poľnohospodárske stroje budú sprevádzané vozidlom označeným zvláštnym výstražným svetlom oranžovej farby.
- V prípade vytvorenia sa kolóny vozidiel za poľnohospodárskymi strojmi musí dopravca zabezpečiť ich odstavenie na vhodnom mieste mimo cesty.
- V období od 1. 7. 2009 do 31. 8. 2009 v čase dopravných špičiek, t. j. od 6.00 do 9.00 hod. a od 14.00 do 17.00 hod. je preprava z a k á z a n á !
- Presný termín prepravy dopravca vopred oznámi všetkým KDI, cez územie ktorých budú poľnohospodárske stroje prechádzať.

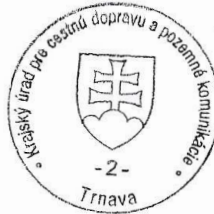
Odôvodnenie:

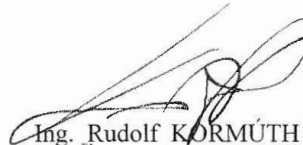
Žiadateľ predložil žiadosť o povolenie podľa § 11 vykonávacej vyhlášky číslo 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách. Konaním uskutočneným podľa § 32 Správneho poriadku sa nezistilo nič, čo by bolo na prekážku vyhovneniu žiadosti.

Poučenie:

Proti tomuto rozhodnutiu je možné podať odvolanie do 15 dní odo dňa doručenia na Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR prostredníctvom tunajšieho úradu. Po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov je toto rozhodnutie preskúmateľné príslušným súdom.

Podľa § 8 ods. 3 písm. b) zák. č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších zmien a doplnkov odvolanie proti rozhodnutiu nemá odkladný účinok.




Ing. Rudolf KORMÚTH
prednosta

V zmysle položky 80 (Oslobodenie) zákona NR SR číslo 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších zmien a doplnkov je žiadateľ oslobodený od poplatku v súvislosti s dopravou poľnohospodárskych strojov na žatevné a zberové práce.

telefón	fax	E-mail	IČO	Štátna pokladnica
033/5564287	033/5564284	viera.grgacova@tt.kud.gov.sk	37847732	č. ú. 7000131483/8180

Žádost o povolení přepravy – Spolková republika Německo

RGST 1992

Antrag und Bescheid für die Durchführung von Großraum- und/oder Schwerverkehr/über die Beförderung von Ladungen mit überhöhten Abmessungen und/oder Gewichten

<p style="text-align: center;">Vom Antragsteller mit Schreibmaschine auszufüllen</p> <p><small>Antragsteller / Adressat / Tel. / Fax / e-Mail</small></p>	<p style="text-align: center;">Nur von der Behörde auszufüllen</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;"><small>Sachbearbeiter</small></td> <td style="width: 33%;"><small>Zimmer-Nummer</small></td> <td style="width: 33%;"><small>Telefonnummer</small></td> </tr> <tr> <td><small>Nr. / Az.</small></td> <td colspan="2"><small>Bescheidnummer:</small></td> </tr> <tr> <td><small>e-Mail</small></td> <td colspan="2"><small>Telefax-Nummer</small></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="height: 40px;"><small>Landratsamt</small></td> </tr> </table>	<small>Sachbearbeiter</small>	<small>Zimmer-Nummer</small>	<small>Telefonnummer</small>	<small>Nr. / Az.</small>	<small>Bescheidnummer:</small>		<small>e-Mail</small>	<small>Telefax-Nummer</small>		<small>Landratsamt</small>		
<small>Sachbearbeiter</small>	<small>Zimmer-Nummer</small>	<small>Telefonnummer</small>											
<small>Nr. / Az.</small>	<small>Bescheidnummer:</small>												
<small>e-Mail</small>	<small>Telefax-Nummer</small>												
<small>Landratsamt</small>													

I. Antrag:

Die oben genannte Firma beantragt gem. §§ 44, 46 und 47 StVO eine

Erlaubnis gem. § 29 Abs. 3 StVO zur Durchführung von Großraum- und/oder Schwervertransporten; die erforderliche/n Ausnahme-genehmigung/en gem. § 70 StVZO lag/en der Erlaubnisbehörde vor.

Einzel- Dauer-

Ausnahmegenehmigung gem. §§ 46 Abs. 1 Nr. 5 und 46 Abs. 1 Nr. 2 StVO zur Beförderung von Ladungen mit Überbreite, Überhöhe und/oder Überlänge und zur Benutzung von Autobahnen oder Kraftfahrstraßen

1. Für die Zeit vom Bis einschließlich ahrt(en) (Anzahl) Konvoi ja nein Zahl der Fahrzeuge

von (Abgangsort und genaue Anschrift der Ladestelle)

nach (Empfangsort und genaue Anschrift der Empfangsstelle)

2. Kraftfahrzeug-Art Ladung

Anhänger-Art

Kennzeichen	Kraftfahrzeug			Anhänger	
	länge	breite	höhe	Transporthöhe absenkbar auf	Gewicht (tatsächlich)
Leerfahrt					Zugfahrzeug <input type="text"/> Anhänger <input type="text"/>
Lastfahrt					

Die Ladung ragt nach vorn Meter / nach hinten m über das Fahrzeug hinaus.

Achsfolge	1. Achse	2. Achse	3. Achse	4. Achse	5. Achse	6. Achse	7. Achse	8. Achse	9. Achse	10. Achse
Achslast in t										
Achsabstand in cm										
Räder je Achse										

Achsfolge	10. Achse	11. Achse	12. Achse	13. Achse	14. Achse	15. Achse	16. Achse	17. Achse	18. Achse	19. Achse
Achslast in t										
Achsabstand in cm										
Räder je Achse										

Reifen-/ Doppelreifenbreite der maximalen Achslast cm Spurweite Cm zwischen den Außenkanten der äußeren Räder gemessen

3.

Vydané povolení - – Spolková republika Německo

- Uvedené informace byly poskytnuty ve špatné vizuální kvalitě.



STADT MEPPEN · POSTFACH 1751 · 49707 MEPPEN
Der Bürgermeister
Antragsteller/Adressat
Sommer GmbH & Co. KG
Niederlassung Meppen
Venhäuser Weg 11



Sachbearbeiter Zimmer Nr./Tel. Nr.
Herr Lake / Herr Hinrichs 05931/153-230 o. 231

Nr./Az.: - 32 73 20/0 - Genehmigungs-Nr.: 0949/10

Teletex-Nr. Telefax-Nr.
05931/153-291

48477 Hörstel
i. Vertr. v. Jan Trödler-TAGRI
Radnovice 46, CZ - 59231 Nové Město na Moravě
Verantwortlicher Disponent: Herr Jan Trödler
Tel.: 05978/99950 Fax: 05978/999515

Antrag und Bescheid für die Durchführung von Großraum- und/oder Schwerverkehr über die Beförderung von Ladungen mit überhöhten Abmessungen und/oder Gewichten

Die oben genannte Firma beantragt gem. §§ 44, 46 u. 47 StVO eine Einzel- Dauer-
 Erlaubnis Ausnahmegenehmigung

gem. § 29 Abs. 3 StVO zur Durchführung von Großraum- und/oder Schwertransporten; die erforderliche/n Ausnahmegenehmigung/en gem. § 70 StVZO lag/en der Erlaubnisbehörde vor

gem. §§ 46 Abs. 1 Nr. 5 u. 46 Abs. 1 Nr. 2 StVO zur Beförderung von Ladungen mit Überbreite, Überhöhe und/oder Überlänge und zur Benutzung von Autobahnen oder Kraftfahrstraßen

Für die Zeit vom 09.11.2010		bis einschließlich 08.11.2013		Fahrten (Anzahl) unbegrenzt	Konvoi <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Zahl der Fahrzeuge - 1 -
von (Abgangsort und genaue Anschrift der Ladestelle) Siehe Fahrtweg						
nach (Empfangsort und genaue Anschrift der Empfangsstelle) Siehe Fahrtweg						
Kraftfahrzeug-Art Ssgm. Anhängers-Art Sattelanhänger				Ladung unter Berücksichtigung YwV IV.2 zu § 29 III StVO Stahlkonstruktionen, Beton- bzw. Maschinenteile, Baugeräte bzw. -maschinen		
Kennzeichen	Kraftfahrzeug 4 J 03053 (CZ)		Anhängers 3 J 22353 (CZ)			
Gesamt-	länge	breite	höhe	Transporthöhe absenkbar auf	Gewicht tatsächlich Zugfahrzeug Anhängers	
Leerfahrt	17,97 - 18,24 m	2,55 m	4,00 m		8,71 t	14,30 t
Lastfahrt	23,00 m	3,00 m	4,00 m		41,80 t	
Die Ladung ragt nach vorn		m,		nach hinten max. 3,00 m über das Fahrzeug hinaus		
Achsfolge Achslast in t	1. Achse 2. Achse 3. Achse 4. Achse 5. Achse 6. Achse 7. Achse 8. Achse 9. Achse 10. Achse					
Achsabstand in cm						
Räder je Achse						
Achsfolge Achslast in t	10. Achse 11. Achse 12. Achse 13. Achse 14. Achse 15. Achse 16. Achse 17. Achse 18. Achse 19. Achse					
Achslast in t XXXX						
Achsabstand in cm						
Räder je Achse XXXX						
Reifen-/Doppelreifenbreite der maximalen Achslast		Spurweite		249 cm zwischen den Außenkanten der äußeren Räder gemessen		
		49 cm				
Fahrtweg/Geltungsbereich Klassifizierte Fahrstrecken in der Bundesrepublik Deutschland, Gewichtsbeschränkte Straßen dürfen nicht befahren werden.						

Auflagen, Bedingungen, Fristen:

Genehmigungs-Nr.: 0949/10

Für vorgenannten Transport gelten folgende Fahrzeitbestimmungen:

- Es darf nicht gefahren werden von Gründonnerstag bis Dienstag nach Ostern und von Freitag vor Pfingsten bis Dienstag danach (jeden Jahres) von 06.00 bis 09.00 Uhr. Ferner gelten die Bestimmungen der Ferienreiseverordnung und der StVO bezügl. der Sonn- u. Feiertagsfahrverbote.
- Bei einer Gesamtbreite von 2,76 m bis 3,00 m darf auf öffentlichen Straßen am Freitag in der Zeit von 15.00 bis 19.00 Uhr, von Samstag, 06.00 Uhr bis Sonntag, 24.00 Uhr, und am Montag in der Zeit von 06.00 bis 09.00 Uhr nicht gefahren werden
- Innerhalb des Landkreises Emsland darf für Transporte mit einer Gesamtbreite von 2,76 m bis 3,00 m von der vorgenannten Fahrzeitbeschränkung in der Weise abgewichen werden, dass innerhalb des Kreisgebietes Freitags von 15.00 bis 16.00 Uhr und von 18.00 bis 19.00 Uhr sowie an Samstagen von 06.00 bis 09.00 Uhr gefahren werden darf.
- Transporte mit einer Gesamtbreite von 2,55 bis 2,75 m unterliegen keiner Fahrzeitbeschränkung.
- Auf anderen Straßen darf in der Zeit von 09.00 bis 15.00 Uhr und von 19.00 bis 06.00 Uhr gefahren werden. Auf Ortsdurchfahrten in Städten mit mehr als 20.000 Einwohnern.
- Der Bescheidinhaber hat unmittelbar vor Transportbeginn zu prüfen, ob die in der Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung festgelegten Maße und Gewichte, insbesondere die vorgeschriebene bzw. genehmigte Höhe, eingehalten werden und ob der genehmigte Transportweg für die Durchführung des Transportes tatsächlich geeignet ist (Linienführung, Zustand und Breite der Straße, der Brücken, Bahnübergänge einschl. der Oberleitungen sowie der Verkehrsbeschränkungen, Sperrungen und Umleitungen). Bei Überhöhe ist die Prüfung zusätzlich in Bezug auf das Lichtraumprofil und Freileitungen vorzunehmen.
- Um sicherzustellen, dass die Auflagen eingehalten werden können, muss während des gesamten Transportes eine sachkundige Person anwesend sein, die der deutschen Sprache mächtig ist.
- Bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen oder bei Glatteis ist die Fahrt zu unterbrechen und das Fahrzeug möglichst außerhalb der Fahrbahn abzustellen und in geeigneter Weise zu sichern.
- Die Richtlinien für die Kennlichmachung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge sowie bestimmter hinausragender Ladungen vom 19.12.1973 (Verkehrblatt von 1974, S. 2), zuletzt geändert am 04.01.1983 (Verkehrblatt von 1983, S. 23), sowie die einschlägigen Vorschriften zur Ladungssicherung sind zu beachten.
- Eine gültige Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung ist während des Transportes im Fahrzeug mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Soweit ein privates Begleitfahrzeug mit Wechselverkehrszeichen-Anlage vorgeschrieben ist, ist eine Kopie der für das rückwärtige Signalbild einschließlich der Wechselverkehrszeichen-Anlage erteilten Freigabebescheinigung des Bundesministeriums für Verkehr nebst dem dazugehörigen Prüfberichtes der Bundesanstalt für Straßenwesen im Begleitfahrzeug mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen.
- Um einen reibungslosen Ablauf des Schwer- und Großraumverkehrs sicherzustellen, kann die zuständige Polizeidienststelle im Einzelfall von der im Erlaubnisbescheid festgesetzten zeitlichen Beschränkung abschen, wenn es die Verkehrslage erfordert oder gestattet.
- Diese Erlaubnis gilt nur in Verbindung mit einer gültigen Ausnahmegenehmigung gem. § 70 StVZO. Die in der Ausnahmegenehmigung gemachten Auflagen und Bedingungen sind unbedingt zu beachten.
- Beim Befahren der Bahnübergänge dürfen sich keine Personen außerhalb des Führerhauses auf dem Fahrzeug bzw. auf der Ladung befinden. Bei Bahnübergängen ist ggfls. auf Unebenheiten, bedingt durch Gleislage (Überhöhung der Schienen), zu achten.
- Es ist zu beachten, dass beim Befahren von Bahnübergängen mit Blinklichtanlage bzw. Lichtzeichenanlagen und Halbschranken die Bahnübergänge in kürzester Zeit geräumt werden müssen, da vom Beginn des Blinkens bzw. Aufleuchtens des Gelblichts bis zum Niedergehen der Halbschranken ca. 12 Sekunden vergehen.

- An Bahnübergängen, die lediglich mit Blinklicht oder Lichtzeichen gesichert sind, ist zu beachten, dass das rote Blinklicht bzw. das Gelblicht etwa 20 Sekunden vor Eintreffen eines Zuges aufleuchtet.
- Für das Befahren von durch Blinklicht oder Lichtzeichen bzw. i.V.m. Halbschranken gesicherten Bahnübergängen ist daher für das Kfz mit Überbreite (breiter als 3 m) bzw. Überlänge (länger als 18,0 m) eine Mindestgeschwindigkeit von 20 km/h erforderlich.
- Der Schwerlasttransport darf Brücken nicht befahren, wenn sich bereits ein anderer Schwerlasttransport darauf befindet. Dies gilt nicht für Straßen mit Mittelstreifen und mindestens vier Fahrspuren.
- Auf Brücken ist zu vorausfahrenden Lkw und Lastzügen ein Abstand von mindestens 100 m einzuhalten. Dieser Abstand ist auch bei Verkehrsstau einzuhalten. Bei einem vorausfahrenden Schwerlasttransport ist der Abstand so groß zu halten, dass sich jeweils nur ein Schwerlastfahrzeug auf der Brücke befindet.
- Diese Erlaubnis/Ausnahmegenehmigung und die Ausnahmegenehmigung gem. § 70 StVZO sind auf allen Fahrten mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.
- Diese Erlaubnis/Ausnahmegenehmigung ist nur gültig, wenn die Haftpflichterklärung - Ziff. 5 - unterschrieben ist.
- Neben der Rundumleuchte auf dem Zugfahrzeug ist bei Transporten über 18,00 m am Ende des Zuges eine weitere Kennleuchte für gelbes Blinklicht (Rundumlicht) angebracht und während der Fahrt eingeschaltet sein.
- Bei Sichtweiten unter 100 m ist der Transport stillzulegen.
- Die verkehrssichere Durchführung des Transportes obliegt dem Unternehmer in eigener Verantwortung! Er hat die Straßenverkehrszulassungsordnung (insbesondere Zulassungs- und Betriebslaubnispflicht), die Straßenverkehrsordnung, die Ferienreiseverordnung, das Güterkraftverkehrsgesetz und die Arbeitszeitbestimmungen für Fahrer und Beifahrer genau zu beachten und die Transportführer auf die Einhaltung vorgenannter Vorschriften stets hinzuweisen.
- Die im Zuge des Fahrtweges auftretenden Straßenbaustellen sind mit äußerster Vorsicht zu durchfahren. Den Anweisungen der Sicherungsposten ist Folge zu leisten.
-
-

Fakturace přítomnosti vozidla technického doprovodu

Faktura č. 072011			
Dodavatel:		Odběratel:	
Ondřej Čerešňák Valtická 4153/1 Brno, 628 00		Tomáš Tichý Náměstí Svobody 26 Modřice, 664 42	
neplátce DPH			
IČ: 87134471	DIČ: CZ8910264099	IČ: 66588359	DIČ: CZ7910163866
Platební podmínky:		Datum vystavení:	23.2.2011
Forma úhrady	Převodem		
Bankovní spojení:	Česká spořitelna		
Číslo účtu:	2146466339/0800	Splatnost:	25.3.2011
Variabilní symbol:	072011		
Fakturujeme vám:		cena:	
Fakturujeme Vám za provedení technického doprovodu nadměrné přepravy ze dne 21.-22.2.2011 celkem Kč →		1 984 Kč	
Celkem	248 km × 8 Kč		
		Celkem k úhradě:	1 984 Kč
Vyřizuje:			
Ondřej Čerešňák Tel: +420 606 371 031 Email: doprovody@ceresnak.cz Web: www.ceresnak.cz			
Vážení zákazníci, uvádějte prosím při platbách převodem správný variabilní symbol transakce! Děkujeme Vám.		Razítko a podpis	
		Ondřej Čerešňák IČ: 87134471 Tel. +420 606 371 031 www.ceresnak.cz	