



**ČESKÉ VYSOvé UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**FAKULTA DOPRAVNÍ**

Barbora Sotolářová

**Silniční přeprava nadrozměrných zásilek**

Bakalářská práce

**2019**

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

d ě k a n

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



**K617**..... Ústav logistiky a managementu dopravy

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE** (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Barbora Sotolářová**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**B 3710 – LOG – Logistika a řízení dopravních procesů**

Název tématu (česky): **Silniční přeprava nadrozměrných zásilek**

Název tématu (anglicky): Road Freight of Oversized Cargo

### **Zásady pro vypracování**

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Úvod do problematiky
- Dopravní infrastruktura v ČR a její omezení ve smyslu přepravy nadrozměrných zásilek
- Dopravní park určený k přepravě nadrozměrných zásilek
- Práva a povinnosti dopravce a přepravce
- Případová studie přepravy nadrozměrné záсылky



- Rozsah grafických prací: podle pokynů vedoucího bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Směrnice EU 70/156/EHS  
Zákon o pozemních komunikacích  
Straßenverkehrs - Zulassungs- Ordnung (StVZO)  
Občanský zákoník

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jan Tichý, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2018**  
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **26. srpna 2019**  
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia  
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

  
doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.  
vedoucí  
Ústavu logistiky a managementu dopravy



  
doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

  
Barbora Sotolářová  
jméno a podpis studenta

V Praze dne ..... 30. června 2018

## Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala vedoucímu projektu, kterým je Ing. Jan Tichý, Ph.D. za konzultace a odborné rady během vytváření mé bakalářské práce. Dále patří velké díky lidem z dopravních firem, kteří byli ochotni se mnou spolupracovat a poskytnout mi ve svém vlastním čase užitečné informace z jejich praxe a data, která mi umožnila dokončit tuto práci. Zejména Ing. Miloš Majdl, pan Jiří Dědič, paní Vlasta Valentová, pan David Mura a v neposlední řadě paní Iveta Rytinová a také paní Rosie Marshal.

## Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu paragrafu 60 Zákona č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

V Praze 25.7. 2019

.....

podpis

# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

## SILNIČNÍ PŘEPRAVA NADROZMĚRNÝCH ZÁSILEK

bakalářská práce

srpen 2019

Barbora Sotolářová

### **ABSTRAKT**

Předmětem bakalářské práce „Silniční přeprava nadrozměrných zásilek“ je zmapovat průběh procesu zajišťování přepravy nadrozměrné zásilky včetně potřebné dokumentace a porovnat tak náklady na přepravu této zásilky při použití tří různých variant tras v rámci Evropy, a to ve spolupráci s českou firmou zajišťující logistické služby na konkrétním případě nadrozměrné přepravy z České republiky do Velké Británie.

### **ABSTRACT**

The subject of bachelor thesis „Road freight of the oversized cargo“ is to define the process of providing freight of oversized cargo including the necessary documentacion and to compare the costs included in this type of cargo comparing three variants of roadways due to cooperation with czech company on a particular example of oversized freight from the Czech republic to the Great Britain.

### **Klíčová slova**

Nadrozměrná přeprava, mezinárodní přeprava, povolení k nadrozměrné přepravě,

### **Keywords**

Abnormal transport, international transport, permit for abnormal transport

# Obsah

<b>1. Úvod</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Vozidla nebo soupravy překračující maximální rozměry</b> .....	<b>7</b>
2.1 Definice základních pojmů .....	7
2.2 Legislativa .....	8
2.2.1 Zákony stanovující maximální rozměry .....	8
<b>3. Získání povolení k nadrozměrné přepravě</b> .....	<b>10</b>
3.1 Odpovědné orgány .....	10
3.2 Ceny povolení .....	11
3.3 Povolení k nadrozměrné přepravě v rámci EU .....	11
3.3.1 Úmluva CMR .....	11
3.3.2 Nákladní list CMR .....	12
3.3.3 Přepravní smlouva .....	12
3.3.4 Dodací podmínky INCOTERMS .....	13
3.4 Povolení k nadrozměrné přepravě mimo EU .....	13
3.4.1. Jednotný správní doklad .....	13
3.4.2 Průvodní osvědčení .....	14
3.4.3 Číslo EORI .....	14
3.4.4 Karnet TIR .....	14
<b>4. Vozidla přepravující nadrozměrný náklad</b> .....	<b>15</b>
4.1 Označení vozidla přepravující nadrozměrný náklad .....	15
4.2 Označení doprovodných vozidel .....	15
4.3 Potřeba doprovodných vozidel .....	16
4.4 Náklad .....	16
4.5 Kontrolní vážení .....	17
4.5.1 Druhy vážení .....	18
<b>5. Trasy nadrozměrné přepravy</b> .....	<b>19</b>
5.1 Návrh trasy .....	19
5.2 Databáze tras .....	19
5.3 Podmínky průjezdnosti .....	20
<b>6. Sdružení dopravců</b> .....	<b>21</b>
<b>7. Odpovědnost za přepravovaný náklad</b> .....	<b>22</b>
7.1 Částečná/úplná ztráta zásilky .....	22
7.2 Poškození zásilky .....	23
7.3 Překročení dodací lhůty .....	23

7.4 Úmluva CMR.....	24
7.5 Možnosti vyvinění dopravce z odpovědnosti .....	24
7.6 Speciální odpovědnosti dopravce a odesílatele.....	24
<b>8. Budoucnost nadrozměrných přeprav z pohledu Evropské komise .....</b>	<b>25</b>
8.1 The one – stop shop .....	25
8.2 Koridory pro nadrozměrnou přepravu.....	26
8.3 SERT .....	<b>26</b>
<b>9. Případová studie .....</b>	<b>27</b>
9.1 Zásilka – informace, rozměry .....	27
9.2 Zásilka .....	28
9.2.1 Rozměry zásilky .....	28
<b>10. Popis jednotlivých variant .....</b>	<b>29</b>
10.1 Varianta 1 .....	29
10.2 Varianta 2 .....	30
10.3 Varianta 3 .....	32
<b>11. Legislativa a požadavky na nadrozměrnou přepravu v zemích průjezdu zásilky ....</b>	<b>33</b>
11.1 Povolení k nadrozměrné přepravě ve státech průjezdu zásilky .....	33
11.2 Velká Británie.....	34
11.3 Belgie.....	39
11.4 Francie.....	41
11.5 Nizozemsko .....	43
<b>12. Výběr finální varianty .....</b>	<b>45</b>
12.1 Náklady na jednotlivé varianty.....	45
12.2 Cena za trajekt.....	46
<b>13. Kalkulace nákladů na jednotlivé varianty tras.....</b>	<b>46</b>
13.1 Výběr nejlepší varianty.....	48
13.2 Shrnutí .....	49
13.3 Obecný postup.....	50
<b>14. Závěr.....</b>	<b>51</b>
<b>15. Literatura.....</b>	<b>54</b>
15.1 Použitá literatura .....	54
15.2 Reference .....	54
<b>16. Přílohy .....</b>	<b>55</b>
16.1 Seznam příloh .....	55

# 1. Úvod

V praxi se dopravce může setkat i s požadavky zákazníka přepravit strojní součásti nebo jiný náklad, který však přesahuje rozměry ložného prostoru vozidla a maximální zákonem stanovené míry jako je povolená hmotnost, délka, šířka. V tomto případě vznikají oproti přepravě standartních rozměrů pro dopravce další povinnosti. Nejdůležitější je během přepravy dbát na zachování bezpečnosti účastníků provozu. Problematika přepravy nadrozměrných zásilek se týká vozidel či souprav vozidel, která přepravují nedělitelný náklad. Příslušné orgány vydají povolení nebo opatření, na základě kterých mohou být tato vozidla nebo soupravy vozidel včleněna do provozu. Těmto povolením předchází správné vyplnění žádosti o zvláštní užívání komunikací. S těmito povoleními jsou spojeny i správní poplatky, které se mohou lišit podle parametrů nadrozměrné zásilky či doby po kterou tato povolení nabývají platnosti. V případě přepravy z České republiky do jiné země je třeba zajistit tyto dokumenty i ze státu s cílovým místem přepravy.

Tolerance pro překročení limitních rozměrů a hmotnosti je nulová. V rámci zachování bezpečnosti a plynulosti provozu je vhodné vozidla převažující nadrozměrný náklad označit bezpečnostními prvky. Dodržení hmotnosti schválené úřady v žádosti o zvláštní užívání komunikací je kontrolováno vážením vozidel. V případě překročení schválených rozměrů hrozí pokuta a dočasné odebrání licence dopravci.

Vyžaduje se přítomnost doprovodných vozidel, ve speciálních případech i policejní doprovod. Dopravce určí trasu přepravy nadrozměrné zásilky, která však musí být schválena příslušným silničním úřadem.

Při tomto typu přepravy vznikají oproti nenadrozměrné další náklady. Zejména upravení trasy tak, aby vozidlo s nákladem projelo bezpečně všemi úseky. Tyto informace o trase se dnes získávají buďto zakoupením softwaru, který pomocí zadání rozměrů vozidla vyhodnotí nejkratší cestu do zvoleného cíle, anebo z databáze problémových míst pro přepravu zásilek větších, než normalizovaných rozměrů a hmotnosti, které si firmy vedou sami a nejsou veřejné. Podmínky průjezdu daných míst na trase stanoví Ministerstvo dopravy České republiky. V současnosti vyvíjí iniciativu pro tvorbu páteřních tras nadrozměrné přepravy v ČR a jejich udržitelnost pro průjezd těžké dopravy sdružení takto zaměřených dopravců ČESTAND, z.s. do kterého spadá 14 českých firem.

Dalšími náklady spojenými s touto přepravou je objednávka doprovodných vozidel, popřípadě policejního doprovodu, pokud je třeba. V neposlední řadě pak poplatky za vydání povolení k přepravě, která platí pouze po určitou dobu a je tak třeba je aktualizovat a opakovaně kupovat.



Z tohoto typu přepravy nevyplývají krom nutnosti povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací právní předpisy lišící se od běžné přepravy. Odesílatel musí toto povolení předložit dopravci při převzetí zásilky jako součást průvodní dokumentace k zásilce, týkající se jejich specifických vlastností. Jako při běžné přepravě i zde se rozložení odpovědnosti mezi odesílatele a dopravce dělí podle stanov Úmluvy CRM, popřípadě vlastních dodatků smlouvy upravující tyto stanovy.

V zemích EU se podmínky k přepravě nadrozměrných zásilek liší. Mezi cíle Evropské komise ovšem do budoucna patří zavedení jednotných podmínek a speciálních tras pro tento typ přeprav. Krom rozdílných limitů pro překročení maximálních povolených rozměrů a hmotnosti patří mezi další podmínky, které by se měly sjednotit například přesná definice, kdy jsou zapotřebí doprovodná vozidla a zároveň určení příslušného počtu těchto vozidel ve vztahu k rozměrům konkrétní přepravy. Dále pak i jednotný vzhled, což znamená určit které reflexní a rozpoznávací prvky musí vozidlo obsahovat, aby mohlo být prohlášeno za vozidlo doprovodné a také jednoznačně rozpoznatelné. Důležité je také stanovit jednotné podmínky pro přezkušování řidičů doprovodných vozidel a pravidelnou kontrolu jejich dostatečné kvalifikovanosti k této činnosti.

Důležitou otázkou při přepravě nadrozměrných zásilek je vztah této přepravy k životnímu prostředí a zhodnocení, zda je opravdu vhodné za daných rozměrů a hmotnosti převážet zásilku po silnici, anebo je možné provést přepravu ať už na celé trase nebo na její části v jiném dopravním módu. V některých zemích jako je například Velké Británie je zakotvena v legislativě povinnost dopravce provést na úsecích, kde je to z ekonomického ohledu možné přepravu po vnitrozemských vodních cestách. Dále pak jsou při výběru vhodného módu pro přepravu rozměry. Při opravdu nestandardně nadrozměrných zásilkách může být bez ohledu na ekonomičnost přepravy povinností provést ji po vodě, z důvodu zachování plynulosti a bezpečnosti silničního provozu. V praxi však při jednorázových přepravách přesahující rozměry není varianta říční přepravy pro dopravce ekonomicky vhodná. Na druhou stranu se ale vyplatí říční přepravy nadrozměrných zásilek firmám, které přepravují každodenně velké konstrukce či části strojů.

## 2. Vozidla nebo soupravy přesahující maximální rozměry

Klíčem ke správnému rozlišení typu přepravy je definice rozměrů a hmotnosti. K porozumění těmto pojmům je vhodné definovat také jednotlivé části vozidla, o jejichž rozměry se jedná. Například u hmotnosti se rozlišuje hmotnost pohotovostní, užitečná a celková. Každý z těchto pojmů odpovídá jiné hmotnosti. Z tohoto důvodu je důležité tyto základní pojmy nezaměňovat.

### 2.1 Definice základních pojmů

Je vhodné definovat několik základních pojmů, které by mohly být zaměněny.

Pro správnost kontroly hmotnosti a rozměrů vozidla musí být známo i místo, od kterého se měří délka návěsu, tedy od osy tzv. královského čepu. V následujících definicích je uveden i samotný rozdíl mezi přívěsem a návěsem.

#### **Přívěs**

Každé vozidlo konstruované a vybavené k přepravě zboží určené k připojení k motorovému vozidlu, kromě návěsu. Nejméně s jednou nápravou [1]

#### **Návěs**

Každé vozidlo konstruované a vybavené k přepravě zboží určené ke spřažení s motorovým vozidlem tak, že jeho část spočívá na motorovém vozidle, přičemž je podstatná část jeho hmotnosti a nákladu nesena motorovým vozidlem. Nápravy jsou umístěny za těžištěm vozidla. Toto tažené vozidlo je vybaveno spojovacím zařízením, které umožňuje přenášet vodorovné a svislé síly na tažené vozidlo. [1], [2]

Návěsy se liší výškou točnice, rozdílné výšky návěsů a tahačů nejsou vzájemně kompatibilní. Podlaha návěsu musí být vodorovná.

#### **Délka samostatného návěsu**

Vzdálenost měřena od osy královského čepu (místo spojení návěsu s tahačem, tzv. točnice tahače) do konce návěsu [2]

#### **Přední obrysový poloměr**

Minimální vzdálenost nutná k bezpečnému zatočení soupravy; tj. bez kolize tahače s návěsem. [2]

#### **Pohotovostní hmotnost**

U tahače určeného ke spojení s návěsem se považuje pro klasifikaci vozidla za hmotnost tahače. Je zvětšená o hmotnost odpovídající maximálnímu statickému svislému zatížení, kterým působí návěs na tahač. [2]

### **Celková hmotnost vozidla**

Součet pohotovostní a užitečné hmotnosti – hmotnosti nákladu. U návěsových souprav se jedná o součet hmotností připadajících na jednotlivé nápravy vozidel této soupravy. V provozu může být z důvodu znečištění (bláto, sníh) překročena nejvýše o 3% [2]

### **Souprava vozidel**

Je buď souprava skládající se z motorového vozidla spřaženého s přívěsem, nebo návěsová soupravu skládající se z motorového vozidla spřaženého s návěsem. [1]

### **Maximální přípustné rozměry**

Maximální rozměry využitelné vozidlem podle ustanovení v příloze směrnice. [1]

### **Maximální přípustná hmotnost**

Maximální hmotnost využitelná naloženým vozidlem v mezinárodním provozu. [1]

### **Maximální přípustné zatížení nápravy**

Maximální zatížení nápravy nebo skupiny náprav. [1]

### **Tuna (pro účely zatížení nápravy)**

Váha vyvinutá hmotností jedné tuny, která odpovídá hodnotě 9,8 kilo newtonů (kN). [2]

## **2.2 Legislativa**

Na přepravu nadrozměrných zásilek v České republice se vztahuje Zákon o pozemních komunikacích. V roce 2002 nabyla platnosti Směrnice EU 2001/116/ES a tím se maximální povolené rozměry a hmotnost upravily do současných platných limitů.

### **2.2.1 Zákony stanovující maximální rozměry**

Rozměry, které tvoří maximální přípustný limit jsou definovány ve třech paragrafech Zákona o pozemních komunikacích. Pokud naložené vozidlo překročí svými rozměry stanovené limity, vztahuje se na tuto přepravu Zákon o zvláštním užívání komunikací. Na trase může dojít ke kontrolnímu vážení pro ověření, zda byly nebo nebyly limity rozměrů stanovené legislativou překročeny.

#### Legislativa týkající se nadrozměrných zásilek v České republice

§ 39 Největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav, Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích 341/2014 Sb. Zákona o pozemních komunikacích.

§ 34 Spojitelnost a největší povolené rozměry, Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích 341/2014 Sb. Zákona o pozemních komunikacích.

§37 Největší povolené hmotnosti vozidel a jízdních souprav, Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích 341/2014 Sb. Zákona o pozemních komunikacích

Směrnice EU 2001/116/ES

§37 Největší povolené hmotnosti vozidel a jízdních souprav, Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích 341/2014 Sb. Zákona o pozemních komunikacích

#### Kontrolní vážení

V případě, že by se muselo vozidlo podrobit na trase kontrolnímu vážení, vztahuje se na tuto situaci vyhláška Zákona o pozemních komunikacích.

§51b a §51c vyhlášky č. 104/1997 Sb. Zákona o pozemních komunikacích.

#### Zákon o zvláštním užívání komunikací

Při překročení limitů hmotnosti a rozměrů definovaných ze Zákona o pozemních komunikací se dále postupuje podle Zákona o zvláštním užívání komunikací.

Zvláštní užívání komunikací, Vyhláška č. 338/2015 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

§ 40 Výkon státní správy, Vyhláška č. 338/2015 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

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

### 3. Získání povolení k nadrozměrné přepravě

Dokumenty a náležitosti potřebné k samotné realizaci přepravy, a to i té nadrozměrné, se liší v rámci Evropské unie a mimo toto území. Mezi tyto dokumenty patří níže uvedené jako například jednotný správní doklad nebo průvodní osvědčení. Až na některé výjimky je možné se v přepravní smlouvě odkázat na Úmluvu CMR. V oblasti získání povolení je většinou rozdílem počet odpovědných orgánů, které je nutné kontaktovat, a cena za povolení. Při projíždění každé země je třeba mít povolení příslušného úřadu k transportu. V Německu se například k přepravě nákladu vyjadřuje každá spolková země, kterou je vedena trasa. Vozidlo převážející zásilku nesmí přesahovat rozměry a hmotnosti dané Směrnicí EU. V České republice se žádost o povolení podává vybranému úřadu na základě rozsahu přepravy. Jako kritérium se udává například jestli překročí území kraje. Dalším kritériem je třída komunikace, po které je trasa naplánována.

#### 3.1 Odpovědné orgány

Pro nadrozměrnou přepravu je nutné zažádat o povolení ke zvláštnímu užívání komunikace na dobu určitou. Pokud se jedná o pozemní komunikace vyšší třídy než silnice II. a III. třídy, nebo v případě kdy přeprava přesahuje území kraje, schvaluje tuto přepravu Ministerstvo dopravy. Pokud se jedná o silnice II. a III. třídy žádá se o schválení trasy na Krajském úřadě. Vyřízení povolení trvá obvykle 14 dní, ale v závislosti na úřadech dané země se doba vyřízení povolení může protáhnout až na 5 týdnů.

Pokud by při přepravě došlo k ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti provozu na dálnici, je třeba tuto přepravu předem nahlásit na Ministerstvu vnitra, pokud jde o jinou pozemní komunikaci, předem se informuje Policie České republiky. Pokud trasa přepravy zahrnuje průjezd mýtnými branami. Musí se o možnost průjezdu vozidlem přepravující nadrozměrný náklad zažádat s předstihem ŘSD. Vydání tohoto povolení je zpoplatněno. Musí se také kontaktovat vlastníci mostů na trase. Podle hmotnosti zásilky je také přejezd mostů zpoplatněn, záleží na posouzení statika, jak výrazně ovlivní převoz stav daného mostu.

<b>Ministerstvo dopravy</b>	povoluje zvláštní užívání dálnic a silnic, kde trasa přesahuje obvod jednoho kraje
<b>Krajský úřad</b>	povoluje zvláštní užívání silnic II. a III. třídy, trasa přepravy nepřesahuje území obvodu kraje
<b>Obecní úřad</b>	Povoluje zvláštní užívání místních komunikací

Působnost úřadů

## 3.2 Ceny povolení

Ceny povolení závisí na rozměrech zásilky a době platnosti povolení. Buď se žádá o jednorázové povolení pro nadrozměrnou přepravu nebo tříměsíční a delší. Povolení lze vždy prodloužit o dva další měsíce. Povolení je zpoplatněno dle zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích. S ohledem na tento zákon činí správní poplatek za dlouhodobé povolení ke zvláštnímu užívání komunikací v ČR 1 000 Kč.

Pokud by při přepravě došlo k ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti provozu na dálnici, je třeba tuto přepravu předem nahlásit na Ministerstvu vnitra, pokud jde o jinou pozemní komunikaci, předem se informuje Policie České republiky. Pokud trasa přepravy zahrnuje průjezd mýtnými branami. Musí se o možnost průjezdu vozidlem přepravující nadrozměrný náklad zažádat s předstihem ŘSD. Vydání tohoto povolení je zpoplatněno. Dalším nákladem je v případě dopravy mimo EU clo, jehož hodnota se odvíjí od typu přepravovaného zboží.

## 3.3 Povolení k nadrozměrné přepravě v rámci EU

Jako ke každé mezinárodní silniční nákladní přepravě, i zde se uplatňuje Úmluva CMR. Od 1. ledna 2019 se vztahuje i k vnitrostátní přepravě zásilek v rámci ČR. Vztahuje se k řešení situací vzniklých například poškozením zásilky, její pojištění nebo překročení dodací lhůty. Pro zjednodušení úpravy vztahu odpovědnosti příjemce a odesílatele za rizika ve smlouvě, jsou použity doložky INCOTERMS, na které se v přepravní smlouvě odkazuje. Pod zkratkami je v samostatném dokumentu „Incoterms 2010“ vždy definováno, od jakého bodu přepravy přechází odpovědnost z odesílatele na příjemce a naopak.

### 3.3.1 Úmluva CMR

Pro zjednodušení uzavírání přepravních smluv se pouze odkazuje na to, že vychází z pravidel Úmluvy CMR, která obsahuje podrobný popis odpovědností dopravce a odesílatele v závislosti na dané přepravní situaci. Jde o tzv. Smluvní volnost. Odesílatel může ve smlouvě upravit podmínky přepravy, které vejdou v platnost po podepsání smlouvy dopravcem. Přepravní smlouva není povinně uzavíratelná v písemné podobě, může být sjednána i ústně.

Nelze ji ovšem použít na zasílatelské smlouvy a Úmluva CMR se také nevztahuje na přepravy mezinárodních poštovních úmluv, protože tato přeprava padá pod samostatnou mezinárodní úmluvu. V případě že se ale zasílatel smluvně zaváže přepravu provést a nejen obstarat, pak se na něj vztahuje Úmluva CMR.

Další výjimkou z Úmluvy jsou multimodální přepravy. Přeprava v každém z dopravních módů podléhá jinému právnímu režimu. Úmluva CMR však platí v případě, že je zásilka stále uvnitř silničního vozidla čili není přeložena a původní vozidlo neopustí. Úmluva vznikla za účelem sjednocení národních právních úprav.

V situacích, které vyžadují komplexnější právní ošetření a Úmluva CMR na ně svým obsahem nestačí se podpůrně využívá národní právo stanovené země. To, jaké národní právo bude pro danou přepravní smlouvu rozhodné je předmětem svobodné smluvní vůle účastníků přepravní smlouvy mezi dopravcem a odesílatelem.

### **3.3.2 Nákladní list CMR**

Základním dokumentem potřebným k uskutečnění přepravy je i zde nákladní list CMR, který je tištěn ve třech kopiích, a to pro odesílatele, příjemce a pro dopravce. V pravém dolním rohu nákladního listu je prostor pro potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu. Je samotným dokladem o uzavření přepravní smlouvy a také důkazním prostředkem o jejím obsahu. Stává se neplatným při absenci podpisů dopravce a odesílatele. Obsahuje také pokyny pro celní a jiná úřední jednání. Za správnost a úplnost pokynů odpovídá odesílatel a za splnění těchto pokynů následně odpovídá dopravce.

### **3.3.3 Přepravní smlouva**

Uzavírá se na základě objednávky přepravy mezi dopravcem a odesílatelem. Součástí této smlouvy jsou obchodní podmínky a dodací podmínky INCOTERMS. I přesto, že pro příjemce vznikají přepravní smlouvou jistá oprávnění, tak není účastníkem přepravní smlouvy. Tato smlouva vzniká návrhem na uzavření přepravní smlouvy, kterým je objednávka přepravy přijata ve stanovené lhůtě. Ze zákona jí není nutné uzavřít písemně.

Musí obsahovat přesnou identifikaci smluvních stran, přesnou identifikaci povahy zásilky, místo odeslání a určení, přesný termín a místo nakládky, adresy příjemce a místa vykládky a také přesné uvedení částky přepravného. Do přepravní smlouvy je možné přidat i další ujednání jako například zákaz zapojení „subdopravce“.

### **3.3.4 Dodací podmínky INCOTERMS**

Jsou vydávány a schvalovány Mezinárodní obchodní komorou. Upravují například místo předání zboží, rozdělení plateb přepravného mezi prodávajícího a kupujícího akdy každý z nich nese rizika a odpovědnost za náklady. Stěžejní je místo či moment, od kterého přechází tato odpovědnost. Oba si však mohou dohodnout libovolné dodací podmínky. Incoterms pouze vytváří standard, kterým se mohou řídit. Ve smlouvě se může použít mezinárodně uznávaná zkratka dodací podmínky. Tyto zkratky se mohou měnit s aktuálně platnými Incoterms.

Řeší také přecházející platby cla a jiné poplatky. U celního řízení jsou důležité pro určování celní hodnoty, informují o tom, jaké náklady jsou zahrnuty v ceně zboží a které je naopak nutné připočítat. Dále pak upravují předání průvodních dokumentů ke zboží. Tyto podmínky se dělí na univerzálně použitelné, bez ohledu na druh dopravy a na specifické podmínky například pro lodní dopravu.

Podmínky obecně řeší okamžik přechodu rizika z prodávajícího na kupujícího. Většinou v bodě místa dodání. Mezi nejčastěji používané podmínky patří EXW neboli „ze závodu“, FCA „vyplaceně dopravci“ a DAP „s dodáním v místě určení. Odpovědnost se týká také celního odbavení zásilek.

## **3.4 Povolení k nadrozměrné přepravě mimo EU**

Tato přeprava má i bez překročení rozměrů nákladu svá specifika, co se týče zajištění potřebné dokumentace. Mezi tato specifika patří celní dokumenty potřebné pro povolení převozu zboží do třetí země. V případě nadrozměrných zásilek je vhodné vyřízení celních dokumentů co nejdříve. Skladováním nadrozměrné zásilky z důvodu čekání na celní dokumenty vznikají mnohem větší náklady než u běžných přeprav.

### **3.4.1. Jednotný správní doklad**

Mezi celní doklady patří Jednotný správní doklad tzv. JSD, který obsahuje informace a druhu zboží a jeho počtu, popřípadě i číslo kontejneru a následný výpočet poplatků. Udávají se zde informace jako jsou kód země původu, čistá a hrubá hmotnost, zbožíový kód a další podrobnosti. Dále také údaje o deklarantovi, odesílateli a příjemci.

Ne každý typ zboží podléhá clu. Osvobozeny jsou například některé zdravotní pomůcky či předměty určené ke vzdělávání. Každý typ zboží má své číslo v rejstříku TARIC a podle tohoto čísla se dále určuje i částka, která odpovídá clu.



Tento doklad vytváří celní deklarant na základě dokumentů, které má k dispozici od odesílatele a následně ho předává celnímu úřadu. Který ho schválí a od toho okamžiku může dopravce opustit celní prostor, kde vyčkal na schválení dokumentace a pokračovat v přepravě.

### **3.4.2 Průvodní osvědčení**

Dalším dokumentem je průvodní osvědčení EUR.1 pro zboží EU a A.TR osvědčení pro přepravované zboží mezi EU a Tureckem. Při vývozu je nutné prokázat původ přepravované zásilky tímto dokladem. Je třeba vyplnit údaje o zemi z níž jsou výrobky pokládány za původní a zemi nebo území místa určení. Obsahuje také údaje o příjemci, vývozci a další podrobnosti o dopravě. Stěžejní část tohoto dokumentu je vyhrazena pro popis zboží čili počet a druh nákladových kusů a jeho hrubé množství v kg. Dále pak prohlášení vývozce, že zboží splňuje podmínky pro vydání tohoto osvědčení a celní indosaci. V neposlední řadě informace, mezi kterými zeměmi se bude provádět tento preferenční obchod pro něhož je toto osvědčení vydáváno. Pro nadrozměrnou přepravu je důležité toto specifikum nákladu uvést v kolonce s názvem Podrobnosti o dopravě.

Na druhé straně tohoto dokumentu je prostor pro prohlášení vývozce včetně uvedení okolností, které umožnily, aby dané zboží splňovalo výše uvedené podmínky. Zadní strana obsahuje také výčet podpůrných dokladů, kterými jsou například: dovozní doklady, faktury, prohlášení výrobce aj.

### **3.4.3 Číslo EORI**

Aby mohl odesílatel nechat přepravit své zboží do zemí mimo EU musí mít přiděleno své osobní číslo EORI. To znamená, že je zapsán v registru odesílatelů, kteří provádí tyto typy přeprav. Toto číslo je zapsáno na celním úřadě, kde je také možné si ho nechat zařídit. Při každé přepravě musí být ověřeno, že je platné. V České republice vychází z IČO odesílatele, ale v jiných zemích se tvoří odlišně.

### **3.4.4 Karnet TIR**

V tomto režimu se zboží přepravuje, pokud překročí hranice třetí země (tj. země mimo EU). Nákladový prostor se uzavře celní uzávěrou, na základě kontroly tohoto prostoru celním úřadem. Tato uzávěra během přepravy nesmí být porušena. Ve většině případů se však nákladový prostor uzavře až u hranicích třetí země se zemí EU. Tímto se usnadňuje celní kontrola nákladu, zboží ovšem může podléhat namátkovým kontrolám pro zjištění ne/porušení celní uzávěry. Pro nadrozměrné zásilky však celní uzávěra není vždy prakticky možná, a tak

se pouze celnímu úřadu zašlou informace o zvláštní povaze zásilky jako je překročení rozměrů doprovázené nákresem uchycení nákladu na přívěsu a další specifické informace týkající se konkrétní nadrozměrné zásilky a její přepravy. Celní úřad ale i v tomto případě provede v celním prostoru kontrolu.

Po domluvě s celním úřadem je také možné provést kontrolu v jiném prostoru, který svou lokací ušetří kilometry najeté s nadrozměrnou zásilkou. Tohle opatření je ale možné pouze ve speciálních případech plynoucí ze zvláštní povahy zásilky. Krom běžných dokumentů k přepravě musí být přiloženo i povolení o zvláštním užívání komunikací od Ministerstva dopravy. Jsou v něm uvedeny jak poznávací značky tahače, tak i návěsu. Většinou se uvádí více čísel návěsů, a to pro případ, kdy se přesně neví, který konkrétní bude v daný den k dispozici. Při uvedení chybného čísla návěsu v žádosti o zvláštní užívání komunikací, které nekoresponduje s číslem na návěsu převážejícím danou zásilku je udělena pokuta.

## **4. Vozidla přepravující nadrozměrný náklad**

Vozidlo přepravující nadrozměrný náklad musí být označeno bezpečnostními prvky, aby bylo snadno rozlišitelné od běžných vozidel v provozu. Mezi tyto prvky patří poziční světla, majáky nebo bíločervené retroreflexní šrafování, upozorňující účastníky provozu na části přesahující běžné rozměry vozidla.

### **4.1 Označení vozidla přepravujícího nadrozměrný náklad**

Označení musí odpovídat technickým požadavkům pro vozidlo při zvláštním užívání komunikace. Mezi tyto požadavky mimo jiné patří zajištění řádného technického stavu brzdového systému a zákaz úniku provozních kapalin. Funkční světelné zařízení musí svou zbarvou a pozicí odpovídat zvláštnímu předpisu.

### **4.2 Označení doprovodných vozidel**

Označení se v Evropě nejčastěji dělí na kategorie zvané: BF2, BF3 a BF4. Toto rozlišení doprovodných vozidel vychází z německých zákonů: Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Díky propracovanosti norem, hospodářské síle Německa a volnému pohybu zboží po Evropské unii se staly všeobecně uznávanými termíny pro klasifikaci doprovodných vozidel.

Kategorie BF2 odpovídá pouze označení majákem. Doprovodné vozidlo vybavené podle kategorie BF3 má ve své výbavě sklopné zařízení měnitelné dopravní značky (střešní nástavec), zábleskové signální /kmitavé signální světlo, dvě poziční světla (otáčivé výstražné světlo). Řidiči vozidel musí mít speciální písemné oprávnění. Dále pak existuje kategorie BF4 a policejní doprovod.

V České republice je jen jedna kategorie, odpovídající německé kategorii doprovodného vozidla BF2. Tato vozidla se v tuzemsku označují pouze oranžovým výstražným majákem. Vozidlo může být uvedeno do provozu pod označením „doprovodné“ pokud má v průkazu o technické způsobilosti uvedenou pevnou montáž majáků, popřípadě rampu na střeše. V Německu však stejně rozměrné vozidlo může vyžadovat doprovod typu BF3.

Ve zvláštních případech může být v obou zemích požadován i policejní doprovod. Policejní doprovod je v České republice zpoplatněn. Může být uveden ve smlouvě o zvláštním užívání komunikací jako nezbytně nutný k realizaci dané přepravy, takže se konkrétní přeprava bez tohoto typu doprovodu nemůže uskutečnit. Za každý kalendářní den použití policejního doprovodu je stanovena pevná cena 600 Kč, ke které se však přičítají další náklady vztahující se ke konkrétní přepravě. Hodinová sazba za účast policisty v doprovodu je 400 Kč a dále je každý 1 km ujetý služebním vozidlem zpoplatněn částkou 15 Kč. Přičítá se také pořizovací cena materiálu spotřebovaného Policií ČR s výjimkou pohonných hmot.

### **4.3 Potřeba doprovodných vozidel**

Potřeba doprovodných vozidel je stanovena ve smlouvě o zvláštním užívání komunikací v části definující podmínky přepravy. Policejní doprovod je většinou vyžadován při průjezdu většími městy. Hlavní důvod přítomnosti doprovodných vozidel je, že doprovodné vozidlo v nebezpečných částech trasy zastaví nebo omezí dopravu. Zajišťuje tak pro nadrozměrné vozidlo průjezdnost během cesty. Limity rozměrů, při jejichž překročení je policejní doprovod vyžadován úřadem, jsou šířka a výška 5,5 m, délka 55 m nebo hmotnost 150 tun. A to už při překročení alespoň jednoho z uvedených rozměrů.

### **4.4 Náklad**

Nesprávně uložený náklad bývá příčinou dopravních nehod. Podle vyhlášky č. 301/2001 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích jsou upraveny zvláštní podmínky pro rozložení zatížení různých typů nákladů. Těmito typy se rozumí například dlouhý nedělitelný materiál, sypké materiály, tekutiny

a jiné. U sypkých materiálů je také jedním z požadavků na přepravu symetrické naložení materiálu kvůli rozložení hmotnosti tak, aby střed nákladu byl totožný s podélnou osou vozidla. Špatně rozložený sypký náklad má negativní dopady na vlastnosti vozidla při jízdě. Na příčnou stabilitu nákladu má za jízdy vliv výšky těžiště.

Kusové zboží zahrnuje například jednotlivé stroje. V důsledku jeho rozměrů a hmotnosti musí být nakládáno i zajištěno jednotlivě. Zvláštní pozornost se v případě takové přepravy klade na těžiště zboží, hranici pro překlopení a v neposlední řadě na nosnost ložné plochy vozidla. Těžiště společně s místy určenými k připojení upevňovacích prostředků se označují zvláštními symboly. Klade se důraz na upevnění dílů, které by svým pohybem mohly ovlivnit těžiště celého nákladu. Nejvhodnější použití zajišťovacích prostředků je jejich kombinace. Tyto zásilky mohou mít totiž různé rozměry.

Podle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, §5 Základní povinnosti řidiče, řidič je povinen odstranit na místě závadu, zjistí-li, že vozidlo nebo náklad nesplňuje právně stanovené podmínky, a pokud nelze závadu opravit na místě, smí jet přiměřenou rychlostí do nejbližšího místa, kde závadu je možné opravit. Mezi porušení těchto podmínek se také řadí překročení maximální přípustné hmotnosti vozidla a maximální přípustné hmotnosti na nápravu. Dále tyto podmínky upravují upevnění nákladu. Základem je zajištění stability, ovladatelnosti a zachování bezpečnosti provozu. Řidič nesmí tímto nákladem znečišťovat nebo poškozovat komunikaci. Důležité je, aby náklad neznemožňoval přečtení registrační značky vozidla stejně tak, jako vyznačení nejvyšší povolené rychlosti, a to ani v případě, kdy se jedná o zajišťovací prvky nákladu jako lana, řetězy nebo plachtu. Část nákladu, kterou lze kvůli jejím rozměrům lehce přehlédnout, nesmí po straně vyčnívat.

Dopravce je podle úmluvy CMR povinen přezkoumat její vnější stav a počet kusů. Tato úmluva je základním předpisem při mezinárodní silniční přepravě zásilek.

## **4.5 Kontrolní vážení**

Podle vyhlášky č. 301/2001 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, Článek 56 může okamžitá hmotnost vozidla z důvodu znečištění jako je sníh, bláto, voda apod. překročit nejvyšší povolenou hmotnost vozidla až o 3%.

U návěsových jízdních souprav se nejvyšší povolenou hmotností soupravy rozumí numerický součet nejvyšších přípustných hmotností připadajících na jednotlivé nápravy návěsu a největší povolené hmotnosti tahače. Zároveň pro návěsové soupravy platí v ČR hmotnostní limit 48 tun.

Dále je důležitá vyhláška č. 213/1991 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při provozu, údržbě a opravách vozidel, §48 Váha zásilky. Definuje to, co se rozumí pod pojmem „Váha zásilky“. Váhou zásilky je totiž váha nákladu i s obsahem včetně palety, kontejneru a s nakládacími i přepravními pomůckami odesílatele převzatými zároveň se zásilkou. Povinností odesílatele je zapsat do přepravní listiny zjištěnou váhu zásilky. Nejzazším termínem pro toto vážení je přímo podání zásilky k přepravě. Povinností dopravce je umožnění zjištění váhy zásilky vážením, pokud tento úkon vyžaduje přepravní smlouva.

#### **4.5.1 Druhy vážení**

Existují různé typy kontrolního vážení. Základním rozlišením je to, zda se jedná o váhy, které snímají jimi projíždějící vozidlo nebo o prvky přímo na vozidle, které zjišťují jeho hmotnost.

##### **A. Vážení mobilními váhami**

Tyto váhy využívají buď mechanického anebo elektronického principu, vhodné pro zjištění zatížení na jednotlivé nápravy. Částmi těchto vah jsou plochý měřicí senzor a příslušenství. Snadno se s nimi manipuluje, a to díky malé hmotnosti i výšce.

##### **B. Vážení stabilními silničními váhami**

Vhodné pro zjišťování celkové hmotnosti vozidel, tvořeny základovou jámou, mostem a měřicím i vyhodnocovacím systémem. Dostatečná délka mostu umožňuje vážení nejen jednotlivých vozidel, ale i celých souprav.

##### **C. Zjišťování hmotnosti prostředky umístěnými na vozidle**

Jedná se o snímače připevněné přímo na vozidlo. Principem je měření tlaku vzduchu v pérování vozidla a následné odvození zatížení jednotlivých náprav.

## 5. Trasy nadrozměrné přepravy

Před samotnou přepravou je důležité navrhnout trasu tak, aby byla umožněna co nejméně komplikovaná průjezdnost vozidla a zásilky. Způsoby dopravců při vybírání vhodné trasy se liší. V některých zemích lze vhodnost trasy zkontrolovat pomocí aplikace zadáním rozměrů vozidla se zásilkou. V České republice existuje sdružení dopravců, kteří usilují o vybudování koridorů pro nadrozměrnou přepravu a usnadnění průjezdnosti těchto vozidel.

### 5.1 Návrh trasy

Trasu navrhuje vždy dopravce nebo žadatel o povolení k přepravě. Navrženou trasu dopravcem schválí úřad, pod který spadá příslušná komunikace. Pokud je trasa nevyhovující, například z důvodu špatně průjezdnosti, vyzve úřad zadavatele k přepracování návrhu trasy. Důležité je nejen zohlednit šířkovou průjezdnost, ale také výškový profil navrhované trasy a poloměry zatáček kvůli délce soupravy.

Problémy při průjezdnosti trasou mohou nastat u svislého dopravního značení umístěného příliš blízko komunikace, průjezdy mýtnou branou, průjezdy stavbou, nízko umístěné sítě elektrického vedení nebo na kruhových objezdech, při jejichž konstrukci se nepočítá s rozšířením umožňujícím průjezd vozidel překračující limity rozměrů, zejména nepřidáním rozšiřující kruhové úseče. Při průjezdu mosty musí být zohledněna nosnost mostu. Nesmí být také poškozena drážní zařízení, jako jsou například přejezdy kolejí nebo trolejová vedení.

### 5.2 Databáze tras

Databáze obecně použitelných tras pro nadrozměrnou přepravu, popřípadě problematických míst na trase není veřejná a každý dopravce má vlastní seznam těchto tras dobře zabezpečený. Existují ale softwary, které vyhodnotí vhodnou trasu pro vozidlo zadaných rozměrů a hmotnosti. Obsahují informace o průjezdnosti, je však nutné je aktualizovat. Jedním z nich je aplikace Navigator, která umožňuje zadat přesné rozměry naloženého vozidla a tím propočítat vhodnou trasu na základě těchto zvolených kritérií. Navržená trasa se cíleně se vyhne problematickým místům. Pro využití této funkce je však nutné si zakoupit rozšíření softwaru.

### 5.3 Podmínky průjezdnosti

Pokud je vyvolána zvláštním užíváním komunikace potřeba změny dopravního značení na dané trase, pak je dopravce zodpovědný za vrácení značení do původního stavu.

Na německých silnicích je od roku 2005 zpoplatněn průjezd vozidel přesahujících hmotnost 12 tun, což se vztahuje na domácí i zahraniční vozidla.

Trasy mohou být omezené svou průjezdností také časově. Obecně platí, že je nákladní provoz omezen ve státní svátky a dny pracovního klidu, zákazy jízd jsou v ČR také v sobotu a neděli mezi 00.00 – 22.00 h v neděli a v sobotu mezi 07.00 – 20.00 h. V zahraničí se mohou omezení průjezdnosti různit i v jednotlivých administrativních celcích. Proto je nutné tato omezení zjistit pro konkrétní oblasti, kterými se bude realizovat přeprava zásilky. Pro Německo například platí od 1.7. do 31.8. zákaz vjezdu vozidel přesahující hmotnost 7,5 tuny mezi 7:00 a 20:00 h. V České republice je omezen průjezd vozidel přesahující hmotnost 7,5 tuny o nedělích a státních svátcích mezi 13:00-22:00 h. Podmínky jako časové intervaly, kdy je možný průjezd určitými místy na trase stanovuje Ministerstvo dopravy.

Dalším důležitým aspektem plánování trasy je průjezd mýtnými branami, protože ne všemi v rámci ČR lze projet s nadrozměrnou zásilkou. Proto je zveřejněn seznam mýtných bran, které jsou uzpůsobeny k těmto průjezdům s konkrétními rozměry. V pětidenním předstihu se žádá na ŘSD o uvolnění průjezdu nadrozměrného nákladu. ŘSD pak určí časový harmonogram průjezdu. Umožnění průjezdu pod mýtnou branou pro nadrozměrnou přepravu je zpoplatněno v závislosti na časovém období průjezdu.

Road	TS ID	RSD ID	"z-do"	"z-do"	GPS-y	GPS-x
I/47	0440	I4708	Kroměříž	Hulín	49,3157	17,4429
I/47	0441	I4709	Přerov	Osek n/B-západ	49,4778	17,4541
I/47	0442	I4712	Osek n/B-východ	Lipník n/B × I/35	49,5154	17,5391
I/47	0443	I4716	Lipník n/B × I/35	Hranice-západ	49,5426	17,6624
I/47	0444	I4717	Hranice-východ	Bělotín	49,5736	17,7752
I/48	0445	I4801	Bělotín-východ × I/47	Nový Jičín × I/57	49,5783	17,8358
I/48	0446	I4807	Nový Jičín × I/57	Příbor × I/58	49,6115	18,0552
I/55	0448	I5506	Přerov-Horní Moštěnice	Řikovice	49,3866	17,4555
I/55	0449	I5508	Řikovice	Hulín	49,3526	17,4458
I/58	0450	I5801	Příbor-Skotnice	Malá Strana	49,6779	18,1258
I/58	0451	I5802	Mošnov-letišťe	Petřvald-sever	49,7036	18,1547
I/58	0452	I5803	Petřvald-sever	Krmelín	49,7251	18,1852

Seznam těchto úseků

Zdroj: <http://www.myto.cz/cs/mytny-system/nadrozmerne-prepravy/index>

## 6. Sdružení dopravců

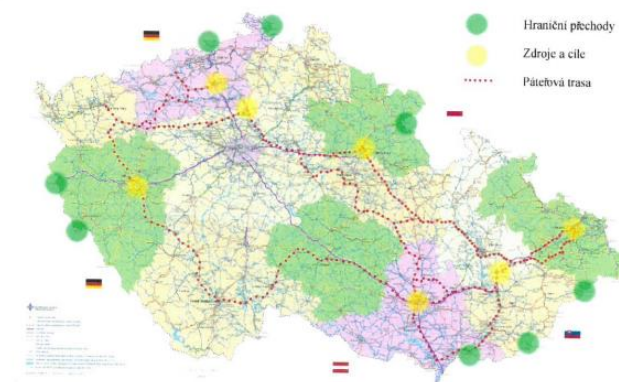
V ČR i v zahraničí existují sdružení dopravců zabývající se nadrozměrnou a těžkou přepravou. Jejich cílem je zajišťování kvalitních podmínek pro provozování nadrozměrné přepravy, jako například ochranou přepravních tras nebo podpora legislativních opatření proti diskriminaci nadrozměrných přeprav na trhu. V České republice se jedná o sdružení těžkých a nadrozměrných dopravců ČESTAND z. s. které čítá 14 firem v tomto oboru. Spolek vznikl v roce 2010 a je členem Evropského sdružení nadrozměrných dopravců ESTA fungujícího od roku 1976. Mezi cíle sdružení ESTA patří zajišťování bezpečnosti, kvality a profesionality napříč evropským průmyslem těžké přepravy. Zajišťování prostředí podporující zahraniční projekty v těžké a nadrozměrné přepravě mezi evropskými zeměmi. Cílem je udržení alespoň minimálních standardů pro nadrozměrnou přepravu v členských zemích ESTA a usnadnění jejich vzájemné spolupráce v tomto oboru.

Členem se může stát podnikatel v těžké či nadrozměrné přepravě na základě rozhodnutí členské základny poté, co podal přihlášku. Každoroční příspěvek dopravce sdružení je 1000,- Kč. Může být uděleno i čestné členství za významný přínos do tohoto oboru přeprav. Hlavním přínosem pro členy jsou školení a možnost účastnit se prosazování zájmů pro rozvoj přepravy nadrozměrných zásilek do budoucna.

Mezi činnosti spolku patří například prosazování potřeby páteřních tras pro pohyb nadrozměrných zásilek a aby se při výstavbě nových dopravně stavebních projektů zohledňovala i možnost průjezdu vozidel přepravující nadrozměrný náklad. Sdružení vypracovalo dokument Koncepce nákladní dopravy pro rok 2017-2023 s výhledem do roku 2030, který se na základě jednání tohoto sdružení s Ministerstvem obchodu a průmyslu stal návazným koncepčním dokumentem dopravní politiky pro rok 2014-2020. Impulsem pro vytvoření tohoto dokumentu byla současná výstavba „malých“ kruhových objezdů znesnadňujících výběr tras pro přepravu nadrozměrných zásilek. Hlavním argumentem byla podpora českého těžkého strojírenského průmyslu. Zohledňovalo se i napojení těchto tras na významné říční přístavy.

Na těchto trasách bude přednostně zajištěna oprava mostů a dalších částí pro únosnost potřebnou pro daný typ přeprav. Na částech těchto tras by měla být i záznamová zařízení sledující aktuální technický stav komunikace a její vhodnost pro přepravu. Dopravcům by se dostávalo i varování před sesuvy a poklesy půdy. Na základě odpovědi na tuto iniciativu Ministerstvem průmyslu a obchodu je kontrolní termín průběžného plnění v roce 2020. Sdružení těchto dopravců vytvořilo i návrh schématu páteřových tras pro těžkou a nadrozměrnou přepravu, který doložilo v dopise adresovaném Ministerstvu dopravy.





Mapa navrhovaných páteřních tras

zdroj: [http://www.cestand.cz/wp-content/uploads/2016/10/dopis-md\\_paterove-trasy.pdf](http://www.cestand.cz/wp-content/uploads/2016/10/dopis-md_paterove-trasy.pdf)

## 7. Odpovědnost za přepravovaný náklad

Zásilka v běžných případech přepravy bez vzniku žádných škod ať už přímo na zásilce či finančních, způsobených dopravci nebo objednavateli spadá až do odpovědnosti dopravce při převzetí zásilky. Dále je povinností dopravce provést přepravu s odbornou péčí ve sjednané lhůtě.

Mezi základní povinnosti odesílatele patří předat zásilku dopravci v daný čas na daném místě, zaplatit sjednané nebo obvyklé přepravné, předat průvodní listiny k zásilce a zkontrolovat zjevný stav zásilky a údaje v nákladním listu CMR. Nákladní list CMR je ve své podstatě dokladem o uzavření přepravní smlouvy mezi dopravcem a odesílatelem. Musí obsahovat přesně identifikované smluvní strany včetně jejich čísla IČO a DIČ, identifikaci zásilky a popis její povahy a v neposlední řadě místo určení a místo odeslání.

### 7.1 Částečná/úplná ztráta zásilky

Za následky ztráty zásilky nebo nesprávného použití dokladů v nákladním listě CMR, nese odpovědnost dopravce. Náhradová povinnost dopravce je v tomto případě limitována částkou, kterou by uhradil za ztrátu zásilky. Dopravce je zavázán jednat s potřebnou péčí a podle pokynů odesílatele, do čehož spadá také právě správné použití svěřených dokladů.

Rozsah odpovědnosti za náhradu vychází z hodnoty zásilky v místě a okamžiku jejího převzetí k přepravě a nahrazuje se pouze škoda na zásilce – zásilka se nemusí uvádět do původního stavu, jde pouze o peněžní odškodnění. Tzv. výše náhradové povinnosti se odvíjí od hodnoty

zásilky. Je možné, že byla s dopravcem ujednána tzv. částka zvláštního zájmu na dodání zásilky. To v případě, kdy částka náhrady přesahuje limit náhradové povinnosti, jejíž výpočet vychází z brutto váhy znehodnocené zásilky/ztracené zásilky a zvláštních práv čerpání (ZPČ), jejichž hodnota je každý den uváděna na internetu. Většinou se však uvádí pod mezinárodní zkratkou „SpecialDrawingRights“ (SDR).

## **7.2 Poškození zásilky**

Náhrada škody dopravce odesílateli na zásilce může sahát až do výše dobírky, kterou měl dopravce získat od příjemce. Většinou hradí dopravce částku, o kterou se poškozením snížila hodnota zásilky, ale nenahrazuje pak už žádné následné škody.

Odpovědnost za balení zásilky nese odesílatel a tím pádem i za škody vzniklé vadným balením. Nemusí být ani zahájena přeprava, stačí když bylo takto zabaleno zboží nabídnuto k převzetí. Odesílatel nehradí jen škody, které způsobilo vadné balení ale také všechny výlohy spojené s touto situací například náklady za nové přebalení zásilky. Jediná výjimka z odpovědnosti odesílatele je v případě, že tyto vady byly dopravci známé už při převzetí a ten nezapsal do nákladního listu CMR žádnou výhradu. V Úmluvě CMR je uvedeno jako závazek dopravce provádět tzv. evidenční kontrolu zjevného stavu zásilky, což znamená kontrolu zjevného stavu a počtu kusů

## **7.3 Překročení dodací lhůty**

Odesílatel v tomto případě musí prokázat, že škoda vznikla z důvodu překročení dodací lhůty. Dopravce nahrazuje škodu opět maximálně do výše dovozného. Důležitá je doba, do které musí dopravci odesílatel zaslat písemnou výhradu. Tato doba je 21 dní od vydání zásilky příjemci. Dopravce ale stále neztrácí nárok na zaplacení přepravného odesílatelem. Existují dva typy dodací lhůty, a to dodací lhůta fixní, tedy sjednaná ve smlouvě a dodací lhůta přiměřená (pokud lhůta sjednaná nebyla).

## **7.4 Úmluva CMR**

Dopravce odpovídá za veškeré škody a náklady, které vznikly v důsledku toho, že neuvedl v CMR nákladním listu, že přeprava podléhá ustanovení CMR, tedy že spadá do právního režimu CMR. Jeho náhradová povinnost není nijak limitována. V přepravní smlouvě by mělo být uvedeno, že je podřízena Úmluvě CMR. Formulář nákladního listu CMR však obsahuje předtištěnou doložku, ze které vyplývá, že se přeprava řídí Úmluvou CMR podle údajů v nákladním listu.

Odesílatel také odpovídá dopravci za neposkytnutí úplných a správných informací a dokladů k zásilce, tento nedostatek však může být i zaviněný dopravcem. Odesílatel má totiž povinnost připojit CMR také celní dokumenty, průvodní dokumenty ke zboží, nebo případně k nebezpečnému zboží, veterinární kontrole atd. Ve zkratce jsou potřeba doklady, bez jejichž existence by nebyla konkrétní přeprava umožněna. V případě nadrozměrné přepravy se tímto dokladem rozumí povolení o zvláštním užívání komunikací od Ministerstva dopravy.

Mezi tyto údaje patří i upozornění dopravce odesílatelem o přepravě nebezpečné zásilky. Odesílatel musí uvést přesnou charakteristiku nebezpečných vlastností této zásilky a sdělit dopravci také jaká bezpečnostní opatření musí dodržovat. Toto upozornění nemusí být vždy uvedeno v nákladním listě CMR, ale musí být prokazatelné, že dopravce znal přesnou povahu nebezpečí přepravy této zásilky. Pokud ji totiž dopravce neznal, má právo zásilku okamžitě složit a tím ukončit přepravu, popřípadě ji dokonce i zničit nebo zneškodnit bez povinnosti náhrady tím vzniklé škody.

## **7.5 Možnosti vyvinění dopravce z odpovědnosti**

Pokud dokáže že nedostatek informací byl zaviněn dopravcem. Dopravce nese spoluodpovědnost, pokud byla újma způsobena i na základě jiných okolností za které však už dopravce nese odpovědnost. Pokud dopravce za škodu odpovídá, tak účastníci přepravní smlouvy se ani v rámci své smluvní volnosti nemůžou zprostit rozsahu náhradové povinnosti ani odpovědnosti.

## **7.6 Speciální odpovědnosti dopravce a odesílatele**

Dopravce může ve speciálních případech uvedených v úmluvě CMR zásilku ihned složit (ukončit přepravu) na účet odesílatele, anebo svěřit třetí osobě. Odpovídá pak právě za pečlivý výběr této třetí osoby tedy skladovatele. Tyto speciální případy se týkají například situace, kdy příjemce odmítá zaplatit dobírku.

Dopravce nese odpovědnost také v případě, kdy sice provedl příkazy odesílatele, ale také za nevyžádání si předložení prvního vyhotovení nákladního listu. Na druhou stranu je odpovědností odesílatele přesné a úplné vyplnění nákladního listu CMR, a to v případě, že byl tento list už podepsán odesílatelem a dopravcem. Důkazní břemeno nese dopravce.

## **8. Budoucnost nadrozměrných přeprav z pohledu Evropské komise**

Evropská Komise vydala dokument navrhuující budoucí cíle v oboru nadrozměrných přeprav a také užitečné informace pro dopravce v tomto oboru. Součástí dokumentů jsou i odkazy na stránky jednotlivých členských zemí s informacemi o limitních rozměrech, které stále nejsou v Evropské Unii sjednocené a adresami na příslušné autority v těchto zemích. Vizí je vybudování koridorů pro nadrozměrné přepravy, které by navazovaly na síť TEN-T, zjednodušení celého procesu získávání povolení, tedy standardizací dokumentů a zlepšení dostupnosti informací o vhodných trasách pro dopravce.

Podpora tras pro nadrozměrnou přepravu je zároveň investicí do rozvoje těžkého průmyslu, který by podpořil ekonomický růst. Na druhé straně je však otázka ochrany životního prostředí. Důraz se proto v současnosti klade také na preferenci přeprav po vnitrozemských vodních tocích.

Mezi snahy o zlepšení stávající situace bylo navrženo sjednocení podmínek napříč členskými zeměmi. Například jednotný vzhled a značení doprovodných vozidel, jednotnou definici nadrozměrných přepravčů jednotné limitní rozměry a limitní hmotnost. Další změnou by byla standardizace školení pro řidiče doprovodných vozidel. Mělo by být pouze dočasné a řidiči by po první zkoušce složené z praktické a teoretické části své znalosti neustále prokazovali dalším přeškoleními po určitých časových údobích.

### **8.1 The one – stop shop**

Ve členských zemích Evropské Unie by tato zásada měla být dodržena. Jedná se o podání žádosti o povolení k nadrozměrné přepravě. Zájemce o povolení by měl kontaktovat pouze jednu autoritu, co vydává tato povolení. Tato autorita pak kontaktuje zbylé potřebné úřady a vlastníky komunikací.

## 8.2 Koridory pro nadrozměrnou přepravu

Vizí Evropské Komise je určení a neustálá modernizace koridorů neboli páteřových tras pro nadrozměrnou přepravu. Tyto trasy by měly tento způsob přeprav nejen usnadnit, ale i urychlit z hlediska zajištění průjezdnosti.

Mosty a jiné stavby, které by se vyskytovaly na trasách, by byly neustále sledovány za účelem zjištění jejich aktuálního stavu a také by byly přednostně opravovány a modernizovány. Dopravci by měli k dispozici aktuální informace o stavu těchto staveb a průjezdnosti sledovaných úseků těchto koridorů. Veřejnosti by měla být přístupná detailní mapa sítě těchto tras.

## 8.3 SERT

Tato zkratka zahrnuje pojem Special European Registration of Trucks and Trailers. Jedná se o jednotný registrační dokument pro přepravy na evropské úrovni. Každý dokument SERT obsahuje své jedinečné číslo. Cílem Evropské Komise je nahradit povolení pouze jediným dokumentem, který obsahuje potřebné informace o přepravě s částí rozšířenou o prostor pro detailní popis nadrozměrných přeprav a jiných specifik, zejména části připojitelných k vozidlu a jejich technických parametrů. Evropská Komise dále navrhuje, že by do budoucna měly stačit dopravci pouze dva dokumenty a to: Certifikát „Road Worthiness“ a Certifikát „Transport Classification“.

<b>Země:</b>	<b>Průměrná doba zařizení povolení</b>	<b>Maximální doba čekání na povolení</b>
<b>Francie</b>	20 dní	40 dní
<b>ČR</b>	2,5 dne	-
<b>Německo</b>	7 dní	-
<b>Belgie</b>	21 dní	-
<b>Nizozemí</b>	1,5 dne	-

*Zdroj: EuropeanComision: Abnormalroad transport*

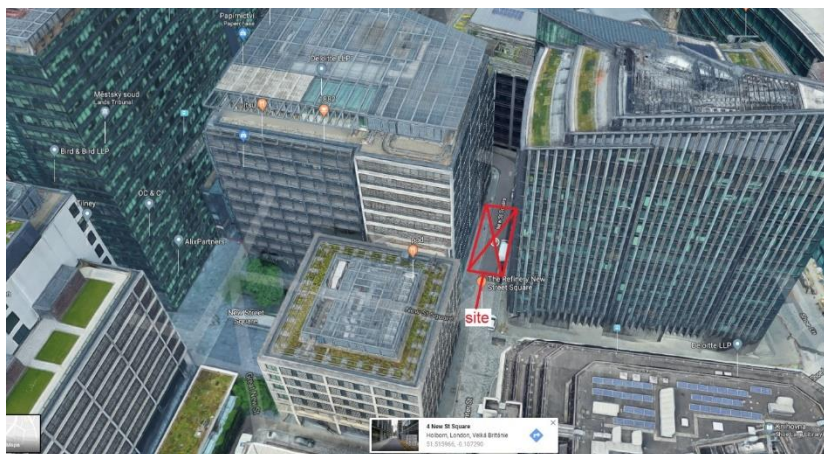
## 9. Případová studie

### 9.1 Zásilka – informace, rozměry

K výstavbě propojovacího koridoru mezi dvěma výškovými budovami centra Deloitte bylo nutné zajistit převoz těžké konstrukce, tvořící samotný spojovací most těchto budov. Přeprava byla uskutečněna ve dvou za sebou jedoucích vozidlech, převážejících konstrukci rozdělenou na dvě části, k jejímuž spojení došlo až po vyložení na místo určení. Specifikum této přepravy nadrozměrné zásilky je fakt, že místo určení se nachází přímo v centru Londýna. K tomu se vážou potřebná povolení, která zahrnují při přepravě do centra tohoto města i potvrzení o splnění emisního limitu.

Při plánovací fázi se hodnotily dvě varianty. Jednou z nich bylo i převoz konstrukce v jednom nerozděleném celku. Tato varianta by vedla k úspoře času při vykládce zásilky na stavbu. Celková šířka zásilky by však značně zvyšovala náklady na přepravu nutností zajišťovat průjezdnost průběžnými úpravami trasy. Bylo by tak pravděpodobnější, že by se v důsledku nutných úprav trasy zásilka zpozdila. Prioritou bylo navázat doručením zásilky na předem přesně stanovený harmonogram stavby.

Jak z hlediska časového, tak ekonomického byla nakonec zvolena varianta rozdělení konstrukce na dvě části a převoz dvěma nespojenými vozidly jedoucimi za sebou. Klíčový vliv na náklady celé přepravy však měla vhodná volba trasy. To zahrnuje kromě nákladů za pohonné hmoty i náklady na zajištění použití komunikací ve státech projížděných těmito vozidly, a to zejména zajištění doprovodných vozidel. Cílem přepravy je také eliminovat překládku a zbytečnou manipulaci se zásilkou. Pravidla pro zvláštní použití komunikací v Evropě nejsou sjednocena, a tak průjezd každou zemí sebou nesl své specifické požadavky na potřebu různých povolení. Doba vyřízení těchto povolení se také v případě každé projížděné země lišila.



*Místo určení*

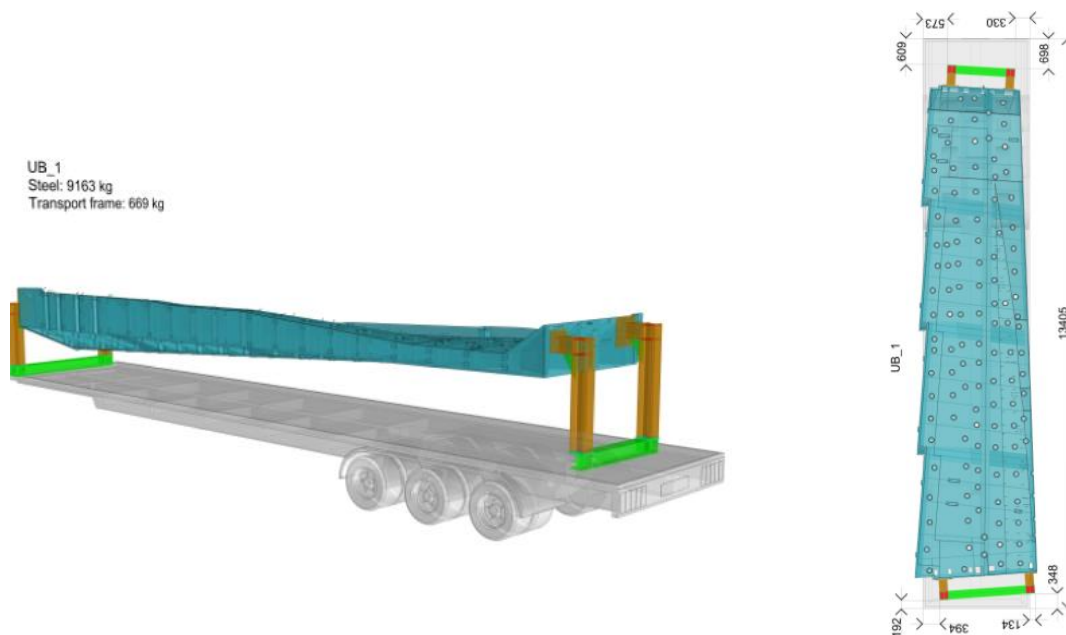
## 9.2 Zásilka

Jedná se o část rozděleného spojovacího mostu mezi dvěma budovami. Pokud by most byl převezen v celku, vztahovaly by se na přepravu komplikace z hlediska průjezdnosti trasy vzhledem k velké šířce zásilky.

### 9.2.1 Rozměry zásilky

Délka, šířka, výška konstrukce: **12,00 x 6,20 x 1,60 m**

Hmotnost: **10 000 kg**



*Horní pohled na umístění zásilky ve vozidle*

*Tyto rozměry se vztahují k první části mostu, druhá část má stejné rozměry i hmotnost.*

Celková délka vozidla	Celková šířka vozidla	Výška do	Celková hmotnost
18,5 m	3,2 m	8. m	40 t

*Rozměry a hmotnost naloženého vozidla*

## 10. Popis jednotlivých variant

K výběru vhodné varianty je nejprve nutné zhodnotit tři různé trasy, ke kterým se vážou různé typy nákladů. Jedním z podstatných rozdílů jsou náklady za povolení k průjezdu odlišnými zeměmi.

### 10.1 Varianta 1

Trasa probíhající těmito státy: **Česká republika, Německo, Francie, Velká Británie.**

V rámci Francie a České republiky má dopravce zařízeno trvalé povolení k přepravám z důvodu častého využívání tras přes tyto státy. Pro potřeby této přepravy je ale nutné zajistit jednorázová povolení do Německa s trváním jednoho měsíce a Velké Británie. Technický doprovod je zapotřebí jak při průjezdu Francií, tak i při průjezdů Velkou Británií. Tím vznikají na trase další náklady na přepravu.

Doprovod ve Velké Británii je zapotřebí zajistit ve všech variantách trasy, proto je u nevýhod této varianty uveden pouze doprovod ve Francii. Mezi další nevýhody patří celková délka zvolené trasy a to 1271 km, jde o nejdelší trasu ze tří uvažovaných variant.

Celkové náklady však v porovnání s ostatními variantami snižuje velmi nízká cena za trajekt zvolením výchozího přístavu v Dunkerku. Poplatek za vyřízení jednorázového povolení ve Velké Británii činí 1 792 Kč. V případě průjezdu v úseku Dover – Londýn je výhodné kontaktovat firmu ConvoiExeptionell Ltd., která provede komunikaci s Policií a prověří počet úzkých míst na trase, kde je třeba zajistit jedno doprovodné vozidlo, vzhledem k rozměrům. V tomto případě cena za vyřízení těchto povolení není tak vysoká, protože se nejedná o těžký transport a trasa Dover – Londýn spadá do tarifu za krátké trasy.

#### Výhody této varianty

- Nízká cena trajektu na trase Dunkerk – Dover
- Celková doba trvání přepravy pouze 13 h
- Nutno zařídit pouze čtyři povolení, dvě trvalá a dvě jednorázová

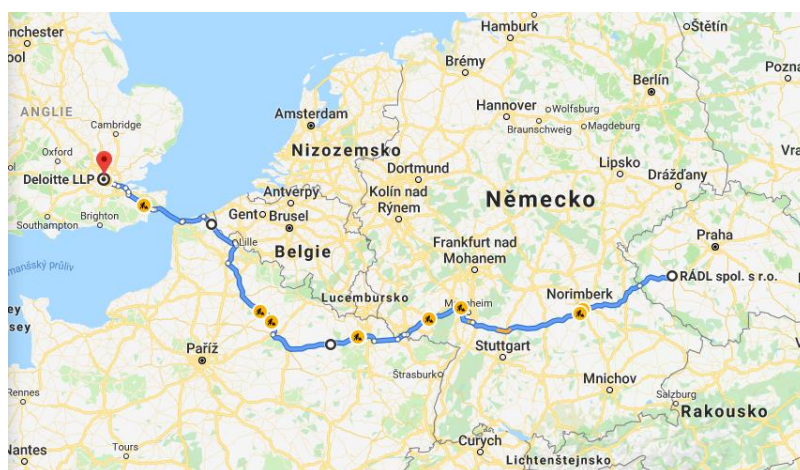
#### Nevýhody této varianty

- Celková délka trasy 1271 km
- Další náklady na zajištění doprovodných vozidel ve Francii



Státy průjezdu	Typ povolení	Doprovod	Cena za průjezd
Česká republika	Trvalé povolení	Ne	1000 Kč
Německo	Jednorázové povolení	Ne	5 121 Kč
Francie	Trvalé povolení + trajekt	Ano	5 672 Kč + 8 000 Kč
Velká Británie	Jednorázové povolení	Ano	1 792 Kč

Náklady za průjezd Varianta 1



1) trasa ČR - N - F - VB

## 10.2 Varianta 2

Trasa probíhající těmito státy: **Česká republika, Německo, Nizozemsko, Velká Británie.**

V rámci těchto států má dopravce sjednána trvalá povolení v ČR a Nizozemsku. Z této varianty tedy vyplývají náklady na zřízení jednorázových povolení do Německa s platností na jeden měsíc a do Velké Británie. Výhodou této varianty je fakt, že je technický doprovod vyžadován pouze ve Velké Británii, což snižuje náklady v tomto ohledu vůči Variantě 1.

Mezi velkou nevýhodu zvolení této varianty trasy je vysoká cena za trajekt z přístavu Rotterdam do přístavu Harwich.

Mezi výhody této varianty však patří i samotný průjezd Nizozemskem, který časově neomezuje plánování této trasy. Neexistují tu zákonem daná omezení průjezdu měst o svátcích a prázdninách. Vozidlo však v Nizozemsku musí splňovat pro průjezd městem emisní limity nebo požádat o povolení pro průjezd městem.

### Výhody této varianty

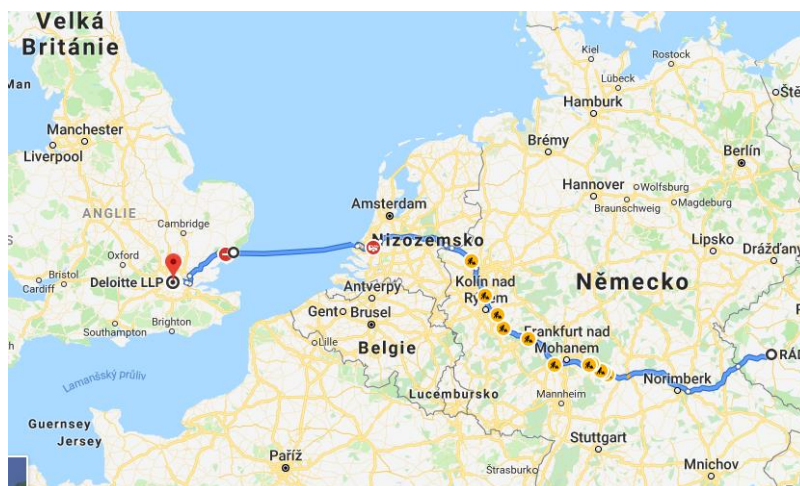
- Doprovod nutný zajistit pouze ve Velké Británii
- Přepravu je možné zařídit s ohledem na vyřízení povolení v rámci 3 dnů
- Nutno zařídit pouze čtyři povolení
- Časově neomezený průjezd Nizozemskem

### Nevýhody této varianty

- Vysoká cena za použití trajektu Rotterdam – Harwich
- Celková doba přepravy 15 h

Státy průjezdu	Typ povolení	Doprovod	Cena za průjezd
Česká republika	Trvalé povolení	Ne	1 000 Kč
Německo	Jednorázové povolení	Ne	5 121 Kč
Nizozemsko	Trvalé povolení + trajekt	Ne	3 968 Kč + 25 000 Kč
Velká Británie	Jednorázové povolení	Ano	1 792 Kč

Náklady za průjezd Varianta 2



2) trasa ČR - D - NL - GB

### 10.3 Varianta 3

Trasa probíhající těmito státy: **Česká republika, Německo, Belgie, Francie, Velká Británie**. Jednorázová povolení jsou v rámci této varianty třeba pro průjezd Německem a Velkou Británií. Dopravce má zřízena trvalá povolení do Francie, Belgie a České republiky. Ze zatížení na nápravu vyplývá v Belgii nutnost zařízení technického doprovodu. Z toho vyplývá, že na trase je nutné zajistit technický doprovod ve dvou zemích průjezdu zásilky.

Na této trase byl opět zvolen cenově příznivý přesun trajektem z přístavu Dunkerk do přístavu Dover. Poplatek za vyřízení jednorázového povolení ve Velké Británii činí 1 792 Kč. V případě průjezdu v úseku Dover – Londýn je výhodné kontaktovat firmu ConvoiExceptionell Ltd.

#### Výhody této varianty

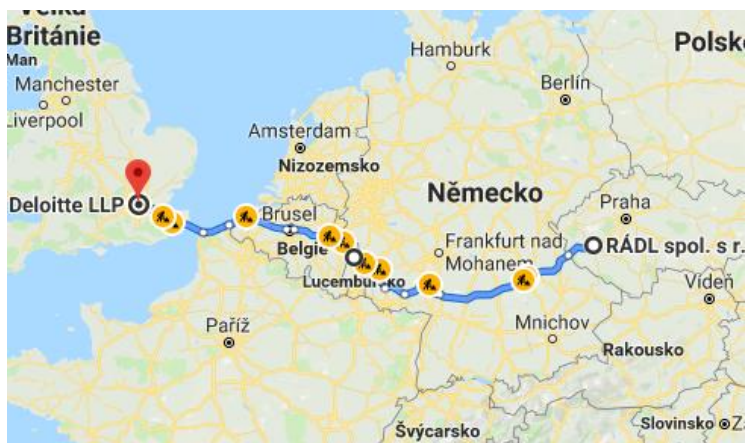
- Nízká cena za trajekt v úseku Dunkerk– Dover
- V součtu nízká cena za potřebná povolení oproti ostatním variantám
- Celková doba přepravy 13 h

#### Nevýhody této varianty

- Nutnost zařízení technického doprovodu v Belgii
- Nutnost zřízení technického doprovodu při průjezdu Francií
- Zařízení pět různých povolení k přepravě

Státy průjezdu	Typ povolení	Doprovod	Cena za průjezd
Česká republika	Trvalé povolení	Ne	1 000 Kč
Německo	Jednorázové povolení	Ne	5 121 Kč
Belgie	Trvalé povolení	Ano	6 806 Kč
Francie	Trvalé povolení + trajekt	Ano	5 672 Kč + 8 000 Kč
Velká Británie	Jednorázové povolení	Ano	1 792 Kč

*Náklady za průjezd Varianta 3*



3) trasa ČR - N - B - F - VB

## 11. Legislativa a požadavky na nadrozměrnou přepravu v zemích průjezdu zásilky

Téměř v každém evropském státě je rozdílný limit rozměrů, které definují nadrozměrnou přepravu. Proto je před přepravou nutná studie příslušných podmínek k vypravení nadrozměrné zásilky do zemí, kterými má projíždět dle plánované trasy.

### 11.1 Povolení k nadrozměrné přepravě ve státech průjezdu zásilky

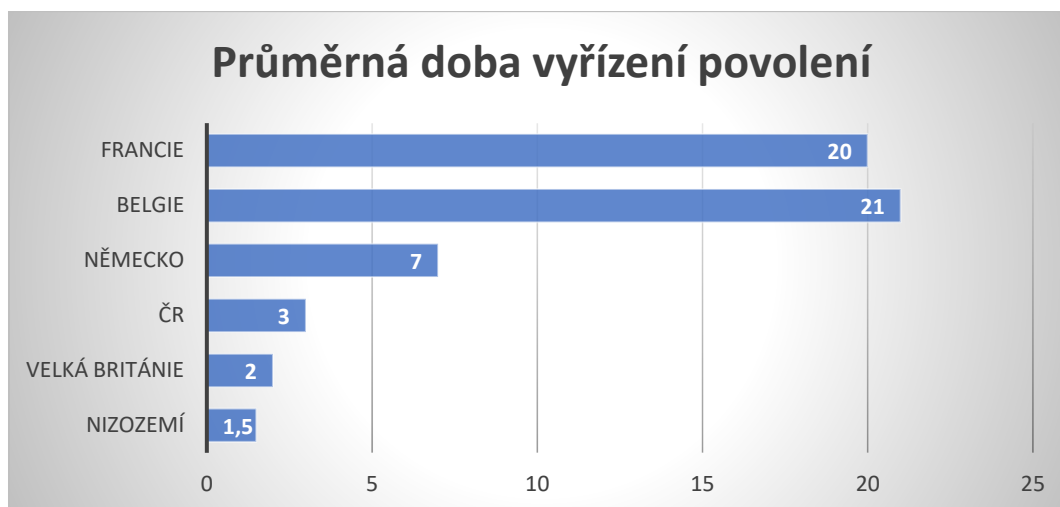
Povolení jsou buďto jednorázová nebo dlouhodobá. Dlouhodobá povolení se vyplatí, pokud se dopravce zaměřuje na přepravy projíždějící daným státem na dobu delší než tři měsíce a plánuje se na tyto přepravy zaměřovat i v budoucnu. Rozdíl v cenách jednorázového a dlouhodobého povolení není tak velký.

Doba pro vyřízení jednorázových povolení v daných státech se také velmi liší. Důvodem těchto odlišných dob vyřizování je zejména daný počet autorit, které se musí kontaktovat a které musí danou přepravu schválit. Jedná se o schválení tří základních věcí a to trasy, data průjezdu danou oblastí a časem průjezdu zásilky. Jednotlivé státy většinou zakazují přepravu tohoto typu o víkendech v určité hodiny a o státních svátcích, které taky mohou být v každé ze zemí průjezdu odlišné.

Doba vyřízení povolení by se měla řídit doporučením daným Evropskou komisí v závislosti na počtu autorit, které by se měly kontaktovat. V případě kontaktování pouze jedné příslušné autority by časový limit na schválení neměl přesahovat délku sedmi dnů. Mezi dvěma, až pěti autoritami je limit do deseti dní, a i v případě, že bude kontaktováno více, než pět různých autorit je největší přípustná délka čekání na povolení patnáct dnů.

Budoucí vize Evropské komise je, aby formuláře k žádosti o zvláštní užívání komunikací k nadrozměrné přepravě v rámci Evropské unie byly jednotné ve své formě i obsahu. Dále se zavádí politika upřednostňování dlouhodobých povolení před jednorázovými vzhledem k časové úspoře vyřizování.

V tabulce níže je zaznačena průměrná doba vyřízení povolení ve státech, kterými projíždí ve třech variantách tras tato zásilka. Nejdelší doba pro vyřízení povolení je v Belgii, což by značně znevýhodnilo variantu s průjezdem Belgií oproti zbylým dvou variantám tras z důvodu časové nehospodárnosti tohoto řešení přepravy.



Údaje o průměrné době vyřízení povolení vychází ze statistiky v dokumentu vydaného Evropskou komisí: Abnormal transport guide.

## 11.2 Velká Británie

Legislativa této země z pohledu nadrozměrných přeprav je zde složitější než v ostatních zemích průjezdu. Zejména rozdělením této problematiky mezi dva předpisy a také svojí politikou preference vodní vnitrostátní přepravy určenou limitními rozměry.

Další typickou věcí pro tyto přepravy ve Velké Británii je potřeba kontaktovat více policejních oddělení při průjezdu dílčími oblastmi tohoto státu. Vedoucí těchto oddělení rozhodnou o detailech průjezdu územím a o potřebě a typu doprovodných vozidel, která by měla být pro potřeby této přepravy použita.

Ve Velké Británii jsou nadrozměrné zásilky rozděleny mezi dva druhy předpisů. Na naložená vozidla nepřesahující váhu 44 tun nebo šířku 4,30 metrů se vztahuje předpis „Road Vehicles (Construction & Use) Regulations 1986“ známý ve Velké Británii pod zkratkou „C&U“. Ovšem pro naložená vozidla, která přesahují limit 44 tun a 4,3 metrů je nutné řídit se podle předpisu „The Motor Vehicles (Authorisation of Special Types) General Order 1979“ neboli „STGO“.



Každý z těchto dvou předpisů (C&U a STGO) v sobě zahrnuje limity, od kdy se přepravovaný náklad považuje za nadrozměrný. Rozdíl mezi předpisy je v definici nadrozměrné přepravy v závislosti na délce naloženého vozidla. Pokud vozidlo spadá pod předpis C&U, je limitní délka vozidla 18,75 m. Pokud se však jedná o vozidlo, které svou hmotností nebo šířkou patří pod předpis STGO, považuje se v tomto případě za limitní délku už 18,30 m.

	<b>Limitní rozměry</b>	<b>Limitní hmotnost</b>
<b>Hmotnost</b>		44,00 t
<b>Hmotnost na nápravu</b>		10,00 t
<b>Hmotnost na hnací nápravu</b>		11,50 t
<b>Šířka</b>	2,90 m	
<b>Délka</b>	18,75 m	
<b>Zadní přesah nákladu</b>	3,05 m	
<b>Přední přesah</b>	2,00 m	
<b>Výška</b>	Nespecifikováno	

*Limitní rozměry ve Velké Británii*

Pokud vozidlo přesahuje šířku 2,9 m, řadí se mezi nadrozměrné, ale v tomto případě, kdy jeho šířka dosahuje pouze rozměrů 3,2 m a hmotnost 40 tun, spadá tedy pod předpis C&U.

Podle STGO jsou nadrozměrná vozidla klasifikována do 3 kategorií: CAT1, CAT2 a CAT3. Třetí kategorie je od šesti a více náprav. Pokud je to však pro provoz bezpečné, tak se preferuje použít vozidlo normálních rozměrů, i když část nákladu přesahuje jeho rozměry a vyčnívá. Pro každou kategorii se uvádí maximální dovolené rychlostní limity, značky, kterými musí být označeny a jejich rozměry společně se světelným označením a jeho umístěním na vozidle. Pro každou kategorii se liší i stanovená doba, za kterou se mají v předstihu obeznámit příslušné úřady. Ta se pohybuje v rozmezí dvou až pěti pracovních dnů. Pokud by svými rozměry do těchto kategorií tento transport zasahoval, musel by být označen níže uvedenou cedulí umístěnou vertikálně na přední straně vozidla.



*Označení nadrozměrných vozidel ve Velké Británii*

S přepravou se musí obeznámit příslušné autority jako je policie, správce dálnic a správci mostů a jiných úseků infrastruktury. To vše umožňuje speciální elektronický formulář v aplikaci ESDAL „Electronic Service Delivery for Abnormal Loads“. ESDAL umožňuje kromě komunikace s dotčenými úřady také naplánovat trasu, uložit zadané údaje o vozidle a dále v předstihu zveřejňuje informace o jakémkoli možném problému na trase. Uživatel má přístup jen k informacím o svém podniku, vytvoří si heslo v rámci svého profilu. Obecně se však musí kontaktovat zvláště velitel policie každého okrsku, dálnice, nebo autorita, pod jejíž kontrolu spadá most, který je na dané trase projížděn.

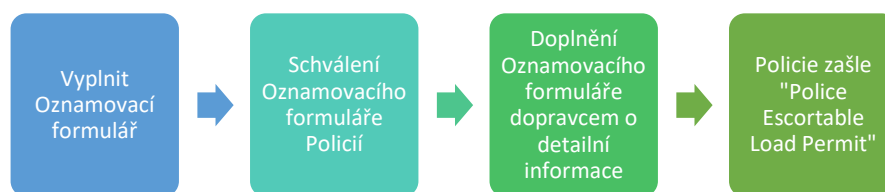
Je nutné vyplnit tzv. „Form of notice to Road and Bridge Authorities, The Road Vehicles (Authorisation of special types).“

Tento dokument s detaily o zásilce a trase byl zaslán také těmto orgánům policie: Abloads Dept., Metropolitan Police, Essex Police, City of London Police, Abnormal Loads Traffic Management (Unit Operation planning)

Existují tři kategorie možností doprovodu vozidla. Do jaké kategorie konkrétní vozidlo spadá, určuje Policejní oddělení nadrozměrných přeprav (Abloads Dept.) poté, kdy bylo kontaktováno dopravcem nejpozději dva dny před realizací přepravy. První kategorie vyžaduje přímo policejní doprovod, druhá kategorie určuje nutnost zajištění doprovodu dopravcem a třetí kategorie nevyžaduje nutně doprovod, ale také ho ani nezakazuje. Doprovodná vozidla jsou uváděna v pod pojmem „private escorts vehicles“ nebo také pod pojmem „self-escorts“.

Je na samotném zvážení dopravce, jestli doprovod zajistí či ne. Úkolem doprovodných vozidel není řídit provoz, ale pouze upozorňovat ostatní účastníky silničního provozu na probíhající nadrozměrnou přepravu v rámci zajištění bezpečného a plynulého provozu. Oznamovací formulář tzv. „Notification form“ je pro dopravce vyplnit a zaslat k zařazení do policejní databáze ať už v případě policejního nebo soukromého doprovodu.

Pro získání policejního doprovodu musí dopravce vyplnit tzv. Oznamovací formulář, který bude dále zařazen do policejní databáze. Poté bude formulář schválen a poslán zpět dopravci na doplnění informací o vozidle. Následně bude po opětovném zaslání na Policii schválený formulář vrácen dopravci s určenou trasou, datem a časem. Tím dopravce získá schválené Povolení pro policejní doprovod zásilky neboli tzv. „Police Escortable Load Permit“.



*Schéma procesu zajištění policejního doprovodu*

Získání povolení k nadrozměrné přepravě ve Velké Británii se dotýká i místní zákonné preference vnitrozemských vodních toků. Je to z důvodu zajištění co největší plynulosti a bezpečnosti silničního provozu a také důrazu na ochranu životního prostředí. Existují rozměry vozidla i s nákladem od kterých se daná zásilka musí převážet po vodě. Pokud existuje vodní alternativa přepravy (například přeprava mezi dvěma přístavy) dopravce na použití silnice nedostane povolení a je povinen přepravit zásilku po vodě. Při plánování přepravy je dopravce povinen ekonomicky zvážit přepravu po vodě. Pokud by tahle verze přepravy zásilky vycházela jako ekonomická a praktická, nesmí dopravce použít k přepravě silnici.



Pro jednorázové přepravy nadrozměrných zásilek se však přeprava po vnitrozemských vodách ekonomicky nevyplácí. Tato preference se proto týká převážně britských firem, které provádí nadrozměrné přepravy po území Velké Británie pravidelně a z ekonomického hlediska se opravdu vyplatí použít vodní toky. Velká Británie má poměrně rozsáhlou a použitelnou síť vodních toků k přepravě, vybavené a čteně se vyskytující přístavy. Na vládních stránkách je zveřejněna podrobná mapa vodních toků s technickými parametry všech přístavů jako je například hloubka a šířka.

K přepravě po silnici dostanou povolení jen ty přepravy, pro které neexistuje ekonomicky vhodnější varianta, než je silniční přeprava a zároveň se rozměrem vejdu do následujících limitů:

<b>Šířka</b>	Do 6,10 m
<b>Zadní přesah zásilky</b>	Do 3,50 m
<b>Hmotnost</b>	Do 150 t

*Limitní rozměry pro vodní přepravu*

Naložené vozidlo svými rozměry téměř nepřekračuje místní stanovené limity. Parametr, kvůli kterému je tato přeprava ve Velké Británii považována za nadrozměrnou je šířka. Limitní šířka odpovídá hodnotě 2,9 m, přičemž šířka naloženého vozidla 3,2 m. Vozidlo také nepřesahuje stanovené limity pro preferenci vodní vnitrozemské přepravy. Pokud by šířka přesahovala 6,10 m, musela by se zásilka přepravit po vodních cestách, a to z důvodu snahy o zachování plynulosti a bezpečnosti silničního provozu. Hmotnost nepřesahuje 44 tun, tím pádem nespadá ani do jedné kategorie speciálního značení vozidel podle CAT 1, CAT2 a CAT 3.

Vzhledem k zatížení na nápravu 10 tuny, nespadá vozidlo ani do speciální kategorie tzv. „Mobile Cranes“, které jsou dále rozřazeny do kategorií A, B a C. Tyto kategorie se liší podle zatížení na nápravu. Jedná se o vozidla navržená k přepravě nákladu, který by nemohl být bezpečně převážen kamionem. K jednotlivým kategoriím se dále vážou rychlostní limity.

**CONVOI  
EXCEPTIONNEL**

*Povinné označení vozidla při průjezdu Velkou Británií v rámci STGO.*

## 11.3 Belgie

Při průjezdu této zásilky Belgií je důležité zjistit z jakého regionu začíná přeprava přes území Belgie. Na základě této informace se pak liší autority, které je třeba kontaktovat.

Definice nadrozměrné přepravy je dána rozměry, po jejichž překročení se vozidlo považuje za nadrozměrné. Povolení k této přepravě potřebují vozidla, která tyto rozměry překračují buď svou konstrukcí nebo nedělitelným nákladem.

	<b>Limitní rozměry</b>	<b>Limitní hmotnost</b>
<b>Délka jednoho vozidla</b>	12,00 m	
<b>Délka nákladní automobil a přívěs</b>	18,75 m	
<b>Šířka</b>	2,55 m	
<b>Výška</b>	4,00 m	
<b>Hmotnost</b>		44,00 t
<b>Zadní přesah nákladu</b>	3,00 m	

*Limitní rozměry*

Oprávnění k vydávání povolení je rozděleno mezi belgické regiony. Pro oprávnění k trase se žádá region příslušící k cílovému nebo výchozímu bodu trasy přepravy přes území Belgie. Budťo tedy Vlámský a území Bruselu nebo Valonský. Síťové oprávnění k trase se v případě, že je žadatelem cizinec vydává Vlámským regionem.

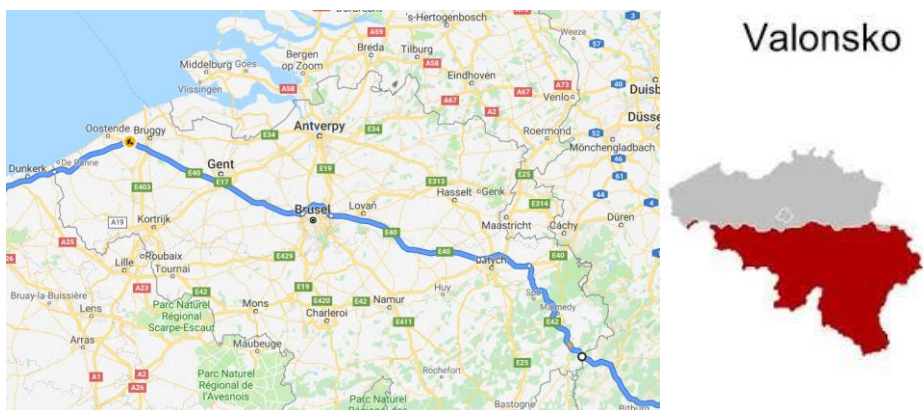
Žádost o povolení lze podat pomocí aplikace WebTeuv, po registraci uživatele přes webové stránky [www.wallonie.be](http://www.wallonie.be) nebo doporučeně poštou na adresu uvedenou na stránkách.

Na tomto webu se také zveřejňují aktuální omezení na pozemních komunikacích Belgie a informace o mimořádných místech pro účely nadrozměrné přepravy a také policejní doprovod lze objednat přes zde zveřejněnou emailovou adresu.

Dokumenty, které je třeba vyplnit jsou: Žádost o autorizaci, Webový formulář WebTeuv, List vozidla, Trasu, Přílohy pro specifikaci přepravy. Policejní doprovod lze objednat přes zveřejněnou emailovou adresu

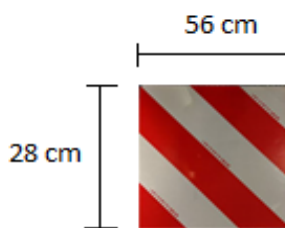
V tomto státě naložené vozidlo opět přesahuje pouze maximální povolenou šířku a to o 0.65 m. Aplikace WebTeuv značně usnadní výběr autorit, které je třeba kontaktovat v otázce povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací. Trasa zásilky začíná v Belgii vstupem do Valonského regionu, který bude kontaktován z důvodu žádosti o povolení. Trasa nevede

přes území Bruselu a končí výjezdem z území Vlámka. Z důvodu limitního zatížení na nápravu bylo nutné zajistit technický doprovod.



*Trasa průjezdu Belgií, Členění Belgie, Zdroj:  
[https://cs.wikipedia.org/wiki/Valonsko#/media/Soubor:Walloon\\_Region\\_in\\_Belgium.svg](https://cs.wikipedia.org/wiki/Valonsko#/media/Soubor:Walloon_Region_in_Belgium.svg)*

Pro přepravu přesahující limitní šířku je také nutné zajistit vhodné označení. Jedná se o čtvercové retro-reflexní značení o minimálních rozměrech 28 cm x 56 cm nebo 14 cm x 80 cm s diagonálními červenými pruhy pod úhlem 45 až 60 stupňů a šířce 7 až 10 cm. Dále pak jedno světlo vpředu a červené světlo vzadu, která musí svítit po celou dobu transportu. Spodní hranice označení musí být minimálně 40 cm nad zemí a maximálně ve výšce 200 cm nad zemí.



*Označení vozidel v Belgii*

## 11.4 Francie

Při plánování nadrozměrné přepravy přes území Francie sice neexistuje aplikace usnadňující přístup k důležitým informacím o trase, ale je poměrně snadné se orientovat v místní legislativě, která rozděluje nadrozměrné vozidlo do tří kategorií pomocí tabulek. Na základě zjištěných rozměrů z tabulky vyplývá i potřeba a typ doprovodných vozidel.

Nadrozměrná vozidla se dělí do tří kategorií podle rozměrů. Výška nemá stanoveny žádné limity. Vozidlo je považováno za nadrozměrné, pokud překračuje hmotnost čtyřiceti tun, délku šestnácti a půl metru. Limitní přesah dělitelného nákladu je stanoven do jednoho metru, u nedělitelného nákladu se přeprava považuje za nadrozměrnou nad tři metry délky přesahu. Zákaz projíždění s nadrozměrnou přepravou Francií po dálnici je stanoven na většinu sobot v červenci a srpnu. O státních svátcích a přes prázdniny je omezení časově určeno od dvanácti hodin v poledne do soumraku.

Rozlišují se typy doprovodných vozidel v závislosti na dané kategorii. Mezi tyto typy patří i doprovod zajišťovaný doprovodnými motocykly „Guidage“, a pak se doprovody dělí na doprovod ve předu „VP“, doprovod zadní „VA“.

Naložené vozidlo překračuje ve Francii limit svojí šířkou opět o 0,65 m. Hmotností limit pro nadrozměrnou přepravu je právě 40 tun, což přesně odpovídá hmotnosti zásilky. Při kontrolním vážení by mohlo dojít ke zjištění mírného překročení povolené hmotnosti, proto je důležité znát přesnou hmotnost vozidla s nákladem. Naložené vozidlo svými rozměry na šířku 3,2 m spadá do francouzské 2. kategorie nadrozměrných vozidel, majících šířku mezi 3,01 do 4,00 m.

	<b>Limitní rozměry</b>	<b>Limitní hmotnost</b>
<b>Délka</b>	16,5 m	
<b>Délka s návěsem</b>	18,75 m	
<b>Šířka</b>	2,55 m	
<b>Výška</b>	Nespecifikováno	
<b>Hmotnost</b>		40,00 t

*Limitní hodnoty (naloženého vozidla)*

	1.kategorie	2.kategorie	3.kategorie
<b>Délka</b>	Do 20,00 m	20,01 – 25,00 m	Nad 25,00 m
<b>Šířka</b>	Do 3,00 m	3,01 – 4,00 m	Nad 4,00 m
<b>Celková hmotnost</b>	Do 48,00 t	48,01 – 72,00 t	Nad 72 t

*Rozdělení do kategorií*

Při rozřazení do kategorií hraje roli i celková délka a hmotnost vozidla. Vozidla druhé kategorie vyžadují zajištění doprovodných vozidel označených VP jedoucích před naloženým nadrozměrným vozidlem. Doprovod může být požadován před vozidlem i za vozidlem, pokud by spadalo rozměry do kategorie třetí. U šířky větší než 4,51 m nebo hmotnosti nad 120 tun je krom zadního i předního doprovodu zapotřebí doprovod na motocyklech.



*Doprovodná vozidla ve Francii Zdroj: <https://www.aso-amenagement-utilitaire.com/equipement-utilitaire/amenagement-fourgon-specifique/convoi-et-convoi-exceptionnel/>*

### Rychlostní limity pro 2. kategorii

Dálnice	<b>80 km/h</b>
Státní silnice	<b>60 km/h</b>
V zastavěném území	<b>40 km/h</b>

*rychlostní limity pro 2.kategorii*

## 11.5 Nizozemsko

Veškeré informace potřebné k zajištění povolení, kontaktování autorit a samotnému průjezdu po trase touto zemí jsou snadno dostupné prostřednictvím webové aplikace.

Specifikum přepravy nadrozměrných zásilek přes Nizozemí je, že neexistuje zákaz těchto typů přeprav během svátků, prázdnin a ani o víkendech. Stanoveny jsou limity, od kterých je přeprava považována za nadrozměrnou, ale potřeba doprovodných vozidel je závislá na úzce specifikovaných rozměrech vozidla a zároveň na kategorii pozemní komunikace, která je využita na trase této přepravy. Dle rozměrů se pak potřeba doprovodů mění mezi jedním až dvěma vozidly. Do roku 2001 byla všechna doprovodná vozidla zajišťována nizozemskou policií.

Zdejší alternativou britské aplikace ESDAL je aplikace dostupná přes organizaci RDW. Vybere, jakou z daných autorit je nutné kontaktovat a je rovnou umožněno zažádat prostřednictvím aplikace tyto autority o povolení k nadrozměrné přepravě. Vzhledem k rozměrům zásilky, a také vygeneruje trasu na základě zadaných parametrů.

Zájemci o povolení k nadrozměrné přepravě, kteří nejsou z Nizozemska se musí před samotnou žádostí registrovat přes elektronický registrační formulář RDW. Vozidlo se zaregistruje pouze jednou a pak mohou být informace o něm použity při další přepravě přes toto území. Vozidlu se přiřadí identifikační číslo, podle kterého se při budoucí přepravě načtou do systému v minulosti zadané informace.

Je několik typů povolení, které lze zajistit. Krátkodobé povolení na dobu kratší než jeden rok, Dlouhodobé povolení na dobu jednoho roku a Dlouhodobé povolení tzv. „Eco Combination“, které zahrnuje i naplánování trasy z výchozího místa do místa určení s napojením na dálnice. S každým z uvedených povolení obdrží dopravce i vhodnou trasu. Ceny povolení se vždy vztahují na jedno registrované vozidlo.

Mezi další tarify patří cena za prodloužení platnosti krátkodobého povolení, za zamítnutí nebo zrušení žádosti a za nutnou spolupráci odpovědné autority za silniční komunikaci. Platí se i změna schválené trasy naloženého vozidla. Je možné tuto trasu změnit max. čtyřikrát. Změna trasy nenaloženého vozidla není zpoplatněna. Pokud je nutné požádat o povolení Policii, cena se ztrojnásobí, týká se to však jen krátkodobých povolení. Níže je uvedený ceník nizozemských povolení k nadrozměrné přepravě.

Dlouhodobá povolení		Krátkodobá povolení		povolení Eco Combination	
1 rok	3968 Kč	1 trasa	2381 Kč	1 rok	3968 Kč
Spolupráce správce komunikace	563 Kč	Policejní povolení	7835 Kč	< 1 rok	2381 Kč
Zamítnutí žádosti	409 Kč	Přidání úseku trasy/změna	1433 Kč	Propojení sídla firmy trasou na dálnice	2586 Kč
Zrušení žádosti	409 Kč	Cena za prodloužení platnosti o dva týdny	1433 Kč		

*Nizozemsko - ceník povolení*

Jedná se o poskytovatele veřejných služeb v oblasti mobility v Nizozemsku.

Na registraci do RDW je nutné počítat s vyřízením do tří týdnů. Čili pro dopravce, který chce zažádat o krátkodobé povolení k nadrozměrné přepravě, který není z Nizozemska se doba vyřízení tohoto povolení přičítá k základu tří týdnů k vyřízení této registrace. V tomto případě by doba vyřízení povolení vztažená k rozměrům naloženého vozidla trvala dva pracovní dny.

V případě, že trasa zásilky vede přes železniční přejezd vztahují se na ní pravidla pro přejezd železničního přejezdu nadrozměrným vozidlem. V případě, že bude muset být místo průjezdu nějak upraveno, je nutné kontaktovat dva dny předem správce železnice, aby byla pozastavena doprava. Před samotnou přepravou je při plánování trasy vždy nutné zvážit, jestli tato trasa vede přes železniční přejezd a snažit se těmto místům vyhnout. Stačí posoudit, jestli naložené vozidlo dokáže během 15 sekund projet bezpečně železničním přejezdem. Dále je doporučeno, aby trasa nadrozměrné přepravy nevedla přes neznačené železniční přejezdy z důvodu její bezpečnosti.

Zvláštní předpisy platí pro průjezd nadrozměrných zásilek areálem přístavu Rotterdam. Týkají se však zejména naložených vozidel přesahujících hmotnost 80 tun. Další pravidla pro přepravu vyplývají v přístavu Rotterdam z celkové délky vozidla, a to po překročení délky 22 m. Transport pohybující se váhově mezi 80 až 100 tunami musí být v areálu doprovázen dvěma vozidly, dále pak musí jet mezi dvěma jízdními pruhy, středem vozovky. Od roku 2014 je proto možné místo jednorázového povolení vjezdu těchto vozidel do přístavu zřídit dlouhodobé roční povolení k průjezdu areálem.

Není třeba zařizovat doprovodná vozidla, protože jsou požadována až při větším překročení rozměrů. V případě šířky jsou legislativně požadována až po přesažení 4 m. Při rozměrech této zásilky je stále možné použít na trase tunely. V areálu přístavu Rotterdam vzhledem k rozměrům také není třeba zajišťovat doprovodná vozidla, ale musí se předem kontaktovat příslušné autority o průjezdu vozidla.

Limitní hodnoty (naloženého vozidla)

	Limitní rozměry	Limitní hmotnost
<b>Délka</b>	22,00 m	
<b>Šířka</b>	3,00 m	
<b>Výška</b>	4,00 m	
<b>Hmotnost</b>		50 t

*Limitní rozměry Nizozemsko*

## 12. Výběr finální varianty

V následující tabulce jsou shrnuty údaje, které popisují důsledky výběru jednotlivých variant. Zvážení těchto důsledků dopravcem přispěje k výběru finální varianty. Z pohledu ceny za průjezd, která vychází z cen za povolení pro nadrozměrnou přepravu, vychází nejlépe Varianta 1. Pokud by však byla prioritou doba přepravy, zvítězila by Varianta 3. Pro dopravce může mít však každý z důsledků jinou váhu vzhledem k okolnostem a požadavkům na přepravu.

	Trasa 1	Trasa 2	Trasa 3
<b>Vzdálenost</b>	1 271 km	1 229 km	1207 km
<b>Doba přepravy</b>	13 h	15 h	13 h
<b>Počet povolení</b>	4	4	5
<b>Příprava</b>	7 dní	7 dní	7 dní
<b>Cena za průjezd</b>	21 585 Kč	36 881 Kč	28 391 Kč
<b>Trajekt tam</b>	8 000 Kč	25 000 Kč	8 000 Kč

*Přehled jednotlivých*

### 12.1 Náklady na jednotlivé varianty

Značný rozdíl je v cenách trajektu u varianty 2 a varianty 3 a 1. Náklady dosahují v první a poslední variantě hodnoty 8000,- Kč, za to v druhé variantě na cenu 25 000,- Kč za využití trajektu. Cesta zpět už vyžaduje jiný tarif za trajekt, protože cena trajektu se odvíjí od využitého objemu nákladového prostoru lodi, který se liší u naloženého a nenaloženého vozidla.



## 12.2 Cena za trajekt

Cena za přepravu zásilky se odvíjí nejen od zabrané ložné plochy, ale také od jejího celkového objemu, který zabírá uvnitř plavidla. Dále pak se výše ceny za přepravu zásilky trajektem po vyplutí zvyšuje s každým ujetým kilometrem. V případě této přepravy si dopravce nechal zajistit výběr trajektu spediční firmou, která zhodnotila v dané situaci cenově nejvýhodnější nabídku rejdařů, ale zároveň je do celkové ceny za trajekt započítán i profit pro spediční firmu.

<b>Vlivy na cenu za použití trajektu</b>
Počet uplutých kilometrů
Objem zásilky
Profit spediční firmy

*Cena za trajekt*

## 13. Kalkulace nákladů na jednotlivé varianty tras

Pro přehlednou kalkulaci nákladů na přepravu byl použit software Kolator. Byly rozlišeny náklady na ložený kilometr čili na úsek trasy vozidla se zásilkou. Zdrojem údajů o vozidle jako je například jeho životnost byla firma zajišťující nadrozměrné přepravy, která je jeho vlastníkem. Zohledněn byl také podíl doby stání a jízdy vozidla.

V následující tabulce jsou uvedeny náklady za zajištění povolení v zemích průjezdu, sečteny zvlášť pro každou z variant. Tyto náklady byly připočteny navíc k těm, které byly kalkulovány pomocí softwaru Kolator.

	<b>varianta 1</b>	<b>varianta 2</b>	<b>varianta 3</b>
<b>Trajekt</b>	8 000	25 000	8 000
<b>Německo</b>	5 121	5 121	5 121
<b>ČR</b>	1 000	1 000	1 000
<b>Francie</b>	5 672	-	5 672
<b>Belgie</b>	-	-	6 806
<b>Nizozemsko</b>	-	3 968	-
<b>Velká Británie</b>	1 792	1 792	1 792
<b>Celkem Kč</b>	<b>21 585</b>	<b>36 881</b>	<b>28 391</b>

*Přehled cen za průjezd zeměmi*

Jedná se o webovou aplikaci usnadňující kalkulaci nákladů za silniční dopravu a přepravu pomocí zadání příslušných dat do webového formuláře. Umožňuje propočítat náklady i pro více zadaných vozidel, pod záložkou vozový park může uživatel spravovat tyto uložené

kalkulace. Pro kalkulaci tří různých variant tras bylo možné vybrat si libovolné předem uložené pod záložkou vozového parku. Pro výpočet byly zadány údaje poskytnuté firmou o ceně a životnosti vozidla, také údaje o časovém a kilometrickém využití vozidla během roku.

Do softwaru Kolator bylo pro kalkulaci nutné zadat údaje vyplněné v tabulce. Tyto údaje byly získány ze statistiky, která byla vedena dopravcem. V pořizovací ceně je zahrnuta cena za tahač i s návěsem.

Název:

MAN 5AF2668 + Schwarzmüller 5A

Typ vozidla: Silniční

Pořizovací cena: 3341858 Kč

Životnost: 6 let

Roční výkon km ložený: 56485 km

Roční výkon km neložený: 56485 km

Roční výkon hodin ložený: 825 h


Roční výkon hodin neložený: 825 h

Roční výkon hodin stání: 7110 h

Výchozí tabulka k výpočtu tarifu na ložený km,

Zdroj: <https://kolator.vbsoft.cz/user/vozidla.php>

V následující tabulce jsou tarify vypočtené softwarem z údajů o vozidle vycházejících ze statistiky dopravce. V prvním sloupci je uveden tarif hodinový a v druhém tarif na ložený kilometr.

Vozidlo	Typ	Tarif hod	Tarif km
MAN 5AF2668 + Schwarzmüller 5A		742,95 Kč/h	192,80 Kč/km

Vytvořeno pomocí softwaru Kolator a údajů o tahači poskytnutých dopravní firmou.

Vynásobením tarifu na ložený kilometr a vzdálenosti každé z tras došlo k výpočtu nákladů na jednotlivé varianty. Dále se k těmto částkám připočetly celkové náklady za průjezd zeměmi pro každou z variant. Tím vznikla finální částka za přepravu zásilky po dané trase. V této

tabulce jsou uvedeny částky získané pomocí softwaru bez připočtených nákladů za průjezd zeměmi.

Název	↑↓	Vozidlo	↑↓	N3	↑↓
1		MAN 5AF2668 + Schwarzmüller 5A		245 049 Kč	
2		MAN 5AF2668 + Schwarzmüller 5A		236 951 Kč	
3		MAN 5AF2668 + Schwarzmüller 5A		232 710 Kč	

*Výpočet v závislosti na Nákladovém tarifu na ložený kilometr*

Sloupec N2 udává výsledek spočtených nákladů ze závislosti tarifu na km a celkového počtu ujetých kilometrů na trase tam. Doba stání byla zadána tak, aby odpovídala dobám odpočinku řidiče s rezervou. V ideálním případě pouze s rezervou jedné hodiny na jiné než odpočinkové stání. V prvním a posledním případě tedy 5 hodin, ale ve variantě č. 2 bylo započítáno vzhledem k větší časové náročnosti trasy 7 hodin stání. Náklady by samozřejmě vzrostly, kdybychom počítali s variantou zahrnující delší dobu stání. Pro účely tohoto výpočtu byly zohledněny údaje pouze pro ložené kilometry.

### 13.1 Výběr nejlepší varianty

Při přepravě byla na prvním místě stanovena nejkratší doba dodání. Nejlevnější varianta mnohdy nemusí být prioritou i když při rozhodování hraje celková cena přepravy důležitou roli. Především na základě ceny se pak zákazník dopravce rozhoduje, zda využije jeho služby i příště. Dalším kritériem je pak celková doba na přípravu přepravy a co nejmenší počet komplikací nebo zpoždění.

Obecně by se zásilka měla dopravit bez zdržení a co nejlevněji a nejrychleji na místo určení. Při mezinárodní přepravě nadrozměrných zásilek je takřka běžné že během přepravy nastanou nějaké komplikace. Důležité je, aby dopravce dokázal tato potencionální rizika předvídat v dostatečném předstihu, anebo varianty možností přepravy zásilky podle jím vyhodnocených možných rizik včas upravit. Zvláště při dodávání konstrukcí na stavbu je požadováno, aby dodání časově zapadalo do plánovaného harmonogramu stavby.

Sečtená cena za přepravu je vypočtena z částek spojených s loženou částí přepravy a náklady spojené s průjezdem každou ze zemí v jednotlivých variantách. Cenově nejvýhodněji vychází po sečtení těchto nákladů Varianta 3.

Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
245 049,- Kč	236 951,- Kč	232 710,- Kč
21 585,- Kč	36 881,- Kč	28 391,- Kč
<b>266 633,- Kč</b>	<b>273 832,- Kč</b>	<b>261 101,- Kč</b>

*Výsledná cena za trasu*

## 13.2 Shrnutí

Cenově nejvýhodněji vychází Varianta 3, mezi výhody této varianty patří nejnižší cena za povolení. Pokud bychom však počítali s cenami bez zohlednění tarifů za průjezd v daných zemích na trase, vítězí z hlediska nákladů opět Varianta 3. Rozdíl v ceně mezi Variantou 1 a variantou 3 však není tak markantní, proto je dobré zohlednit i jiné důvody k výběru finální varianty. To, co mají obě společné je nízká cena za přepravu trajektem a dobu přepravy 13 hodin v případě bez jakéhokoli zdržení. Podle menšího množství právě probíhajících rekonstrukcí na trase, by měla trvat kratší dobu Varianta 1. Mezi výhody varianty 3 patří však poměrně snadné vyřízení povolení a jednodušší dostupnost informací o zvolené trase pomocí aplikace WebTeuv v Belgii.

Varianta	1	2	3
<b>Trasa</b>	ČR - Německo-Francie – Velká Británie	ČR– Německo- Nizozemsko- Velká Británie	ČR – Německo-Belgie- Francie - Velká Británie
<b>Výhody</b>	Nízká cena za trajekt Pouze 13 h 4 povolení	4 povolení	Nízká cena za trajekt Pouze 13 h Aplikace pro rychlejší vyřízení povolení
<b>Nevýhody</b>	Doprovod ve Francii Předpokládaná zdržení na trase	15 h Vysoká cena trajektu Předpokládaná zdržení na trase	5 povolení Doprovod v Belgii Předpokládaná zdržení na trase
<b>Cena</b>	266 633,- Kč	273 832,- Kč	261 101,-Kč

*Výčet variant*

Nejvíce výhod pro dopravce poskytuje volba Varianty 1 a tedy trasa ČR – Německo – Francie – Velká Británie. Vyhovuje jak z pohledu předpokládané nejkratší doby přepravy a zároveň přijatelné ceny za přepravu vzhledem ke komplikacím, které by mohly vzniknout při zvolení jiné z variant z důvodu zdržení na trase. V tomto případě je pro příjemce důležité, aby část mostu přijela na stavbu v požadovanou dobu. Nejkratší doba na zařízení všech náležitostí k této trase je sedm pracovních dní, ale pro dopravce je výhodnější začít řešit studii a povolení nejlépe s rezervou dalších sedmi dní kvůli možným komplikacím, které se předem nedají odhadnout a závisí na mnoha faktorech, jako například rychlost komunikace s úřady či správci komunikací a mostů.

Varianta 1	Varianta 3
Nízká cena za trajekt	Nízká cena za trajekt
Méně předpokládaných zdržení na trase	Snazší vyřízení povolení

*Rozhodnutí o výhodnější variantě*

### 13.3 Obecný postup při zajišťování nadrozměrných přeprav

Zajištění přepravy nadrozměrné zásilky je možné rozdělit do následujících kroků, se kterými se potýkají dopravci při její realizaci. Důležité je pořadí těchto kroků. Zvolení špatného pořadí by mohlo vést ke vzniku časových komplikací a následnému nedodržení doby určené pro zajištění přepravy.

#### 1. Cílová a výchozí destinace

Místo určení a nejzazší datum, ke kterému má být zásilka doručena.

#### 2. Zjištění rozměrů a hmotnosti zásilky

Přesné změření a zvážení zásilky.

#### 3. Zjištění dalších detailů přepravy, např. časová omezení

Příjemce může požadovat přepravu zásilky v časově kritickém období pro celou realizaci přepravy. Domluva na době, za kterou má být přeprava realizována.

#### 4. Volba vozidla a způsobu upevnění nákladu

Zohlednění rozměrů zásilky.

#### 5. Návrh trasy

Zvážení průjezdnosti naloženého vozidla danou trasou, kontrola výskytu mostů a potenciálně neprůjezdných částí trasy.

#### 6. Studie legislativy potenciálních zemí průjezdu

Rozměry a hmotnost konkrétní zásilky na vozidle a vztah těchto rozměrů k legislativě zemí průjezdu.

## **7. Výběr nejvýhodnější varianty i vzhledem k dalším detailům přepravy**

Vyhodnocení nejvhodnější varianty z navrhovaných tras, zohlednění časového limitu na přepravu, poplatků a celkových nákladů za průjezd.

## **8. Zajištění povolení v zemích průjezdu s dostatečným předstihem**

Díky prostudování místní legislativy nadrozměrných přeprav je možné časově naplánovat zajišťování povolení tak, aby nedošlo k prodloužení času určeného na přípravu přepravy.

## **9. Zajištění doprovodných vozidel v zemích průjezdu**

Znalost potřeby doprovodných vozidel vzhledem k rozměrům a hmotnosti zásilky na vozidle vyplývá z předchozího nastudování místní legislativy.

## **10. Sledování aktuálního technického stavu komunikací na trase**

Pravidelná kontrola technické situace na vybrané trase, zohlednění možného omezení z důvodu probíhajících prázdnin nebo místních svátků.

## **11. Přeprava zásilky**

Realizace plánovaného přesunu zásilky na vybraném vozidle do místa určení.

# **14. Závěr**

Rozvoj nadrozměrné přepravy a jeho podpora Evropskou Unií by vedl také k rozvoji těžkého průmyslu. To, co však chybí a je stále ve fázi pouhých vizí Evropské komise do budoucnosti je podpora budování evropských koridorů pro nadrozměrnou přepravu. Tyto koridory navazující na síť TEN-T by byly přednostně opravovány pro stálou možnost průjezdu nadrozměrných přeprav těmito úseky. Jejich stav by byl pro tyto účely neustále monitorován. V České republice existuje určitá iniciativa dopravců pod sdružením ČESTAND, kteří usilují o zavedení tras pro nadrozměrné přepravy v tuzemsku. Hlavním důvodem jejich nespokojenosti se současnou situací je neprůjezdnost tras z důvodu stavby kruhových objezdů konstrukčně neumožňujících průjezd nadrozměrné přepravy.

Na druhé straně je otázka vlivu nadrozměrných přeprav na životní prostředí, kterou se v poslední době zabývá čím dál více států. Tyto státy vidí jako řešení přesunout přepravu velmi těžkých a rozměrných zásilek ze silniční na přepravu po vnitrozemských vodních tocích. Tato omezení jsou ukotvena v jejich legislativě zavedenými limity, po jejichž překročení musí být nadrozměrná zásilka přepravována po vodě. Toto opatření je ekonomicky výhodné pro dopravce, kteří pravidelně po říčním úseku, kde je prakticky možné zvolit tuto alternativu přepravují tento typ nákladu. Avšak říční doprava nadrozměrných zásilek kombinovaná s přepravou silniční zvyšuje značně náklady na nutnou a mnohdy náročnou překládkou zásilky z vozidla na loď a zpět z lodi na vozidlo. V některých případech mezinárodní přepravy je to

však legislativně nevyhnutelné a dopravce musí při průjezdu státem, ve kterém rozměry naložené vozidlo spadá do dané kategorie zvolit překládku na loď a území státu projet po vodních cestách.

Definice toho, co už je nadrozměrné se v současnosti liší u každého státu průjezdu zkoumané přepravy. Ve většině případů není rozdíl mezi jednotlivými limity států tak velký, ale nelze při plánování přepravy počítat s tím, že pro dané vozidlo s určitými rozměry budou platit v každém státě stejná pravidla. Ani ve státech, které jsou součástí Evropské unie není limit pro nadrozměrná vozidla jednotný. Velmi se liší i pojetí doprovodných vozidel a podmínek pro nutnost využití policejního doprovodu. Nejsou jednotná školení pro řidiče a každý stát má svoje pravidla co od řidiče těchto vozidel očekává. Většinou je povinné, aby řidič zvládat plynule komunikovat v tamním jazyku. Také samotná doprovodná vozidla jsou definována různě z hlediska jejich označení a povinného vybavení. V mnohých státech existuje více kategorií doprovodných vozidel, je definován od určitých rozměrů i jejich nutný počet pro konkrétní přepravu.

V každém z projížděných států tedy následoval jiný postup zařizování povolení, popřípadě i doprovodných vozidel. Ve Velké Británii je hlavní autoritou pro určení trasy a nutnosti, popřípadě počtu potřebných doprovodných vozidel na trase Policie. Problémem je však, že se nekontaktuje pouze jedna autorita, ale každé regionální policejní oddělení v závislosti na tom, pod který region spadá daná část trasy. Další zvláštností v legislativě Velké Británie bylo rozdělení nadrozměrných vozidel podle rozměrů mezi dva odlišné předpisy C&U a STGO, což vyžadovalo podrobné prostudování různých kategorií limitů, které určovaly příslušnost přepravy ke konkrétnímu předpisu. Nejčastější však bylo rozdělení rozměrů po intervalech mezi jednotlivé kategorie. Počet požadovaných doprovodných vozidel a nutné označení pro takovou přepravu se pak odvíjel od kategorie do které svými rozměry spadá.

Další věc, která odlišovala státy průjezdu byla snadnost zařizování povolení spojená s dostupností informací. Ne ve všech případech byly potřebné informace nutné k plánování přepravy umístěny na jednom místě. V Belgii a Nizozemsku velmi usnadnily plánování trasy aplikace na státních dopravních webech jako např. „WebTeuv“. Značně tím byla zkrácena doba na zajištění povolení k průjezdu. Tyto aplikace po zadání rozměrů vygenerují autority, které je třeba kvůli přepravě kontaktovat a po zadání výchozího a cílového místa vyberou pro daný rozměr vhodnou trasu pro nadrozměrné přepravy. V mnohých státech se neplatí za vystavení povolení správní poplatky, který se pro povolení k zvláštnímu užívání komunikací platí v České republice.

Vzhledem k průměrným dobám vyřízení povolení byla doba pro získání těchto dokumentů v každé variantě tras odhadnuta na sedm pracovních dní. To by ovšem platilo, pokud by

nenastaly komplikace při vyřizování nebo v komunikaci s příslušnými autoritami. V některých případech se dopravci vyplatí zaplatit si u jiné firmy ze státu průjezdu službu vrámci které zajistí komunikaci s úřady, získání povolení a třeba i doprovodná vozidla.

Za nejpřínosnější zdroj čerpání informací k této problematice bych označila osobní konzultace se zástupci různých dopravců a spedičních firem, kteří se mnou byly ochotni spolupracovat na této práci a sdílet zkušenosti ze svojí profesní praxe. Dále bylo důležité prostudovat důkladně zákony v zemích průjezdu týkající se nadrozměrné přepravy, zejména pro průjezd Velkou Británií, kde se na nadrozměrnou přepravu vztahují dva různé předpisy v závislosti na rozměrech zásilky. Díky možnosti použít pro výpočet nákladů software Kolator bylo jednodušší spočítat náklady pro dané tři varianty tras. K této kalkulaci se pak nakonec přičetly spočtené celkové náklady za povolení a doprovodná vozidla při průjezdu uvedenými státy.

Z hlubšího prozkoumání legislativy ve státech průjezdu během vyváření práce vyplynula potřeba zajištění doprovodných vozidel i v případech států, ve kterých se to zpočátku po prvním pohledu na limitní rozměry nepředpokládalo. V takových případech se může jedna například o přehlédnutí maximálního povoleného zatížení na nápravu.

K výběru samotné finální varianty 1 vedlo především předchozí zjištění dostupných cen za použití trajektu v různých přístavech čili zvážení všech dostupných variant přepravy od kterého se pak odvíjel výběr daných tras a jejich vytvoření. Celá přípravná fáze přepravy je velmi důležitá pro finální cenu pro dopravce a následně i zákazníka. Klíčové je správné odhadnutí časové náročnosti plánovan přepravy a její samotné uskutečnění. Zákazník by měl při objednávání tohoto typu přeprav očekávat možné zvýšení nákladů během přepravy kvůli událostem týkajících se například nepředpokládaného omezení na trase nebo nutnosti úpravy trasy pro průjezd naloženého vozidla během přepravy.

Za nejdůležitější prvek v celém zajišťování ať už nadrozměrné nebo běžné přepravy však považuji vzájemnou komunikaci mezi lidmi. Na základě kvality a rychlosti komunikace mezi zákazníky a dopravcem vzniká teprve kvalita a rychlost přepravy. A právě z toho důvodu je důležité do budoucna pracovat na zrychlení a zjednodušení komunikace mezi autoritami, které je třeba kontaktovat, dopravci a objednateli. V současnosti k tomuto přispívají webové aplikace a elektronické formuláře pro zajišťování rychlého a snadného přístupu k informacím o trase a příslušným autoritám. Tato opatření však zatím nejsou pravidlem ve všech evropských zemích a stále je mnohdy nevyhnutelné poslat dokumenty poštou, čímž se celková doba vyřizování zbytečně prodlužuje.



## 15. Literatura

### 15.1 Použité zdroje

*Směrnice Komise 2001/116/ES*. In: Evropská Komise, 2001.

NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Vyd. 2., přeprac. Praha: ASPI, 2003. ISBN 80-86395-53-7.

PTÁČEK, Petr a Aleš KAPLÁNEK. *Přeprava nákladu v silniční nákladní dopravě*. Brno: CERM, 2002. ISBN 80-7204-257-2.

KROFTA, Jiří. *Přepavní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. 2., aktualizované vydání. Praha: Leges, 2015. Praktik (Leges). ISBN 978-80-7502-082-6

[www.rdw.nl](http://www.rdw.nl) [online]. [cit. 2019-07-25].

[www.convoixexceptionnelltd.co.uk](http://www.convoixexceptionnelltd.co.uk) [online]. [cit. 2019-07-25]

*Abnormalroad transport: Europeanbestpracticeguidelines*. Brusel: publications.europa.eu, 2005. ISBN 92-79-03267-4. ISSN 9279032.

Ministerstvo dopravy. [www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz) [online]. 2019 [cit. 2019-07-25]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Pozemni-komunikace/Zvlastni-uzivani-nadmerna-preprava>

[www.belgium.be](http://www.belgium.be) [online]. 2019 [cit. 2019-07-25]. Dostupné z: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/transport-exceptionnel>

### 15.2 Reference

[1]..... *Směrnice Komise 2001/116/ES*. In: . Evropská Komise, 2001.

[2]..... NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Vyd. 2., přeprac. Praha: ASPI, 2003. ISBN 80-86395-53-7.

## **16. Přílohy**

### **16.1 Seznam příloh**

RDW Application for a short term permit, Žádost o krátkodobé povolení pro průjezd nadrozměrné přepravy v Nizozemsku. ....	<b>56</b>
Karnet TIR .....	<b>57</b>
Nákladní list CMR .....	<b>58</b>
Povolení ke zvláštnímu užívání komunikací vydané Ministerstvem dopravy .....	<b>59</b>



2018

**Application for a short term permit**

Ex art. 149a, tweede lid, Wegenverkeerswet 1994 en het Besluit ontheffing verlening exceptionele vervoer

- Send application by e-mail to [aanvraagontheffing@rdw.nl](mailto:aanvraagontheffing@rdw.nl)
- For changes at a later date, use the 'alteration form 2018'

<b>I. Applicant</b>			
Customer number	:		
Reference number	:		
Name of shipping company	:	(If this is different from your company name)	
Desired date of commencement	:	- -	
Company name :			
Address :			
Postcode	:	Town/City:	
Country	:		
Telephone number	:	Fax number:	
E-mail address :			
<b>II. Term of validity of transport</b> : <input checked="" type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 12 weeks			<b>Number of transports: 2</b>
<small>The maximum dimensions for validity of &gt; 4 weeks are: Max. 4.50 m width, max. 4.50 m height and max. 60 m length. Max. 2 laden routes (vice versa) and max. 3 unladen routes. Additional costs can be found on the price list.</small>			
<b>III. Route details</b>			
<small>An application consisting of multiple route sections is only permitted if the route sections join together with a maximum of five sections. If the specified route is not possible, RDW will, if possible, mention an alternative in the short term permit without giving prior notice.</small>			
<b>Route investigated:</b> <input type="checkbox"/> Yes / <input checked="" type="checkbox"/> No <b>(Obligatory for height &gt; 4.40 m)</b>			
<b>Route section 1</b>			
From:	Location/border :	Address + house number :	<input type="checkbox"/> Laden
To:	Location/border :	Address + house number :	<input type="checkbox"/> Unladen
Detailed route description:			
<b>Route section 2</b>			
From:	Location/border :	Address + house number :	<input type="checkbox"/> Laden
To:	Location/border :	Address + house number :	<input type="checkbox"/> Unladen
Detailed route description:			
<b>Route section 3</b>			
From:	Location/border :	Address + house number :	<input type="checkbox"/> Laden
To:	Location/border :	Address + house number :	<input type="checkbox"/> Unladen
Detailed route description:			
<b>Route section 4</b>			
From:	Location/border :	Address + house number :	<input type="checkbox"/> Laden
To:	Location/border :	Address + house number :	<input type="checkbox"/> Unladen
Detailed route description:			
<b>Route section 5</b>			
From:	Location/border :	Address + house number :	<input type="checkbox"/> Laden
To:	Location/border :	Address + house number :	<input type="checkbox"/> Unladen
Detailed route description:			

RDW  
 Divisie Regelgeving Toelating  
 Afdeling Ontheffingen  
 Postbus 777  
 2700 AT Zoetermeer

Telefoon + 31 (0)79 345 8134  
 Fax + 31 (0)79 345 8022  
 www.rdw.nl

2 E 0618Ex

**CARNET TIR \***

**14 volets**

XN38353229



1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au **2003-03-31** inclus  
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par **LITHUANIAN NATIONAL ROAD CARRIERS ASSOCIATION (LINAVA)**

3. Titulaire **UAB MINVILIA**  
Holder **Daborniu 50, Gubernia, Kaunas**  
**LT-452603 S. Vain K. 59240317**  
**AS 12457293, Val rank 67038992**  
**AB Vilniaus bankas, BULDUOSE 155**  
from address 2019, rank address 60410021555

4. Signature du délégué de l'association  
Signature of the secretary of the international organization



*N. Gerasimov*

*[Signature]*

A remplir dans l'attente par le titulaire du carnet. To be completed in view and by the holder of the carnet.

6. Pays de départ **CZ**  
Country, Countries of departure (\*)  
7. Pays de destination **RU**  
Country, Countries of destination (\*)  
8. Noms d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (\*)  
Registration No(s) of road vehicle(s) (\*)  
**BY**  
9. Certificats d'agrément du (des) véhicules routiers (No et date) (\*)  
Certificates of approval of road vehicles (No and date) (\*)  
**1/5290**  
10. Noms d'identification du (des) conteneur(s) (\*)  
Identification No(s) of container(s) (\*)

**YAPRAK No 1 / No 2**  
Prilaska D1  
Rasni kulonim gn  
IRU  
Union Internationale  
des Transports  
Routiers  
BR / 042 / 1024  
B A R I S  
ULUS NAK TIRLIR VE TIC. LTD. STI  
Kaptol, Vrnjačka 2, 19000 STANIŠKA  
Serbia  
Tel: 011 87 1 404142 Fax: 011 87 1 414  
Canton V.D. 142 008 0043

7. Kategorija artikla (n) i/ili plana numeris (n)  
**34U06999, 34GRV82**

9. a) Voz, Bismes (n)  
b) Vozu kompozit (n)  
c) Broj i/ili drugi broj  
numera (n)  
**12 colli**

10. Količina voza, Ekvivalent (n) u voz.  
**83079000**  
**hadice z kovu obečnych**  
**6 986.- EUR**

11. Broj i/ili drugi broj (n)  
**69032090**  
**VYROBKY ZALUZDOZNE KERAMICKÉ**  
**11 891.- EUR**  
**69032090**  
**VYROBKY ZALUZDOZNE KERAMICKÉ**  
**28 900.- EUR**

12. Celikem **29 colli**  
**9926 kg**

13. Hmotnost prázneho vozu (bez tovaru)  
**16274 kg**

14. Voz ve  
**B A R I S**

15. Kone  
**ULUS NAK TIRLIR VE TIC. LTD. STI**

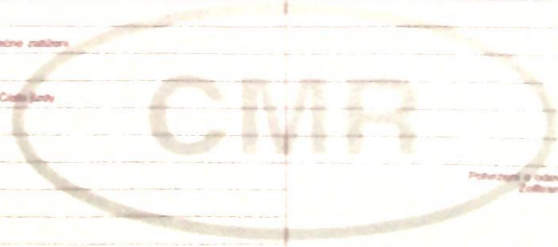
16. Kone  
**Kaptol, Vrnjačka 2, 19000 STANIŠKA**

17. Hmotnost prázneho vozu (bez tovaru)  
**142 008 0043**

18. Ekvivalent vozu (n) i/ili planu numeris (n) u voz.  
vevo indov pri Gume, dani  
19. Tlačka ekvivalenta vozu (n) i/ili planu numeris (n) u voz.  
i/ili planu numeris (n) u voz.  
20. Tlačka ekvivalenta vozu (n) i/ili planu numeris (n) u voz.  
21. Tlačka ekvivalenta vozu (n) i/ili planu numeris (n) u voz.  
22. Druzi broji i/ili drugi broji (n) u voz.  
23. Broj i/ili drugi broj (n) u voz.  
24. Broj i/ili drugi broj (n) u voz.  
25. Broj i/ili drugi broj (n) u voz.  
26. Broj i/ili drugi broj (n) u voz.  
27. Broj i/ili drugi broj (n) u voz.  
28. Broj i/ili drugi broj (n) u voz.

**1** Exmplár pro odesílatele  
Exemplar für Absender

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)				<b>MEZINÁRODNÍ NAKLADNÍ LIST č. INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Ty 2430591</b> <p>Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravě smlouvané v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)</p>				
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)				14 Úpravitel (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)				
3 Místo vykládky zboží Auslastestelle des Gutes Místo / Ort Země / Land				17 Další dopravce (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)				
4 Místo a datum naložení zboží Einladestelle des Gutes und Datum Místo / Ort Země / Land				18 Vyhrazení a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers				
5 Přílohy doklady Beiliegende Dokumente								
6 Signo a číslo Zeichen und Nr.	7 Počet kolů Anzahl der Koll	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hmotnost v kg Bruttogewicht kg	12 Objem m <sup>3</sup> Umfang m <sup>3</sup>		
UN číslo UN Nummer	Označení požehování Oftersetzungsbezeichnung	č. vaze(n)í bezpečnostních značek/ček Gefährstoff-/Muster Nr.	Obalová skupina Verpackungsgruppe					
13 Půlky odesílatele (části a jiné formalty) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)				19 K též Zu zahlen vom		odesílatel Absender	měna/Währung	příjemce Empfänger
				Dopravní- Fracht Slevy Ermäßigungen				
				Sádko-Saldo Dodat. výlohy Zuschlagkosten Jiné výlohy Sonstige Kosten Ruzne-Verschied Celkem a placím Insgesamt zu bezah.				
14 Dobírka Nachnahme				20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen				
15 Půlky ohledně placení dopravního Anweisungen über die Frachterrechnung				21 Vyloženo v / Ausgeliefert in				
Vyloženo / Fre				am				
Navyloženo / Unten				am				
21 Vyloženo v / Ausgeliefert in				am		24 Způsob doručení Gut empfangen		Datum Datum
22				am		am		
23				am		am		
Předpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders				Předpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers				
25 SPZ vozidla / Fahrzeug				přívěs / Anhänger				
26 Ušlechtilé zboží				edelfeine zähren				
27 Číslo OSW				28 Číslo žebří				
29 Hranolky přepravce				29				
30 Věšák přepravce dokladu				30				



1 - 15 a 21 + 22  
 Své odesílatel musí mít vyplněn  
 Sein Absender muss diese Teile und vom Frachtführer ausfüllen.  
 This sender must complete these parts and have them filled in by the carrier.

