

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

FAKULTA BEZPEČNOSTNĚ PRÁVNÍ

Katedra policejních činností

**Kontrola nadrozměrné dopravy
(zahraniční komparace)**

Bakalářská práce

Oversized traffic control (foreign comparison)

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

Pplk. Mgr. Jindřich Komárek, Ph.D.

AUTOR PRÁCE

Petra Hiršová

PRAHA

2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu literatury.

V Praze, dne 10.3.2022

Petra Hiršová

Poděkování

Tímto bych chtěla poděkovat především vedoucímu bakalářské práce Pplk. Mgr. Jindřichovi Komárkovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a ochotu při konzultacích. Dále bych ráda poděkovala všem, kteří mi věnovali svůj čas, poskytli hodnotné informace a rady, které mi pomohly při sepsání této práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce je zaměřena na kontrolu nadrozměrné dopravy s komparací se Spolkovou republikou Německo. Cílem této práce je analyzovat problematiku kontroly nadrozměrné přepravy na základě zjištěných faktů s návrhem možného řešení. Jako podklad k získaným faktům slouží informace získané z pohovorů s pracovníky institucí, které se na těchto přepravách podílejí. V rámci analýzy se podařilo zjistit několik rozdílů a nedostatků, na základě kterých bylo připraveno závěrečné doporučení na zlepšení kontroly nadrozměrné dopravy.

KLÍČOVÁ SLOVA

Přeprava nadrozměrných nákladů * silniční doprava * legislativa * povolení * přestupky * kontrola * právní normy * vozidla technického doprovodu * správní úřady.

ANNOTATION

This bachelor thesis is focused on the control of oversized traffic with a comparison with the Federal Republic of Germany. The aim of this work is to analyze the topic of oversized transport control based on the findings with a proposal for a possible solution. The information obtained from interviews with employees of the institutions involved in these transports, serves as a basis for the facts obtained. During the analysis were identified several differences and issues, which were basis for the final recommendation to improve the control of oversized traffic.

KEYWORDS

Transport of oversized loads * road transport * legislation * permits * offenses * control * legal standards * vehicles of technical support * administrative authorities

Obsah

1.	Úvod	8
1.1	Historie	8
2.	Vymezení základních pojmů.....	11
2.1	Nadrozměrný náklad	11
2.2	Maximální povolené hmotnosti a rozměry vozidel.....	11
2.3	Kategorie vozidel	13
2.4	Vlastník pozemní komunikace	15
2.5	Nadrozměrná přeprava.....	16
3.	Legislativa v ČR.....	18
3.1	Právní normy pro přepravu nadrozměrných nákladů v ČR.....	19
3.2	Povolení.....	20
3.3	Žádost.....	21
3.3.1	Evidence žádostí na Ministerstvu dopravy ČR	23
3.4	Správní poplatky.....	24
4.	Podmínky při přepravě nadměrného nákladu	27
4.1	Upevnění a uložení nákladu	29
4.2	Typy vozidel.....	30
4.3	Vozidla technického doprovodu	30
4.3.1	Technické požadavky na výbavu vozidel výstražnými světelnými zařízeními.....	32
5.	Komparace s Německem	34
5.1	Povolené rozměry a váhové limity v Německu	34
5.2	Povolení vydávané v SRN	35
5.3	Vozidla technického doprovodu v SRN	36
5.4	Označení vozidel přepravujících nadrozměrný náklad	38
5.4.1	Speciální požadavky na nákladní vozidla v Německu.....	39
6.	Policejní doprovod nadrozměrného nákladu	40

6.1	Organizace policejního doprovodu	41
6.2	Evidence Ředitelství služby dopravní policie PP	43
6.2.1	Jednotný systém dopravních informací	43
6.2.2	Evidence nadměrných přeprav v rámci ŘSDP PP	44
6.3	Spolupráce se SRN	44
6.4	Poplatky za policejní doprovod	45
6.5	Policejní dohled nadrozměrného nákladu v Německu	46
7.	Koridory – plánování tras	47
7.1	Výběr trasy	47
7.2	Páteční trasy v ČR	48
7.3	Působnost dohody AETR	49
7.4	Sdružení dopravců	50
8.	Kabotáž	51
8.1	Kabotáž v hostitelském členském státě, který je cílem mezinárodní přepravy ...	52
8.2	Kabotáž v jiném členském státě, než do kterého mezinárodní přeprava směřuje	52
9.	Modulární soupravy (EURO KOMBI, GIGA LINER)	55
10.	Praktická část	56
11.	Průběh a kontrola nadrozměrné dopravy	56
11.1	Kontrola	57
11.2	Příslušnost orgánů policie	58
11.3	Kontrolní vážení vozidel	59
11.3.1	Nízkorychlostní kontrolní vážení	59
11.3.2	Vysokorychlostní kontrolní vážení	63
11.4	Výkon státní správy	66
11.5	Správní delikty	67
11.5.1	Zproštění odpovědnosti v případě NKV	68
11.5.2	Příjem z pokut	69

11.5.3	Výběr kaucí.....	70
11.5.4	Porovnání pokut za přetížení vozidla s Německem	70
11.6	Vymahatelnost práva v ČR v souvislosti s nadrozměrnou dopravou	72
15.	Ročenka dopravy MD 2020	76
16.	Strategie BESIP 2021–2030 Ministerstvo dopravy.....	79
17.	Závěr.....	83
18.	Seznam literatury	91
19.	Seznam příloh.....	96
19.1	Seznam obrázků	96
19.2	Seznam tabulek	97
19.3	Přílohy	98

1. Úvod

Přeprava nadrozměrných zásilek má velký význam nejen pro různá odvětví průmyslu v ČR, ale také je využívána například v rámci logistických procesů v armádě ČR. Nadrozměrnou přepravu lze realizovat jak v silniční dopravě, což bývá nejčastěji vzhledem k její největší flexibilitě, tak po železnici nebo formou kombinované přepravy, letecké, či říční – ať po řece nebo po moři. Železniční doprava však není tak často v našich podmínkách využívána, jelikož jsou zde dány koridory, u kterých nelze měnit a plánovat trasy tak flexibilně, jako právě u silniční dopravy. Také říční doprava, s ohledem na splavnost řek v České republice, není příliš využívána při přepravě nadrozměrných nákladů. Tato bakalářská práce je zaměřena na kontrolu nadrozměrné dopravy v ČR s porovnáním této problematiky s dopravou nadrozměrných nákladů v zahraničí.

Bakalářská práce je rozdělena na teoretickou část, která vychází ze závazných právních norem a předpisů v oblasti silniční dopravy. Druhá část je věnována dopravě nadrozměrného nákladu z praktického hlediska, kdy byl průběh těchto přeprav hodnocen na základě konzultací se zúčastněnými orgány, byly zjišťovány hlavní problémy při organizování a realizaci těchto přeprav se zaměřením na možnosti tyto problémy vhodně řešit nebo minimalizovat.

1.1 Historie

V České republice došlo v polovině 19. stol. k velkému rozmachu průmyslu a strojírenství, které u nás mají dlouholetou tradici. V těchto odvětvích je často potřeba přepravovat výrobky nebo stroje a jejich součásti, které jak svými rozměry, tak hmotností přesahují stanovené limity.

V 80. letech 20. století, byly vybrané trasy na pozemních komunikacích uzpůsobeny tak, aby vyhovovaly převozu vojenské techniky. Tyto koridory z velké části korespondovaly s trasami pro převoz nadměrných a nadrozměrných nákladů. Po odchodu naší země z Varšavské smlouvy a po odsunu sovětských vojsk se postupně upustilo od sledování průchodnosti bývalých armádních přepravních

koridorů.¹

V současné době, kdy se stále více dbá na bezpečnost v dopravě, což má za následek používání určitých prvků, jako jsou retardéry ke snížení rychlosti nebo balisety k usměrnění provozu, zřizování kruhových objezdů, což je vzhledem k narůstající dopravě žádoucí, avšak to někdy může být komplikace pro plánování a realizaci nadrozměrné dopravy. V dnešní době se stávají silniční komunikace stále méně vyhovujícími pro realizaci těchto přeprav, a to i přes to, že při plánování nových křižovatek nebo při úpravě stávajících, se dopravní inženýři snaží spolupracovat s přepravními firmami, které se touto problematikou zabývají a hledají tak vhodná řešení, aby bylo možné po co nejmenších úpravách tyto křižovatky projet i s nadrozměrným nákladem.

Jelikož přeprava nadrozměrných věcí má také dopad na životní prostředí, může způsobit poškození pozemních komunikací, působí na plynulost silničního provozu a také na jeho bezpečnost, je nezbytná kontrola těchto přeprav. Jak tato kontrola probíhá, jaké orgány se na procesu schvalování a vydávání povolení pro přepravu nadrozměrných zásilek podílejí, bude popsáno v následujících kapitolách.

Stejně tak i historie firem, které se zabývají přepravou nadrozměrných nákladů je u nás důležitá, jelikož se jedná o komplexní činnost, kdy je potřeba být precizní nejen v plánování tras, ale také mít schopnost vyřídit stanovená povolení, poskytnout zákazníkovi kompletní servis od jeho požadavku přepravit různě těžké náklady, po cenovou nabídku a úspěšnou realizaci. Jenou z nejvýznamnějších firem v tomto oboru je společnost NOSRETI.

Její historie sahá až 60 let zpět a mohou se pyšnit stovkami úspěšně realizovaných přeprav. Firma navazuje na tradici těžké dopravy ČSAD Ostrava, kde má dnes také sídlo. Nedávno začala nová kapitola její historie, když se stala součástí společnosti Universal Transport, jakožto předního poskytovatele služeb na evropském trhu. Dle jednatele pana Aleše Havlásky přepravila společnost

1 PETRŮ, Jan, Karel, ZEMAN a Jan, KRAMNÝ: Problematika přeprav nadměrných a nadrozměrných nákladů po pozemních komunikacích. *Doprava* [online]. 2013 [cit.20.1.2022]. ISSN 1803-8441. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/problematika-preprav-nadmernych-a-nadrozmernych-nakladu-po-pozemnich-komunikacich/>

NOSRETI za dobu své existence velkou škálu nákladů, a to od zemědělské, stavební a vojenské techniky přes letadla, autobusy, tramvaje, montážní zařízení, obrovské generátory, transformátory až po další těžké zásilky s velkým objemem nebo výletní plavidla. Dle jeho slov se dá přepravit téměř cokoliv, je to jen otázka ceny. Například před několika lety firma NOSRETI zajistila přepravu dospělé žirafy do zoologické zahrady.²

Z hlediska uceleného názoru na průběh těchto specifických přeprav jsem se na firmu Universal Transport obrátila, abych mohla zjištěné poznatky konzultovat a upřesnit dle probíhající praxe. Jelikož se jedná o společnost Německou, která má zkušenosti s přepravou nejen po České republice, ale i v rámci evropské unie, kdy nejvíce přeprav je realizováno do Spolkové republiky Německo, byly tyto konzultace velkým přínosem pro moji bakalářskou práci.

2 Časopis Roadstars Inn: *NOSRETI přepravuje všechno, co je delší, širší, vyšší nebo těžší, než je obvyklé* [online]. [cit.5.10.2021]. Dostupné z: https://roadstars.mercedes-benz-trucks.com/cs_CZ/magazine/transport/04-2018/nosreti-transport-all-things-longer-broader-higher-or-heavier-than-normal.html

2. Vymezení základních pojmů

V úvodu bych chtěla zmínit několik základních pojmů, které se v této bakalářské práci budou vyskytovat a vysvětlit jejich význam. Jedná se o následující pojmy:

2.1 Nadrozměrný náklad

Jedná se o náklad, který svými rozměry nebo hmotností přesahuje povolené limity, které jsou dány právními normami v ČR. Povolené limity v rámci evropské unie nejsou jednotné, v jednotlivých státech se liší, není tedy možné vzhledem k rozdílným možnostem a infrastruktuře jednotlivých států tyto předpisy sjednotit.

2.2 Maximální povolené hmotnosti a rozměry vozidel

Již v zákoně číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je v § 43a stanoveno, že nesmí být užito vozidlo, které by svými rozměry nebo hmotností ohrožovalo bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo jejich stav, pokud není jeho užití povoleno jiným právním předpisem.³

To, jaké kategorie vozidel mohou být užita v souvislosti s váhovými limity, rozložení hmotností na jednotlivé nápravy, podmínky jejich spojitelnosti upravuje vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, kdy nesmí dojít k překročení následujících rozměrů, a to hlavně z důvodu, že jejich nedodržení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Rozměry a hmotnosti jsou uvedenou vyhláškou stanoveny následovně:

³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění.

Tabulka 1 - Největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla

Největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit:	
U jednotlivé nápravy	10,00 t
U jednotlivé hnací nápravy	11,50 t
U dvojnápravy mot. vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy při jejím dílčím rozvoru:	
Méně než 1,0 m	11,5 t
Od 1,0 m a méně než 1,3 m	16,00 t
Od 1,3 m a méně než 1,8 m	18,00 t
Od 1,3 m a méně než 1,8 m, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatik a maximální zatížení na nápravu nepřekročí 9,50 t	19,00 t
U dvojnápravy přípojných vozidel, u nichž součet zatížení obou náprav dvounápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru:	
Méně než 1,0 m	11,00 t
Od 1,0 m a méně než 1,3 m	16,00 t
Od 1,3 m a méně než 1,8 m	18,00 t
Trojnápravy přípojných vozidel, u nichž součet zatížení tří náprav trojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru:	
Do 1,3 m včetně	21,00 t
Nad 1,3 m do 1,4 m včetně	24,00 t
Nad 1,4 m do 1,8 m včetně	27,00 t

Zdroj: zpracováno dle vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel

Tabulka 2 - Největší povolené hmotnosti vozidel a jízdních souprav včetně nákladu

Největší povolené hmotnosti vozidel a jízdních souprav včetně nákladu nesmí překročit	
U motorových vozidel se dvěma nápravami	18,00 t (19,5 t u kat.M3)
U motorových vozidel se třemi nápravami	25,00 t
U mot. vozidel se třemi nápravami, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatik a maximální zatížení na nápravu nepřekročí 9,50 t	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 jízdních souprav	48,00 t
U pásových vozidel	18,00 t

Zdroj: zpracováno dle vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel

Tabulka 3 - Největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav včetně nákladu

Největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav včetně nákladu:	
Největší povolená šířka:	
Vozidel kategorií M, N, O, R, T a C	2,55 m
Vozidel, jejichž nástavby jsou speciálně vybaveny pro přepr. nákladu při řízených teplotách, jejichž boční stěny včetně izolace jsou nejméně 45 mm silné	2,60 m
U zvl. vozidel podkategorie SS při jízdě na silnicích II. a III. třídy, místních a účelových komunikacích; pokud překračují šíři vozidla 2,55 m až do celkové šíře 3,50 m, lze je provozovat pouze za užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy nebo za použití vozidla technického doprovodu vybaveného zvl. výstražným světlem oranžové barvy	3,50 m
U vozidel podkategorie SS, SN v jízdní soupravě s nosičem a traktorů; lze pouze za užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy nebo za použití vozidla technického doprovodu vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy	3,00 m
Největší povolená výška:	
Vozidel kategorií N, O, určených pro přepravu vozidel	4,20 m
Jízdní souprava tahače s návěsem	4,08 m
Největší povolená délka:	
Jednotlivého vozidla s výjimkou autobusu a návěsu	12,00 m
Jízdní soupravy tahače s návěsem	16,50 m
Jízdní soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem	18,75 m
Jízdní soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem kategorie O, určeným pro přepravu vozidel	20,75 m
Jízdní soupravy traktoru s jedním přípojným vozidlem	18,00 m
Jízdní soupravy traktoru se dvěma přípojnými vozidly	22,00 m
Jízdní soupravy samojízdného stroje s podvozkem pro přepravu pracovního zařízení stroje	20,00 m
Jízdní soupravy se dvěma přívěsy nebo s kombinací návěsu a jednoho přívěsu	22,00 m

Zdroj: zpracováno dle vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel

2.3 Kategorie vozidel

Druhy a kategorie vozidel jsou rozděleny jednak v zákoně číslo 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a dále v příslušných předpisech Evropské unie. Silniční vozidla a zvláštní vozidla se rozdělují do kategorií L, M, N, O, T, C, R, S a Z. Jejich další členění je pak uvedeno ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007.⁴

4 Směrnice č. 2007/46/ES, *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007.* [online]. [cit.3.1.2022]. Dostupné z: <https://eurlex.europa.eu/legalcontent/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32007L0046>

Tabulka 4 - Kategorie vozidel

Kategorie vozidel	
L	dvoukolová, tříkolová vozidla a čtyřkolky; mopedy, motocykly
M	mot.vozidla s nejméně 4 koly, vyrobená a konstruovaná pro dopravu osob
M ₁	vozidla pro dopr.osob, s nejvýše 8 sedadly (kromě sedadla řidiče)
M ₂	vozidla pro dopr.osob, s výce než 8 sedadly a s max.hmotností nepřevyšující 5 tun
M ₃	vozidla pro dopr.osob, s výce než 8 sedadly a s max.hmotností vyšší než 5 tun
N	mot.vozidla s nejméně 4 koly, vyrobená a konstruovaná pro dopravu nákladů
N ₁	vozidla pro dopr.nákladů, s max.hmotností do 3,5 tuny
N ₂	vozidla pro dopr.nákladů, s max.hmotností vyšší než 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun
N ₃	vozidla pro dopr.nákladů, s max.hmotností vyšší než 12 tun
O	přípojná vozidla (včetně návěsů)
O ₁	přípojná vozidla s max.hmotností nepřevyšující 0,75 tun
O ₂	přípojná vozidla s max.hmotností vyšší než 0,75 tun, ale nepřevyšující 3,5 tuny
O ₃	přípojná vozidla s max.hmotností vyšší než 3,5 tuny, ale nepřevyšující 10 tun
O ₄	přípojná vozidla s max.hmotností převyšující 10 tun
zemědělská a lesnická vozidla, pracovní stroje: T, C, R, S	
T	traktory
S	podkategorie: SS - pracovní stroje samojízdné s vlastním druhem pohonu (nařízení Evr.parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013)
	podkategorie: SN - pracovní stroje nesené - pouze pro určité pracovní činnosti
Z	ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií (v příloze č. 3 k vyhl. 341/2014 Sb.)

Zdroj: zpracováno dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007

Silniční vozidlo – je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.⁵

Přívěs – je tažené vozidlo nejméně s jednou nápravou, vybavené spojovacím zařízením, které se může pohybovat svisle (vzhledem k přívěsu) a řídí směr přední nápravy nebo náprav a nepůsobí významným zatížením na tažné vozidlo. Jedna nebo více náprav může být poháněna tažným vozidlem.⁶

Návěs – je tažené vozidlo, jehož nápravy jsou umístěny za těžištěm vozidla a které je vybaveno spojovacím zařízením, umožňujícím přenášet vodorovné a svislé síly

⁵ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. v posledním znění

⁶ Vyhláška č. 102/1995 Sb., Ministerstva dopravy o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích. v posledním znění

na tažné vozidlo.⁷

Jízdní souprava – je souprava složená z jednoho nebo více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel.⁸

Doprava – je účelný a zamýšlený pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Produktem dopravy je přeprava. Moderní doba přinesla rozmach dopravy pomocí vozidel (zejména silničních a kolejových) a letadel. Doprava patří mezi nejrychleji se rozvíjející sektory národního hospodářství. Důsledky tohoto rozvoje jsou však nepříznivé pro životní prostředí.⁹

Přeprava – je pojem pro cílevědomé přemístění osob, nákladu či zvířat dopravními prostředky z místa A do místa B po dopravních komunikacích za účelem zisku. Je produktem dopravy. Vykonavatelem přepravy je dopravce, objednavatel se nazývá přepravce. Ten s dopravcem uzavírá přepravní smlouvu.¹⁰

2.4 Vlastník pozemní komunikace

Toto upravuje § 9 zákona č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. V případě silnic II. a III. třídy je vlastníkem kraj, na jehož území se silnice nacházejí, a vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se tyto komunikace nacházejí. U účelových komunikací je vlastníkem fyzická nebo právnická osoba.¹¹

Při realizaci nadrozměrné přepravy se nejvíce užívají dálnice, silnice I. a II. třídy, výjimečně též silnice III. třídy. Vlastníci pozemních komunikací mají ze zákona povinnost vykonávat jejich správu, což znamená, že provádějí jejich pravidelné i mimořádné prohlídky, udržují je, opravují a vedou jejich evidenci. Vlastník pozemní komunikace může její správu vykonávat buď sám nebo prostřednictvím správce. Na základě veřejnoprávní smlouvy může vlastník, nebo

7 Vyhláška č. 102/1995 Sb., *Ministerstva dopravy o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích*. v posledním znění

8 Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních* v posledním znění

9 Wikipedie otevřená encyklopedie: *Doprava* [online]. [cit.12.9.2021]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Doprava>

10 Wikipedie otevřená encyklopedie: *Přeprava* [online]. [cit.12.9.2021]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/P%C5%99eprava>

11 Zákon č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích*. v posledním znění

správce komunikace pověřit určitými činnostmi, jako například opravou nebo údržbou i jinou osobu.

Jak bylo uvedeno, tak vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, ale jejich správou je pověřeno Ředitelství silnic a dálnic ČR. Nyní je na území České republiky celkem 1.305,42 km dálnic a 5807,576 km silnic I. třídy (stav k 1.7.2021).¹² U silnic II. a III. třídy jsou jejich správou pověřeny společnosti, které jsou rozděleny podle krajů a zabývají se jejich údržbou a technickou správou.

2.5 Nadrozměrná přeprava

Nadrozměrná přeprava je přeprava, kdy parametry vozidel, jízdních souprav včetně nákladu přesahují rozměry nebo maximální povolené hmotnosti dané právním předpisem. Při překročení těchto parametrů se musí žádat o speciální povolení vydávané Ministerstvem dopravy České republiky. Vše vychází ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích – dle ustanovení § 24b.¹³

V případě nadrozměrného nákladu musí být prokazatelně dáno, že náklad nelze již více rozebrat. Může se jednat například o velké tlakové nádrže, betonové dílce, lopatky k větrným elektrárnám, velké lisy a další. Přitom musí být vždy splněny podmínky zajišťující bezpečnost a plynulost silničního provozu a ochrana pozemních komunikací. Při splnění této podmínky, lze na určených pozemních komunikacích užít i vozidlo, u kterého je výška nebo hmotnost překročena, pokud se jedná o vnitrostátní silniční dopravu nebo jde-li o vnitrostátní přepravu dřeva, využití pracovních strojů samojízdných pro zemědělské práce nebo opravu a údržbu pozemních komunikací, může být užito vozidlo jehož výška, šířka nebo hmotnost překračuje stanovené limity.

To, jaké pozemní komunikace mohou být použity a za jakých podmínek, určuje Ministerstvo dopravy, které vydává opatření obecné povahy. V tomto opatření je uvedeno, jaké kategorie vozidel mohou být užity, jaké limity mohou být překročeny a v jakém rozsahu, včetně dalších podmínek, které jsou důležité pro

12 Ředitelství silnic a dálnic ČR: *silnice a dálnice* [online]. [cit.1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>

13 Wikipedie otevřená encyklopedie: *Nadrozměrná kamionová přeprava*. [online]. [cit.12.9.2021]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Nadrozm%C4%9Brn%C3%A1_kamionov%C3%A1_p%C5%99epava

zachování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ochrany pozemních komunikací a životního prostředí. Tato kritéria jsou často zmiňována a vyzdvihována v souvislosti s nadrozměrnou přepravou a je na ně kladen velký důraz. Jedná se například o označení vozidel, doprovodná vozidla nebo omezení rychlosti. Pokud je jako podmínka stanoven policejní doprovod, tak je provozovatel vozidla, které některý z daných limitů přesáhne, povinen uhradit tyto náklady Policii České republiky. Ministerstvo dopravy stanoví u opatření obecné povahy jeho platnost, která nepřesáhne dobu 5 let. Návrh na opatření obecné povahy projednává Ministerstvo dopravy i s ostatními dotčenými orgány, a to s Ministerstvem vnitra v případě, že se jedná o přepravy po dálnici, dále s Policií České republiky v případě, že jde o silnici nebo místní komunikaci a též s krajským úřadem, jde-li o silnici nebo místní komunikaci v jeho správním obvodu. Pokud se dotčené orgány k opatření nevyjádří do 30 dnů, tak se má za to, že s ním souhlasí.

Ministerstvo dopravy požádalo jednotlivé vlastníky (správce) o tzv. „generální souhlas“ tak, aby bylo možné přepravu nadměrných nebo nadrozměrných nákladů/vozidel **do hmotnosti 48 t, při přepravě dřeva do hmotnosti 52 t; délky 30,00 m; šířky 3,50 m a výšky 4,50 m** povolovat na celou silniční síť České republiky.

3. Legislativa v ČR

Po druhé světové válce přichází značný vzestup motorizace, což vede všeobecně k nutnosti uzpůsobení právních a technických předpisů. V rámci ČR jsou důležité následující právní předpisy, které stanovují postup zúčastněných orgánů a těch, kteří se na realizaci podílejí, kdy je stanoveno, kdo posuzuje a uděluje v rámci nadrozměrných přeprav souhlas, jakou formu a obsah má žádost, na základě které je uděleno povolení, související doklady s návazností na poplatky.

Důležitou právní normou v této oblasti je nejen zákon číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ale také jeho prováděcí vyhláška číslo 104/1997 Sb. Především je pak důležitý § 25 zákona o pozemních komunikacích, který stanoví, za jakých podmínek lze užít pozemní komunikace při jejich tzv. zvláštním užití. Do zvláštního užívání patří samozřejmě realizace dopravy, kdy náklad nebo samotná vozidla svými rozměry nebo hmotností přesahují zákonem stanovené limity. Nadrozměrná doprava se tak řadí do kategorie zvláštního užívání pozemních komunikací. K užívání silničních komunikací jiným, než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům (tzv. zvláštní užívání) je potřeba povolení příslušného silničního správního úřadu, který toto povolení vydá na základě předchozího souhlasu vlastníka pozemní komunikace.¹⁴ Pokud by zvláštní užívání mohlo mít vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu, tak musí dát předchozí souhlas také Ministerstvo vnitra, jedná-li se o dálnice, v ostatních případech Policie České republiky. Policie České republiky má ze zákona dáno oprávnění dohlížet na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, což je uvedeno v zákoně číslo 361/200 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Příslušník policie ve stejnokroji je oprávněn zastavovat vozidla, dávat pokyny při řízení provozu na pozemních komunikacích, nebo též zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu nebo mu přikázat jiný směr jízdy, pokud to vyžaduje plynulost a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. V případě realizace nadrozměrné přepravy tak zastává policie České republiky klíčovou roli. Pokud je jednou z podmínek povolení nadrozměrné dopravy policejní doprovod, tak je

¹⁴ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

povinnost osoby, na jejíž žádost je toto povolení vystavováno, aby uhradila tyto náklady s tím spojené Policii České republiky.

3.1 Právní normy pro přepravu nadrozměrných nákladů v ČR

K získání povolení a k realizaci nadrozměrné přepravy se vztahují následující právní normy, jedná se především o:

- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích
- Vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla – Příloha II – definice kategorií vozidel a typů vozidel
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719, ze dne 29. dubna 2015, 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
- Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

V rámci působnosti policie České republiky jsou pak policejním prezidentem vydávány interní akty řízení, které jsou označovány jako závazné pokyny policejního prezidenta. V souvislosti s nadrozměrnou přepravou je to pak především:

Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Zde je důležitý zejména článek 20, který se věnuje zabezpečování doprovodů a zajišťování akcí společenského charakteru.

A pokyn policejního prezidenta č. 87/2012 k policejním doprovodům při přepravě nadrozměrných nákladů.

3.2 Povolení

Při plánování trasy nadrozměrné přepravy je třeba získat nejprve příslušná povolení v závislosti na tom, přes které země bude v průběhu přepravy transítováno. V každé zemi je pak potřeba mít povolení příslušného úřadu k dané přepravě. Například v Německu se k přepravě nákladu musí vyjádřit každá spolková země, kterou trasa nadrozměrného nákladu prochází. Vozidlo, které je užito k přepravě, nesmí přesahovat rozměry a hmotnosti dané Směrnicí EU. V České republice se žádost o povolení podává k příslušnému správnímu úřadu, a to na základě rozsahu přepravy. Důležitým kritériem je fakt, zda v rámci přepravy dojde k překročení území určitého kraje a přes jaké třídy silničních komunikací bude trasa plánována.

Povolení pro zvláštní užívání silnic a dálnic a taktéž stanovení podmínek vydává příslušný silniční správní úřad. Jednotlivými silničními správními úřady v České republice jsou:¹⁵

- Ministerstvo dopravy ČR – na dálnicích a též silnicích v případě, že trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje, v rámci mezinárodní přepravy
- Krajský úřad – na silnicích I., II. a III. tříd (mimo dálnice), pokud trasa přepravy nepřesáhne územní obvod jednoho kraje,

¹⁵ Ministerstvo dopravy ČR: *přeprava nadměrných a nadrozměrných nákladů* [online]. [cit.1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Preprava-nadmernych-a-nadrozmernych-nakladu>

- Obecní úřad – na místních komunikacích,
- Újezdni úřad – na veřejně přístupných účelových komunikacích, které jsou na území vojenského újezdu.

Silniční správní úřad vydá rozhodnutí o tom, zda žadateli povolí zvláštní užívání. Žadatelem může být jak fyzická, tak právnická osoba. Žádost se podává v písemné formě (viz. příloha č. 1 - Žádost o povolení nadměrné přepravy).

Obecný režim povolování zvláštního užívání pozemních komunikací je zpřísněn tím, že povolení lze vydat jen na dobu určitou. Při nesplnění podmínek, které jsou uvedeny v rozhodnutí, může silniční správní úřad toto povolení omezit nebo odejmout. Další povolení lze v takovém případě získat nejdříve 3 roky od odnětí.¹⁶

Za udělení povolení při zvláštním užívání silnic nebo dálnic je nutné zaplatit správnímu úřadu správní poplatek. Ten však nezprošťuje uživatele povinnosti, aby v případě, kdy dojde k poškození nebo znečištění dotčených komunikací, toto nahradil. Náhrada za poškození nebo znečištění komunikací pak náleží vlastníkově, popřípadě jejímu správci, nikoli správnímu úřadu.

Užití komunikace jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny, bez povolení nebo nedodržení podmínek stanovených v povolení je přestupkem, za který lze uložit pokutu **až 500 000 Kč**.¹⁷

3.3 Žádost

Údaje, které jsou nutné uvádět v písemné žádosti o vydání povolení jsou stanoveny v § 40 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Žádost o povolení zvláštního užívání obsahuje¹⁸:

a) účel, rozsah a dobu přepravy, zda a kdy se bude opakovat,

¹⁶ JUDr. FASTR, Pavel. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a vyhláškou*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví Bohumily Hořínkové a Jana Tuláčka. 2004. ISBN 80-7201-495-1.

¹⁷ Ministerstvo dopravy ČR: *zvláštní užívání pozemní komunikace* [online]. [cit.1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Pozemni-komunikace/Zvlastni-uzivani>

¹⁸ Vyhláška č. 104/1997 Sb., *Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích* v posledním znění

b) návrh trasy přepravy s přesným uvedením průběhu trasy a přibližným uvedením časového rozvrhu přepravy (vhodné je uvést nejen jednu variantu, ale i alternativní trasy přepravy)

c) druh, typ a státní poznávací značky vozidel, jichž má být při přepravě použito,

d) hmotnost vozidla, počet, zatížení a rozvor jednotlivých náprav, počet, rozměr, huštění a typ pneumatik jednotlivých náprav, nejmenší poloměr otáčení vozidla nebo soupravy a tomu odpovídající nejmenší vnější poloměr otáčení,

e) náskres obrysů vozidla nebo soupravy s vyznačením rozměrů a umístění nákladu.

V případě výjimečného užití pozemní komunikace pásovými vozidly Armády České republiky (nebo historickými vozidly), jejichž kola nejsou opatřena pneumatikami obsahuje žádost také návrh na způsob ochrany dotčené vozovky silnice nebo místní komunikace před poškozením.

Přepravy, u kterých je váhový limit vyšší, než 60 tun nebo jsou jeho rozměry významně překročeny, lze povolit jen výjimečně. Žadatel musí prokázat, že již nelze více snížit hmotnost nebo rozměry a nelze použít ani jiný druh přepravy. Zde musí být vypracován statický posudek, který je zpracován znalci z oboru stavebnictví, aby bylo možné posoudit, zda daný typ přepravy lze v rámci určené trasy realizovat s ohledem na možnou zatížitelnost mostů, které se na trase nacházejí a únosnost vozovek.

Žádost o povolení zvláštního užívání nemá stanovenou formu, pouze musí obsahovat výše uvedené informace. K této žádosti musí ještě žadatel doložit další dokumenty, kterými jsou:

- výpis z obchodního nebo jiného rejstříku (právnícké osoby)
- živnostenský list nebo jiný průkaz živnostenského oprávnění (fyzické osoby podnikající)
- technický průkaz vozidla, které bude k přepravě užito
- koncesní listinu
- popřípadě souhlas SUS (vydává správa a údržba silnic). Tyto souhlasy jsou vydávány s platností na jeden rok.

K vydání povolení je potřeba stanovisko vlastníka (správce) dotčené pozemní komunikace a Policie České republiky (v případě dálnice, souhlas

Ministerstva vnitra), zda zvláštní užívání nemůže ohrozit bezpečnost a plynulost provozu na dotčené komunikaci. Pokud se jedná o jednoduchý případ, rozhoduje silniční správní úřad bezodkladně. V ostatních případech musí být o žádosti rozhodnuto dle správního řádu do 30 dnů od podání žádosti, ve zvlášť složitých případech do 60 dnů. V případě neúspěšné žádosti je možné proti rozhodnutí podat odvolání. Odvolání se podává ke správnímu úřadu, který rozhodnutí vydal, a to do 15 dnů ode dne doručení rozhodnutí.¹⁹

Rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací pro přepravu zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů musí mít vždy řidič u sebe, včetně případného statického posudku a harmonogramu přepravy, kde jsou uvedeny kontakty na osoby, které jsou za přepravu zodpovědné a přesný časový plán, kudy náklad pojedí a v jaký čas.

3.3.1 Evidence žádostí na Ministerstvu dopravy ČR

V praxi se běžně postupuje tak, že žadatel zašle žádost buď ve své vlastní vytvořené formě nebo dle vzoru, který je k dispozici na internetových stránkách Ministerstva dopravy. Tuto žádost, která musí obsahovat všechny potřebné náležitosti, zašle jako přílohu e-mailem příslušnému pracovníkovi Ministerstva dopravy, který je pověřen k vydávání povolení pro přepravu nadměrných a nadrozměrných nákladů na území ČR.

V současné době je ustanoveno celkem pouze 6 lidí, kteří se starají o vydávání povolení pro celé území ČR. Území ČR mají mezi sebou rozděleno podle krajů. Přitom ročně dochází k vydání okolo 30.000 povolení. V dnešní době jsou povolení evidována pomocí Excelu, kde si každý pracovník vytváří svojí číselnou řadu. Při přijetí žádosti se do vedeného „excelového sešitu“ zapíše údaje o žadateli, kterému se tím přidělí variabilní symbol a vyměří se mu výše správního poplatku. Z účetního oddělení dojde následně k zaslání výpisu z banky, pomocí kterého se ověří, zda žadatel již uhradil poplatek. Po uhrazení poplatků vydává Ministerstvo dopravy povolení. Toto rozhodnutí o povolení pak musí každé jednotlivě zveřejnit na svých stránkách, aby bylo dostupné pro následnou kontrolu.

¹⁹ Ministerstvo dopravy ČR: *zvláštní užívání pozemní komunikace* [online]. [cit. 1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcrcz.cz/Zivotni-situace/Pozemni-komunikace/Zvlastni-uzivani>

3.4 Správní poplatky

Poplatky za udělení povolení vybírá příslušný správní úřad. Jsou uvedeny v zákoně číslo 634/2004 Sb., o správních poplatcích, kdy konkrétní sazby, které se vztahují k realizaci nadrozměrné přepravy jsou uvedeny v příloze sazebníku v položce 35. Poplatky jsou pevně stanoveny a musí být uhrazeny ještě před tím, než správní úřad vydá povolení. Poplatek lze v určitých případech platit kolkovými známkami, pokud jeho výše nepřesahuje částku 5.000, - Kč nebo na účet správního úřadu, u kterého poplatník o povolení žádá. Výše správního poplatku se liší v závislosti na tom, na jakou dobu je povolení vydáno, jaké rozměry nebo hmotnosti jsou překročeny a také v souvislosti s tím, na jak dlouho je povolení vydáno.

Tabulka 5 - Poplatky za povolení ve vnitrostátní dopravě

Vydání povolení ke zvláštnímu užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace při dopravě zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a k užívání vozidel, jejichž rozměry, hmotnost na nápravu nebo hmotnost vozidla přesahují stanovené limity.		
VE VNITROSTÁTNÍ DOPRAVĚ		
Přesahuje-li pouze největší přípustné rozměry: šířka do 3,5 m, výška do 4,5 m, hmotnost do 48 t	1.200.- Kč	platnost na 10 dní
Přesahuje-li největší povolenou hmotnost – do 60 t (včetně)	2.500.- Kč	jednorázové
Přesahuje-li největší povolenou hmotnost nad 60 t a k provedení opakovaných přeprav s největší povolenou hmotností do 60 t	6.000.- Kč	platnost nejdéle 3 měsíce

Zdroj: zpracováno dle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích

Tabulka 6 - Poplatky za povolení v mezinárodní dopravě

V MEZINÁRODNÍ DOPRAVĚ						
Přesahuje-li pouze největší přípustné rozměry a šířka nepřesáhne 3,5 m			4.500.- Kč	platnost na měsíc		
v ostatních případech:						
Největší povolená hmotnost (v t)	do 60 včetně	nad 60	nad 80	nad 100	nad 120	nad 150
I. sazba (v Kč)	6.000	12.000	20.000	30.000	40.000	60.000
Překročení největší povolené hmotnosti na nápravu (v %)			3 - 10	11 - 20	21 - 30	nad 30
II. sazba (v Kč)			5.000	15.000	30.000	60.000
Celková šířka (v mm)		nad 3.500	nad 4.000	nad 4.500	nad 5.000	nad 5.500
III. sazba (v Kč)		3.000	6.000	10.000	15.000	20.000
V případě transitzí dopravy						
IV. Sazba (v Kč)	25.000					
Celkový poplatek se vypočítá součtem výše uvedených sazeb I+II+III+IV.						

Zdroj: zpracováno dle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích

Doba platnosti u povolení:

V rámci vnitrostátní dopravy se udělují buď:

- jednorázová povolení – doba jejich platnosti je maximálně na 10 dnů od nabytí právní moci,
- opakovaná povolení, tzv. „opakovačky“ – doba jejich platnosti je maximálně na 3 měsíce od nabytí právní moci.

V rámci mezinárodní dopravy se povolení udělují s dobou platnosti maximálně na jeden měsíc od nabytí právní moci. Silniční správní úřad pak na základě podané žádosti posuzuje, zda je možné udělit povolení pro opakovanou přepravu s platností na tři měsíce.

Vydání povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací je pak dále zpoplatněno podle toho, jakou má toto povolení dobu platnosti:

Tabulka 7 - Správní poplatky dle doby platnosti povolení

10 dní a méně	100.- Kč
6 měsíců a méně	500.- Kč
v ostatních případech	1.000.- Kč

Zdroj: zpracováno dle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích

Od poplatků jsou osvobozena povolení k dopravě zemědělských strojů, kdy jsou účelem přepravy sezónní zemědělské práce v zemědělství a přepravy dřeva. V tomto případě se jedná, jak již bylo výše zmiňováno, o Opatření obecné povahy, které vydává Ministerstvo dopravy, na dobu platnosti 5 let ode dne nabytí právní moci, kde je uvedeno, jaká vozidla nebo jízdní soupravy uvedených kategorií, mohou užívat silnice I., II. a III. třídy, a to i při překročení hodnot stanovených zákonem, za splnění daných podmínek.

U kategorie vozidel SS, SN a soupravy T a C s pracovními stroji je největší povolená délka 22,00 m, největší povolená šířka 5,00 m, výška 4,50 m, hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy 40 t (při přepravě dřeva do hmotnosti 52 t) a hmotnost nebo rozložení hmotnosti na nápravy 12 t. To v praxi znamená, že pokud pracovní zemědělské stroje tyto podmínky splňují, tak nemusejí v tomto případě žádat příslušný správní úřad o udělení povolení k těmto přepravám.

Správní úřad může také při mezinárodní dopravě buď upustit od vybrání poplatku, nebo jeho sazbu snížit, na základě vzájemnosti za účelem zabezpečení zásad dopravní politiky.

4. Podmínky při přepravě nadměrného nákladu

Při přepravě nejen nadměrného nákladu je nutné dodržovat základní podmínky stanovené zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, který říká, že každý má povinnost chovat se tak, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek osob, aby jeho jednáním nedošlo k poškození životního prostředí a také je zejména povinen své chování přizpůsobit stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a zdravotnímu stavu.²⁰

Na pozemních komunikacích:

- Musí být užito vozidlo, které splňuje technické podmínky.
- Pokud řidič zjistí, že během jízdy vozidlo nebo náklad nesplňuje stanovené podmínky, musí odstranit na místě závadu, jinak by nemohl pokračovat dál v cestě.
- Musí být zajištěna bezpečnost přepravované osoby nebo zvířete a bezpečná přeprava nákladu.
- Dále musí být zajištěno, aby k jízdě byl přibrán potřebný počet způsobilých a náležitě poučených osob, jestliže to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Zákon specifikuje případy, kdy dochází na uvedených pozemních komunikacích k omezení jízdy některých vozidel a na jaké případy se toto omezení nevztahuje. Omezení jízdy například neplatí při nezbytné zemědělské sezonní přepravě, při přepravě živých zvířat, při činnostech bezprostředně spojených s údržbou, opravou nebo výstavbou pozemních komunikací, při jízdě vozidel ozbrojených sborů a hasičských záchranných sborů. Příslušný krajský úřad může v určitých případech povolit výjimku. Pokud se jedná o přepravy přes více krajů, povolení vydává ministerstvo.

Také je potřeba zmínit právní předpis, kterým je vyhláška č. 108/1976 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v

²⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

mezinárodní silniční dopravě (AETR). Tato vyhláška byla vypracována pro podporu, rozvoj a zlepšení mezinárodní osobní a nákladní silniční dopravy, kdy je brána v úvahu nutnost zvýšit bezpečnost silničního provozu, upravit některé podmínky práce v mezinárodní silniční dopravě a zajistit, aby tyto požadavky byly dodržovány. V této dohodě je mimo jiné stanovena maximální doba řízení, délka a četnost povinných přestávek, doba odpočinku a v jakých případech se lze od těchto limitů odchýlit. Dále vyhláška řeší kontrolu a dodržování těchto požadavků. Pojednává o montáži, používání a kontrole tachografů.

V rozhodnutí o povolení přepravy nadrozměrného nákladu, které vydává Ministerstvo dopravy, Odbor liniových staveb a silničního správního úřadu, jsou uvedeny další podmínky, které musí být při konkrétní přepravě splněny. Jedná se o následující podmínky:

- počet technických doprovodů, které budou přepravu nadměrného nákladu provázet, kým budou zajištěny – v případech, kdy je přeprava organizována zahraniční firmou, tak doprovod transportu téměř vždy dělá česká společnost
- souprava i doprovodná vozidla musí být vybavena příslušnými obrysovými a výstražnými světly, která budou při jízdě v činnosti
- přejezd mostních objektů musí být plně v souladu se stanoviskem od soudního znalce v oboru stavebnictví – specializace silniční mosty
- doprovod Policií ČR dle vydaného stanoviska v kompetenci Policejního Prezidia ČR
- náklad nesmí být přepravován za snížené viditelnosti, za špatných povětrnostních podmínek nebo špatné sjízdnosti vozovky
- žadatel musí akceptovat také podmínky stanovené na základě souhlasu příslušných vlastníků (správců) pozemních komunikací – tyto jsou pak nedílnou součástí uděleného povolení od Ministerstva dopravy ČR.
- od kdy do kdy je přeprava povolena – většinou je žádoucí, aby přeprava byla realizována v době, kdy je hustota provozu na pozemních komunikacích nízká, udávají se tak noční hodiny, často od 22:00 hod. do 06:00 hod.

4.1 Upevnění a uložení nákladu

Upevnění a uložení nákladu je pro přepravu nadměrného nákladu velice důležité. Právě kvůli vyšší hmotnosti nákladu je třeba dbát na to, aby byla jeho hmotnost rovnoměrně rozložena s ohledem na možné povolené zatížení jednotlivých náprav. Náklad musí být zajištěn tak, aby byla zaručena jeho stabilita a bezpečnost silničního provozu při přepravě. Špatně rozložený náklad má negativní vliv na vlastnosti vozidla při jízdě a může vést k dopravní nehodě. Za řádné upevnění nákladu zodpovídá řidič.

Upevnění nákladu nesmí ohrožovat řidiče, ani jiné přepravované osoby a nesmí řidiči bránit ve výhledu z vozidla. Náklad by měl být upevněn tak, aby nepoškozoval pozemní komunikaci, nezakrýval osvětlení, odrazky, registrační značku ani vyznačení nejvyšší povolené rychlosti. V případě, kdy přesahuje přepravovaný náklad vozidlo vpředu nebo vzadu a to víc, než o 1 metr nebo pokud přečnívá z boku o víc, než 0,4 metru, musí být náklad na jeho přečnívajícím konci řádně označený. Jako označení nákladu se použije za nesnížené viditelnosti červený praporek, nejméně o rozměrech 300 x 300 mm. Za snížené viditelnosti musí být náklad označen vpředu bílou odrazkou a bílým neoslňujícím světlem, vzadu pak musí být označen červenou odrazkou a červeným světlem. Použité odrazky nesmí mít trojúhelníkový tvar, přičemž mají být umístěny nejvýše 1,5 metru nad rovinou vozovky. Vozidlo nebo jízdní souprava, u kterých jejich rozměry nebo rozměry nákladu přesahují rozměry stanovené zákonem, musí mít za jízdy rozsvícena obrysová a potkávací světla.²¹

Při přepravě nadrozměrného nákladu jsou z důvodu bezpečnosti používány k označení vozidel, která tento náklad přepravují výstražné tabule, které mají červenobílé šrafování, případně označení obrysů vozidla a přepravovaného nákladu.

K uchycení a dobrému zajištění přepravovaného nákladu jsou používány různé řetězové upínací prostředky a smyčky, textilní upínací popruhy, které jsou vybaveny ráčnou pro stažení nákladu, pružné gumové upínací prostředky, plachty

²¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

pro zakrytí nákladu a další prostředky, které slouží k dobré stabilizaci nákladu při přepravě. Požadavky na označení nákladu a vozidel se v různých zemích liší.

4.2 Typy vozidel

Vozidla, která jsou při přepravách nadměrných a nadrozměrných zásilek používána, jsou velmi specifická, jsou stavěna na vysoké zatížení nákladem, mají vyšší počet náprav, zesílené rámy a jsou vybavena většími nádržemi na pohonné hmoty. Také jsou používány speciální typy návěsů nebo přívěsů. Jedná se například o plošinové podvalníky, roztahovací hlubinové – tzv. teleskopické, kdy některé lze roztáhnout nejen do dálky, ale také do šířky, čímž zvětší svoji ložnou plochu. Také se používají modulární systémy, kdy lze měnit počet náprav, lze přidávat různé adaptéry a rámy. V případech, kdy se přepravuje náklad vyšší hmotnosti, lze použít i dvě tažná vozidla nebo tzv. postrk, kdy jedno vozidlo zepředu náklad táhne a druhé vozidlo

Obrázek 1 - Teleskopická hlubina s modulovými nápravami.



Zdroj obrázku: <https://www.universal-transport.cz/fuhrpark/>

4.3 Vozidla technického doprovodu

V rámci české legislativy není přesně stanoven pojem „doprovodné vozidlo“ a nejsou dány ani požadavky na jeho řidiče a vybavení vozidla. Doprovodné vozidlo tak musí splňovat pouze technické podmínky stanovené zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, také musí být opatřeno zvláštním výstražným světlem oranžové barvy, které musí v době jeho jízdy být v činnosti. Dalo by se říct, že doprovodné vozidlo může řídit

kdokoliv, kdo má příslušné řidičské oprávnění. Určité kompetence jsou řidiči svěřeny tím, že doprovodné vozidlo užívá zvláštní výstražné světlo oranžové barvy. Ustanovení o použití vozidla vybaveného výstražným světlem oranžové barvy je uvedeno v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Řidič smí pak užít oranžového výstražného světla pouze v určitých případech a to zejména, pokud by jeho jízdou nebo pracovní činností mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Naopak *nemusí* dodržovat některé ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích, jako například respektování dopravního značení, také nemusí dodržovat jízdu v jízdních pruzích, může zastavit v křižovatce, pomalu předjíždět, otáčet se, couvat, zastavit a stát v některých případech, kdy to zákon zakazuje. Řidič při tom ale musí dbát zvýšené opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Ostatní řidiči mu pak musí v případě, kdy užívá oranžové výstražné světlo, umožnit jeho pracovní činnost nebo jízdu a podle okolností musí snížit rychlost jízdy nebo své vozidlo zastavit. V případě doprovodného vozidla se však nejedná o vozidlo s právem přednostní jízdy.²²

Z důvodu zachování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu určí pracovník správního silničního úřadu, který rozhoduje o udělení povolení k nadrozměrné přepravě, kolik doprovodných vozidel musí doprovázet vozidlo přepravující nadrozměrný náklad. Tuto podmínku pak uvede i do vydaného povolení. V případě, kdy se jedná o zahraniční firmu, která žádá o povolení k přepravě nadrozměrného nákladu přes Českou republiku, tak ve většině případů silniční správní úřad rozhodne o tom, že technický doprovod nadměrné zásilce obstará některá z českých firem, která se touto problematikou zabývá (ve zvláštních případech lze od podmínky českého technického doprovodu ustoupit). Řidiči doprovodných vozidel musejí být seznámeni s přesnou trasou, kterou nadrozměrný náklad pojede. Údaje firmy, která zabezpečuje technický doprovod, jsou pak v povolení také uvedeny.

Doprovodné vozidlo, které provází nadrozměrný náklad po celou dobu jeho cesty je důležité hlavně z hlediska bezpečnosti. Tím, že v určité části trasy může

²² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

zastavit nebo omezit dopravu a zajistit tak volný a bezpečný průjezd nákladu.

Ministerstvo dopravy ČR rozhodne o nutnosti užití minimálně jednoho doprovodného vozidla v případě, že šířka nadměrného nákladu nebo vozidla přesahuje rozměry 3,20 m, výška 4,50 m a délka 22,00 m. Kvůli zachování bezpečnosti v silničním provozu a s ohledem na zvolenou trasu, kterou se bude nadměrný náklad pohybovat, jsou ve většině případů dána alespoň dvě vozidla technického doprovodu – jedno vozidlo před nadměrným nákladem a druhé doprovodné vozidlo vzadu. Vozidla technického doprovodu jsou také označována reflexními tabulemi s nápisem „Nadměrný náklad“ nebo dalšími reflexními polepy, pro zvýšení jejich viditelnosti a zachování bezpečnosti. V České republice pro toto označování doprovodných vozidel neexistuje zatím žádná právní norma. Firmy tak označují svá vozidla na základě svého uvážení nebo na základě předpisů jiných států (například dle předpisů Spolkové republiky Německo).

Ten, kdo je uveden jako doprovod při přepravě zvláště těžkých předmětů, má oprávnění dané ze zákona, kdy může zastavovat ostatní vozidla, aby tak umožnil bezpečný průjezd soupravy vezoucí nadměrný náklad. Pokyny k zastavení vozidla se dávají buď pokynem paží nebo za pomoci zastavovacího terče. Za snížené viditelnosti se potom použije červené světlo, kterým se pohybuje v horním půlkruhu. Osoba, která je uvedena v povolení pro zvláštní užívání pozemních komunikací jako doprovod nebo jako odpovědná osoba, musí mít kopii tohoto povolení u sebe a při kontrole ho musí policistovi předložit.

4.3.1 Technické požadavky na výbavu vozidel výstražnými světelnými zařízeními

Tyto požadavky jsou dány vyhláškou č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Ve vyhlášce je uvedeno, že jedním nebo více schválenými výstražnými světly oranžové barvy (zjednodušeně majáky) musí být vybavena motorová nebo přípojná vozidla, která:

- vykonávají práci za jízdy nebo při stojícím vozidle
- svými rozměry, hmotností nebo nákladem přesahují stanovené limity
- u kterých to stanoví ministerstvo schvalující technickou způsobilost typu

vozidla

- pracovní stroje samojízdné a přípojně, jejichž šířka přesahuje 3 m nebo u kterých tak stanoví úřad schvalující jejich technickou způsobilost

Vyhláška také stanoví, kolik majáků oranžové barvy lze umístit na vozidlo nebo soupravu a kde mohou být umístěna z důvodu jejich dobré viditelnosti. Zvláštním výstražným světlem oranžové barvy je tak dána zvláštní povaha vozidel a jejich postavení vůči ostatním účastníkům silničního provozu.²³

Doprovodná vozidla mohou mít majáky připevněné buď pomocí magnetů nebo pomocí vakuové přísavky (jsou odnímatelné) nebo mohou být připevněna na odnímatelném střešním nosiči. Do technického průkazu se zapisují pouze majáky, které jsou na vozidle pevně instalovány, například u pracovních strojů. U doprovodných vozidel tato povinnost zápisu do TP není.

²³ Vyhláška č. 341/2014 Sb., *Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích* v posledním znění

5. Komparace s Německem

Ve Spolkové republice Německo jsou upravena pravidla silničního provozu v zákonech Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO – zákon o pozemních komunikacích).

Dle pravidel silničního provozu (StVO):

Lze použít oranžové světlo, které varuje před nebezpečím v případech, kdy upozorňuje na místo práce, nehody nebo na vozidla, která se pohybují neobvykle pomalu nebo neobvyklé šířky, délky anebo s přečnívajícím nákladem. Dále tento předpis pojednává o upevnění nákladu, obdobně jako u nás zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Náklad, včetně zařízení pro jeho zajištění, musí být uložen tak, aby nemohl sklouznout, převrátit se, padat nebo jinak se pohybovat, vytvářet hluk, kterému lze zabránit, a to ani v případě nouzového brzdění nebo náhlého úhybného manévru.²⁴

V Německu také platí, obdobně jako u nás, zákaz jízdy nákladních vozidel po daných pozemních komunikacích, a to v souvislosti s určitými dny (např. prázdninové měsíce, neděle, svátky, kdy zákaz jízdy o některých svátcích se mohou v jednotlivých regionech lišit) nebo v rámci vymezených hodin. Pak jsou udělené i výjimky, na která vozidla se zákaz nevztahuje (např. vozidla přepravující mléko a mléčné výrobky, maso, ryby, ovoce a zeleninu). V případě porušení tohoto zákazu hrozí řidiči pokuta v rozmezí 40 až 200.- EUR.

Dále je povinnost pro všechny řidiče nákladních vozidel, u kterých celková hmotnost přesahuje 3.500 kg, mít u sebe kontrolní list, na kterém musí být vyznačena doba jízdy a doba odpočinku.²⁵

5.1 Povolené rozměry a váhové limity v Německu

Vozidla včetně nákladu nesmí dohromady překročit celkové rozměry:

24 Bundesministerium der Justiz: *Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)* [online]. [cit.2.1.2022]. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html

25 ÚAMK: *mezinárodní turistické informace – Německo* [online]. [cit.2.1.2022]. Dostupné z: https://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/23/n%C4%Bmecko#Silnicni_sit

- 2,55 m šířky, u vozidel používaných v zemědělství nebo pro lesnické účely 3,00 m (včetně nákladu), u chladiřenských vozů 2,60 m,
- 4,00 m výšky, u vozidel používaných v zemědělství nebo pro lesnické účely, pokud jsou naložena lesnickými nebo zemědělskými produkty, může výška přesáhnout 4,00 m,
- 16,50 m délky u jízdní soupravy.²⁶

Přesah nákladu nesmí dozadu přečnívat vozidlo o víc, než 1,50 m. Pokud náklad přečnívá v rámci povolených mezí, musí být označen červeným praporem o rozměrech minimálně 300 x 300 mm, červeným značením o stejné velikosti, zavěšeným kolmo ke směru jízdy. V případě potřeby musí být na stejném místě instalována alespoň jedna svítlna s červeným světlem a červená odrazka.

Pokud náklad přečnívá do boku o více jak 40 cm, musí být označen vepředu bílým světlem a vzadu červeným světlem. Stejně jako v naší právní úpravě, předměty, které jsou špatně viditelné a lze je snadno přehlédnout, jako např. sloupky, vodorovné desky, tak nesmí do boku přečnívat.

Váhový limit pak nesmí překročit celkovou váhu 40 tun (jízdní souprava s pěti nápravami – 2 + 3). V případech, kdy je některý z výše uvedených limitů překročen, tak je vyžadováno k přepravě povolení. To platí i u vozidel, u kterým jejich konstrukce neponechává řidiči dostatečné zorné pole.²⁷

5.2 Povolení vydávané v SRN

Buď se žádá o povolení pro konkrétní přepravu, což pro většinu našich společností, které se přepravou nadměrných zásilek zabývají, zajišťují jejich dceřiné společnosti nebo smluvní partneři v dané zemi. Kromě povolení od příslušných federálních silničních úřadů také musí být řádně naplánována trasa, jako v případě přepravy nadměrného nákladu u nás.

Nebo mohou být vydávána dlouhodobá povolení s platností 1 rok, kdy celkové rozměry nesmí překročit následující limity: 20,50 m délky, 3,00 m šířky, 4,00 m výšky a celkové váhy 40 t. Toto povolení platí po celé SRN.

²⁶ Bundesministerium der Justiz: *Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)* [online]. [cit.2.1.2022]. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html

²⁷ Bundesministerium der Justiz: *Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)* [online]. [cit.2.1.2022]. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html

V případě povolení vydaného pro konkrétní přepravu je potřeba souhlas všech úřadů v daných regionech, kterými trasa nadrozměrného nákladu prochází.

Na rozdíl od České republiky je v Německu vedená databáze, kde jsou všechna povolení zaznamenávána a tím jsou následně i dobře kontrolovatelná. Pro zúčastněné úřady je to přehlednější a jednotné, nemusí si vést každý úřad svoji zvláštní neveřejnou evidenci jako v ČR, ale jedná se o spolupráci orgánů za použití jednotného programu. Jedná se systém s názvem VEMAGS²⁸ (Verfahrensmanagement für Großraum – und Schwertransporte), což je celostátní produkt pro online zpracování žádostí a schvalovacího procesu pro velkou a těžkou přepravu (GST) všech 16 spolkových zemí a federální vlády v SRN.

5.3 Vozidla technického doprovodu v SRN

Technický doprovod bývá v Německu předepsán v případech, kdy jsou překročeny tyto rozměry: 24,00 m délky, 3,10 m šířky, 4,26 m výšky – vždy je brána v úvahu trasa, kterou nadrozměrný náklad pojede a případné uzavírky. U váhového limitu se pak zvlášť posuzuje počet náprav soupravy s ohledem na zvolenou trasu. Vozidla technického doprovodu se v SRN označují podle jejich kategorie jako BF2, BF3 a BF4, kdy zkratka BF znamená „Begleitungs Fahrzeug“, čili doprovodné vozidlo (viz. příloha č. 2 – Značení vozidel kategorie BF3 a BF4). U kategorie BF2 není dán požadavek na vozidlo jako takové, ale musí být označeno majákem. Vozidlo kategorie BF2 tak může řídit každý, kdo se domluví německy a má vysílačku, aby se mohl s řidičem nadrozměrného nákladu domlouvat v případech, kdy je to nutné. To, aby řidič doprovodného vozidla byl schopen se domluvit řečí země, přes kterou se nadrozměrný náklad přepravuje, je dáno z hlediska bezpečnosti, kdy je potřeba na místě řešit nečekanou událost nebo nehodu a je tak nutná domluva s příslušníky Policie daného státu. Ve Francii je tento požadavek také nutné splnit a jak bylo psáno výše, i v České republice bývá podmínkou, aby doprovod byl v kompetenci české společnosti. Vozidlo kategorie BF3 musí být vybaveno na střeše sklopným světelným zařízením, na kterém se mohou měnit různé druhy značek – např. zákaz předjíždění nákladních vozidel, pozor jiné nebezpečí! Na tomto zařízení jsou také umístěna signální

²⁸ VEGAMS.de [online]. [cit.2.1.2022]. Dostupné z: <https://www.vegams.de/>

výstražná světla. Řidiči doprovodného vozidla musí mít k jeho řízení speciální písemné oprávnění a každé dva roky absolvovat školení. Kategorie BF4 je pak předepisována ve zvláštních případech, jako je přeprava do/z větrných elektráren a přeprava objemného a zvláště těžkého nákladu. Vozidla této kategorie pak dokážou zobrazit instalované proměnné dopravní značky na všechny čtyři strany vozidla. V případě, že místo policejního doprovodu zastávají tuto funkci soukromé firmy (viz. kapitola níže), mohou k doprovodům používat pouze vozidla této kategorie.

Obrázek 2 - Doprovodné vozidlo kategorie BF4



Zdroj: <https://www.kustech.de/bf4.html>

Jak bylo v předchozích kapitolách popsáno, jen rozdílů mezi doprovodnými vozidly, které nadrozměrné náklady provázejí je mezi Českou republikou a Německem několik. Z důvodu bezpečnosti by stálo za úvahu, zda by i v naší legislativě nemělo být stanoveno, jaká kritéria mají doprovodná vozidla splňovat a požadavky na jejich řidiče. Pokud má řidič zastavovat vozidla a dbát na bezpečný průjezd nákladu, mělo by se jednat o osobu, která má určité profesní zkušenosti a znalosti. Na druhou stranu například používání zabudovaných vysílaček v doprovodných vozidlech, by vzhledem k ustanovení našeho zákona o provozu na pozemních komunikacích, bylo asi obtížné, protože je zde přímo uvedeno, že při jízdě vozidlem nesmí řidič držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj

nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení. Toto ustanovení neplatí sice pro vozidla s právem přednostní jízdy, ale již není zproštěn této povinnosti řidič doprovodného vozidla.

5.4 Označení vozidel přepravujících nadrozměrný náklad

Při překročení šířky 2,75 m je potřeba mít vozidlo přepravující nadrozměrný náklad vybaveno jedním majákem žluté barvy, vpředu a vzadu na návěsu pak musí být umístěny 2 boční varovné tabule, které musejí mít úhlopříčné červené a bílé pruhy minimálně 282 mm široké a 564 mm vysoké nebo čtvercové tabule od rozměrů 421 x 421 mm. Tabule musí končit s obrysem vozidla, nákladu nebo přečnávajících částí.

U šířky větší než 3,00 m je potřeba jeden nebo více majáků se žlutým signálním světlem, u celkové délky větší než 20,00 m je též potřeba vybavit vozidlo jedním nebo více majáky a též vozidlo vybavit odrazovými (obrysovými) světly, pokud je to možné, tak vybavit taktéž přečnávající část nákladu.

U speciálních přeprav, kdy je délka soupravy větší než 16,50 m, pevná šířka podvalníku je větší než 2,55 m anebo výška přesahuje limit 4,00 m a u všech typů roztahovacích souprav je potřeba v Německu zvláštní povolení/dokumenty – tzv. TÜV Gutachten a „Ausnahmegenehmigungen nach § 70“. Tyto dokumenty může dopravce vyžádat a obdržet v Německu už od výrobce v době, kdy si přebírá vozidlo, nebo lze nechat tyto dokumenty dodatečně vystavit. Tento dokument je potřeba i v případě, kdy celková váha soupravy je vyšší, než 40 tun. Tato podmínka platí pro všechny typy vozidel, které chtějí přejíždět přes Německo a překračují výše uvedené povolené limity. V případě, že vozidlo tento dokument nemá, musí s ním dopravce zajet na pověřenou dílnu, která má oprávnění vydávat TÜV Gutachten. Zde, v rámci žádosti o toto povolení, probíhá vizuální kontrola, při které německý úředník zjišťuje vlastnosti vozidla, tzv. vlastnosti průběhu zatáčení rola, např. měří poloměry, zjišťuje, do jaké míry vybočuje vozidlo a souprava při zatáčení a určuje, do jaké délky lze návěs roztáhnout a při jakých hmotnostech zatížení se může užívat. Vystavení tohoto povolení je zpoplatněno částkou 1.000.- EUR.²⁹

²⁹ DKV Nadrozměrné přepravy: *Informativní brožurka 2013, určena zejména pro dispečery a řidiče*. Verze 4/2013.

V Německu je také dána další specifická podmínka pro povolení přepravy těžkých a nadrozměrných nákladů, kterou je nutnost sjednaného pojištění. Dopravce musí mít soupravu pojištěnou na částku 3,83 milionů EUR/na způsobenou škodu za osobu.

5.4.1 Speciální požadavky na nákladní vozidla v Německu

Jedním ze specifických požadavků na vozidla přepravující nadměrný náklad v Německu je umístění zařízení na měření tlaku jednotlivých náprav. Toto zařízení je umístěno v kabině řidiče (od 01.06.2016 bylo dáno jako podmínka pro povolení nadrozměrné přepravy). V Německu údaj z tohoto zařízení považují za orientační, ale i tak tam musí být.

6. Policejní doprovod nadrozměrného nákladu

Dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, vykonává státní správu ve věcech provozu na pozemních komunikacích ministerstvo, které je ústředním orgánem státní správy. Dále pak vykonává státní správu krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností, Ministerstvo vnitra a policie.³⁰

Ze zákona je dána působnost Policie ČR, která vykonává *dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu*. Policejní prezidium České republiky, Ředitelství služby dopravní policie, vydává předběžný souhlas, ve kterém uděluje obecný souhlas s přepravou vozidla nebo soupravy, jejíž parametry nepřekročí:

- max. šířku – 5,50 m na silnicích I., II. a III. třídy,
- max. šířku – 6,00 m na dálnicích,
- max. výšku – 5,50 m,
- max. délku – 50,00 m,
- max. hmotnost – 150,00 t.

V případě, že vozidlo nebo souprava některý z výše uvedených parametrů překročí, tak silniční správní úřad požádá ke konkrétní přepravě o souhlas ŘSDP ČR. Správní úřad následně uvede v rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace nutnost přítomnosti policejního doprovodu a další podmínky, které je nutné při přepravě dodržet (např. informovat a odsouhlasit průjezd soupravy s Dálničním oddělením policie ČR Řehlovice v případě, kdy trasa nadměrného nákladu vede tunely na dálnici D8).

Poté, co je silničním správním úřadem uděleno povolení o zvláštním užívání pozemní komunikace, musí být žadatelem, nejpozději 7 dnů před uskutečněním přepravy, zaslán harmonogram, ve kterém je uvedena přesná trasa a čas realizace přepravy – odkud a v kolik hodin bude souprava vyjíždět, včetně kontaktu na vedoucího přepravy. O počtu policejních doprovodných vozidel rozhodne ŘSDP ČR. Policejní doprovod provází nadrozměrnou zásilku po celou dobu její přepravy, s výjimkou povinných přestávek. Policejní doprovod tak

³⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění

zajišťuje větší bezpečnost při průjezdu nejen přes města, ale i po dálnici a v jiných nebezpečných úsecích, kde je například nutné zastavit nebo řídit dopravu. Doprovod je zajišťován standartními vozidly policie ČR, která jsou vybavena zvláštním výstražným světlem modré barvy nebo modré a červené barvy.

Policejní doprovod využívá k zajištění bezpečnosti silničního provozu vozidel s tzv. právem přednostní jízdy. Tato vozidla mají ze zákona dána určitá „privilegia“, kdy nemusí některá z pravidel silničního provozu dodržovat, což je však nezprošťuje povinnosti dbát potřebné opatrnosti, aby nedošlo k ohrožení bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Také je zákonem stanoveno, že řidičem vozidla s právem přednostní jízdy smí být pouze osoba starší 21 let, nesmí za jízdy pít, jíst ani kouřit. Vzhledem k tomu, že na řidiče vozidel s modrými majáky jsou kladeny vyšší psychické nároky a je požadována určitá míra odolnosti a zkušenosti, procházejí například školením bezpečné jízdy na zvládání nestandardních situacích, které jsou simulovány a nacvičovány na polygonech. Ostatní účastníci silničního provozu musí vozidlům s modrým majákem a též vozidlům, které doprovází, umožnit bezpečný a plynulý průjezd. V případech, kdy je to nutné, tak i zastavit vozidlo na takovém místě, aby jim nepřekážela. Do kolony těchto vozidel se ostatní řidiči nesmí zařazovat. Pokud je na stojícím vozidle výstražné modré (nebo modré a červené) světlo v činnosti, musí ostatní řidiči snížit rychlost jízdy, popřípadě úplně zastavit vozidlo. Velmi důležitá role policejního doprovodu je v případech, kdy se jedná o zvláště nebezpečný úsek, který je třeba s nadrozměrným nákladem překonat – přejíždění mostů výrazně těžkými soupravami, kdy je zapotřebí zastavit provoz v obou směrech a souprava tak může jako jediná daný most přejíždět, určenou rychlostí a průjezdnou trasou, kdy uzavření mostu může trvat i po jeho překonání soupravou, aby došlo k ustálení vibrací. Někdy je zase třeba překonat určitý úsek v protisměru apod.

6.1 Organizace policejního doprovodu

V případě, kdy je stanoveno a v rozhodnutí o povolení nadrozměrné přepravy uvedeno, že transport musí doprovázet policejní doprovod, tak vydá Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR Plán dopravně bezpečnostního opatření. Na základě tohoto plánu jsou pak předány instrukce příslušnému vedoucímu odboru služby dopravní policie, spadajícího pod konkrétní

Krajské ředitelství. V opatření je uvedeno, kolika vozidly musí být doprovod nadrozměrného nákladu zajištěn, a to v souladu s harmonogramem přepravy. V případě, že trasa nadrozměrného nákladu prochází přes více krajů, tak do této doby byl doprovod v kompetenci krajského družstva dopravní policie (bylo na vedoucích krajských družstev, jak si převzít doprovod v rámci hranice svých krajů). Pod 14 krajských ředitelství policie spadají územní odbory dopravní policie – dopravní inspektoráty. Okresní dopravní inspektoráty zajišťují doprovody nadrozměrných zásilek minimálně, podílejí se více například na asistenci u cyklistických závodů, běžeckých závodů atd. Častější je pak jejich asistence při nízko rychlostním vážení.

Nyní bylo nové zřízeno od 1.9.2021 SOD – **speciální oddělení policejního dohledu**, která je zařazeno pod Policejní prezidium Ředitelství služby dopravní policie. Toto oddělení bude zajišťovat celorepublikové dohledy k nadrozměrným přepravám. Do budoucna jsou plánována tyto oddělení dvě. Jedno pro Čechy a druhé pro Moravu.

Obrázek 3 - Organizační struktura dopravní policie ČR



Zdroj: <https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>

6.2 Evidence Ředitelství služby dopravní policie PP

Jak bylo popsáno v předchozí kapitole, tak v rámci České republiky chybí jednotná evidence, kde by bylo jednoduše možné zkontrolovat stav vydaných povolení k zvláštnímu užívání pozemních komunikací nebo aby veřejnost měla možnost ověřit si informace, kde se mohou s nadrozměrným nákladem setkat. ŘSDP tak vede jednak svojí interní evidenci v rámci policie. A také zveřejňuje informace o tom, kudy trasa nadměrného nákladu povede přes internetové stránky dopravních informací - <https://dopravniinfo.cz/>. Na těchto stránkách je poskytován jednotný systém dopravních informací.

6.2.1 Jednotný systém dopravních informací

Tento projekt byl schválen v roce 2005 usnesením vlády č. 590. Na jeho realizaci se podílí Ministerstvo vnitra, Ministerstvo informatiky, Ministerstvo dopravy a také Ředitelství silnic a dálnic ČR. Jeho cílem je sjednocení informací o dopravním zpravodajství, včetně dat subjektů, které si vedou vlastní evidenci – jako např. Policie ČR, Hasičský záchranný sbor, dále také dat z regionálních informačních center a vybudování informačního systému i pro subjekty, které zatím vlastní systém dosud nemají (např. Centrální evidence komunikací).

V zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je stanovena povinnost pro Ministerstvo dopravy (nebo jím pověřeného subjektu), informovat veřejnost o situaci v provozu, které mají vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Zároveň je také stanovena povinnost pro Policii ČR, obecní policii, silniční a správní úřady správce pozemních komunikací (Ředitelství silnic a dálnic, Technické správy komunikací velkých měst, krajské a obecní úřady) a Hasičský záchranný sbor poskytovat ministerstvu příslušné aktuální informace. Počítá se i se zapojením dalších subjektů, jako získání informací od záchranné služby, vodohospodářských úřadů atd. V úvahu přichází i potencionální zdroj informací z elektronického mýta, pro určování hustoty provozu, rychlosti proudu vozidel, což by přispělo k předvídání možných problémů v silniční dopravě.

Jednotný systém dopravních informací by měl obsahovat informace o okamžité hustotě a rychlosti dopravního proudu v daném úseku pozemní komunikace, informace o dopravních nehodách, informace o objížďkách nebo

uzavírkách, o *zvláštním užívání silnic* nebo o jiné překážce v provozu. Dále také o opravách nebo údržbě komunikace, povětrnostních podmínkách a jejich vlivů na sjízdnost komunikace. Zjednodušeně řečeno by měl obsahovat veškeré možné informace, které mohou ovlivnit nebo ohrozit bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Cílem je, aby byla data shromažďována a zveřejňována v digitální podobě v rámci mezinárodních standardizovaných datových formátů. Tyto informace mohou následně využívat nejen média a řidiči, ale mohou být např. podkladem pro stanovení optimální trasy nadměrného nákladu, pro on-line automatickou aktualizaci výjezdových tras hasičských vozidel, stanovení trasy policejního doprovodu ap. JSDI také může přispět ke zvýšení efektivity výkonu veřejné správy v oblasti dopravy.

Očekává se, že přínosem JSDI bude:

- snížení rizika vzniku dopravní kógesce a zvýšení plynulosti silničního provozu a bezpečnosti
- snížení dojezdových časů k dopravním nehodám a lepší koordinace v rámci IZS
- předávání aktuálních a kvalitních informací pro řidiče, které jsou garantované státem
- lepší využitelnost dopravních informací pro potřebu veřejné správy³¹

6.2.2 Evidence nadměrných přeprav v rámci ŘSDP PP

Ředitelství služby dopravní policie PP se podílelo v rámci posledních let na stovkách doprovodů k nadměrným zásilkám, aby dohlíželo na jejich bezpečný a plynulý přesun.

6.3 Spolupráce se SRN

Na základě Sdělení č. 48/2016 Sb. m. s., Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Smlouvy mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o policejní spolupráci a o změně Smlouvy mezi Českou republikou a Spolkovou

³¹ Ministerstvo vnitra ČR: *Jednotný systém dopravních informací*. [online]. [cit.3.1.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/jednotny-system-dopravnich-informaci.aspx>

republikou Německo o dodatcích k Evropské úmluvě o vzájemné pomoci ve věcech trestních z 20. dubna 1959 a usnadnění jejího používání ze dne 2. února 2000, probíhá vzájemná spolupráce s Německem, kde ve článku 19 je uvedeno, jak bude probíhat vzájemná spolupráce ohledně sdělení informací ohledně doprovodů nadrozměrných nebo nadměrných nákladů (týká se i nebezpečných nákladů). V článku 19 je uvedeno, že pokud příslušný orgán jednoho ze smluvních států rozhodne o uskutečnění doprovodu nebezpečného, nadrozměrného nebo nadměrného nákladu až na hranice druhého smluvního státu, oznámí tuto skutečnost bez zbytečného odkladu příslušnému orgánu druhého smluvního státu. Také musí předat potřebné informace o nákladu a důvodech doprovodu. Oznámení může být učiněno i prostřednictvím společného centra. Pokud policisté jednoho ze smluvních států překročí státní hranice za účelem doprovodu nadměrného nákladu, musí tento vstup předem oznámit příslušnému orgánu druhého smluvního státu. Příslušné orgány smluvních států si sdělí v případě potřeby vhodné plochy na území svého smluvního státu k odstavení nebezpečného, nadrozměrného nebo nadměrného nákladu.³²

6.4 Poplatky za policejní doprovod

Policejní doprovod je v České republice zpoplatněn, což je uvedeno v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. V případě, kdy je požadován policejní doprovod pro zachování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, je povinností osoby, která o toto povolení požádala, uhradit náklady s tímto spojené. Za každý kalendářní den, kdy je policejní doprovod poskytnut je stanovena částka 600.- Kč, ke které se přičítají další náklady, kterými jsou:

- sazba za 1 hodinu služby policisty, který se doprovodu účastní ve výši 400.- Kč,
- částka za každý 1 km ujetý služebním vozidlem, které bylo použito k doprovodu, ve výši 15.- Kč

32 Sdělení č. 48/2016 Sb. m. s., *Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Smlouvy mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o policejní spolupráci a o změně Smlouvy mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o dodatcích k Evropské úmluvě o vzájemné pomoci ve věcech trestních*, z 20. dubna 1959 a usnadnění jejího používání ze dne 2. února 2000 [online]. [cit.3.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/ms/2016-48#f5899107>

- a dále se přičítá pořizovací cena spotřebovaného materiálu Policií ČR, při doprovodu, s výjimkou pohonných hmot.³³

6.5 Policejní dohled nadrozměrného nákladu v Německu

V Německu jsou dány policejní doprovody i u zásilek menších rozměrů, než jaké platí u nás. Záleží na rozhodnutí příslušného Federálního silničního úřadu. Rozdíl oproti České republice je v tom, že v Německu může vykonávat policejní dohled nejen Policie, ale v jejich zastoupení i soukromé firmy, které zastávají funkci za policii v rámci dohledu nad nadměrným nákladem. Tyto firmy jsou speciálně policií proškoleny, aby mohly zajistit doprovod nadměrnému nákladu, musí být použity vozidla kategorie BF4. Pro firmy, které se realizací přeprav nadměrných nákladů zabývají, to ovšem vede ke značnému nárustu nákladů. Dříve byly v Německu zpoplatněny doprovody od 65.- EUR a výše, v závislosti na délce trasy, nyní však začíná sazba za doprovod od 450.- EUR a výše za jedno doprovodné vozidlo. Dříve ve většině případech bylo požadováno pouze jedno vozidlo jako doprovodné, dnes úřady rozhodují o přidělení minimálně 3 vozidel jako doprovod k nadměrnému nákladu.

³³ Vyhláška č. 104/1997 Sb., Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích v posledním znění

7. Koridory – plánování tras

7.1 Výběr trasy

Výběr trasy je velmi důležitou částí při plánování přepravy nadměrného nákladu. Musí být zachována bezpečnost a plynulost silničního provozu. Jedná se o komplexní činnost, která musí být řádně dopředu promyšlena, je potřeba vzít v úvahu možné komplikace s ohledem na uzavírky, aktuální dopravní situaci, velikost a váhu nadměrné zásilky a další. Problémové jsou pak průjezdy městy, přes okružní křižovatky, přejíždění mostů s ohledem na jejich možnou zatížitelnost, volba podjezdů kvůli výšce a také podjezdy mýtných bran apod. V souvislosti s trasou se řeší v některých případech i nutnost rozebrat svodidla, popřípadě odmontovat dopravní značení anebo jinak upravit součásti nebo příslušenství pozemní komunikace. V tomto případě musí udělit souhlas vlastník (správce) dotčené pozemní komunikace. Mnohdy dochází ke vzájemné spolupráci se správcí energetiky, železniční správou kvůli trolejím nebo zajištění výluky na železniční trati a dalšími subjekty. Pokud by došlo k během přepravy k poškození pozemní komunikace nebo jejího příslušenství, popřípadě škoda třetím osobám, tak náklady za to nese dopravce. Od toho se také odvíjí pojištění, které má každý z dopravců sjednané s ohledem na možnou míru rizika. Veškeré zařízení, které muselo být demontováno, se po průjezdu nadměrné zásilky musí vrátit do původního stavu.

Je nutné prověřit celou trasu a přesně naplánovat, zda bude možný průjezd nadrozměrného nákladu. Pokud je to nutné, tak nechat vypracovat statický posudek, kde je přesně stanoveno, za jakých podmínek lze soupravou přejíždět posuzované mosty. Tento posudek pak musí být součástí vydaného povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací, stejně jako návrh trasy (popřípadě více alternativ tras), po které má být nadrozměrný náklad přepraven.

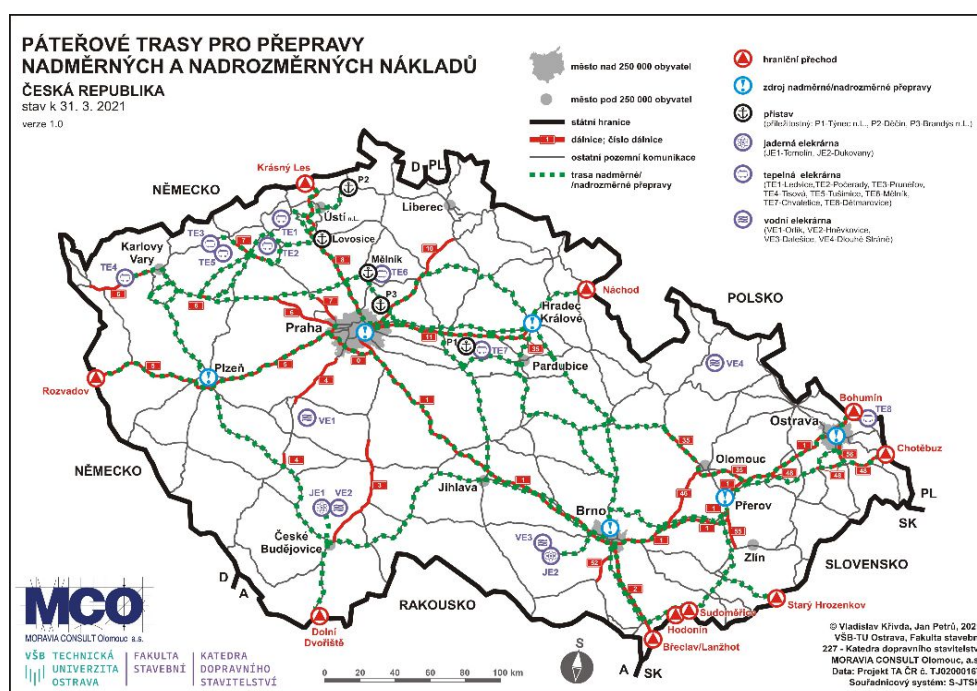
Společnost Universal Transport, se kterou byla tato problematika diskutována, má mimo jiné zastoupení v České republice, i když se jedná o firmu původem Německou, dokáže poskytnout kompletní servis pro zákazníka, který si objedná přepravu nadměrného nákladu, a to právě od naplánování vhodné trasy, získání nutných povolení, zajištění nakládací techniky, jeřábů a dalšího

potřebného servisu, včetně vozidel technického doprovodu, až po bezpečné přepravení na místo určení.

7.2 Páteřní trasy v ČR

V České republice nejsou oficiálně stanoveny tzv. páteřní trasy pro užití přepravy nadměrných nákladů. Dříve to tak bylo z důvodu přepravování těžké vojenské techniky. Je zde několik koridorů, které jsou nejvíce využívány dopravci, kteří již na základě svých mnoholetých zkušeností vědí, jakou zvolit přepravní cestu vzhledem k velikosti nebo váze přepravovaného nákladu.

Obrázek 4 - Páteřové trasy pro přepravu nadrozměrných nákladů



Zdroj: <https://www.paterove-trasy.cz/mapa-paterovych-tras/>

V rámci projektu, ve kterém je jeho hlavním řešitelem MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. a jako spoluřešitel Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, byla vypracována mapa páteřových tras pro přepravy nadměrných a nadrozměrných nákladů v ČR.³⁴

Podle cílů a zdrojů lze tak rozdělit trasy podle několika kritérií:

34 Páteřové trasy: *mapa páteřových tras* [online]. [cit.4.1.2022]. Dostupné z: <https://www.paterove-trasy.cz/mapa-paterovych-tras/>

- podle výrobců, kteří sídlí ve větších městech a mají požadavky na přepravu nadměrných zásilek – města jako Praha, Brno, Ostrava, Přerov, Plzeň, Hradec Králové
- podle přístavů určených pro překládku nákladů: Mělník, Lovosice, Týnec nad Labem, Děčín, Brandýs nad Labem
- podle hraničních přechodů, které jsou v souvislosti s nadměrným nákladem nejvíce využívány: Rozvadov, Dolní Dvořiště, Břeclav, Hodonín, Sudoměřice, Starý Hrozenkov, Chotěbuz, Bohumín, Náchod, Krásný Les
- podle cílů přepravovaných nákladů z hlediska jejich využití: jaderné elektrárny Temelín a Dukovany, tepelné elektrárny: Ledvice, Počerady, Tisová, Tušimice, Mělník, Chvaletice, Dětmárovice, vodní elektrárny atp.³⁵

Na základě této studie vzniklo doporučení k vytvoření několika páteřových tras, které by se pro přepravu nadměrných zásilek nejvíce používaly, viz. obrázek mapy, kde jsou vyznačeny trasy pro nadměrné náklady.

7.3 Působnost dohody AETR

Vzhledem k výše uvedenému je dále potřeba vzít v úvahu i to, že na přepravu nadměrného a nadrozměrného nákladu, potažmo na jeho osádku / řidiče, se vztahuje Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě – AETR a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006. Podle této dohody tak musí být dodržena povolená doba řízení a stanovená doba pro odpočinek a bezpečnostní přestávky v řízení. K tomu se vztahuje i povinnost řidiče mít vozidlo vybavené záznamovým zařízením – tachografem, k zaznamenání celého průběhu přepravy. Jedná se o certifikované zařízení, které musí být každé dva roky ověřováno pověřeným pracovištěm.

S tím je nutné zohlednit i plánování průběhu přepravní trasy nadměrného nákladu, jelikož jejich řidiči musí též tyto přestávky v řízení dodržet. Na trase musí být tedy k dispozici místo, kde je možné odstavení soupravy s nákladem. Toto může být někdy poměrně velký problém s ohledem na nedostatek parkovacích

³⁵ Páteřové trasy: *mapa páteřových tras* [online]. [cit.4.1.2022]. Dostupné z: <https://www.paterove-trasy.cz/mapa-paterovych-tras/>

nebo odstavných míst pro nákladní vozidla jako taková, natož pro vozidla, která vezou nadměrný náklad.

7.4 Sdružení dopravců

V České republice bylo založeno v roce 2010 sdružení dopravců ČESTAND z.s., jehož členy je 14 dopravních firem České republiky, které se podílejí na přepravách těžkých a nadrozměrných nákladů. Většinu své činnosti tento spolek věnuje problematice těžkých a nadrozměrných přeprav a navazujících služeb, které s touto přepravou souvisejí. Hlavním cílem sdružení je snaha o zlepšení přepravních podmínek v oblasti dopravy těžkých a nadrozměrných nákladů, ochrana pátečních tras, zajišťování legislativních procesů a realizace těžkých a nadrozměrných přeprav v České republice kvalitně, bezpečně a ekonomicky.³⁶ Sdružení ČESTAND je též členem evropské asociace ESTA, která funguje v odvětví nadrozměrné přepravy a jejíž členy jsou firmy zabývající se přepravou nadměrných nákladů. Úkoly sdružení ESTA jsou pak především podporovat bezpečnost a kvalitu v celém evropském odvětví těžké přepravy, podporovat členské státy. Pokud je to možné, tak harmonizovat postupy a provozní předpisy s cílem navodit příznivé podmínky pro mezinárodní projekty těžké dopravy.

Všeobecným cílem sdružení těžkých a nadrozměrných dopravců je maximálně zjednodušit přepravu nadměrných nákladů, při zachování bezpečnosti, nastavení stálých přepravních koridorů, jednoduchý způsob komunikace s úřady ohledně žádostí o povolení a profesionální přístup k zákazníkovi.

³⁶ ČESTAND z.s.: *České sdružení těžkých a nadrozměrných dopravců* [online]. [cit.3.1.2022]. Dostupné z: <http://www.cestand.cz/>

8. Kabotáž

Kabotáží se rozumí přeprava, která probíhá přes území České republiky, ale je organizována dopravcem, který má sídlo v zahraničí. Jinak řečeno, je to vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně prováděná v jiném státě, aniž by v tomto státě měl dopravce své sídlo nebo byl jinak usazen. Dopravce ale musí být usazen v některém ze států EHP.³⁷

V členských státech EU jsou podmínky kabotáže upraveny nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy. Toto nařízení je platné pro celý Evropský hospodářský prostor (EHP), tj. kromě států EU také v Norsku, Lichtenštejnsku a na Islandu a upravuje vnitrostátní přepravy na území jiného členského státu.³⁸

Dopravce, který provozuje nákladní dopravu pro cizí potřebu a je držitelem tzv. Eurolicence, může za stanovených podmínek provozovat kabotáž:

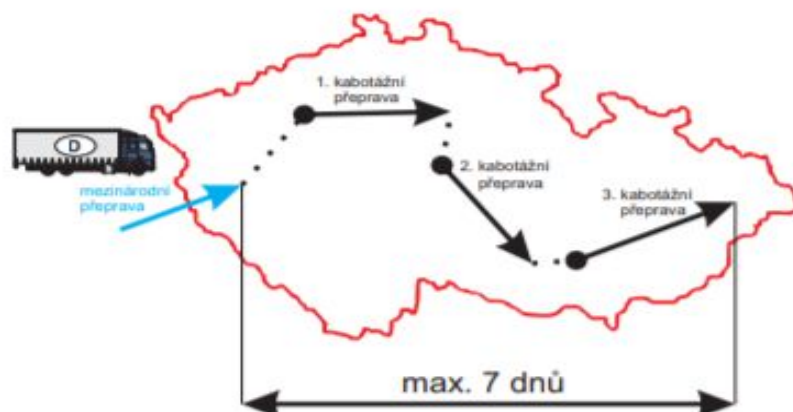
- kabotáži musí předcházet mezinárodní přeprava věcí z členského státu nebo třetí země do země jiného členského státu
- kabotáž může být provedena až po úplném vyložení nákladu z mezinárodní přepravy
- kabotáž musí být provedena stejným vozidlem (soupravou), se kterým byla provedena mezinárodní přeprava, která kabotáži předcházela
- kabotáž je možné provést buď v hostitelském členském státě, do kterého mezinárodní přeprava byla směřována nebo v jiném členském státě.³⁹

37 Ministerstvo dopravy ČR: *Kabotáž (vnitrostátní přeprava zahraničním dopravcem)*. [online]. [cit. 7.1.2022]. Dostupné z: [https://www.mdcrcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-\(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravc](https://www.mdcrcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravc)

38 Ministerstvo dopravy ČR: *Kabotáž (vnitrostátní přeprava zahraničním dopravcem)*. [online]. [cit. 7.1.2022]. Dostupné z: [https://www.mdcrcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-\(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravc](https://www.mdcrcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravc)

39 Ministerstvo dopravy ČR: *Kabotáž (vnitrostátní přeprava zahraničním dopravcem)*. [online]. [cit. 7.1.2022]. Dostupné z: [https://www.mdcrcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-\(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravc](https://www.mdcrcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravc)

Obrázek 5 - Kabotáž zahraničního dopravce v ČR I



Příklad kabotáže zahraničního dopravce v České republice

Zdroj: Centrum služeb pro silniční dopravu: <https://www.cspsd.cz/storage/files/kabotaz.pdf>

8.1 Kabotáž v hostitelském členském státě, který je cílem mezinárodní přepravy

V tomto případě lze provést v tomto státě maximálně tři kabotážní přepravy. K poslední vykládce v rámci kabotáže musí dojít do sedmi dnů od poslední vykládky navazující na mezinárodní přepravu.⁴⁰

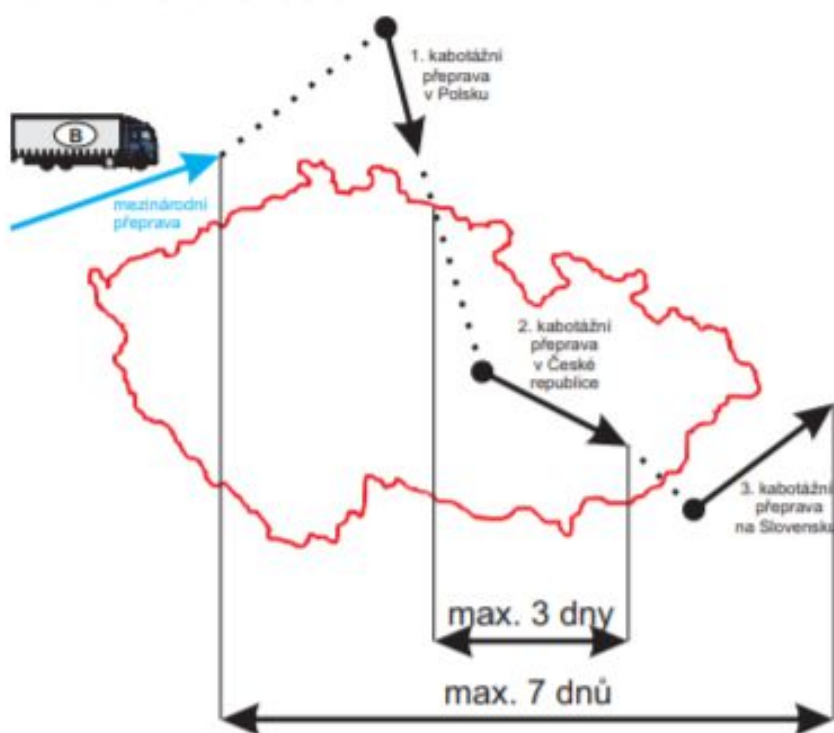
8.2 Kabotáž v jiném členském státě, než do kterého mezinárodní přeprava směřuje

V tomto případě lze uskutečnit ve lhůtě sedmi dnů celkem tři kabotážní přepravy na území členských států, které jsou odlišné od toho státu, kam přeprava směřuje. Musí být však splněna podmínka, že v každém státu může být provedena pouze jedna přeprava, a to ve lhůtě tří dnů ode dne, kdy vozidlo vstoupilo na území tohoto členského státu.⁴¹

⁴⁰ Centrum služeb pro silniční dopravu: *Kabotážní přepravy*. [online]. [cit. 7.1.2022]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/storage/files/kabotaz.pdf>

⁴¹ Centrum služeb pro silniční dopravu: *Kabotážní přepravy*. [online]. [cit. 7.1.2022]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/storage/files/kabotaz.pdf>

Obrázek 6 - Kabotáž zahraničního dopravce v ČR II



Příklad kabotáže zahraničního dopravce v České republice

Zdroj: Centrum služeb pro silniční dopravu <https://www.cspsd.cz/storage/files/kabotaz.pdf>

Jelikož i na přepravu nadměrných a nadrozměrných zásilek se může vztahovat kabotáž – například v případě, kdy dopravce se sídlem v jiném členském státě pouze s nákladem tranzituje přes Českou republiku nebo zde chce nadměrný náklad vyložit, je potřeba, aby dodržel výše uvedené podmínky. Samozřejmě i v tomto případě musí mít povolení k přepravě nadrozměrné zásilky, kterou vydá Ministerstvo dopravy ČR.

„V případě, že se však jedná o dopravce usazeného ve státě mimo území EU, nebo dopravce usazeného v EU, který chce kabotáž provádět MIMO režim Nařízení č. 1072/2009, podléhá provádění kabotáže vydání zvláštního povolení dle § 32 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (dále jen „ZSD“). Zvláštní povolení může být vydáno jen zahraničnímu dopravci, který je podle předpisů platných ve státě, na jehož území má sídlo nebo bydliště, oprávněn provozovat mezinárodní silniční dopravu, a to pouze z důvodu mimořádných dopravních potřeb, které nelze zabezpečit dopravci usazenými v České republice, a na základě vzájemnosti nebo vyhlášené mezinárodní smlouvy, kterou je Česká

republika vázána. Na vydání zvláštního povolení není právní nárok, přičemž je možné jej vydat pro provedení jedné přepravy, omezeného počtu přeprav či neomezeného počtu přeprav v určitém období, které nesmí přesáhnout dobu 1 roku. Dle Položky č. 34 bodu 2. zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích jsou správní poplatky za vydání povolení následující:⁴²

Tabulka 8 - Poplatky za kabotáž

Provedení jedné přepravy	1.000.- Kč
Provedení 2 až 5 přeprav	4.000.- Kč
Provedení neomezeného počtu přeprav	20.000.- Kč

Zdroj: [https://www.mdcrcz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-\(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravc](https://www.mdcrcz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravc)

42 Ministerstvo dopravy ČR: *Kabotáž (vnitrostátní přeprava zahraničním dopravcem)*. [online]. [cit. 7.1.2022]. Dostupné z: [https://www.mdcrcz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-\(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravc](https://www.mdcrcz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravc)

9. Modulární soupravy (EURO KOMBI, GIGA LINER)

Jedná se o specifickou přepravu uskutečněnou modulární soupravou, kdy při splnění daných podmínek vydalo Ministerstvo dopravy ČR povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací (viz. příloha č. 3 – EURO KOMBI).

Podmínky, které musí být splněny:

- Statická zkouška – prohlídka jednotlivých vozidel soupravy se zaměřením na spojovací zařízení (návěs – přívěs) a to z důvodu nestandardního umístění spojovacího zařízení na zad' návěsu. Zkoušku je možné provést v místě, kde je souprava odstavena nebo kde je nakládána. Toto je nutné předem projednat s pověřeným pracovníkem společnosti DEKRA automobil a.s.
- Celková hmotnost jízdní soupravy nesmí nepřekročit 48 tun.
- Souprava se bude pohybovat pouze po dálnicích.
- Pro průjezd hl. m. Prahy v denních hodinách je nutný předchozí souhlas (mimo okruh D0).
- Příjezd na místo vykládky / nakládky nesmí být delší, než 10 km od dálnice a zároveň se nesmí křížit úrovně s železniční tratí.
- Souprava musí být označena tak, aby byla dobře viditelná pro ostatní účastníky silničního provozu - tj. nápis vyznačující celkovou délku, reflexní tabule a oranžové majáky umístěné na kabině tahače i na jeho přívěsu (návěsu).

Toto povolení je také zpoplatněno v souladu se zákonem o správních poplatcích, a to částkou 3.000.- Kč v případě vnitrostátní přepravy, s platností na 3 měsíce a u mezinárodní přepravy částkou 4.500.- Kč, s platností na 1 měsíc.

10. Praktická část

11. Průběh a kontrola nadrozměrné dopravy

V teoretické části práce byl popsán proces, který předchází následné realizaci a kontrole přepravy nadrozměrného nákladu. V krátkém shrnutí bych to popsala asi takto:

Na začátku je potřeba zákazníka přepravit určitý náklad, který svými rozměry přesahuje stanovené limity z určitého místa A do následného místa B. Na základě tohoto požadavku většinou zákazník osloví několik firem, které se zabývají těmito těžkými přepravami a mají s nimi dostatek zkušeností. Dopravní firma na základě poptávky vypracuje cenovou nabídku. Pokud ji zákazník akceptuje, tak spolu mohou uzavřít smlouvu o přepravě nadměrného nákladu. Firma, která je zodpovědná za tuto přepravu, naplánuje přesný průběh trasy, osloví dotčené vlastníky (správce) silniční komunikace za účelem získání povolení k přepravě, pokud je potřeba nechá vypracovat statický posudek. V případech, kdy je třeba i policejní doprovod, tak vypracuje přepravní firma harmonogram přepravy, ve kterém je přesně stanoveno datum a čas odkud bude nadměrný náklad vyjíždět, kde bude dělat případné přestávky, trasa, kterou pojede a v kolik hodin je plánovaný jeho dojezd do cíle. Vždy je určen i vedoucí přepravy, na kterého je v harmonogramu uveden kontakt. Dále firma musí prověřit před zahájením přepravy celý koridor zvolené trasy s ohledem na hmotnost a rozměry nákladu. Musí se ujistit, že na zvolené trase nejsou dány neočekávané uzavírky, pokud je to nutné, tak zajistit například rozmontování dopravního značení nebo jinou úpravu části pozemní komunikaci, aby byl zabezpečen bezpečný průjezd nadměrného nákladu. Většina firem, které se těmito přepravami zabývají, mají i svoji techniku, která je schopna náklad na zvolenou soupravu naložit, popřípadě s takovými firmami spolupracují. Výběr vhodného vozidla je také důležitý s ohledem nejen na rozměry nákladu, ale i na jeho hmotnost. Protože i v případech, kdy je překročena běžně povolená maximální hmotnost, tak nesmí být překročena hmotnost na jednotlivou nápravu soupravy. Tyto firmy také zajišťují technické doprovody nákladů svými vozidly. V momentě, kdy přepravní firma obdrží veškerá povolení, je možné přepravu začít realizovat.

Tato část práce bude zaměřena na probíhající kontrolu ze strany Policie ČR a ostatních orgánů, které se mohou podílet na koordinaci v rámci těchto přeprav. Dále také na strategii BESIP v rámci ČR, se závěrečným shrnutím a analyzováním dosažených poznatků.

11.1 Kontrola

Kontrola nastává v prvním případě tehdy, kdy je určen z hlediska bezpečnosti policejní doprovod nadměrného nákladu, je dán přesný termín a čas, odkud bude nadměrný náklad vyjíždět – dle harmonogramu přepravy. Zde, na základě vydaného Plánu dopravně bezpečnostního opatření, dojde před zaházením přepravy ke kontrole nákladu. Součástí kontroly jsou následující činnosti:

- Vizuální kontrola – upevnění nákladu, technický stav vozidla
- Přeměření daných rozměrů nákladu / soupravy
- Kontrola přepravních dokladů / platného povolení (zda údaje v nich uvedené souhlasí se skutečností, zda se jedná o originální povolení)
- Zda souhlasí počet technických doprovodů
- Domluva na způsobu organizování dopravy během cesty

K policejním doprovodům při přepravě nadrozměrných nákladů byl vydán závazný pokyn policejního prezidenta č. 87/2012. Tento pokyn přímo upravuje to, jak má být v případech poskytnutých doprovodů postupováno.

V souhlasu k přepravě nadměrného nákladu, který dává Policie ČR (v závislosti na její působnosti, kudy prochází trasa nákladu), stanoví podmínky, které je nutno dodržet:

- počet doprovodných služebních prostředků, určí i trasu policejního doprovodu
- minimální počet technických doprovodů v případech, kdy nebude policejní doprovod při přepravě přítomen
- zaslání harmonogramu přepravy s dostatečným předstihem, aby bylo možno zajistit dostatečný počet policejních sil a prostředků

k zajištění doprovodu

- stanoví další omezující skutečnosti, jako zákaz jízdy za snížené viditelnosti způsobené vlivem povětrnostních podmínek (hustá mlha, silné sněžení, špatná sjízdnost vozovek a podobně
- může omezit jízdu některých vozidel nebo dobu přepravy s přihlédnutím ke zvýšenému rekreačnímu provozu v odpoledních hodinách posledního pracovního dne.

Policii následně vzniká nárok na vyúčtování nákladů spojených s poskytnutím policejního doprovodu.

11.2 Příslušnost orgánů policie

- Dopravní inspektoráty v rámci územních odborů – působnost dána v rámci daného okresu
- Odbory dopravní policie KŘP (Krajská družstva) – vydávají stanoviska k nadměrným přepravám v případě, kdy trasa nákladu překračuje působnost dvou a více okresů (dopravních inspektorátů)
- ŘSDP PP ČR – vydává stanovisko v případě, kdy trasa nadměrného nákladu překračuje území dvou a více krajů

Jak již bylo v předchozích kapitolách popsáno, je možno udělit předběžný souhlas (většinou s platností 1 rok), ve kterém se stanoví obecné podmínky. V případě jejich dodržení pak již nemusí silniční správní úřad vyžadovat stanovisko pro každou takovou přepravu nadrozměrného nákladu. V případě, kdy náklad tyto podmínky nesplňuje, tak musí správní úřad vždy žádat o stanovisko policie ke konkrétní přepravě nadrozměrné zásilky.

Policejní doprovod je možné poskytnout buď po celé trase přepravy nadrozměrného nákladu nebo jen v některých úsecích. Zajišťuje se obvykle jedním služebním vozidlem a dvoučlennou hlídkou. V případě, kdy by v souvislosti s přepravou nadrozměrného nákladu (jehož šířka přesáhne 7,00 m nebo se jedná o přepravu velmi těžkých zásilek) mohlo dojít k mimořádnému ovlivnění bezpečnosti silničního provozu, je nutné zajistit dostatek prostředků a sil policie k jeho doprovodu.

Hlídky policie, které jsou určeny k zabezpečení doprovodu nadrozměrného

nákladu, průběžně informují příslušné operační středisko policie o započetí, průběhu a ukončení doprovodu, popřípadě o dalších důležitých událostech, které během přepravy nastanou (nedodržení časového harmonogramu).

Po ukončení policejního doprovodu nadrozměrného nákladu se vyplní formulář výkaz náhrad za poskytnutí doprovodu. Tento formulář se vyplňuje ke každému služebnímu vozidlu, které doprovod poskytlo. K vyplnění tohoto formuláře dojde i v případě, že hlídka dojela na místo, odkud měl být policejní doprovod započatý, ale nakonec k policejnímu doprovodu nedošlo. Následně se potvrzený a vyplněný formulář doručí na ekonomické pracoviště.

Uhrazené náhrady za poskytnutý policejní doprovod se využijí v rozpočtu KŘP.

11.3 Kontrolní vážení vozidel

Kontrolní vážení vozidel probíhá nejenom v případech nadrozměrných přeprav, ale je to důležitou činností policie a dalších subjektů, které se na kontrolním vážení podílejí, a to nejen z důvodu bezpečnosti v silničním provozu, ale také s ohledem na životnost a stav pozemních komunikací, kdy oba aspekty spolu velice úzce souvisejí. Při častých průjezdech těžkých nákladů dochází následně k vyjetí tzv. kolejí ve vozovce, což může být značný problém s ohledem na bezpečnost v silničním provozu. Dalším a rozhodně ne zanedbatelným problémem jsou mosty, kdy časté přetěžování může mít velice špatný vliv na jejich technický stav a životnost.

Kontrolní vážení probíhá několika způsoby, a to podle typu užitých vážních zařízení. Může se jednat o zařízení upevněné na vozidle, které je schopno orientačně změřit zatížení jednotlivých náprav (jak bylo výše zmíněno, toto je požadováno u vozidel přepravujících nadměrný náklad v Německu) anebo o váhy, které se používají k nízkorychlostnímu nebo vysokorychlostnímu vážení, což bude dále rozvedeno v následujících kapitolách.

11.3.1 Nízkorychlostní kontrolní vážení

Jedná se o vážení za pomoci mobilních vah, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu a dle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, probíhá kontrolní vážení a měření vozidel kategorií M2, M3, N1, N2, N3, T, C, O,

R, S nebo SS nebo jízdních souprav tvořených z těchto vozidel, na dálnicích, silnicích a místních komunikacích. Jde se o kontrolu největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, největší povolené hmotnosti na jednotlivé nápravy, další hmotnostní poměry vozidla nebo o kontrolu maximálních povolených rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu.⁴³

V souvislosti s kontrolou nadměrného nákladu, která probíhá například v rámci stanoveného policejního doprovodu, před započítáním jízdy, se ve většině případech provádí kontrola pouze rozměrů soupravy včetně nákladu, kdy se porovnává, zda souhlasí skutečný stav s uvedenými hodnotami ve vydaném povolení o zvláštním užívání pozemních komunikací. Samozřejmě kontrola jízdní soupravy může být provedena kdykoliv, nejen v případě poskytnutí policejního doprovodu u přepravy nadměrného nákladu. V rámci policejních opatření probíhají celoroční akce, které jsou individuálně zaměřeny na různé druhy kontrol a jednou z nich je právě opatření zaměřené na nízkorychlostní kontrolní vážení (dále jen „NKV“).

Tím se dostáváme k tomu, jaké subjekty mohou NKV provádět a to buď:

- 1) kraj nebo vlastník pozemní komunikace v součinnosti s PČR nebo celním úřadem. Můžeme dále rozdělit:
 - pokud se jedná o silnice I. třídy, je NKV zajišťováno krajem (se souhlasem vlastníka – ŘSD ČR pověřeno správou), na jehož území se dotčená silnice nachází (nebo jím pověřenou osobou)
 - na ostatních pozemních komunikacích je NKV zajišťováno vlastníkem (nebo jím pověřenou osobou)

Obcím a krajům je tak svěřeno podílet se na NKV v rámci jejich péče a údržby, jakožto vlastníka, o příslušné pozemní komunikace. Je tedy v režii krajů (obcí), aby pořídily příslušná zařízení potřebná k měření a vážení, starost o jejich údržbu a zajištění spolupráce s PČR nebo celním úřadem.⁴⁴

⁴³ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

⁴⁴ Ministerstvo dopravy. *Metodická příručka: Nízkorychlostní vážení a správní řízení ve věci souvisejících přestupků a správních deliktů*. 2016, Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, č.j. 500/2014-120-STSP/20

NKV se provádí v součinnosti z toho důvodu, že vlastník pozemní komunikace (popř. jím pověřená osoba) nemá potřebné oprávnění dané zákonem k zastavení vozidla. Příslušník policie nebo celník provádí součinnost tím, že může odklonit vozidlo z provozu, má ze zákona dané oprávnění k jeho zastavení a následně mají též oprávnění projednat přestupek, a to buď na místě v blokovém řízení (policista) nebo v následném správním řízení. V tomto případě zajišťuje vlastník pozemní komunikace zajišťuje technickou podporu. Pověřenou osobou pro NKV je mimo jiné i Centrum služeb pro silniční dopravu s.p.o. (dále jen „CSPSD“ – založeno Ministerstvem dopravy jako státní příspěvková organizace).

2) nebo je NKV prováděno samostatně Policií ČR nebo celními úřady.
V tomto případě není vyžadován souhlas vlastníka pozemní komunikace.

NKV může probíhat na dálnicích, silnicích a místních komunikacích, kdy je řidič vozidla nejdříve vyzván, aby vozidlo nebo soupravu podrobil nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení. Při NKV je pak řidič vozidla povinen se řídit pokyny osoby, která zařízení obsluhuje a na výzvu předložit také požadované přepravní doklady. Zajíždka k technickému zařízení, kde se NKV provádí, včetně cesty zpět nesmí být delší, než 16 km.⁴⁵

Výběr místa, kde bude probíhat samotné vážení je důležitý, a to z hlediska požadavků Českého metrologického institutu (dále jen „ČMI“), který vydal Metrologický předpis MP 009-04 Přenosné měřící zařízení pro zajišťování zatížení na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel. ČMI v předpise uvádí, že vážicí plocha by měla odpovídat určitým požadavkům na kvalitu vozovky. Aby nemohlo být pochyb o tom, že byl výsledek vážení ovlivněn sklonem vozovky, tak podélný sklon vozovky musí být menší, než 2 procenta a příčný sklon vozovky menší, než 3 procenta. Dále ČMI v předpise uvádí jako vhodnou zónu pro vážení takový úsek vozovky, jehož délka se rovná nejméně dvojnásobku největší délky váženého vozidla / jízdní soupravy.⁴⁶

45 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

46 Ministerstvo dopravy. *Metodická příručka: Nízkorychlostní vážení a správní řízení ve věci souvisejících přestupků a správních deliktů*. 2016, Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, č.j. 500/2014-120-STSP/20

Kontroly jsou prováděny měřidly, které odpovídají požadavkům a předpisům Českého metrologického institutu („mobilní a stacionární váhy“). Měřidla jsou označena stanoveným symbolem „CE“, posledním dvojčíslím roku posouzení shody, čtyřmístným číslem notifikované osoby a čtvercovou značkou s písmenem „M“ na zeleném pozadí. K váze je od výrobce dodána kopie prohlášení o shodě. Váhy musí být pravidelně ověřovány, což provádí ČMI (popř. jeho autorizovaná střediska).⁴⁷

Rozměry jízdní soupravy včetně nákladu jsou pak měřeny pomocí pásma a výška soupravy včetně nákladu je měřena za pomoci teleskopické tyče. Tato měřidla nepodléhají ověřování, jedná se o tzv. pracovní měřidla dle zákona č.505/1990 Sb., o metrologii. Doporučení od MD ČR je takové, aby měřící pásma, které jsou používány Policií ČR měly kalibrační list a byly opatřeny stanovenou kalibrační značkou.

S výsledky NKV seznámí osoba, která obsluhuje vážící zařízení, řidiče a vydá mu o tom doklad, který je následně zaslán také provozovateli vozidla. Náležitosti dokladu o výsledku NKV jsou uvedeny ve vyhlášce č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Pokud se NKV zjistí, že rozměry nebo váhy soupravy přesahují povolené limity, může řidič pokračovat v jízdě jedině v případě, kdy má vydané povolení k zvláštnímu užívání pozemních komunikací (a souprava je technicky způsobilá). Pokud toto povolení nemá anebo v případě, kdy nesouhlasí naměřené hodnoty s údajem, který je v povolení uveden, tak může buď policista nebo celník řidiči další jízdu zakázat (lze použít i technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla). Vozidlo nebo souprava se tak odstaví na vhodném místě do té doby, než dojde buď k přeložení nákladu nebo bude vyžádáno nové povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací. Zakázat jízdu může policista nebo celník i v případě, kdy se řidič odmítne podrobit NKV a i také v tomto případě mu přikáže odstavit vozidlo nebo soupravu na vhodné místo.

Zákaz pokračovat v jízdě pak trvá do chvíle, než se řidič podrobí NKV,

⁴⁷ Ministerstvo dopravy. *Metodická příručka: Nízkorychlostní vážení a správní řízení ve věci souvisejících přestupků a správních deliktů*. 2016, Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, č.j. 500/2014-120-STSP/20

nejdéle však 48 hodin. Výjimka ze zákazu řízení se vztahuje na přepravu živých zvířat (dle předpisu Evropské unie, který upravuje ochranu zvířat během přepravy).⁴⁸

V článku, který byl zveřejněn 13.3.2019 na internetových stránkách www.policie.cz, je uvedeno, že policisté v Plzeňském kraji, kteří se věnují silničním kontrolám zaměřeným na provádění kontrolního vážení, zkontrolovali od začátku roku 2019 celkem 71 vozidel, kdy u 41 z nich došlo k porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích. V 31 případech byla překročena stanovená hmotnost vozidla, u 10 vozidel pak neodpovídal jejich rozměr. Policisté na místě uložili pokuty v příkazním řízení v celkové výši 53.300 korun.⁴⁹

V průběhu roku se dopravní policisté zaměřují na silniční kontroly buď samostatně nebo také ve spolupráci s Centrem služeb pro silniční dopravu Ministerstva dopravy. Při těchto kontrolách dochází k nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení, jehož součástí je také kontrola patřičných dokladů, sociálních předpisů, technického stavu a rozměrů vozidel. Přetížená vozidla dlouhodobě zatěžují pozemní komunikace a může docházet k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Další nebezpečí pak představuje pohyb přetíženého vozidla při jeho brzdění, změna jeho jízdních vlastností a s tím související posun nevhodně zajištěného nákladu.⁵⁰

11.3.2 Vysokorychlostní kontrolní vážení

V tomto případě se jedná o kontrolní vážení vozidla nebo jízdní soupravy pomocí nepřenosných, pevně zabudovaných vah ve vozovce. Při tomto měření nedochází k odklonu vozidla a vážení tak probíhá přímo při jízdě vozidla v provozu (tzv. WIM – „weigh – in – motion“ – vážení vozidel za jízdy). I u vysokorychlostního vážení dochází ke kontrole celkové hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy a také ke kontrole zatížení jednotlivých náprav.

Vysokorychlostní kontrolní vážení zajišťuje místně příslušný silniční správní

48 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

49 Policie České republiky.cz: *Nízkorychlostní kontrolní vážení*, 2019. [online]. [cit.15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nizkorychlostni-kontrolni-vazeni.aspx>

50 Policie České republiky.cz: *Nízkorychlostní kontrolní vážení*, 2019. [online]. [cit.15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nizkorychlostni-kontrolni-vazeni.aspx>

úřad kraje (popř. obce). Při vysokorychlostním vážení je kladen důraz na kvalitu vozovky. Pro zabudování vysokorychlostních prahů, musí být vozovka ve velmi dobrém technickém stavu. Aby mohlo probíhat vážení, mohou být ve vozovce maximálně 4 mm průhyby. Každý měsíc tak dochází ke kontrolám míst, kde jsou váhy zabudované a dochází k přeměření místa. Samozřejmostí je i každoroční kalibrace, kterou provádí ČMI (ČMI vydal Opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C010-15, ve kterém jsou stanoveny technické požadavky na stanovená měřidla, tj. váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel v provozu). Ve Středočeském kraji nyní spravuje Krajská správa a údržba silnic čtyři vysokorychlostní váhy. Tyto váhy se nacházejí na silnici č. II/101 v Neratovicích – Lobkovicích, silnici č. II/331 v Ovčárech, II/101 v Říčanech a na silnici č. II/125 v Kolíně. Tato vysokorychlostní zařízení jsou zatím jako jediná využívána pro tvorbu podkladů k následnému správnímu řízení. Vzhledem k tomu, že jak bylo výše uvedeno, jsou zde kladeny vysoké požadavky na kvalitu vozovky, musí docházet nejen k pravidelným kontrolám, ale i k pravidelné kalibraci a zařízení musí splňovat podmínky stanovené zákonem č. 505/1990 Sb., o metrologii, aby bylo možné použít podklady z něj získané jako důkazní prostředek ve správním řízení. Nejedná se tak o pouhou instalaci vah, ale i kamerového systému, aby byl záznam kompletní.

V praxi to nyní probíhá tak, že data z vysokorychlostního kontrolního zařízení jsou online systémem přenášena na pověřené oddělení Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje (dále jen „KSÚS“), kde jsou dále prověřena a následně jsou vyhodnoceny ty záznamy, u kterých bylo zaznamenáno přetížení vozidla nebo soupravy, ať už se jedná o překročení nejvyšší povolené celkové hmotnosti (například u cisternových vozidel, kde při jízdě může docházet k přelévání tekutiny a hodnota zatížení na nápravu není v tomto případě vážení relevantní) nebo o překročení limitní váhy na jednotlivé nápravy. KSÚS vytvoří vážní lístky a tyto podklady spolu se záznamy z kamery předá dál, příslušnému správnímu úřadu k projednání. Správní úřad pak následně vytvoří vážní doklad, který doručí provozovateli vozidla spolu s oznámením o zahájení správního řízení. Náležitosti dokladu o výsledku vážení jsou uvedeny ve vyhlášce č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Obrázek 7 - Kontrola vážního místa Neratovice

PROTOKOL O KONTROLE VÁŽNÍHO MÍSTA WIM NERATOVICE											
Vysokorychlostní váha - typ/výrobní číslo :				CrossWIM / 175/2017		6.A		PK 0 < 4		7.A	
Pozemní komunikace:				M/101		6.B		LK 0 < 4		7.B	
Lokalita:				Neratovice ul. Kostecká				PK 0 < 4		8.A	
Datum prodeje kontroly:				20.10.2021				LK 1 < 4		8.B	
Stavební stav vážního místa Obrusná živčná vrstva v jízdním pruhu měřené úseku je v celé délce a v místech instalovaných piezoelektrických senzorů homogenní, bez spoje a známek poškození. Stavební stav vážního místa pro vysokorychlostního vážení vozidel odpovídá po opravě v 09/2020 OOP: 0111-OOP-C010-15.											
Jméno a podpisy pracovníků provádějících kontrolu 1. Lukáš Chalupa 2. Luboš Novotný											
Měření hloubky vyjetých kolejí kalibrovacími měřidly probíhá periodicky - jedenkrát v měsíci vždy v jednom jízdním pruhu ve směru jízdy před snímači, na snímačích a za snímači kolmo na jízdní pruh. Zvlášť se měří levá kolej (LK) a pravá kolej (PK) ve směru jízdy v úseku vozovky v délce 50m a 25m před snímači, na snímačích a 25m za snímači. Naměřená hloubka vyjetých kolejí nesmí být větší než 4 mm v celé délce měřené úseku vážního místa (Opatření obecné povahy číslo : 0111-OOP-C010-15).											
Vypracoval: KSÚS Středočeského kraje Zborovská 11 150 21 PRAHA 5											
Vysokorychlostní vážení vozidel Kontrola stavu WIM											

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

V této době mezi KSÚS Středočeského kraje a příslušnými městskými (obecními) úřady není v provozu online systém, který by data přenášel. Vede to ke ztížené logistice předávání těchto dat a údajů a k lehkému zahlcení správního úřadu, kterému následné zpracování pak trvá, v závislosti na počtu zjištěných přestupků, delší dobu. Tento projekt se však úspěšně rozbíhá i přes počáteční obtíže. Také ŘSD ČR bude vysokorychlostní vážení v budoucnu více používat. Nyní je ale nejvíce rozšířený systém vysokorychlostní kontroly vážení aplikován a využíván právě ve Středočeském kraji. Vysokorychlostní systém vážení má několik nesporných výhod, a to nejen jeho využití k ochraně povrchu vozovky tím, že zachytí každé přetížené vozidlo a následně údaje z něj získané slouží pro tvorbu podkladů při vybírání pokut, ale také umožňuje získávání přesných dat o dopravě, proto je snaha tento systém rozšířit a více využívat. Vizí je i zpřístupnění systému k nahlížení pro Policii ČR, která by se získané údaje mohla dále využívat a zpracovávat.

Tabulka 9 - Podklady pro správní řízení

Počet protokolem oznámených vážných lístků příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností k zahájení správního řízení ve věci přetíženi vozidel:				
Období	CrossWIM Kolín	CrossWIM Neratovice	CrossWIM Ovčáry	CrossWIM Říčany
Období od 1.10.2020 - 31.12.2020	359	166	181	904
Období od 1.01.2021 - 31.12.2021	869	810	2210	5462
CELKEM	1228	976	2391	6366

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

Tabulka 10 - Sankce MěÚ Kolín

Sankce za přestupky uložené správním orgánem odboru dopravy MÚ Kolín (odvod 85% Středočeský kraj):	
Období od 01.12. - 31.12. 2020	245 650,- Kč
Období od 01.01. - 31.12.2021	3.848 130,- Kč
CELKEM	4.093 780,- Kč

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

Ať už se jedná o nízkorychlostní kontrolní vážení nebo vysokorychlostní, tak údaje tímto získané se vždy následně poskytují Ministerstvu dopravy ČR (do 31. května údaje za předchozí kalendářní rok).

11.4 Výkon státní správy

Nejenom policie má oprávnění, které je využíváno při kontrolách nadměrných nákladů. Jak bylo popsáno výše, i celní správa se podílí v souvislosti s poškozováním pozemních komunikací nákladními vozidly na NKV. Toto oprávnění je dáno zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v ustanovení § 38a a dále v ustanovení § 40, který opravňuje celníka ve stejnokroji (mimo jiné) zastavit vozidlo a podrobit vozidlo nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení. Celní správa pak využívá svá oprávnění i v rámci kontroly elektronického mýtného nebo časového zpoplatnění a jejich úhrady.

Výkon působnosti celních úřadů při výkonu státní správy ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace (popř. veřejně přístupné účelové komunikace) podle zákona o pozemních komunikacích, se považuje za výkon správy daní, s výjimkou řízení o přestupcích.⁵¹

⁵¹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

11.5 Správní delikty

V souvislosti s přetížením vozidel pak definuje zákon o pozemních komunikacích skutkové podstaty správních deliktů, kterých se může dopustit jak řidič, tak provozovatel vozidla – tedy fyzická, právnická nebo podnikající fyzická osoba.

Přestupky řidiče dle § 42a odst. 4 zákona č.13/1997 Sb.:

- a) neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby podrobil vozidlo NKV,
- b) neuposlechne pokyn osoby obsluhující zařízení na NKV,
- c) řídí vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno překročení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu,
- d) pokračuje v jízdě vozidlem nebo jízdní soupravou, u nichž bylo NKV zjištěno nedodržení stanovených podmínek, a to v případě, kdy mu jízdy byla zakázána.⁵²

Za výše uvedené přestupky lze řidiči uložit pokutu do 500.000.- Kč ve správním řízení nebo příkazem na místě do 100.000.- Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 4 písm. a), b) a d); příkazem na místě do 15.000.- Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 4 písm. c) a v příkazním řízení do 30.000.- Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 4 písm. c). Příkazem na místě může projednat přestupky PČR nebo celní úřad.⁵³

Přestupky právnických a podnikajících fyzických osob dle § 42b odst. 1 zákona č.13/1997 Sb.:

- dle písm. u) jako provozovatel vozidla provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno překročení povolených limitů.

Za uvedený přestupek činí výměra pokuty 9.000.- Kč za každou započatou tunu, která přesáhne povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy. Pokud nedojde k překročení max. povolené hmotnosti o více než 500 kg, je výše pokuty

⁵² Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

⁵³ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

5.000.- Kč. Výše pokuty se stanoví podle největšího překročení.

Při přepravě nadměrného nákladu, kdy je vydáno povolení k zvláštnímu užívání pozemních komunikací, a následně je kontrolním vážením zjištěno, že došlo k překročení stanovených limitů, které jsou uvedeny v povolení, tak v tomto případě pouze provozovatel (nikoli řidič vozidla) nese zodpovědnost za správní delikt podle § 42b odst. 1 písm. b), kdy nedodrží podmínky stanovené v tomto povolení. Za výše uvedené přestupky lze provozovateli uložit pokutu do 500.000.- Kč.⁵⁴

V případech, kdy je provozovatel vozidla zároveň jeho řidičem, tak je dána zodpovědnost za přestupek pouze provozovateli vozidla. V případě, kdy se jedná o rozdílné osoby, lze uložit pokutu jak řidiči na místě, tak následně provozovateli vozidla. Často dochází k situacím, kdy se řidič nebo provozovatel brání tím, že o přeložení vozidla nevěděl anebo nemohl zjistit, že při jeho nakládce došlo k přetížení. V tomto případě je to ovšem nezbavuje zodpovědnosti za přestupek, protože kromě vizuální kontroly při nakládce, lze do vozidla nainstalovat váhící zařízení (viz. kapitoly výše), které ukazuje hmotnost již během nakládky, včetně zatížení na jednotlivé nápravy.

Přestupky jsou ve správním řízení příslušné projednat úřady obcí s rozšířenou působností (odbor dopravy, jako při projednání ostatních přestupků v dopravě).

Tato kapitola je věnována pouze přestupkům spojeným s kontrolním vážením. Samozřejmě lze uložit daleko více sankcí za nedodržení právních předpisů, ať už by se jednalo například o přestupky podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě nebo dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích anebo dle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Možností kontroly a následných postihů je dostatek, otázkou je, zda kontrolní orgány disponují dostatečným množstvím sil a prostředků, aby docházelo k postihům za porušení zákona v odpovídající míře.

11.5.1 Zproštění odpovědnosti v případě NKV

⁵⁴ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

Lze uplatnit určitou výjimku, kdy není řidič vozidla zodpovědný za přestupek dle § 42a odst. 4 písm. c) a to v případě:

- kdy je prokazatelné, že mu odesílatel nebo provozovatel zásilky poskytl k této zásilce doklad, ve kterém je uvedena nižší váha, než je ve skutečnosti a řidič při převzetí této zásilky neměl možnost váhu nijak ověřit ani zkontrolovat.
- pokud bylo při kontrolním vážení zjištěno nedodržení stanovených hodnot pro rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol a řidič prokázal, že během přepravy sypkého materiálu nemohl bez nepřiměřených opatření zabránit jeho pohybu během přepravy.⁵⁵

11.5.2 Příjem z pokut

Finanční prostředky, které se vyberou na pokutách uložených za přestupky dle § 42b odst. 1 písm. u) se rozdělují následovně:

- 40 % z udělené pokuty se odvádí vlastníkově pozemní komunikace, na níž bylo kontrolní vážení provedeno, (v případě, kdy je vlastníkem stát, tak jde příjmem do Státního fondu dopravní infrastruktury – SFDI),
- 45 % jde jako příjmem kraji, v jehož územním obvodu bylo kontrolní vážení provedeno
- a 15 % je odvedeno jako příjmem do rozpočtu orgánu, který pokutu uložil a ze kterého je tak činnost orgánu hrazena.⁵⁶

Vezmeme-li v úvahu, že například ve zmíněném Středočeském kraji, kde probíhá vysokorychlostní vážení za pomoci čtyř vážních zařízení, jde tak z celkové výše vybraných pokut celých 85 % na zřízený účet KSÚS. Přičemž tato částka je následně rozdělena dle potřeby – není to tedy tak, že z vybrané částky by bylo financována pouze oprava pozemních komunikací, které trpí provozem přetížených vozidel.

⁵⁵ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

⁵⁶ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

11.5.3 Výběr kaucí

Tato možnost, kterou dává zákon se v praxi využívá v případech, kdy je důvodné podezření, že se se ten, který je podezřelý ze spáchání přestupku bude vyhýbat přestupkovému řízení nebo by vymáhání pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě by nebylo možné vůbec. Ve většině případů, kdy je kauce uložena, se jedná o cizince, a to z důvodu, že následná vymahatelnost ve správním řízení je obtížná. Kauci je od řidiče vozidla oprávněn vybrat jak celník, tak policista, a to v hodnotě od 5.000.- Kč do 50.000.- Kč.⁵⁷

Při vybírání kauce je řidič poučen o podmínkách vrácení kauce a je mu vystaveno písemné potvrzení o převzetí, ve kterém je také uveden důvod, proč mu byla kauce uložena a také je zde uveden úřad, který je příslušný k projednání přestupku, za který byla kauce udělena. Potvrzení o kauci je v několika vyhotoveních – jedno pro řidiče, jedno se zasílá provozovateli vozidla a jedno potvrzení si ponechá PČR nebo Celní správa pro účely své evidence. V případě vybrané kauce PČR se dále předá jedno potvrzení příslušnému správnímu úřadu, který je příslušný k projednání přestupku a vybranou kauci převede na jeho účet. V případě, kdy kauci vybral celník a celní úřad není příslušný k projednání, je stejný postup jako v případě vybrané kauce policistou.⁵⁸

Pokud dojde k situaci, kdy řidič nemá finanční prostředky ke složení kauce, má policista i celník oprávnění řidiči přikázat jízdu na vhodné místo z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, kde dojde k jeho odstavení. Také je dána možnost zabránit řidiči v jízdě za použití tzv. „botičky“ (jedná se o technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla z místa) nebo řidiči zakáže pokračovat v jízdě s tím, že mu také zadrží doklady k vozidlu i k jeho nákladu. Řidič je samozřejmě poučen, za jakých podmínek mu bude vozidlo uvolněno, včetně vrácení jeho dokladů – buď musí složit požadovanou kauci nebo uhradit pokutu, která mu byla uložena.⁵⁹

11.5.4 Porovnání pokut za přetížení vozidla s Německem

57 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

58 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

59 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

Tabulka 11 - Sankce za přetížení vozidel v SRN

Motorová vozidla s celkovou povolenou hmotností nad 7,5 t		
Přetížení	Řidič bez bodů	Držitel bodů
více než 2-5%	30 €	35 €
více než 5 %	80 €	140 €
více než 10 %	110 €	235 €
více než 15 %	140 €	285 €
více než 20 %	190 €	380 €
více než 25 %	285 €	425 €
více než 30 %	380 €	425 €

Zdroj: <https://www.bussgeldkatalog.org/lkw-ladung-ladungssicherung/#tabelle%20/%20zdroj%20z>:

V SRN jsou sankce za pokuty vyměřovány podle procentuálního přetížení vozidla, tedy v závislosti na tom, o kolik je vozidlo přetíženo, od toho se pak odvíjí výše pokuty.

Tabulka 12 - Pokuty za nezajištění nákladu v SRN

Pokuty za nezajištění nákladu		
fakta	pokuta	Body
Zatížení vyšší, než je povoleno	20 €	
Zátěž širší, než je povoleno	20 €	
Náklad vyčníval nepřipustně dopředu	20 €	
Náklad přepravovaný bez předepsaných zajišťovacích prostředků	25 €	
Z nákladu bočně vyčnívaly těžko rozpoznatelné předměty	25 €	
Náklad není bezpečně uložen	35 €	
Náklad nebyl bezpečně uložen – byli ohroženi ostatní účastníci silničního provozu	60 €	1
Náklad nebyl bezpečně uložen – došlo k nehodě	75 €	1
Jízda po dálnici s nákladem vyšším než 4,20 m	70 €	1
Nesprávné naložení – značně utrpěla bezpečnost provozu	80 €	1
Nesprávné naložení – značně utrpěla bezpečnost provozu a došlo k nehodě	120 €	1

Do provozu uvedeno motorové vozidlo, jehož zatížení výrazně snižovalo bezpečnost silničního provozu	135 €	1
Jízda po dálnici s nákladem, který byl po celou dobu nejméně 4 m vysoký, čímž se spouští automatická regulace výšky. Jízdní pruh byl zablokován	160 €	
Jízda po dálnici s nákladem vyšším než 4 m, spuštění automatické regulace výšky. Jízdní pruh byl zablokován	240 €	

Zdroj: <https://www.bussgeldkatalog.org/ladungssicherung/>

Tabulka 13 - Pokuty za překročení rozměrů v SRN

Pokuty za překročení rozměrů		
Porušení	Pokuta	Body
Rozměry nejsou povoleny, výška pod 4,20 m	20 €	
Užito vozidlo, i když jeho náklad byl vyšší než 4,20 m	60 €	1
Použita dálnice nebo dálnice, ačkoli vozidlo včetně nákladu přesahuje výšku 4,20 m	70 €	1
Zvláštní povolení nebylo získáno	60 €	

Zdroj: <https://www.bussgeldkatalog.org/lkw-abmessungen/>

11.6 Vymahatelnost práva v ČR v souvislosti s vymáháním udělených pokut

Blokové řízení

Jak bylo popsáno v kapitolách výše, lze přestupkové jednání řešit několika způsoby. Nejjednodušší z hlediska vymahatelnosti je příkazem na místě – udělením blokové pokuty na místě zaplacené. Zde se jedná o blokové řízení, které lze aplikovat v případech, kdy to zákon povoluje (některé přestupky na místě projednat nelze), řidič na místě souhlasí se zjištěným stavem věcí, s právní kvalifikací, vyšší udělené pokuty, má finanční prostředky na uhrazení a vydaný

pokutový blok podepíše. Tím jsou finanční prostředky za přestupek vybrány a není tak žádný problém s jejich vymahatelností.

Dále lze udělit blokovou pokutu na místě nezaplacenou. To lze v případě, kdy řidič se vším souhlasí, ale nemá dostatek finančních prostředků na její zaplacení na místě. V případě, kdy přestupce pokutu nezplatí do 15 dnů ode dne následujícího po dni, kdy byla pokuta uložena, bude pokuta vymáhána. Nezaplacené pokuty poté vymáhají celní úřady. Zde může nastat problém u vymáhání, pokud se jedná o cizince. Ne vždy se podaří doručit osobě do zahraničí vyrozumění o nedoplatku a výzvu k zaplacení pohledávky. Často je to i neekonomické. Pokuty od zahraničních přestupců jsou tak skoro nevymahatelné. U zahraničních řidičů a provozovatelů vozidel je možnost vymahatelnosti pokut velice malá (dle informace celního úřadu Mělník, se do některých zemí jako např. Afganistán, Ukrajina atd. vůbec vyrozumění o nedoplatku nezasílá, jelikož na základě zkušeností je pokuta prakticky nevymahatelná) Proto by u cizinců mělo být toto bráno v úvahu již na počátku rozhodování o řešení přestupku a měla by být volena jiná možnost, jako stanovení kauce (viz. kapitola výše), kterou policisté v těchto případech běžně udělují.

Správní řízení

.. Přestupky, které nelze projednat na místě v blokovém řízení, jsou postoupeny do správního řízení. Správní řízení pak probíhá na obecním úřadě obce s rozšířenou působností, a to podle místa spáchání přestupku. Zde zase narážíme na problém u cizinců, kdy vymahatelnost zaplacení pokuty je stejně složitá a neúčinná, jako v případě vymáhání pokuty celním úřadem.

Exekuce

Celní úřady nebo i obecní úřady obcí s rozšířenou působností mají možnost vymáhání peněžního plnění pomocí udělené exekuce. Exekuci pak vymáhají finanční úřady, jakožto správci daní. Vydávají exekuční příkaz, kterým může být nařízena srážka ze mzdy nebo jiného příjmu anebo postih jiných majetkových práv.

Od 1.ledna 2022 je v platnosti novela zákona č. 418/2021 Sb., kterým se mění zákon o policii České republiky, zákon o Celní správě České republiky, zákon o obecní policii a zákony související. Policisté a celníci tak získali nové oprávnění, kdy mohou při kontrole vozidla, při které je zjištěn nedoplatek za dosud neuhrazenou pokutu, vyžadovat její zaplacení na místě. Může se jednat o pokutu, která byla dříve uložena buď kontrolovanému řidiči nebo provozovateli kontrolovaného vozidla. Pokud není nedoplatek za udělenou pokutu na místě kontroly uhrazen, je policista (celník, strážník) oprávněn přikázat řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo a zadržet tabulky státní poznávací značky vozidla nebo zabránit odjezdu vozidla použitím tzv. botičky.⁶⁰

Policista (celník, strážník) nemusí zadržet registrační značku nebo zabránit odjezdu motorového vozidla, a to v případě hodných zvláštního zřetele. Případy hodné zvláštního zřetele jsou například přeprava dětí a osob, které jsou držiteli průkazu ZTP nebo se sníženou mobilitou, přeprava zvířat, rychle zkazitelného zboží nebo nebezpečného nákladu. Každý případ je posuzován individuálně a s přihlédnutím k dané situaci.⁶¹

Jelikož nedoplatky jsou evidovány podle osoby řidiče nebo provozovatele, může se stát, že bude zadrženo i to vozidlo nebo jeho registrační značky, se kterým nebyl spáchán přestupek. Ministerstvo vnitra tak doporučuje si ověřit, zda řidič, který není provozovatelem vozidla, nemá nedoplatky. (toto lze ověřit v databázi nedoplateků Celní správy ČR, prostřednictvím cPortálu z: <https://cportal.celnisprava.cz/>).⁶²

V případě, kdy je zadržen firemní vůz nebo registrační značky, tak dojde k vyrozumění jeho provozovatele. Vyrozumění se neprovede pouze v případě, kdy není možné získat informaci o provozovateli vozidla (např. u cizinců).

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností, které ve správním řízení rozhodnou o udělení pokuty, která není následně v termínu uhrazena, mají

60 Zákon č. 418/2021 Sb., *Zákon, kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony* v posledním znění

61 Ministerstvo vnitra ČR: *Bezpečnost silničního provozu* [online]. [cit.10.3.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicniho-provozu.aspx>

62 Ministerstvo vnitra ČR: *Bezpečnost silničního provozu* [online]. [cit.10.3.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicniho-provozu.aspx>

možnost si vymáhat její zaplacení buď samostatně, prostřednictvím třetích osob nebo předáním celnímu úřadu. Pokud obec nedoplatek nepředá celní správě, je zjištění nedoplatku obtížné, jelikož obce nemají centrální evidenci těchto nedoplatků. V tomto případě policista nebo celník při kontrole vozidla nedoplatek za neuhrazenou pokutu nezjistí.

Generální ředitelství cel poskytuje policii dálkový a nepřetržitý přístup do databáze k informacím nezbytným pro účely zjištění výše nedoplatku – v této době však databáze není k využití plně funkční

Novelizace zákona má tak cílit především na cizince a řidiče, kteří zneužívali složitý proces vymáhání pokut, často si mysleli, že nejsou za přestupky postižitelní a předpisy opakovaně porušovali.

12. Ročenka dopravy MD 2020

Za zmínku stojí i několik údajů, které se týkají nákladní dopravy, vozidel a dopravní infrastruktury v roce 2020, i když údaje přímo k nadrozměrným přepravám k dispozici nejsou.

Výdaje do infrastruktury

V roce 2020 celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury vzrostly a činily více než 80 mld. Kč. Nárůst v roce 2020 byl významnější než v předchozím roce, kdy navýšení v celkové částce 12 mld. Kč činilo téměř 25 %. Meziroční navýšení investičních prostředků za rok 2020 bylo 19 mld. Kč, což reprezentuje více než 30% nárůst. Hodnota investičních výdajů do dopravní infrastruktury byla v roce 2020 nejvyšší za posledních 12 let.⁶³

V roce 2020 byl podíl investičních finančních prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) na rozdíl od posledních let opět vyšší a dosáhl hodnoty cca 88 %. Celková částka investičních nákladů do dopravní infrastruktury ze SFDI dosáhla v roce 2020 téměř 71 mld. Kč, což je meziročně zhruba o 50 % více. Z rozpočtu SFDI jsou každoročně čerpány i investiční výdaje na výstavbu cyklistických stezek. Za roky 2015–2020 se jedná o částku přesahující 1,1 mld. Kč, z toho nejvíce v roce 2020, kdy investovaná částka dosáhla téměř 400 mil. Kč.

Investiční výdaje do dopravní infrastruktury tvořily v roce 2020 1,4 % HDP (vyjma výdajů do místních pozemních komunikací a ostatní infrastruktury MHD), což je o 0,34procentního bodu více než v předchozím roce.

V roce 2020 došlo k opětovnému nárůstu investičních prostředků vložených do pozemních komunikací. Nárůst byl poměrně významný a tvořil téměř 19 %. Investiční náklady do této infrastruktury byly nejvyšší za posledních 10 let. Investiční výdaje do silnic II. a III. třídy, tedy silnic ve vlastnictví krajů, v roce 2020 zůstaly v podstatě na úrovni předchozího roku a činily asi 12,2 mld. Kč. Procentuální podíl výdajů do silnic II. a III. třídy v roce 2020 na celkových investičních nákladech do pozemních komunikací byl s hodnotou 31 % meziročně

63 Ministerstvo dopravy ČR: *Ročenka dopravy 2020: rozvoj dopravního sektoru v roce 2020*. [online]. [cit.15.2.2022]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2020/rocenka/htm_cz/uvod.html

nižší než v předchozím roce, kdy dosáhl téměř 35 %. Celkové výdaje na opravu a údržbu dopravní infrastruktury v roce 2020 zůstaly v meziročním srovnání víceméně na stejné úrovni. Do infrastruktury silniční bylo naopak vynaloženo na opravu a údržbu o 7 % méně než v roce 2019.⁶⁴

Silniční dopravní park

Podle informací z Centrálního registru vozidel se v roce 2020 počet motorových vozidel registrovaných v ČR o 2 % zvýšil, tempo růstu se meziročně opět mírně zpomalilo. O zhruba stejné procento pak vzrostl i celkový počet registrovaných vozidel včetně přípojných vozidel všech druhů a kategorií a přesáhl 8,5 miliónů.

Nárůst počtu registrovaných nákladních vozidel v roce 2020 mírně přesáhl jedno procento. I v této kategorii se meziroční tempo růstu snížilo. Podíl novějších vozidel, tedy vozidel starých méně než 2 roky, je podobný jako u osobních aut a tvoří asi 10,6 %. Od roku 2010 se počet nákladních vozidel v této kategorii zvýšil na více než dvojnásobek.

Počet přívěsů se meziročně téměř nezměnil, opět však poklesl oproti předchozímu roku počet návěsů o cca 7 %. Dlouhodobý trvalý pokles je zaznamenán u silničních tahačů, podle informací z Centrálního registru vozidel poklesl jejich počet za posledních 12 let na méně než pětinu.⁶⁵

Přeprava

Nákladní doprava v roce 2020 nebyla současnou pandemií Covidu – 19 výrazně ovlivněna, silniční nákladní doprava z důvodu pandemie prakticky neměla žádná omezení, a i když byly hranice téměř uzavřené, vždy zde byla pro nákladní přepravu výjimka. Celkově meziročně poklesl objem přepravených věcí o téměř 10 %, ale přepravní výkony v tunokilometrech naopak v roce 2020 o zhruba 27 % vzrostly. Přepravní objem po zmíněném poklesu se po tříletém vzrůstajícím trendu, kdy hodnoty v roce 2019 byly nejvyšší za posledních 20 let, dostal na

64 Ministerstvo dopravy: *Ročenka dopravy 2020: rozvoj dopravního sektoru v roce 2020*. [online]. [cit.15.2.2022]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2020/rocenka/htm_cz/uvod.html

65 Ministerstvo dopravy: *Ročenka dopravy 2020: rozvoj dopravního sektoru v roce 2020*. [online]. [cit.15.2.2022]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2020/rocenka/htm_cz/uvod.html

úroveň roku 2017. Přepavní výkon se naopak po 4letém poklesu přiblížil roku 2015.

U silniční nákladní dopravy byl za loňský rok výrazný nárůst v přepravních výkonech, a sice téměř 45 %, objem přepravených věcí v tunách poklesl o asi 9 %. Nárůst byl způsoben zejména poměrně výrazným vzrůstajícím trendem v mezinárodní silniční nákladní dopravě a tím k vzrůstající přepravní vzdálenosti. Je však třeba poznamenat, že i přes tento poměrně významný nárůst v t/km, jsou hodnoty přepravních výkonů zhruba na úrovni roku 2015, od kdy pak docházelo k poklesu.⁶⁶

⁶⁶ Ministerstvo dopravy: *Ročenka dopravy 2020: rozvoj dopravního sektoru v roce 2020*. [online]. [cit. 15.2.2022]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2020/rocenka/htm_cz/uvod.html

13.Strategie BESIP 2021–2030 Ministerstvo dopravy

Strategie BESIP 2021-2030, která je uveřejněna na internetových stránkách Ministerstva dopravy, navazuje na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. Priority obsažené v tomto materiálu jsou v souladu s cíli, které byly stanoveny členskými státy Evropské unie a Organizace spojených národů. Cílem strategie je snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu (v roce 2030 o 50 % méně vůči výchozímu stavu). S tím jsou spojená určitá odvětví, která bezpečnost přímo ovlivňují. Vybraných pár kapitol se pak dá spojit i s přepravou nadměrných věcí, kterých se této vize také dotýká, i když samostatné kapitoly jim věnovány nebyly. I tak může přeprava nadměrných zásilek výrazně ovlivnit bezpečnost silničního provozu v návaznosti na jeho plynulost.⁶⁷

Silniční infrastruktura

Silniční infrastruktura ČR náleží svou hustotou sítě k předním zemím Evropy. Celková délka silniční sítě v ČR je 55 769 km, z toho:

- 1 276 km dálnic (2,3 %)
- 5 826 km silnic I. třídy (10,4 %), 14 585 km silnic II. třídy (dopravní spojení mezi okresy; 26,2 %) a 34 081 km silnic III. třídy (spojující obce nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace; 61,1 %).
- cca 75 tis. km místní a účelové komunikace (lesní a polní cesty).

Nejvíce osob bylo usmrceno na silnicích I. tříd, následovaly silnice II., resp. III. tříd. Z pohledu plnění NSBSP lze zhodnotit místní komunikace jako nejhorší – v oblasti usmrcených osob byl předpoklad překročen o 66 %, u těžce zraněných pak o 31 %.⁶⁸

Odstraňování nehodových lokalit

67 Ministerstvo dopravy ČR. *Strategie BESIP 2021–2030*. Oddělení BESIP, Ministerstvo dopravy, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1.2020. [online]. [cit.7.1.2022]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

68 Ministerstvo dopravy ČR. *Strategie BESIP 2021–2030*. Oddělení BESIP, Ministerstvo dopravy, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1.2020. [online]. [cit.7.1.2022]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

K tomu, aby bylo dosaženo strategických cílů v této oblasti, je potřeba realizovat následující činnosti:

- aplikovat Směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 (kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury)
- realizovat opatření v nehodových lokalitách identifikovaných vhodnou certifikovanou metodou
- realizovat plán financování odstraňování nehodových lokalit
- realizovat opatření v nehodových křižovatkách⁶⁹

K dosažení cíle jsou doporučeny i další aktivity směřující ke snížení počtu nehod a rizik vážných následků dopravních nehod, zde jsou uvedeny některé z nich:

- předcházet srážkám se stromy
- rozšiřovat dálniční síť ČR a množství obchvatů zejména na silnicích I. třídy
- zvyšovat zabezpečení železničních přejezdů
- realizovat stavby a informační služby na dopravní síti v souladu s filozofií srozumitelné a předvídatelné trasy
- zavádět kooperativní inteligentní dopravní systémy (C-ITS) na silniční a dálniční síti ČR
- využívat digitální mapy k identifikaci rizikových míst, k vyhodnocování opatření k zabránění vzniku nehod
- budovat odpočívky a revitalizovat vybrané uzavřené odpočívky – brát v potaz i odstavná místa pro nákladní dopravu⁷⁰

Zavádění kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS – systémy poskytují řidičům informace o aktuální situaci v silničním provozu, upozorňují např. na možné nebezpečí na nebezpečí) v členských státech EU je jednou z priorit Evropské komise pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Dle studie Evropské

69 Ministerstvo dopravy ČR. *Strategie BESIP 2021–2030*. Oddělení BESIP, Ministerstvo dopravy, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1.2020. [online]. [cit.7.1.2022]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

70 Ministerstvo dopravy ČR. *Strategie BESIP 2021–2030*. Oddělení BESIP, Ministerstvo dopravy, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1.2020. [online]. [cit.7.1.2022]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

komise zaměřené na hodnocení zavádění systému C-ITS v období 2021-2030 budou členské státy EU prostřednictvím těchto služeb poskytovat účastníkům silničního provozu důvěryhodné informační a varovné zprávy v reálném čase. Cílem je snížit nehodovost v důsledku nepozornosti nebo za nepříznivých klimatických podmínek. Jako klíčové byly vymezeny následující oblasti/situace:

- vysokým rizikem je kolize s jiným vozidlem (osobním/nákladním vozidlem, vlakem, tramvají aj.)
- blížící se vozidlo složky integrovaného záchranného systému
- provádění silniční práce nebo údržbu
- kdy došlo k prudkému brzdění vozidla v okolí, ve stejném směru jízdy
- parametry vozovky, kterým je nutné přizpůsobit jízdu (náledí, nerovnosti na vozovce, prudká zatáčka, stoupání, pomalu jedoucí vozidlo, dopravní kagesce aj.).⁷¹

Uspořádání pozemní komunikace a jejího okolí jsou klíčovými prvky rámce bezpečnosti silničního provozu. Nevhodné provedení dopravního prostoru je faktorem, který se podílí cca 30 % na vzniku dopravních nehod. Dobře navržené a řádně udržované silnice mohou snížit pravděpodobnost vzniku dopravních nehod.⁷²

Dohled Policie ČR

Viditelný policejní dohled je podle zahraničních zkušeností prvkem, který výrazně ovlivňuje bezpečnost silničního provozu. Z tohoto důvodu je potřeba, aby v ČR byla snaha o navýšení viditelného dohledu. Tato nutnost dohledu je i z důvodu prevence čili předcházení nebezpečným situacím v provozu. V místech, kde se vyskytuje vysoký podíl zranitelných osob (např. průtahy obcemi), je vhodné

71 Ministerstvo dopravy ČR. *Strategie BESIP 2021–2030*. Oddělení BESIP, Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1.2020. [online]. [cit.7.1.2022]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

72 Ministerstvo dopravy ČR. *Strategie BESIP 2021–2030*. Oddělení BESIP, Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1.2020. [online]. [cit.7.1.2022]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

instalovat zařízení k měření rychlosti (lze i zařízení k měření hmotnosti), čímž vzroste míra dodržování rychlostního limitu.⁷³

Navrhování pozemních komunikací

Pro vytváření bezpečného dopravního prostředí je nutné, aby odborníci, kteří se na celém procesu podílejí, procházeli nejen vzděláváním v problematice bezpečného dopravního prostoru, ale navzájem spolu spolupracovali. Například ve vztahu k dopravě nadrozměrných věcí, pro kterou chybí přepravní koridory, tak v tomto procesu by mělo docházet ke spolupráci dopravních inženýrů, silničních správních orgánů, policistů a dalších, aby mohlo dojít k předcházení u bezpečnostních nedostatků při realizaci staveb.⁷⁴

Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050

Hlavním cílem je vytvářet podmínky pro rozmach hodnotné dopravní soustavy založené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické, sociální a ekologické dopady.⁷⁵

73 Ministerstvo dopravy ČR. *Strategie BESIP 2021–2030*. Oddělení BESIP, Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1.2020. [online]. [cit.7.1.2022]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

74 Ministerstvo dopravy ČR. *Strategie BESIP 2021–2030*. Oddělení BESIP, Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1.2020. [online]. [cit.7.1.2022]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

75 Ministerstvo dopravy ČR. *Strategie BESIP 2021–2030*. Oddělení BESIP, Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1.2020. [online]. [cit.7.1.2022]. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

14. Závěr

Cílem mé bakalářské práce je porovnání přístupu k problematice kontroly a bezpečnosti nadrozměrné přepravy mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo a doporučení změn, které povedou ke zlepšení bezpečnosti nadrozměrné přepravy v České republice.

Za tímto účelem jsem v první části své bakalářské práce shrnula teoretické poznatky, které se k dané problematice vztahují. V praktické části jsem formou rozhovorů zjišťovala praktické zkušenosti s realizací nadrozměrné přepravy v ČR a SRN.

V první části práce je tak shrnut proces (dle platných právních norem) v České republice, kterým musí žadatel projít, pokud chce zdárně uskutečnit nadrozměrnou přepravu, který byl porovnán s procesem ve Spolkové republice Německo. Tyto informace byly čerpány z části z elektronických dostupných zdrojů a z části z osobních zkušeností. Jelikož se jedná o komplexní činnost, na které se podílí několik orgánů a osob, byla zvolena forma rozhovoru s několika zúčastněnými osobami, ať už zastupujících dopravce, správní úřady nebo policii.

V první řadě byla oslovena dopravní logistická společnost Universal Transport Praha s.r.o. (dále jen „UTP“), která má dlouholetou tradici v zajišťování kompletního logistického servisu při přepravě nadrozměrných a těžkých zásilek. Nezabývá se přepravou pouze v České republice, ale i v zahraničí. Nejvíce přeprav ve vztahu k zahraničí, pak probíhá právě v porovnávaném Německu, kde má firma Universal transport také své sídlo. Kromě získaných informací, které byly použity nejvíce v kapitolách ohledně porovnání (např. legislativy a označení vozidel technického doprovodu) s Německem, je v této práci použito i několik materiálů, které byly k tomuto tématu poskytnuty. Firma UTP je také členem sdružení nadrozměrných dopravců ČESTAND.

Kromě společnosti UTP bylo také hovořeno s dalšími odpovědnými pracovníky, kteří se přímo podílejí na procesu schvalování žádostí pro zvláštní užívání pozemních komunikací, na dohledu nad jeho přepravou a následnou kontrolou. Nejdříve jsem požádala paní inženýrku Alenu Kozákovou z Ministerstva dopravy, zda by mi mohla k této problematice sdělit několik informací. Kromě přesného popsání schvalovacího procesu, který je popsán v první části této práce,

poskytnutí vzorových formulářů, došlo i k nastínění určitých problémů, které byly ve výše uvedených kapitolách zmíněny

Porovnáním přístupů obou zmíněných států jsem dospěla k následujícím závěrům a doporučením:

- Vytvoření koridorů pro přepravu nadměrných věcí v ČR.
- Vytvoření centrální evidence pozemních komunikací s návazností na žádosti a povolení nadrozměrných přeprav.
- Požadavky na vozidla technického doprovodu a jejich řidiče.

Vytvoření koridorů pro přepravu nadměrných věcí v ČR

Je sice dána směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2015/719⁷⁶, kterou se mění Směrnice Rady č. 96/53/ ES, která udává doporučení ohledně nadrozměrné a intermodální přepravy, ale s ohledem na vnitřní bezpečnost každé země a také na její geografická specifika, není možné striktně sjednotit pravidla dle jednoho právního předpisu. Každá země v rámci EU má nějaká specifika a odchylky ve vztahu k nadměrným nákladům a dopravě a ty je nutné respektovat a dodržovat, dle platných právních předpisů dané země. Ve směrnici EU jsou tak uvedeny doporučené maximální přípustné rozměry a hmotnosti nadrozměrných a nadměrných nákladů, a to zejména s přihlédnutím k tomu, aby byla zvýšena bezpečnost silničního provozu, zabezpečena ochrana pozemních komunikací, kdy současně je také snaha usnadnit proces nadměrné přepravy s ohledem na právní předpisy a také zajistit, aby nedocházelo k narušení hospodářské soutěže

V posledních letech je kladen velký důraz na bezpečnost provozu, což je ovlivněno řadou ukazatelů. Jedním z cílů Strategie BESIP je rozšiřování dálniční sítě v ČR a budování obchvatů zejména na silnicích I. třídy. Tato strategie se tak vztahuje i na nadrozměrnou dopravu (i když otázka koridorů pro tuto přepravu není přímo v tomto dokumentu řešena), která je stále na vzestupu. Je pořád velké množství zásilek, u kterých není možné využít jiný druh dopravy, než silniční a je tak nutné s touto dopravou do budoucna více počítat a řešit případná rizika.

⁷⁶ Směrnice č. 2015/719, *Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719 ze dne 29. dubna 2015*. [online]. [cit.3.1.2022]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0719&from=RO>

V posledních letech vznikají nové okružní křižovatky, jsou používány balisety, zpomalovací prahy a další prvky, kdy jejich cílem je zvýšit bezpečnost a plynulost silničního provozu. Mělo by být na druhou stranu také bráno v potaz, zda se trasy, na kterých nové křižovatky vznikají, nenachází na nějaké z páteřních tras nadrozměrné přepravy a s ohledem na to pak budovat například okružní křižovatky, které se dovedou této přepravě přizpůsobit (například umožnit přejíždění s nákladem rovně přes ostrůvek). Pokud by byly přesně určené hlavní koridory pro přepravu nadměrných zásilek, mohla by lépe probíhat spolupráce mezi stavebními a dopravními inženýry a rámci plánování změn, úprav nebo při vzniku nových koridorů naší dopravní infrastruktury. Problematika chybějících koridorů pro nadrozměrnou přepravu je pravidelně součástí jednání sdružení ČESTAND, které pořádá sjezdy dopravců, provozující nadrozměrné přepravy.

Vytvoření centrální evidence žádostí a povolení nadrozměrných přeprav

Jedná se o chybějící jednotnou centrální evidenci, která by pomohla urychlit proces schvalování žádostí, vedla by k větší přehlednosti, mohla by sloužit pro čerpání údajů, pro tvorbu statistik atd. Také by určitě ulevila od administrativní zátěže, kdy na ministerstvu dopravy, jak již bylo uvedeno, je pouze šest pracovníků, kteří schvalují až okolo 30 tis. povolení k těmto přepravám ročně. Na správních poplatcích za udělená povolení je vybíráno zhruba 160 mil. korun ročně, které však nejsou součástí Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), ze kterého následně plynou dotace krajům na opravy a údržby silnic. Otázkou pak je, jak jsou tyto poplatky dále využívány, což není předmětem této práce.

Centrální evidence pozemních komunikací, jak je zmiňováno i v knižním vydání Zákona o pozemních komunikacích s komentářem, od JUDr. Romana Kočího, také stále chybí. Dopravní informace jsou tak shromažďovány pokaždé jiným subjektem. Existence centrální evidence pozemních komunikací je klíčová, a to z toho důvodu, že by měla obsahovat seznam veřejně přístupných pozemních komunikací. Obdobná evidence, která je provozována na základě zákona o pozemních komunikacích, je tzv. Celostátní dopravní informační systém.⁷⁷ (Popsáno výše v kapitole JSDI).

⁷⁷ Roman Kočí, *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem*, 7. vydání, 2021, ISBN 978-80-7502-534-0.

V závěrečném zhodnocení jsem dospěla na základě zjištěných informací a prostudované legislativy k závěru, kdy bych navrhovala několik možných variant pro zlepšení průběhu a kontroly nadrozměrné přepravy. Jednak bych navrhla variantu, kdy je možné si vzít příklad ze sousedního Německa, kde funguje centrální on-line systém pro žádosti a následné udělování povolení pro nadrozměrnou přepravu. Chybějící databáze v ČR v dnešní elektronické době ztěžuje vyřízení potřebných dokumentů nejen pro naše dopravce, ale také pro zahraniční žadatele. Ideální by pak byla návaznost nebo spoluúčast na centrálním systému Evropské unie. Dovedu si představit, že žadatel zadá do jednoho systému všechny potřebné údaje ohledně nákladu, vozidlech a plánované přepravní trase, kde si vybere státy, přes které by měl nadrozměrný náklad přejíždět a v jaké době a pak čeká na udělení potřebných povolení nebo na vyjádření zúčastněných úřadů. Při schválení a následném udělení povolení mu toto může být zasláno elektronicky (jako v dnešní době u nás funguje zasílání přes datovou schránku).

V databázi pak bude možnost ověřit platnost jednotlivých povolení a tím dojde ke zlepšení kontroly v rámci dohledu na BESIP.

Požadavky na vozidla technického doprovodu a jejich řidiče

K dalšímu poznatku, ke kterému jsem na základě získaných informací dospěla, je skutečnost, že v českých zákonech nejsou upraveny nebo blíže specifikovány požadavky na vozidla technického doprovodu a taktéž požadavky na jejich řidiče. V předchozích kapitolách bylo toto porovnáno s předpisy v Německu, kde jsou vymezené kategorie vozidel technického doprovodu a jsou také určeny požadavky, které musejí splňovat. V ČR toto chybí, i když si myslím, že tyto požadavky mohou hrát určitou roli při zabezpečování těchto přeprav. Přece jen se jedná o mnohdy náročný proces, kde je velice důležitá spolupráce řidiče s doprovodnými vozidly, právě kvůli zajištění bezpečného průjezdu. V tomto ohledu by mělo být důležité, aby osoba řídící toto vozidlo měla již alespoň základní zkušenosti se silničním provozem, a to s ohledem na možný požadovaný věk, dále by řidič měl procházet určitým školením, kdy by mělo být bráno v potaz také to, že řídí vozidlo s oranžovými majáky a tím mu vznikají jisté výjimky dané zákonem.

Hustota provozu a přepravní proudy v silniční vnitrostátní dopravě stále

narůstají. Pro nadrozměrné náklady je tak vhodná doba jízdy v nočních hodinách, kdy dochází k poklesu provozu. Na druhou stranu v nočních hodinách, kdy není tak velká dohlednost a viditelnost jako přes den, by mělo být nejen vozidlo, které nadměrný náklad přepravuje, ale i jeho doprovodná vozidla řádně označena, aby tak bylo zajištěno, že ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích včas rozpoznají hrozící nebezpečí a budou správně reagovat. Toto může přispět ke snížení případného rizika nehody.

Proto bych doporučovala, aby označení vozidel technického doprovodu, včetně požadavků na jejich vybavenost a požadavků na řidiče, bylo dáno právním předpisem, což by vedlo k dalšímu zkvalitnění poskytované služby při zabezpečování průjezdu nadměrných nákladů.

Dále se dostávám ke shrnutí druhé, praktické části této práce. V této části je práce zaměřena více na průběh nadrozměrné přepravy a její následnou kontrolu. Praktická část však s tou teoretickou úzce souvisí a navazuje na ní. V rámci svého osobního průzkumu jsem také oslovila pana pplk. Ing. Davida Suchana, který má na starosti agendu nadrozměrných přeprav/nákladů na ŘSDP PP ČR. Kromě teoretických poznatků, kdy se policie podílí na povolení k přepravě, což bylo popsáno v kapitole věnované policejním doprovodům, byl i s ním diskutován problém chybějící centrální evidence. I přes tuto skutečnost ovšem v rámci policie není s udělením povolení až takový problém, je poskytnuto velice rychle a nedochází k žádným prodlevám. K tomu ještě došlo v září 2021 k založení speciálního oddělení dohledu policie, které bude mít na starosti nejen doprovod nadrozměrných nákladů, ale v rámci celorepublikové působnosti mohou policisté z tohoto oddělení vypomáhat svým kolegům z řad dopravní policie. Víze je taková, aby fungovala dvě SOD, kdy by jedno mělo na starosti Čechy a druhé pro Moravu. Při nadrozměrné přepravě tak odpadne předávání si dohledu v rámci jednotlivých krajů, kdy do této doby bylo nutné koordinovat policisty z několika krajů, přes které nadrozměrný náklad přejížděl, aby si dohled na určeném místě převzali. Nyní může být po celou dobu přepravy dohled zastřešen pouze tímto jedním speciálním oddělením dohledu. Problém možná trochu nastává ve chvíli, kdy je potřeba obě oddělení obsadit zkušenými policisty, kterých bohužel v dnešní

době je kritický podstav, a to nejen v řadách dopravní policie. Čímž se dostávám v praktické činnosti dohledu a kontroly jako takové.

Hovořila jsem také s policisty z Krajského dopravního družstva, které se na dohledu nad nadrozměrnou přepravou přímo podílejí. Poznatky jsou zpracované v předchozích kapitolách. Zde jsem narazila opět na problém s chybějící centrální databází. Při kontrole povolení, ke kterému dochází nejen v případě, kdy oddělení dopravní policie zabezpečuje dohled nad přepravou, ale i při běžné kontrolní činnosti, lze velmi špatně ověřit jeho pravost. Tento problém zmiňovala i paní Ing. Kozáková z MD, která uvedla, že u vydaných povolení chybí ochranné prvky a je tak obtížné provádět jejich kontrolu. V posledních letech se množí zfalšovaná povolení, která si „vyrobili“ polští dopravci. I když došlo k jejich odhalení, tak se nabízí otázka, zda by povolení nemělo vykazovat lepší ochranu proti možnému falšování. K tomu se také vztahuje ztížená možnost ověřování těchto povolení v případech, kdy mají policisté podezření, že se může jednat právě o falsifikát. Pokud například policista kontroluje řidiče, který převáží nadrozměrný náklad, ten mu předloží povolení ke zvláštnímu užívání pozemní komunikace a nastává tak chvíle, kdy policista posuzuje, zda je povolení platné a pravé. Tím, že není centrální databáze, tak nelze ověřit tímto způsobem. V případě, že má policista pochybnosti o pravosti dokumentu, tak si jeho vydání může ověřit telefonicky u silničního správního úřadu, který toto povolení vydal (nebo měl vydat). Pokud tato kontrola probíhá přes den, kdy jsou pracovní hodiny, tak si lze tuto informaci lehce ověřit bez větších problémů. Pokud se ale jedná o kontrolu mimo pracovní hodiny úřadu, je jedinou možností zakázat řidiči jízdu do té doby, než dojde k ověření vydaného povolení. Toto řešení je poměrně nevhodné, jelikož může nastat situace, při které policista zastaví vozidlo s nadrozměrným nákladem v pátek večer a při podezření na falešné povolení by musel čekat do pondělního rána, až bude odpovědný pracovník silničního správního úřadu v práci.

Co se týká kontroly hmotností, která je rozepsána v kapitole nízkorychlostní vážení, tak bylo zjištěno, že kalibrované přenosné váhy mají k dispozici kromě celní správy pouze krajská družstva dopravní policie a jen některá oddělení dálniční policie. Jak bylo v kapitolách výše uvedeno, je 14 krajských oddělení (některá oddělení mají více certifikovaných zařízení pro kontrolní vážení). Když vezmu v úvahu, kolik nákladních vozidel přes Českou republiku nejenom

transituje, ale projede i během vnitrostátní přepravy, tak mi prostředky určené ke kontrole přetížení vozidel přijdou nízké. Samozřejmě váhy musí procházet průběžnou kontrolou a kalibrací, ale i přes tyto náklady, si myslím, že těchto prostředků pro kontrolu hmotnosti by mělo být k dispozici více, mohly by být k dispozici i na oddělení spadající pod okresní dopravní inspektoráty.

Porovnáním kontroly nadrozměrném přepravy, jak probíhá v SRN a ČR jsem dospěla k následujícím doporučením:

- Zavedení vysokorychlostního vážení ve větší míře a navýšení nízkorychlostního kontrolního vážení

Zavedení vysokorychlostního vážení

Velký potenciál bych viděla v kontrole spočívající v tzv. vysokorychlostním vážení vozidel. Tato problematika byla konzultována s panem Jiřím Procházkou, který pracuje v příspěvkové organizaci Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, oddělení strategie ochrany silniční sítě a který poskytl komplexní informace k této tématice. I přes to, že vysokorychlostní vážení probíhá nyní ve velmi omezené míře, ve Středočeském kraji jsou „pouze“ čtyři místa, která jsou využívána ke kontrole přetížených vozidel, tak do budoucna bude takovýchto kontrolních vážících zařízení přibývat. Tento systém kontroly má nesporné výhody v tom, že zastává kontrolní činnost nepřetržitě, bez nutné asistence obsluhy zařízení a s následným odesíláním podkladů pro případné správní řízení. Plní tak v neposlední řadě funkci i preventivní. Pokud budou řidiči vědět, že vážní zařízení jsou instalována ve větší míře po celé České republice a s tím pro ně mohou plynout sankce, tak musí zvážit, zda se jim vyplatí porušovat zákon a též váhové limity. Takto zatím funguje systém na měření rychlosti, který je po celém území již značně rozšířen.

Poškozování pozemních komunikací vede ke snížení bezpečnosti i plynulosti silničního provozu, musí se vydávat velké finanční prostředky na jejich opravy a údržbu. Pokud by se rozšířila významně síť měřících zařízení, tím by se podařilo vybrat více prostředků na opravu pozemních komunikací, pomohlo by to přecházet jízdě přetížených vozidel, která nemají potřebná povolení a v neposlední řadě by se zvýšil postih řidičů, kteří porušují zákon.

Cíl, této bakalářské práce, který spočíval v porovnání přístupu k problematice kontroly a bezpečnosti nadrozměrné přepravy mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo a doporučení změn, které povedou ke zlepšení bezpečnosti nadrozměrné přepravy v České republice byl dle mého názoru naplněn.

15. Seznam literatury

Monografie

DKV Nadrozměrné přepravy: *Informativní brožurka 2013, určena zejména pro dispečery a řidiče*. Verze 4/2013.

FASTR, Pavel. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a vyhláškou*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví Bohumily Hořínkové a Jana Tuláčka. 2004. ISBN 80-7201-495-1.

Ministerstvo dopravy. *Metodická příručka: Nízkorychlostní vážení a správní řízení ve věci souvisejících přestupků a správních deliktů*. 2016, Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, č.j. 500/2014-120-STSP/20.

Roman Kočí, *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem*, 7. vydání, 2021, ISBN 978-80-7502-534-0.

Zákonná úprava a IAŘ

Pokyn policejního prezidenta č. 87/2012 k policejním doprovodům při přepravě nadrozměrných nákladů.

Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719, ze dne 29. dubna 2015, 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.

Vyhláška č. 102/1995 Sb., Ministerstva dopravy o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích.

Vyhláška č. 104/1997 Sb., Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.

Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Zákon č. 418/2021 Sb., *Zákon*, kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.

Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.

Webové stránky a elektronické zdroje

Bundesministerium der Justiz: Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) [online]. [cit.2.1.2022]. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html

Centrum služeb pro silniční dopravu: *Kabotážní přepravy*. [online]. [cit.7.1.2022]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/storage/files/kabotaz.pdf>

Časopis Roadstars Inn: *NOSRETI přepravuje všechno, co je delší, širší, vyšší nebo těžší, než je obvyklé*. [online]. [cit.5.10.2021]. Dostupné z:

https://roadstars.mercedes-benz-trucks.com/cs_CZ/magazine/transport/04-2018/nosreti-transport-all-things-longer-broader-higher-or-heavier-than-normal.html

ČESTAND z.s.: *České sdružení těžkých a nadrozměrných dopravců* [online]. [cit.3.1.2022]. Dostupné z: <http://www.cestand.cz/>

Ministerstvo dopravy ČR: *Kabotáž* (vnitrostátní přeprava zahraničním dopravcem). [online]. [cit.7.1.2022]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-\(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravc](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravc)

Ministerstvo dopravy ČR: *Přeprava nadměrných a nadrozměrných nákladů* [online]. [cit.1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Preprava-nadmernych-a-nadrozmernych-nakladu>

Ministerstvo dopravy ČR: *Ročenka dopravy 2020: rozvoj dopravního sektoru v roce 2020*. [online]. [cit.15.2.2022]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2020/rocenka/htm_cz/uvod.html

Ministerstvo dopravy ČR: *Strategie BESIP 2021–2030*. Oddělení BESIP, Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1.2020. [online]. [cit.7.1.2022]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030-ceska-verze-final-pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ>

Ministerstvo dopravy ČR: *Zvláštní užívání pozemní komunikace* [online]. [cit.1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Pozemni-komunikace/Zvlastni-uzivani>

Ministerstvo vnitra ČR: *Bezpečnost silničního provozu* [online]. [cit.10.3.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicniho-provozu.aspx>

Ministerstvo vnitra ČR: *Jednotný systém dopravních informací*. [online]. [cit.3.1.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/jednotny-system-dopravnich-informaci.aspx>

Páteřové trasy: *mapa páteřových tras* [online]. [cit.4.1.2022]. Dostupné z: <https://www.paterove-trasy.cz/mapa-paterovych-tras/>

PETRŮ, Jan, Karel, ZEMAN a Jan, KRAMNÝ: Problematika přeprav nadměrných a nadrozměrných nákladů po pozemních komunikacích. *Doprava* [online]. 2013 [cit.20.1.2022]. ISSN 1803-8441. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/problematika-preprav-nadmernych-a-nadrozmernych-nakladu-po-pozemnich-komunikacich/>

Policie České republiky.cz: *Nízkorychlostní kontrolní vážení*. 2019. [online]. [cit.15.1.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nizkorychlostni-kontrolni-vazeni.aspx>

Ředitelství silnic a dálnic ČR: *silnice a dálnice* [online]. [cit.1.2.2022]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>

Sdělení č. 48/2016 Sb. m. s., *Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Smlouvy mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o policejní spolupráci a o změně Smlouvy mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o dodatcích k Evropské úmluvě o vzájemné pomoci ve věcech trestních, z 20. dubna 1959 a usnadnění jejího používání ze dne 2. února 2000*. [online]. [cit.3.1.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/ms/2016-48#f5899107>

ÚAMK: *mezinárodní turistické informace – Německo*. [online]. [cit.2.1.2022]. Dostupné z: https://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/23/n%C4%9Bmecko#Silnicni_sit

VEGAMS.de. [online]. [cit.2.1.2022]. Dostupné z: <https://www.vemags.de/>

Wikipedie otevřená encyklopedie: *Doprava* [online]. [cit.12.9.2021]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Doprava>

Wikipedie otevřená encyklopedie: *Nadrozměrná kamionová přeprava*. [online]. [cit.12.9.2021]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Nadrozm%C4%9Brn%C3%A1_kamionov%C3%A1_p%C5%99prava

Wikipedie otevřená encyklopedie: *Přeprava*. [online]. [cit.12.9.2021]. Dostupné z:
<https://cs.wikipedia.org/wiki/P%C5%99eprava>

16. Seznam příloh

16.1 Seznam obrázků

Obrázek 1 - Teleskopická hlubina s modulovými nápravami.	30
Obrázek 2 - Doprovodné vozidlo kategorie BF4	37
Obrázek 3 - Organizační struktura dopravní policie ČR.....	42
Obrázek 4 - Páteřové trasy pro přepravu nadrozměrných nákladů.....	48
Obrázek 5 - Kabotáž zahraničního dopravce v ČR I	52
Obrázek 6 - Kabotáž zahraničního dopravce v ČR II	53
Obrázek 7 - Kontrola vážního místa Neratovice.....	65

16.2 Seznam tabulek

Tabulka 1 - Největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla	12
Tabulka 2 - Největší povolené hmotnosti vozidel a jízdních souprav včetně nákladu.....	12
Tabulka 3 - Největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav včetně nákladu	13
Tabulka 4 - Kategorie vozidel.....	14
Tabulka 5 - Poplatky za povolení ve vnitrostátní dopravě	24
Tabulka 6 - Poplatky za povolení v mezinárodní dopravě	25
Tabulka 7 - Správní poplatky dle doby platnosti povolení.....	26
Tabulka 9 - Poplatky za kabotáž.....	54
Tabulka 10 - Podklady pro správní řízení.....	66
Tabulka 11 - Sankce MěÚ Kolín	66
Tabulka 13 - Sankce za přetížení vozidel v SRN	71
Tabulka 14 - Pokuty za nezajištění nákladu v SRN	71
Tabulka 15 - Pokuty za překročení rozměrů v SRN.....	72

16.3 Přílohy

Příloha č. 1 – Žádost o povolení nadměrné přepravy

Příloha č. 2 – Značení vozidel kategorie BF3 a BF4

Příloha č. 3 – EURO KOMBI

MINISTERSTVO DOPRAVY
nábř. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1

Žadatel (uživatel):

V zastoupení:

Datum:

č. j.:

(vyplní žadatel)

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 míry stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.

Údaje o předmětu přepravy

Náklad (druh, hmotnost):

Podvozek (typ, RZ, hmotnost):

Tahač (typ, RZ, hmotnost):

Souprava – celková délka: m včetně postrku:

max. šířka: m

max. výška: m

celková hmotnost: t včetně postrku:

zatížení jedn. náprav:

rozvor náprav:

počet náprav/kol: ks min. poloměr otáčení:

Požadovaný termín přepravy: od do

Přeprava z: okres

do: okres

Návrh přepravní trasy:

(vyplní žadatel)

Poznámka:

- **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 mostů a únosnost vozovek (ověřené statickým posouzením) umožní realizaci přepravy.
- U vozidla (soupravy) nad 60 t k žádosti přiložte obrysový náčrtek vozidla (soupravy) s vyznačením všech rozměrů a umístění nákladu (formát A4).

Doklady potřebné k vydání povolení

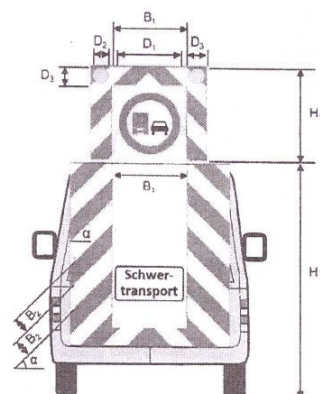
- Výpis z obchodního (živnostenského) rejstříku vč. zplnomocnění (v případě, že žadatel není současně statutárním orgánem žadatele).
- Doklad prokazující technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích (technický průkaz silničního vozidla nebo zvláštního motorového vozidla, příp. technické osvědčení zvláštního vozidla nebo silničního vozidla).

vyřizuje:

Merkblatt Begleitfahrzeuge

Anhang 1

Rückwärtiges Verkehrszeichenbild BF3 und BF3plus



Inhalt der WVZ-Anlage BF3



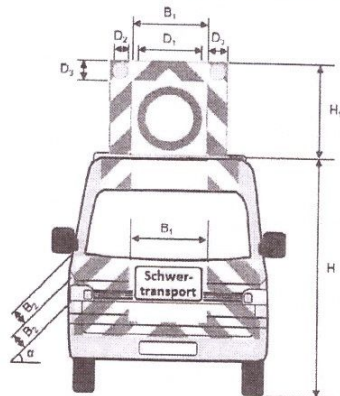
Inhalt der WVZ-Anlage BF3plus



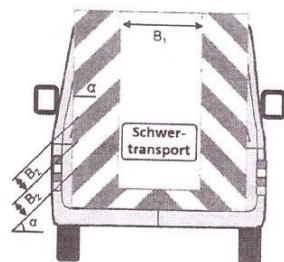
Vermaßung

B ₁	= Innenbreite des rot-weißen Rahmens und der WVZ-Matrix	= 900 mm
B ₂	= Breite der weißen und roten Schraffur jeweils	= 180 mm
D ₁	= Durchmesser der Verkehrszeichen in Rundenform	= 750 mm
	Kantenlänge des Zeichens Z 101	= 900 mm
D ₂	= Durchmesser der gelben Blink- oder Blitzleuchten	= 150 mm
D ₃	= Breite des rot-weißen Rahmens um die WVZ-Anlage	≥ 175 mm
H	= Mindesthöhe Unterseite WVZ-Anlage über Fahrbahn	= 2.000 mm
H ₁	= Höhe der WVZ-Anlage	= 1.050 mm
α	= Winkel der Schraffur zur Horizontalen	= 45°
	Schriftgröße „Schwertransport“	= 130 mm

Anhang 2

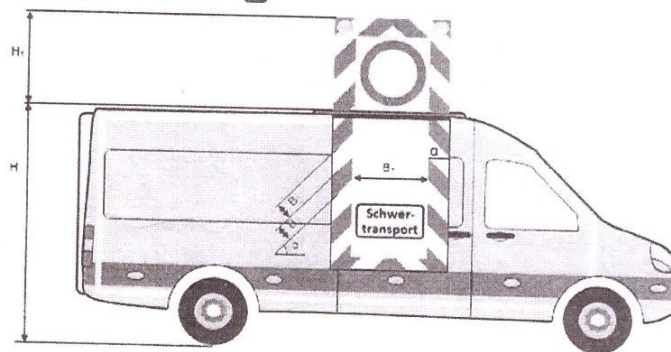
Vorderes, rückwärtiges und seitliches⁵⁾ Verkehrszeichenbild


Inhalt der WVZ-Anlage BF4



Vermaßung

B ₁	= Innenbreite des rot-weißen Rahmens und der WVZ-Matrix	= 900 mm
B ₂	= Breite der weißen und roten Schraffur jeweils	= 180 mm
D ₁	= Durchmesser der Verkehrszeichen in Rundenform	= 750 mm
	= Kantenlänge des Zeichens Z 101	= 900 mm
D ₂	= Durchmesser der gelben Blink- oder Blitzleuchten	= 150 mm
D ₃	= Breite des rot-weißen Rahmens um die WVZ-Anlage	≥ 175 mm
H	= Mindesthöhe Unterkante WVZ-Anlage über Fahrbahn	= 2.000 mm
H ₁	= Höhe der WVZ-Anlage	= 1.050 mm
α	= Winkel der Schraffur zur Horizontalen	= 45°
	Schriftgröße „Schwertransport“	= 130 mm


⁵⁾ Die Abbildung zeigt die rechte Fahrzeugseite; linke Fahrzeugseite analog; drehbare WVZ-Anlage möglich



Digitálně podepsáno
Jméno: Ing. Zdeňka Kovářová
Datum: 02.10.2019 09:27:36

Modulární soupravy (EURO KOMBI, GIGA LINER)



Podmínky, které musí dopravce splnit, aby modulární souprava (celková délka soupravy 25,25 m) mohla na vybranou síť pozemních komunikací, jsou následující:

- Statická zkouška, tj. prohlídka jednotlivých vozidel soupravy se zaměřením na spojovací zařízení (a s tím spojené náležitosti), a to především návěs - přívěs, z důvodu nestandardního umístění spojovacího zařízení na zadní návěs, a to vlastní čep, ale především jeho umístění na návěsu (pevnostní nosník). Vlastní zkoušku je možno provést v místě, kde je souprava odstavena či nakládána, tato záležitost je předem projednána s pracovníky pověřené zkušebny DEKRA automobil a.s. (jedná se o případy, kdy parametry spojovacího zařízení nejsou uvedeny v technickém průkazu přípojného vozidla).
- Celková hmotnost jízdní soupravy nepřekročí 48 tun.
- Souprava se bude pohybovat pouze na směrově dělených komunikacích (dálnicích).
- Pro průjezd hl.m. Prahy v denních hodinách je nutný předchozí souhlas (mimo Pražský okruh D0).
- Příjezd na místo nakládky nebo vykládky nebude delší než 10 km a zároveň nebude úrovně křížen železniční tratí.
- Souprava bude označena tak, aby upozornila ostatní účastníky silničního provozu na celkové parametry – tj. nápis vyznačující celkovou délku, reflexní tabule a oranžové majáky umístěné nejen na kabině tahače, ale i na přívěsu (návěsu).
- Po splnění výše uvedených podmínek je vydáno povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací, které je dle zákona o správních poplatcích zpoplatňováno (vnitrostátní přeprava - doba platnosti 3 měsíce – 6.000,- Kč, mezinárodní přeprava – platnost 1 měsíc – 4.500,- Kč).