

17. máj 2006

**Európska
príručka najlepších postupov
pre neštandardnú cestnú
prepravu**

EURÓPSKA KOMISIA
GENERÁLNE RIADITEĽSTVO PRE DOPRAVU A ENERGETIKU

Príhovor

Pán Jacques Barrot, viceprezident, komisár pre dopravu

Fotografia
pána Barrota

Od roku 1996 Európska únia vyjasnila legislatívu ohľadom povolených hmotností a rozmerov v cestnej preprave. Náklady prevyšujúce povolené hranice – expertmi nazývané „neštandardné náklady“ – predstavujú hospodársky dôležitý segment obchodnej cestnej nákladnej dopravy. Do skupiny neštandardných nákladov zahrňame všetko od obytných prívosov a pojazdných žeriavov až po mimoriadne veľké a ťažké nedeliteľné náklady ako sú elektrické transformátory, chemické nádoby reaktorov, trup alebo krídla lietadla. Neštandardná cestná preprava sa často realizuje na značne veľké vzdialenosti, v mnohých prípadoch je potrebné prekročiť štátne hranice.

Keďže neštandardná cestná preprava nespĺňa všeobecné európske zákonné požiadavky na hmotnosť a rozmery nákladných vozidiel, je potrebné predtým, ako sa zrealizuje operácia neštandardnej cestnej prepravy, udeliť výnimku alebo povolenie. Orgány si potrebujú overiť, že mostné štruktúry na trase prepravy sa dokážu prispôbiť často oveľa ťažším nákladným vozidlám ako obyčajne, a že cesty sú vhodné na veľkosť prepravovaného nákladu.

V súčasnosti, keď v tejto oblasti absentuje istá harmonizácia, medzinárodní prepravcovia sú konfrontovaní s celým radom pravidiel a postupov, napr. na sprievodné vozidlá, povolené časové rámce, povolené rýchlosti, atď., za účelom získať povolenie na neštandardnú cestnú prepravu. Tieto podmienky sa v rámci jednotlivých členských štátov líšia, niekedy sa líšia v rámci regiónov. Tieto rozdiely sú často výsledkom rôznych oneskorení a problémov pre prepravcov pri výpočte presných nákladov alebo pri splňaní zmluvných záväzkov voči lodným prepravcom a zákazníkom.

Európski experti spolu s členskými štátmi a Komisiou vypracovali túto príručku za účelom napomáhať efektívnej nákladnej preprave po celej Európskej únii, zlepšiť bezpečnostné operácie a poskytnúť viac transparentnosti v oblasti neštandardnej cestnej prepravy. Chcel by som poďakovať za odvedenú profesionálnu prácu všetkým, ktorí sa na dokumente podieľali. Zvlášť ďakujem Medzinárodnej únii cestnej dopravy, ktorá dobrovoľne ponúkla dôležitú pomoc pri preložení tohto dokumentu do maximálneho počtu všetkých európskych jazykov.

Dúfam, že sa tejto príručke dostane dostatok pozornosti, ktorú si zaslúži, aby zjednodušila život a zlepšila bezpečnosť všetkým, ktorí sa zúčastňujú na preprave neštandardných nákladov v rámci celej Únie.

[Podpis]

Poznámky

1. Táto príručka najlepších postupov bola vytvorená expertnou skupinou zriadenou z expertov, menovaných jednotlivými členskými štátmi a Generálnym riaditeľstvom pre dopravu a energetiku. Tento dokument bol prezentovaný skupine na vysokej úrovni o cestnej bezpečnosti, ktorá sa pozitívne vyjadrila vo veci obsahu a rozsahu (oficiálne stanovisko bude potvrdené).
2. Táto príručka najlepších postupov by mohla byť východiskom pre všetky strany priamo alebo nepriamo zainteresované do neštandardnej cestnej prepravy, ale v prvom rade je adresovaná príslušným orgánom v členských štátoch. Tento dokument by sa mal čítať a využívať ako pomoc pri aplikácii bezpečných a osvedčených praktík v tejto oblasti.
3. Táto príručka nie je zaväzujúca v zmysle právneho aktu prijatého Spoločenstvom. Jednoducho predstavuje nahromadené znalosti európskych expertov v tejto oblasti. Bola vypracovaná a prijatá na základe dohody vládnych expertov členských štátov a ďalších zainteresovaných strán. Zámerom tejto príručky najlepších postupov je raziť cestu k zjednodušeniu a k nožnej harmonizácii pravidiel a postupov pri získavaní povolenia na neštandardnú cestnú prepravu, ako aj definovanie podmienok, za ktorých by sa postupy mohli zjednodušiť, napr. utvorením koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu, kde by nákladným vozidlám spĺňajúcim určité kritériá bol umožnený takmer automatický prejazd s povolením.
4. Je dôležité mať na zreteli, že v istom počte prípadov môžu mať členské štáty špecifické požiadavky, ktoré nie sú zahrnuté v tejto príručke najlepších postupov. Z tohto dôvodu je potrebné vždy konzultovať príslušné orgány a informovať sa o existencii takýchto špecifických požiadaviek.
5. Tento dokument je verejne dostupný. Je možné si ho bezplatne prevziať na internetovej stránke Európskej komisie (viď Prílohu 1).
6. Táto príručka najlepších postupov ešte bude pripomienkovaná a v prípade potreby sa bude aktualizovať, aby odrážala vývoj európskych noriem a techník. V čase prípravy a písania tohto dokumentu nie je možné podstúpiť pripomienkový proces. Čitateľ tejto príručky by mal navštíviť internetovú stránku Európskej komisie kvôli poslednej aktualizovanej verzii tejto príručky (viď Prílohu 1).

OBSAH

1. ÚVOD	5
2. ZHRNUTIE.....	7

1. ÚVOD

Tento dokument predstavuje súbor najlepších postupov vzťahujúcich sa na neštandardnú cestnú prepravu. Táto príručka dáva vznik novému nástroju, ktorý dopĺňa európsku legislatívu a normy, zoznamu pravidiel a postupov považovaných za najlepšie v tejto oblasti a zostavených profesionálmi pre prínos ďalším profesionálom.

Cieľom tejto príručky najlepších postupov je prispieť k rozvoju európskeho prostredia, v ktorom sa realizuje neštandardná cestná preprava ideálne, plynulým spôsobom a s minimálnymi komplikáciami.

Z roka na rok sa v rámci členských štátov EÚ zvyšuje možnosť dopravnej zápchy. Vodné a železničné komunikácie môžu byť alternatívne využívané na neštandardnú cestnú prepravu. Je potrebné posúdiť možnosti v oblasti vnútrozemských vodných komunikácií a zvlášť morskej prepravy na krátke vzdialenosti. Tieto metódy prepravy majú potenciál prepraviť väčšie náklady na oveľa väčšie vzdialenosti ako aj environmentálny úžitok a pri využívaní vodných zdrojov aj zníženia dopravnej zápchy. Tieto alternatívne spôsoby prepravy majú taktiež svoje obmedzenia a neštandardná cestná preprava sa môže stať nevyhnutnou, niekedy s vysokým hospodárskym dopadom. Verejné orgány by sa preto mali usilovať o vytvorenie rámca pravidiel a postupov, ktoré aj keď nebudú úplne zharmonizované, aspoň umožnia neštandardnej cestnej preprave prekročiť hranice bez prehnanej byrokracie a logistických problémov.

Je dôležité poznamenať, že obsah tejto príručky najlepších postupov sa vzťahuje špeciálne na oblasť neštandardnej cestnej prepravy. Keďže tento dokument nie je právne záväzný, realizácia operácií neštandardnej cestnej prepravy si ešte stále vyžaduje dodržiavanie príslušnej legislatívy Spoločenstva, národnej legislatívy a regulačných opatrení zlučiteľných s legislatívou Spoločenstva aplikovaných nediskriminujúcim spôsobom.

Podľa európskej expertnej skupiny je neštandardná cestná preprava definovaná ako nákladné vozidlo alebo kombinácia nákladných vozidiel bez nákladu alebo s nedeliteľným nákladom, ktorý môže byť prepravovaný pod podmienkou, že svojou veľkosťou presahuje aspoň jeden z rozmerov a/alebo nápravu, podvozok alebo celkovú hmotnosť povolenú smernicou č.53/1996/ES¹ a národnou legislatívou. Pojazdné žeriavy a strojové zariadenia s vlastným pohonom sú taktiež zahrnuté v tejto príručke najlepších postupov, a z tohto dôvodu sa uprednostnil výraz neštandardnej cestnej prepravy namiesto prepravy neštandardného nákladu.

V oblasti neštandardnej cestnej prepravy existujú v pravidlách a postupoch v súčasnosti využívaných členskými štátmi veľké rozdiely. Tento stav odráža potrebu členských štátov overiť si, či sa neštandardná cestná preprava realizuje bezpečne a či má minimálny vplyv na ostatných účastníkov cestnej premávky a na hospodárstvo ako celok. Zvlášť niektoré verejné orgány si potrebujú overiť, že mostné štruktúry na trase prepravy vyhovujú často ťažšej náprave a nákladu vozidla ako obyčajne. Taktiež overujú, či trasa prepravy je primeraná pre veľkosť prepravovaného nákladu, a či náklad nepredstavuje nebezpečenstvo pre ostatných účastníkov cestnej premávky, napr. prostredníctvom polície alebo súkromného sprievodu, ktorý doprevádza neštandardnú cestnú prepravu.

Hlavný cieľ tohto dokumentu je na dobrovoľnej báze napomáhať k zjednodušeniu a harmonizácii pohybu neštandardnej cestnej prepravy a posilneniu využívania informačných technológií a ostatných moderných nástrojov na úrovni súčasnej doby pri vytváraní pravidiel a postupov pri žiadostiach a vydávaní povolenia. Expertná skupina je toho názoru, že úplná harmonizácia nie je nevyhnutná, mal by sa však aspoň umožniť ľahký prístup k informáciám o existujúcich pravidlách a postupoch, ktoré sa v jednotlivých členských štátoch uplatňujú.

Medzinárodní prepravcovia v súčasnosti považujú za veľmi obtiažne stanoviť všetky relevantné požiadavky z dôvodu, že sa pravidlá a postupy jednotlivých členských štátov vo veľkej miere odlišujú. Najčastejšie rozdiely sú nasledovné:

¹ Smernica Rady č. 53/1996/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave, Ú. v. EÚ L 235, 17.9.1996, s. 0059 – 0075

- Čas potrebný na vydanie povolenia, ktorý sa môže líšiť v rozsahu od dvoch pracovných dní až do dvoch mesiacov;
- Rozdielne požiadavky členských štátov na vydanie povolenia;
- Odlišné pravidlá vzťahujúce sa sprievodné vozidlá (súkromné a/alebo policajné);
- Významné rozdiely v požiadavkách signalizácie;
- Niekedy sa vyžaduje predloženie dôkazu o tom, že dodávateľ bol kontaktovaný v snahe znížiť hmotnosť a/alebo zmenšiť rozmery nákladu;
- Rozdiely medzi členskými štátmi v rozsahu povolenia, ktoré sa líši od spoločností k nákladným vozidlám alebo špecifických nákladov;
- Rozdiely vo formulároch žiadosti o neštandardnú cestnú prepravu;
- Rozdiely v požadovaných informačných dokumentoch o vozidle.

Napriek skutočnosti, že takéto rozdiely znamenajú prekážky pri pohybe tovaru a služieb v rámci EÚ, v plnej miere sa uplatňujú výsady národných orgánov v zabezpečovaní bezpečnosti na ceste a integrity infraštruktúry.

2. ZHRNUTIE

Kapitola 3, po stručnom popise európskeho kontextu ohľadom žiadosti a vydania povolenia na neštandardnú cestnú prepravu, približuje podmienky a návrhy, ktoré by mohli značne zjednodušiť postupy a zlepšiť podmienky, v ktorých dôležité segmenty európskeho hospodárstva, zvlášť stavebníctvo a výrobné odvetvia, musia fungovať a ktoré by mali viesť k takej neštandardnej cestnej preprave, ktorú je možné včas a do väčšej miery predvídať. V tejto kapitole je navrhnutý koncept jedného kontaktného bodu pre zákazníka, kde prepravca môže požiadať o vydanie povolenia na neštandardnú cestnú prepravu do jedného miesta prepravy.

Kapitola 4 navrhuje jednotný registračný dokument pre nákladné vozidlá upravený podľa požiadaviek neštandardnej cestnej prepravy, ktorý zahŕňa súčasné postupy v niektorých členských štátoch. Tento dokument sústreďuje špecifické informácie o neštandardnej cestnej preprave, ktoré neobsahuje osvedčenie o evidencii vozidla, a vyžaduje sa od orgánov, ktoré tieto povolenia vydávajú. Navrhovaný dokument o osobitnej európskej registrácii nákladných a prívesných vozidiel (dokument SERT) pokrýva potreby národných orgánov vydávajúcich povolenie.

Kapitola 5 predstavuje princípy, v rámci ktorých by sa mali rozvíjať európske koridory pre neštandardnú cestnú prepravu za účelom uľahčiť cezhraničné operácie neštandardnej cestnej prepravy. V súčasnosti je veľmi obtiažne plánovanie cezhraničnej neštandardnej cestnej prepravy z dôvodu odlišných pravidiel a postupov v členských štátoch a času potrebného na získanie povolenia. Vzhľadom na skutočnosť, že význam neštandardnej cestnej prepravy v oblasti hospodárstva ako celku stále rastie, cestné koridory, cez ktoré by mal byť neštandardnej cestnej preprave spĺňajúcej určité preddefinované kritériá umožnený takmer automatický prechod s povolením, posilnia hospodársky rast EÚ.

Kapitola 6 sa týka značenia a signalizácie a navrhuje relatívne jednoduchý systém, ktorý by podľa expertnej skupiny mal dosiahnuť optimálnu účinnosť. V tejto súvislosti bolo potrebné definovať spoločné pravidlá aj napriek skutočnosti, že hustota cestnej premávky sa môže značne líšiť v rámci jednotlivých členských štátov a dokonca aj v rámci regiónov. Táto kapitola prezentuje systém značenia a signalizácie vhodný pre všetky členské štáty. V prípade potreby môže byť tento systém za účelom splnenia špecifických extrémnych klimatických podmienok doplnený členským štátom.

Kapitola 7 o sprievodoch dopĺňa predchádzajúcu kapitolu. V členských štátoch neštandardná cestná preprava presahujúca určitú maximálnu povolenú hmotnosť a/alebo rozmery musí byť sprevádzaná policajným alebo súkromným vozidlom alebo obidvoma. Hlavná úloha sprievodu je varovať a ochrániť ostatných účastníkov cestnej premávky pred zvýšeným nebezpečenstvom neštandardnej cestnej prepravy. Z tohto dôvodu sprievodné vozidlá plnia dôležitú funkciu značenia.

Kapitola 8 sa venuje strojným zariadeniam s vlastným pohonom, ide o špeciálnu skupinu neštandardnej cestnej prepravy, kde samotné nákladné vozidlo nespĺňa európsku legislatívu o maximálnej povolenej hmotnosti a rozmeroch pre nákladné vozidlá. Keďže tento sektor má hospodársky význam, je oblasti strojných zariadení s vlastným pohonom v tejto príručke najlepších postupov venovaný priestor.

3. POVOLENIA

3.1. Úvod

Neštandardné spôsoby cestnej prepravy sú pre európsku ekonomiku nesmierne dôležité. Stavebný a výrobný sektor je závislý predovšetkým na predvídateľnej a dobre načasovanej dodávke strojových zariadení, betónových konštrukcií a pod. Na jednej strane sa výsady národných dráh kvôli zaisteniu bezpečnosti na cestách a integrity infraštruktúry spoločne s hospodárskym dopadom z dopravnej zápchy spôsobenej neštandardnou cestnou prepravou pripúšťajú. Na druhej strane, hospodársky dopad na neštandardnú cestnú prepravu, ktorá si vyžaduje väčšiu administratívu a spôsobuje problémy s logistikou, by mal byť minimálny. Systematický prístup na získanie povolenia by mal vychádzať z poskytovania bezpečných prevádzkových postupov s minimálnou administráciou.

Kontext cezhraničnej neštandardnej cestnej dopravy sa môže značne zlepšiť pod podmienkou, ak orgány v rámci EÚ budú dodržiavať tieto pravidlá. Princíp jedného kontaktného bodu pre zákazníka, ktorý je rozpracovaný v kapitole 3.2, by mohol podstatne zlepšiť situáciu.

Existuje veľa rôznych druhov povolení pre neštandardnú cestnú dopravu. Mnoho členských štátov rozlišuje medzi dlhodobým a krátkodobým povolením, avšak príslušná doba platnosti sa v jednotlivých členských krajinách líši. Okrem toho rozdiely existujú aj v poplatkoch za povolenie, v počte vozidiel/registrácií na poskytnuté povolenie, atď. Táto kapitola navrhuje odporúčania pre väčšinu z uvedených tém.

3.2. Jeden kontaktný bod pre zákazníka

Každý členský štát by mal zaviesť princíp jedného kontaktného bodu pre zákazníka s ohľadom na poskytnutie povolenia pre neštandardnú cestnú prepravu. To znamená, že žiadatelia by mali v členskom štáte kontaktovať len jeden orgán, ktorý by im poskytol povolenie na neštandardnú cestnú prepravu. Orgán vydávajúci povolenia by mal posudzovať žiadosť o povolenie v spolupráci s ostatnými relevantnými orgánmi v rámci členského štátu. Princíp jedného kontaktného bodu pre zákazníka už niektoré členské štáty do istej miery uplatňujú, keď napr. zahraničný prepravca žiada o povolenie prekročenia územia, udelenie ktorého je v kompetencii orgánu vydávajúceho povolenia, ktorý zodpovedá za miesto vstupu prepravcu na územie príslušného členského štátu. V týchto členských štátoch orgán poskytujúci povolenie, ktorý je zodpovedný za miesto vstupu, žiada oprávnenie od iných miestnych a regionálnych orgánov konajúcich v prospech žiadateľa. Jeden kontaktný bod pre zákazníka neznamená, že existuje jediný orgán, ktorý sa zaoberá vydávaním povolenia na neštandardnú cestnú prepravu v rámci členského štátu, ale spočíva v tom, že rozmanitosť jednotlivých orgánov poskytujúcich povolenie je transparentná smerom k žiadateľovi. Všetkým prepravcom - ako národným tak aj zahraničným - by malo byť jasné, ktorý príslušný orgán kontaktovať.

V dlhodobej vízii by sa kontaktný bod pre zákazníka mohol rozšíriť na európsku úroveň, napr. prepravca, ktorý plánuje neštandardnú cestnú prepravu cez niekoľko členských štátov, požiada iba jeden príslušný orgán o povolenie(-ia) potrebné na prechod všetkými plánovanými územiami Európskej únie. Kontaktovaný orgán poskytujúci povolenia bude úzko spolupracovať so všetkými relevantnými orgánmi zapojenými do procesu udeľovania povolenia, ktoré by pokrylo celú trasu v rámci EÚ.

Formatted: Bullets and Numbering

Formatted: Bullets and Numbering

3.3. Prístup k postupom a predpisom vzťahujúcim sa na povolenie na neštandardnú cestnú prepravu

Formatted: Bullets and Numbering

Neštandardná cestná preprava by sa mohla značne zlepšiť pod podmienkou, že by členské štáty uvádzali všetky relevantné informácie na internete v národnom a anglickom jazyku. Relevantné informácie zahŕňajú predpisy a postupy vzťahujúce sa na povolenie, formulár žiadosti a vysvetlivky ako vyplniť formulár žiadosti. Zoznam príslušných internetových stránok je uvedený v prílohe č. 1 pre členské štáty, v ktorých už táto služba existuje.

Expertná skupina odporúča:

- ľahko sprístupniť služby ohľadom udeľovania povolenia v čase pracovnej doby;
- vypracovať v blízkej budúcnosti štandardizovaný návrh povolenia;
- umožniť prístup k žiadostiam o povolenie prostredníctvom pošty, faxu, elektronickej pošty alebo prostredníctvom elektronického formulára dostupného na internete;
- povolenia doručiť prostredníctvom pošty, faxu, prílohy elektronickej pošty alebo zabezpečenej webovej stránky;
- povolenia sprístupniť elektronicky vo všetkých členských štátoch v nasledujúcich 3 rokoch.

Formatted: Bullets and Numbering

3.4. Rámec pre povolenia na neštandardnú prepravu

Žiadosť o povolenie na neštandardnú prepravu a jej dodržiavanie v súlade so všetkými príslušnými nariadeniami v každom členskom štáte môže znamenať značnú záťaž pre prepravné spoločnosti. Dlhodobé povolenie môže znížiť opakovanie administratívnych procedúr. Väčšina členských štátov poskytuje dlhodobé, krátkodobé a jednorazové povolenia. Jednotlivé druhy povolenia sa však môžu líšiť v závislosti od konkrétneho členského štátu.

Expertná skupina vo svojich inštrukciách navrhuje definíciu dlhodobého povolenia nasledovne:

Štandardizovaný dokument platný na jeden rok alebo dlhšie v rámci určitého územia na dohodnutých cestách vybavených pre neštandardnú cestnú prepravu v rámci povolenej hmotnosti a rozmerov

Dlhodobé povolenie ďalej obsahuje nasledujúce informácie:

- Náklad musí tvoriť jeden celok, ale nie je potrebné podrobne ho opisovať (napr. stačí uviesť maximálnu hmotnosť a rozmery nákladu);
- Povolenie platí pre jedno alebo viac vozidiel. V prípade, že sa vozidlo nahradí iným, musí spĺňať podobné schválené parametre;
- Všetky cesty vybavené na neštandardnú cestnú prepravu musia byť uvedené na dlhodobom povolení (napr. vo forme mapy) alebo musia byť jeho prílohou;
- Transparentná štruktúra cien.

Podľa inštrukcií by sa členské štáty mali usilovať o dosiahnutie maximálnej hmotnosti a rozmerov nákladu pre dlhodobé povolenie cez jednotlivé koridory (viď. tabuľka č.1), keďže dosiahnuť tieto limity nie je pre väčšinu členských štátov možné kvôli požiadavkám infraštruktúry. V každom prípade, ak je to nevyhnutné, orgány poskytujúce povolenia môžu spresniť nižšiu maximálnu hmotnosť a rozmery nákladných vozidiel a pohyblivých strojových zariadení v závislosti od konkrétnych ciest a podmienok infraštruktúry.

Cestná preprava, ktorá presahuje limity uvedené v tabuľke č. 1, si vyžaduje krátkodobé alebo jednorazové povolenie, ktoré sa posudzujú individuálne. Na dlhšiu prepravu sa odporúča využiť vodné cesty, ak je to možné.

Tabuľka č. 1 Rámec pre povolenia na neštandardnú cestnú prepravu

	Bez povolenia (1)	Dlhodobé povolenie (2)	Koridor (3) (Poznámka: koridory nie sú dostupné v Nemecku)
Šírka	3 m	3,5 m	4,5 m
Celková dĺžka (Kombinácia musí spĺňať podmienky na otáčanie; vid' príloha č. 2)	24 m	30 m	40 m
Celková výška	smernica č. 53/96/ES	4,2 m	4,4 m
Hmotnosť	smernica č. 53/96/ES	80 ton	100 ton
Zaťaž nápravy			
Pevná náprava	smernica č. 53/96/ES	12 ton	12 ton
Pohyblivá náprava	12 ton	15 ton	15 ton

(1) Bez povolenia: Členské štáty môžu neštandardnú cestnú prepravu povoliť s ohľadom na smernicu č. 96/53/ES (vid' článok 4.3 uvedenej smernice).

(2) Dlhodobé povolenie: vid' tretí odsek tejto časti kvôli definícii.

(3) Koridor sa definuje ako cestná sieť (vid' kapitola 5). Povolenie na použitie neštandardnej cestnej prepravy po koridore je možné získať oveľa rýchlejšie ako krátkodobé povolenie, pretože počet orgánov, s ktorými je povolenie potrebné konzultovať je minimálne. Proces získavania povolenia sa prirodzene môže predĺžiť z rôznych dôvodov, napr. práce na ceste.

3.5. Podmienky na vydanie povolenia

S neštandardnou cestnou prepravou sú často spojené vysoké finančné riziká, preto sa pokušenie jazdiť bez povolenia zvyšuje s časom, ktorý je potrebný na získanie povolenia. Plánovanie operácie na získanie povolenia cezhraničnej neštandardnej cestnej prepravy môže byť veľmi zložitý, keďže podmienky na získanie povolenia sa medzi jednotlivými členskými štátmi líšia. V niektorých členských štátoch vydanie povolenia trvá niekoľko dní, zatiaľ čo v iných môže proces trvať aj dva mesiace a viac. Hlavným dôvodom spomalenia je skutočnosť, že orgány vydávajúce povolenie musia žiadosť konzultovať s viacerými miestnymi a regionálnymi cestnými úradmi, s majiteľmi mostov a s políciou, ktorá vydáva povolenie na úsek pre neštandardnú prepravu po cestných komunikáciách, ktoré sú v jej kompetencii. V dôsledku zjednodušenia procesu by sa členské štáty mali zamyslieť nad širším použitím dlhodobého povolenia pre tie vozidlá, ktoré presahujú maximálne povolené limity stanovené v smernici č. 53/96/ES, ale nepredstavujú vážnejší problém (vid' tabuľka č.1), ako napr. poľnohospodárske vozidlá.

Expertná skupina zastáva názor, že povolenia by mali byť dostupné v časovom limite, ktorý je uvedený v tabuľke č. 2. Prehľad bežného priemerného času potrebného na získanie povolenia v jednotlivých členských štátoch je uvedený v tabuľke č. 3.

Formatted: Bullets and Numbering

Používanie informačných a komunikačných technológií (IKT) by významne skrátilo čas potrebný na vybavovanie žiadostí o povolenie neštandardnej cestnej prepravy (viď. príloha č. 3 príklady použitia IKT).

Tabuľka č. 2: Čas potrebný na získanie povolenia v praxi (toto sú ciele, o dosiahnutie ktorých by sa členské štáty mali snažiť)

Ďalšie orgány, s ktorými je potrebné konzultovať	Povolenie poskytnuté v rámci:
žiadny	≤ 5 pracovných dní
1 ďalší orgán	≤ 7 pracovných dní
medzi 2 až 5 ďalšími orgánmi	≤ 10 pracovných dní
viac ako 5 ďalších orgánov	≤ 15 pracovných dní

Tabuľka č. 3: Súčasný priemerný čas potrebný na získanie povolenia (odhady vykonané expertnou skupinou v septembri 2005)

Krajina	Potrebný priemerný čas (v pracovných dňoch)	Poznámky
Belgicko	21	
Cyprus	údaj nie je k dispozícii	
Česká republika	2,5	
Dánsko	1	
Estónsko	4	
Fínsko	2	> 100 ton: 5 dní
Francúzsko	20	Maximum: 40 dní
Grécko	10	
Holandsko	1,5	> 100 ton: 6 dní
Írsko	5	
Litva	4	
Lotyšsko	4	
Luxembursko	3	
Maďarsko	2,5	
Malta	údaj nie je k dispozícii	
Nemecko	7	
Poľsko	2,5	
Portugalsko	10	Maximum: 60 dní
Rakúsko	7	Zákonom povolené maximum: 3 mesiace

Slovensko	2,5	
Slovinsko	3	
Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska	2	> 80 ton: 5 dní, >6,1m alebo >30 m dĺžky alebo >150 ton: 8 týždňov
Španielsko	2	> 3,00 m šírky a/alebo > 20,55 m dĺžky a/alebo > 4,50 m výšky a/alebo ≥ 45 ton: 6 týždňov
Švédsko	2,5	
Taliansko	25	Maximum: 60 dní

3.6. Žiadosť o povolenie

V súčasnosti členské štáty vyžadujú rôzne druhy formulárov žiadosti. Expertná skupina zastáva názor, že rozdielne druhy formulárov žiadosti, ktoré sa v súčasnosti používajú, by sa mali ujednotiť. Jednotný návrh aj obsah povolenia by mohol priniesť úžitok obom stranám – prepravcom aj orgánom vydávajúcim povolenie. Jedine jazyk by sa na formulári žiadosti líšil v závislosti od členského štátu.

V prípade, že členský štát nevyužije jednotnú formu, potom je nevyhnutné, aby bol formulár žiadosti vyhotovený v jazyku (jazykoch) členského štátu a v anglickom jazyku.

3.1.1.3.6.1. Obsah formuláru žiadosti

Formulár žiadosti by mal obsahovať všeobecné informácie. S ohľadom na informácie o vozidle, formulár žiadosti by mal obsahovať nevyhnutné otázky o vlastnostiach vozidla súvisiace s účelom žiadosti tak, aby mohla byť žiadosť posúdená. Napr. pre extra dlhú prepravu, je nevyhnutná otázka, či je vozidlo technicky vyhovujúce (predĺžiteľné).

V prípade extra širokej prepravy nie je potrebné vyžadovať dodatočné informácie. Všetky potrebné informácie je možné poskytnúť vo forme kópie osvedčenia o evidencii vozidla alebo kópie dokumentu SERT (viď. kapitola 4).

3.1.2.3.6.2. Návrh formuláru žiadosti

Čo sa týka návrhu formuláru žiadosti, expertná skupina navrhuje použiť vzor formuláru žiadosti uvedený v prílohe č. 4. Časti žiadosti, ktoré členské štáty nepovažujú za potrebné vyplniť v súvislosti s národnou neštandardnou cestnou prepravou, ostanú nevyplnené.

Formatted: Bullets and Numbering

Formatted: Bullets and Numbering

Formatted: Bullets and Numbering

4. INFORMÁCIA O VOZIDLE

4.1. Rozsah

Orgány vydávajúce povolenie často potrebujú detailnejšie informácie o vozidle ako tie, ktoré sú uvedené v osvedčení o evidencii vozidla. Ide hlavne o dodatočné informácie, ktorými je možné overiť zlučiteľnosť vozidla s požiadavkami neštandardnej cestnej prepravy, napr. v prípade prepravy ťažkého nákladu, ktorý presahuje jednak povolenú celkovú hmotnosť aj záťaž nápravy.

Väčšina krajín zaviedla pre tento účel vlastné informačné dokumenty.

Pre medzinárodných prepravcov pri žiadaní o povolenie na neštandardnú cestnú prepravu predstavujú jednotlivé odlišné národné prístupy značnú prekážku z nasledujúcich dôvodov:

- uplatňujú sa odlišné postupy;
- vyžaduje sa fyzická prehliadka vozidla alebo niekedy aj celej súpravy;
- orgány vydávajúce povolenia vyžadujú odlišné údaje;
- orgány vydávajúce povolenia uplatňujú rozdielne kritériá pri posudzovaní žiadostí.

Väčšina členských štátov akceptuje výhradne národné doklady. Expertná skupina považuje túto skutočnosť za nadbytočnú prekážku pri operáciách medzinárodnej neštandardnej cestnej prepravy. Na základe toho expertná skupina navrhuje dvojfázový postup zavedenia spoločnej evidencie dokladov na úrovni EÚ pre neštandardnú cestnú prepravu:

- Prvá fáza, ako je to v súčasnosti, by spočívala vo vzájomnej akceptácii existujúcej evidencie dokladov pre neštandardnú cestnú prepravu, pokiaľ poskytujú požadované informácie;
- Druhá fáza by si vyžadovala dosiahnutie dohody na úrovni EÚ ohľadom SERT dokumentov (viď časť 4.2) a ich využitie orgánmi EÚ, ktoré vydávajú povolenia. Dostupnosť centrálnej on-line databázy by zlepšila efektivitu využívania rovnakej evidencie dokladov na úrovni EÚ.

4.2. Dokument o osobitnej európskej registrácii nákladných a prívesných vozidiel (SERT)

Na vyriešenie tohto problému sa v inštrukciách najlepšej praxe navrhuje jednotný dokument, ktorý pokrýva potreby rôznych národných orgánov: Dokument o osobitnej európskej registrácii nákladných a prívesných vozidiel (the Special European Registration of Trucks and Trailers (SERT) document). Cieľom tohto dokumentu je zjednotiť technické údaje o vozidlách potrebné pre prívesné vozidlá a ťažné zariadenia (traktory a nákladné autá).

V prílohe č. 5 sa nachádza ako príklad dokument SERT na registráciu prívesného vozidla. Dokument SERT je možné využiť na registráciu prívesných vozidiel štandardných rozmerov.

Formatted: Bullets and Numbering

Formatted: Bullets and Numbering

4.3. Obsah dokumentu SERT

Každý dokument SERT má špecifické referenčné číslo, ktoré musí byť uvedené na formulári žiadosti.

Registračné číslo nákladného vozidla sa do dokumentu SERT neuvádza, pretože v niektorých členských štátoch sa toto číslo môže meniť počas životnosti vozidla. Schematický náčrt a hlavné rozmery vozidla sú dané. V dokumente SERT sú uvedené vlastnosti riadenia, technicky povolený náklad a počet osôb a požiadavky na možné zníženie rýchlosti.

Uvádza sa aj informácia ohľadom prepojenia, náprav a pneumatík, keďže niektoré členské štáty tieto údaje vyžadujú.

Jednotlivé časti štandardného príviesného vozidla sú uvedené v prílohe dokumentu SERT. Túto prílohu je možné doplniť v prípade, že časti sú doplnené alebo nahradené inými.

4.4. Postup pri dokumente SERT

Žiadosť na dokument SERT musí vyhotoviť výrobca vozidiel na štandardizovanom formulári (viď príloha č. 5).

Orgán členského štátu, v ktorom bola žiadosť podaná, vystaví dokument.

Pri posudzovaní dokumentu SERT by orgán vydávajúci povolenia mal:

- a. Zvážiť otáčavé vlastnosti (viď príloha č. 2);
- b. Skontrolovať, či celková hmotnosť a záťaž nápravy nepresahuje limity vozidla špecifikované výrobcom;
- c. Skontrolovať primeranosť:
 - pneumatík (index záťaže podľa systému ETRTO)
 - bŕzd (overenie výpočtu alebo brzdovej schémy)

4.5. Databáza SERT

Všetky dokumenty o osobitnej európskej evidencii nákladných a príviesných vozidiel vydané Európskou úniou musia byť ľahko dostupné. Z tohto dôvodu sa od všetkých členských štátov vyžaduje on-line prístup k informáciám. Všetkým orgánom vydávajúcim povolenia v členských štátoch sa odporúča spolupracovať pri zavádzaní systému výmeny informácií.

Formatted: Bullets and Numbering

Formatted: Bullets and Numbering

Formatted: Bullets and Numbering

5. KORIDORY PRE NEŠTANDARDNÚ CESTNÚ PREPRAVU

(viď príloha č. 5 ako príklad koridorov v dvoch severovýchodných členských štátoch).

5.1. Úvod

Plánovanie cezhraničnej neštandardnej cestnej prepravy je v súčasnosti veľmi zložitá, keďže pravidlá a postupy sa v jednotlivých členských štátoch značne líšia.

Vzhľadom na skutočnosť, že význam neštandardnej cestnej prepravy medzi európskymi hospodárskymi oblasťami stále rastie, je potrebné sektoru priemyslu a dopravy poskytnúť také podmienky, ktoré by umožnili udržateľný rozvoj. Cieľom je uľahčiť cezhraničné operácie pre neštandardnú cestnú prepravu za účelom posilnenia hospodárskeho rastu EÚ. Z tohto dôvodu sa v tejto kapitole posudzuje a rozvíja koncepcia koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu.

Expertná skupina zastáva názor, že členské štáty by mali zväziť vytvorenia cestných koridorov cez územie EÚ s minimálnymi rozmermi a výškami, ako je uvedené v tabuľke č. 1. To by umožnilo takmer automatické práva na prechod neštandardnej cestnej prepravy, ktorá by spĺňala určité vopred definované kritériá.

•

Transeurópske koridory pre neštandardnú cestnú prepravu by mali zahŕňať všetky cestné komunikácie hospodárskeho významu, napr. cesty európskej cestnej siete, diaľnice, cesty hospodárskych oblastí, prístavy a terminály kontajnerov, atď.

Informácie by mali byť dostupné všetkým stranám, ktoré sa zúčastňujú na neštandardnej preprave: dopravcovia, polícia, orgány vydávajúce povolenia, úrady pre správu ciest, mostov a tunelov, atď.

Operácie neštandardnej cestnej prepravy by takto mohli využiť príslušné cesty na základe požiadaviek v rámci siete koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu v zjednodušenom postupe žiadosti o povolenia. Členské štáty by mali poskytovať aktuálne informácie o prístupnosti koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu, napr. hlásenie o premávke súvisiace s prebiehajúcimi prácami na ceste, klimatickými podmienkami, hustotou premávky, atď.

Na základe skúseností členských štátov z existujúcej siete koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu a diskusií v rámci expertnej skupiny je možné hlavné faktory potrebné na vytvorenie takejto siete zhrnúť nasledovne:

5.2. Európska sieť koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu

Sieť koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu by mala mapovať hospodársky významné komunikačné cesty za účelom efektívneho prepojenia európskych hospodárskych centier. Z tohto dôvodu by sa logicky sieť koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu mala zhodovať alebo vyplývať z transeurópskej cestnej siete¹. Koridory pre neštandardnú cestnú prepravu zahŕňajú cesty vopred klasifikované na použitie pre neštandardnú cestnú prepravu. To znamená, že tieto časti cestnej siete,

¹ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 884/2004/ES z 29. apríla 2004, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie č. 1692/1996/ES o smerniciach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 0001 – 0038

Formatted: Bullets and Numbering

Formatted: Bullets and Numbering

vozovky, mosty a iné špecifické cestné štruktúry sú klasifikované ako primerané na záťaž neštandardnej cestnej prepravy; táto informácia by sa mala pravidelne aktualizovať a byť ľahko dostupná všetkým zainteresovaným stranám. Pre zostávajúcu časť európskej cestnej siete sa o vhodnosti ciest bude rozhodovať individuálne na základe žiadosti pre neštandardnú cestnú prepravu.

Dostatočne podrobná mapa siete európskych koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu by mala byť ľahko dostupná, napr. na dobre spropagovanej internetovej stránke, kde by boli uvedené potrebné informácie a príslušenstvo, ktoré si prepravné spoločnosti vyžadujú pri plánovaní operácie pre neštandardnú cestnú prepravu. Tieto informácie by mohli využiť aj jednotlivé orgány, ktoré spracúvajú žiadosti o povolenie a orgány vykonávajúce kontroly premávky.

Je potrebné zdôrazniť, že koridory pre neštandardnú cestnú prepravu sa nestanú prostriedkom na obchádzanie povolených limitov hmotnosti a rozmerov ukotvených v smernici č. 53/1996/ES². Nákladné vozidlá využívajúce koridory, ktoré prekračujú limity uvedené v smernici, by museli požiadať o povolenie, avšak prostredníctvom zjednodušeného postupu žiadosti (viď ďalšia časť), museli by preukázať, že ide o nedeliteľný náklad.

5.3. Zjednodušený postup žiadosti o použitie koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu

Formatted: Bullets and Numbering

Dostupnosť vopred definovaných koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu by významne zlepšila postup pri získavaní povolenia na uskutočnenie operácie pre neštandardnú cestnú prepravu. Potrebné dokumenty na získanie povolenia sú nasledovné:

- osvedčenie o spôsobilosti na jazdu pre nákladné vozidlá určených na uskutočnenie operácie pre neštandardnú cestnú prepravu;
- osvedčenie o klasifikácii prepravy vydané príslušným národným orgánom. Klasifikácia neštandardnej cestnej prepravy by vychádzala z odporúčaní uvedených v tabuľke č. 1.

V prípade, že obidve osvedčenia sú platné a zlučiteľné s klasifikáciou vozoviek a cestných štruktúr uvedených v pláne trasy, povolenie môže byť vydané bez ďalšieho posudzovania. V inom prípade sa žiadosť vybavuje rovnako ako pri povolení na neštandardnú cestnú prepravu pre akýkoľvek typ cesty.

Je možné predpokladať, že správnou definíciou koridorov a klasifikáciou neštandardnej cestnej prepravy, vozoviek a cestných štruktúr, by sa povolenia mohli vydávať prostredníctvom zjednodušeného postupu žiadosti vo väčšine prípadov (až 90% v niektorých členských štátoch už žiadalo o koncepciu koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu; viď príloha č. 6 ako príklady koridorov pre neštandardnú cestnú prepravu).

² Smernica Rady č. 53/1996/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave, Ú. v. EÚ L 235, 17.9.1996, s. 0059 – 0075.

6. ZNAČENIE A OSVETLENIE NÁKLADU A NÁKLADNÝCH VOZIDIEL

6.1. Úvod

Účelom značenia neštandardnej cestnej prepravy je predchádzať dopravným nehodám, tým že upozorňuje účastníkov cestnej premávky o možnom nebezpečenstve, ktoré môže neštandardná preprava spôsobiť.

Tieto odporúčané postupy navrhujú relatívne jednoduchý, ale vysoko účinný systém značenia. V tejto súvislosti je potrebné mať na zreteli, že v každom členskom štáte neštandardná cestná preprava, ktorej náklad presahuje povolenú hmotnosť a/alebo povolené rozmery musí byť sprevádzaná policajným alebo osobným sprievodom alebo oboma. Hlavnou úlohou sprievodu je upozorniť a ochrániť iných účastníkov cestnej premávky pred možným nebezpečenstvom neštandardnej cestnej prepravy. Z toho dôvodu plní sprievod dôležitú výstražnú funkciu.

V prípade, že sprievod nie je prítomný pri neštandardnej cestnej preprave, ide o prepravu nákladu primeraných rozmerov. V takom prípade je značenie pomerne jednoduché. Nie je potrebné značenie navyše, ktoré sa vo všeobecnosti vyžaduje pri neštandardnej cestnej preprave nákladu extrémnych rozmerov, pri ktorej je sprievod vždy prítomný.

Keďže hustota cestnej premávky sa môže značne líšiť nielen medzi jednotlivými členskými štátmi, ale aj v rámci jednotlivých regiónov, spoločné pravidlá o využívaní sprievodu pri neštandardnej cestnej preprave sú veľmi užitočné (viď kapitola 7).

Ďalším dôležitým faktorom sú rozdielne klimatické podmienky v rámci EÚ. Napr. Švédsko a Fínsko z veľkej časti roka pokryté snehom a v zimnom období nie je dostatok denného svetla. Tieto mimoriadne podmienky si vyžadujú špeciálne doplnkové značenie ako svetlá navyše (nie biele!) zapnuté aj počas dňa. Z týchto dôvodov niektoré členské štáty, aby zvládli extrémne klimatické podmienky, budú musieť prispôbiť systém značenia úrovni štandardu značenia, ktorý je popísaný nižšie.

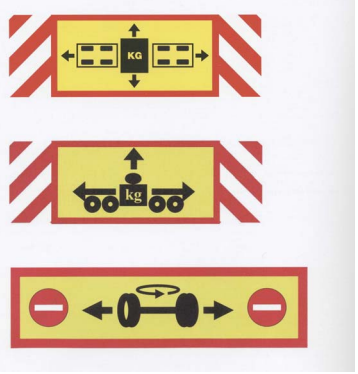
6.2. Odporúčané značenia a signalizácia pre neštandardnú cestnú prepravu

Tabuľka 4: Značenia a signalizácia neštandardnej cestnej prepravy

Položka	Popis	Poznámky/podrobnosti
Všeobecné upozornenie	Piktogram	

Formatted: Bullets and Numbering

Formatted: Bullets and Numbering

Položka	Popis	Poznámky/podrobnosti
		
Široký náklad	<p>Výstražné značenie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Červenobiele alebo červenožlté diagonálne pruhy pod uhlom 45° až 60°; - Maximálne odrážajúce svetlo podľa Nariadenia 104 trieda C Hospodárskej komisie OSN pre Európu; - Minimálne rozmery (v tvare obdĺžnika) 420x420, 280x560 alebo 140x800 mm; - Šírka pruhov je od 70 do 100 mm. <p>Za tmy, svetlá musia byť umiestnené na náklade (výstražný signál):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Biele vpredu; červené v zadnej časti; - Žiarovky alebo LED diódy; - Žiarovky 15-21W alebo LED diódy s ekvivalentnou svietivosťou. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vyžaduje sa pri náklade bočne presahujúcom viac ako 100 mm. <p>Inštalácia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Značenie a svetlá musia naznačovať najväčšiu šírku nákladu po jeho celom obvode vpredu aj vzadu; - Značenie a svetlá môžu byť umiestnené na náklade alebo na vozidle a musia byť jasne viditeľné na primeranú vzdialenosť ostatnými účastníkmi cestnej premávky. Značenia a svetlá musia byť umiestnené v maximálnej výške 2 m, nie však pred čelným sklom.
(Ne)naložená dĺžka	<p>Bočné značenie za tmy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Značenie bielou alebo žltou čiarou; - Maximálne odrážajúce svetlo podľa Nariadenia 	<p>Inštalácia:</p> <p>Na nákladnom vozidle a/alebo na náklade podľa odporúčaní Hospodárskej komisie OSN pre Európu.</p>

Položka	Popis	Poznámky/podrobnosti
	104 trieda C Hospodárskej komisie OSN pre Európu; - Povinné pre dĺžku nákladu presahujúcu viac ako 20 m.	
Náklad vyčnievajúci vpredu a vzadu	Výstražné značenie: Platia rovnaké podmienky ako pri širokom náklade, ale značenie je povolené výhradne v tvare štvorca. Počas jazdy za tmy musí byť jedno biele svetlo umiestnené vpredu a jedno červené svetlo vzadu.	- Vyžaduje sa pri náklade presahujúcom limity vozidla vpredu a vzadu viac ako 1000 mm; Inštalácia: - Značenie a svetlá musia byť umiestnené na konci presahujúceho nákladu.
Ďalšie značenie	Použitie špeciálnych výstražných svetiel (Hospodárska komisia OSN pre Európu R 65) a predných svetiel vozidla podľa národných nariadení	

Ďalšie vysvetlivky k jednotlivým položkám v tabuľke č. 4

Všeobecné upozornenie

Za účelom vyhnúť sa jazykovým problémom, sa na signalizáciu všeobecného upozornenia odporúča použiť značku bez textu. Expertná skupina navrhuje používať piktogram, ako je to znázornené v prílohe č. 6.

Široký náklad

Na označenie nadrozmerného nákladu sa odporúča značenie vyrobené z materiálu maximálne odrážajúceho svetlo (podľa Nariadenia 104 trieda C Hospodárskej komisie OSN pre Európu) vo forme červenobielych alebo červenožltých diagonálnych pruhov (pod uhlom 45° až 60°) s prídavnými svetlami počas jazdy za tmy.

Pruhy maximálne odrážajúce svetlo sa odporúčajú z dôvodu, že:

- značenie má optimálnu viditeľnosť za tmy, dokonca aj pri približovaní sa z uhla;
- značenie je vždy rovnaké, a preto nemôže dôjsť k nedorozumeniu, ktoré pruhy by mali alebo nemali maximálne odrážať svetlo.

(Ne)naložená dĺžka nákladu

Na prepravu nákladu s dĺžkou presahujúcou viac ako 20 m sa odporúča označenie vo forme čiary podľa Nariadenia 104 trieda C Hospodárskej komisie OSN pre Európu. Toto značenie sa použije aj v prípade prednej alebo zadnej časti vyčnievajúceho nákladu.

Vyčnievajúci náklad

Platia rovnaké predpisy ako v prípade širokého nákladu až na skutočnosť, že značenie je povolené výhradne v tvare štvorca.

Ďalšie značenie

Niektoré členské štáty vyžadujú v rôznych situáciách použitie špeciálnych výstražných svetiel (rotujúcich svetiel) a predných svetiel vozidla. Vzhľadom na to, že tieto opatrenia zakaždým sprevádzajú neštandardnú cestnú prepravu, nepredstavujú žiadnu prekážku v medzinárodných operáciách neštandardnej cestnej prepravy. Z tohto dôvodu sa nenavrhujú žiadne doplňujúce opatrenia.

7. SPRIEVOD

Úvod

Neštandardná cestná preprava môže kvôli svojim rozmerom a/alebo kvôli svojej hmotnosti výrazne ohroziť bezpečnosť na ceste. Okrem toho môže brzdiť cestnú premávku. Z týchto dôvodov väčšina členských štátov vyžaduje, aby neštandardná cestná preprava bola doprevádzaná sprievodným vozidlom. V súčasnosti má každý členský štát svoj vlastný režim policajných sprievodov, súkromných sprievodov, alebo kombináciu oboch. V niektorých členských štátoch polícia zvyčajne nesprevádza neštandardnú cestnú prepravu, okrem nákladov mimoriadnej hmotnosti a/alebo rozmerov. V niektorých prípadoch musí byť policajný sprievod platený.

Za účelom konať ako vedúci prepravy musí takáto osoba získať oprávnenie členského štátu, cez ktorý preprava prechádza. Niektoré členské štáty neumožňujú vedúcim prepravy prechod bez sprievodu polície.

Kategórie sprievodu

Kategorizácia podľa funkcií

Základné funkcie sprievodu sú:

- výstraha ostatných účastníkov cestnej premávky voči možnému nebezpečenstvu neštandardnej cestnej prepravy,
- pomoc pri postupe neštandardnej cestnej prepravy a/alebo
- riadenie cestnej premávky na križovatkách, mostoch, kruhových objazdoch, atď.
(Tieto činnosti vykonáva polícia a/alebo vedúci prepravy, ktorý potrebuje špecifickú kvalifikáciu.)

Národné oprávnenie členského štátu pre vedúceho prepravy, cez ktorý preprava prechádza, sa vyžaduje vopred. Niektoré členské štáty nepovoľujú vedúcim prepravy riadiť premávku bez prítomnosti polície rovnako ani riadiť premávku súkromným osobám.

Kategorizácia podľa veľkosti

Neštandardná cestná preprava predstavuje pre ostatných účastníkov cestnej premávky rôzny stupeň nebezpečenstva v závislosti od rozmerov, hmotnosti nákladu ako aj kategórie cesty, po ktorej sa preprava realizuje.

Tieto pravidlá odporúčajú nasledovné kategórie sprievodu s ohľadom na uvedené nebezpečenstvo:

Tabuľka 5: Kategórie sprievodu

	Typ cesty	Sprievod nie je potrebný	Sprievod typu A	Sprievod typu B
Šírka (Š)	Diaľnice	$\dot{S} \leq 3,50 \text{ m}$	$3,50 \text{ m} < \dot{S} \leq 4 \text{ m}$	$\dot{S} > 4 \text{ m}$
	Ostatné cesty	$\dot{S} \leq 3,25 \text{ m}$	$3,25 \text{ m} < \dot{S} \leq 3,50 \text{ m}$	$\dot{S} > 3,50 \text{ m}$
Dĺžka (D)	Diaľnice	$D \leq 30 \text{ m}$	$30 \text{ m} < D \leq 50 \text{ m}$	$D > 50 \text{ m}$
	Ostatné cesty	$D \leq 27,5 \text{ m}$	$27,5 \text{ m} < D \leq 32,5 \text{ m}$	$D > 32,5 \text{ m}$
Hmotnosť (Nevzťahuje sa na)	Všetky cesty	Bez špecifických požiadaviek		

1. V Dánsku majú všetky druhy neštandardnej prepravy predpísaný limit povolenej rýchlosti, ale sprievod sa nevyžaduje.

Sprievod typu A: Minimálne jedno sprievodné vozidlo.

Sprievod typu B: Minimálne:

- dve sprievodné vozidlá alebo
- jedno sprievodné vozidlo a policajný alebo adekvátny sprievod (oprávnený/kvalifikovaný vedúci prepravy).

Poznámka:

• Tabuľka 5 sa odporúča ako všeobecné odporúčanie. Je potrebné vziať do úvahy skutočnosť, že definície diaľnic a ostatných ciest sa môžu medzi jednotlivými členskými štátmi líšiť. Dôležitá je nielen šírka cesty, ale aj hustota premávky, podmienky na ceste a skutočnosť, či cesta má alebo nemá spevnenú krajinu.

V prípade, že neštandardná cestná preprava nespĺňa viac ako jeden stĺpec tabuľky, je potrebné riadiť sa najprísnejším režimom sprievodu.

- Vyžaduje sa minimálne jedno sprievodné vozidlo a/alebo kvalifikovaný vedúci prepravy v prípade, že si neštandardná cestná preprava vyžaduje prekročenie všeobecných pravidiel cestnej premávky a značenia (napr. obmedzenie povolenej rýchlosti, nepovolené predbiehanie, jednosmerná premávka, prechod cez most...). V takýchto situáciách niektoré členské štáty vyžadujú policajný sprievod. Iné členské štáty vyžadujú minimálne jedného kvalifikovaného vedúceho prepravy na jedno sprievodné vozidlo.
- Prepravcovia môžu využiť sprievodné vozidlá navyše k predpísanému počtu vozidiel v tabuľke. Vo všeobecnosti je sprievodné vozidlo navyše vždy lepšie, ako keby mal byť sprievod nedostatočný.

Sprievodné vozidlá

Sprievodné vozidlá doprevádzajúce neštandardnú cestnú prepravu zabezpečujú veľmi dôležitú dodatočnú výstrahu ostatným účastníkom cestnej premávky pred možným nebezpečenstvom neštandardnej cestnej prepravy (viď. Kapitolu 6).

Štandardný a dobre viditeľný vzhľad sprievodných vozidiel prispieva k bezpečnosti na ceste. V prípadoch, keď posádka plní funkciu vedúceho prepravy, vyžaduje sa, aby bol vzhľad posádky štandardný, na základe čoho môžu ostatní účastníci cestnej premávky rozpoznať jeho právomoci.

Táto príručka najlepších postupov odporúča, aby sa sprievodné vozidlá riadili popisom uvedeným nižšie (viď. Prílohu 7, kde sú fotografie sprievodných vozidiel):

Sprievodné vozidlo má minimálne štyri kolesá. Vodičovi musí poskytnúť dobrú viditeľnosť. Za účelom dobrej viditeľnosti vzadu a po stranách, vozidlo je vybavené vonkajšími zrkadlami po oboch stranách. Okrem toho je výhodnejšie mať v zadnej časti vozidla okná, ktoré vodičovi napomáhajú k lepšej viditeľnosti. Sprievodné vozidlo nebude tvoriť žiadnu časť z prepravovaného neštandardného nákladu alebo neštandardného vozidla.

• **Farba vozidla:** žltá (RAL kódy 1003, 1004 alebo 1023, viď. Prílohu 9).

• **Predná časť:** 0,5 m² pruhovanej plochy umiestnenej diagonálne (pod uhlom 45° až 60°), pruhy široké 10-12 cm. Farba: červená, najlepšie plne odrážajúca svetlo, s bielymi plne svetlo odrážajúcimi pruhmi.

„Navigátor premávky“ (signalizujúce zariadenie pozostávajúce z 8 svetiel, vid' fotografiu v Prílohe 7) alebo súprava dvoch blikajúcich svetiel.

- **Zadná časť:** 0,5 m² pruhovanej plochy umiestnenej diagonálne (pod uhlom 45° až 60°), pruhy široké 10-12 cm. Farba: biela, najlepšie plne odrážajúca svetlo, s červenými plne svetlo odrážajúcimi pruhmi.

- **Strany:** Na obidvoch stranách, nálepky plne odrážajúce svetlo v tvare „otvorených šípok“ (vid' Prílohu 7).

Tieto nálepky musia mať rozmery minimálne 1,00 m x 0,30 m. Farba: červená/biela alebo červená/žltá. Šípky by mali na vozidle smerovať dopredu a mali by byť 0,10 m široké.

- **Otáčavé svetlá/blikajúce svetlá:**

Každé sprievodné vozidlo by malo mať na streche umiestnené dve žlté výstražné otáčavé/blikajúce svetlá na nezávislom elektrickom obvode, aby sa predišlo súbežnému zlyhaniu alebo zlyhaniu blikajúcej lampy po celej strešnej šírke.

- **Vybavenie** (minimálne požiadavky):

Osem dopravných kužeľov, jeden hasiaci prístroj, jednúčelový plne obojsmerný komunikačný kanál medzi sprievodným vozidlom a vodičom neštandardnej cestnej prepravy. Toto rádiové hlasové spojenie musí spĺňať rozhlasové oprávnenie ktoréhokoľvek členského štátu, cez ktorý sa prechádza a musí umožniť prevádzku bez ručného ovládania – hands-free. Ručne ovládané mobilné telefóny alebo podobné zariadenia sa nesmú počas jazdy používať.

Poznámka: Výstražné svetlá sa môžu používať len v prípade, ak sprievodné vozidlo aktívne doprevádza neštandardnú cestnú prepravu.

Školenie

Vzhľadom na skutočnosť, že sprievod plní dôležitú výstražnú funkciu, členské štáty by mali regulovať vzhľad a vybavenie sprievodných vozidiel, ako aj školenie a oprávnenie vodiča sprievodného vozidla s ohľadom na bezpečnosť na ceste. Školenie je ešte dôležitejšie v prípade, že vodič sprievodného vozidla je oprávnený vykonávať funkciu vedúceho prepravy.

Všeobecné požiadavky

Školenie vodičov sprievodných vozidiel bude pozostávať z teoretickej a praktickej časti a bude ukončené oficiálnym testom zameraným na obidve časti. Školenie je potrebné špecializovať na základe rôznych funkcií sprievodu. Praktická časť školenia bude taktiež zahŕňať zaškolenie pre prácu.

Školenie vodičov sprievodu bez zodpovednosti za riadenie premávky

V niektorých prípadoch majú vodiči sprievodu iba výstražnú funkciu a/alebo napomáhajú v postupe neštandardnej cestnej prepravy, ale nevykonávajú funkciu vedúceho prepravy. Je potrebné, aby bol personál kvalifikovaný.

Základ školenia by mal byť zameraný na nasledujúce témy:

- terminológia a definície vzťahujúce sa na neštandardnú cestnú prepravu,
- nebezpečenstvá cestnej premávky v súvislosti s neštandardnou cestnou prepravou,
- pravidlá a signály cestnej premávky,
- práva, povinnosti, zodpovednosť a pridelené úlohy personálu sprievodu,

- oboznámenie sa so všeobecnými postupmi a požiadavkami neštandardnej cestnej prepravy,
- požiadavky na sprievodné vozidlá a ich vybavenie,
- riadenie vozidla cez tunely a mosty,
- komunikácia medzi vodičom neštandardnej cestnej prepravy a vodičom sprievodného vozidla,
- jednotlivé techniky sprievodu,
- princípy obranných stratégií riadenia vozidla – rozpoznanie neštandardného správania ostatných účastníkov cestnej premávky a adekvátne protiopatrenia,
- relevantné geografické informácie
- školenie teoretickej časti.

Školenie vedúcich prepravy

V prípadoch, keď je potrebné, aby sprievodný personál riadil premávku (napr. kvôli uzatvoreniu mostov pre ostatné vozidlá alebo zastavenie premávky na križovatkách) alebo v prípade, keď vozidlo neštandardnej cestnej prepravy musí manévrovať v rozpore s pravidlami cestnej premávky, od personálu sa vyžaduje dodatočná kvalifikácia.

Okrem školenia určenému vodičom sprievodu, kurz pre vedúcich prepravy by mal obsahovať nasledujúce témy:

- práva, povinnosti, zodpovednosť a pridelené úlohy pri riadení cestnej premávky,
- správne používanie vybavenia na riadenie cestnej premávky a schopnosť riadiť cestnú premávku,

Pravidelné overovanie oprávnenia

Vzhľadom na skutočnosť, že sprievodné vozidlá doprevádzajúce neštandardnú cestnú prepravu majú veľkú zodpovednosť, je potrebné, aby boli vodiči sprievodných vozidiel a vedúci prepravy pravidelne preskúšaní a aby ich oprávnenia na výkon sprievodu boli overené.

Zoznam vodičov sprievodných vozidiel a vedúcich prepravy

Členské štáty by mali uverejniť aktuálny a ľahko prístupný zoznam oprávnených/kvalifikovaných vodičov sprievodných vozidiel a vedúcich prepravy.

8. STROJOVÉ ZARIADENIA S VLASTNÝM POHONOM

Pojazdné žeriavy a podobné zariadenia

Pojazdné žeriavy zohrávajú vo všetkých členských štátoch dôležitú úlohu pri výstavbe, generálnych opravách a rekonštrukčných zásahoch. Z hľadiska ich funkcie ide o pomerne ťažké a kompaktné vozidlá a z tohto dôvodu vo všeobecnosti presahujú maximálnu povolenú hmotnosť vo väčšine členských štátov. Často presahujú aj maximálne povolené rozmery.

Pojazdné žeriavy si často vyžadujú presuny v krátkom čase medzi jednotlivými staveniskami. Dostupnosť pojazdných žeriavov závisí od toho, ako rýchlo získajú povolenie na použitie cestných sietí. Táto skutočnosť platí aj pre podobné vybavenie ako sú čerpadlá na betónovú zmes, klbové vysokozdvížne ramená s plošinou, atď. Pre európske hospodárstvo ako také by bolo preto prospešné, keby sa tieto investičné položky mohli ľahko presúvať podľa potreby, čo by malo za následok lepší koeficient využitia vybavenia a nižšie prevádzkové náklady.

Modulové prívesné vozidlá s vlastným pohonom

Tieto vozidlá pozostávajú z modulov, ktoré môžu byť pospájané do množstva kombinácií prepravujúcich nedeliteľný náklad. Pohybujú sa prostredníctvom sieťového zdroja pripevneného na jednom z modulov a obyčajne sú riadené diaľkovým ovládaním. Rýchlosť modulového prívesného vozidla s vlastným pohonom je veľmi nízka a vzdialenosť na presun obmedzená len na prechod cesty a/alebo riadenie vozidla na krátke vzdialenosti po štátnych cestách.

Rýchlosť	: maximálne 5 km/h, napr. rýchlosť chôdze pri použití ručného diaľkového ovládania, 25 km/h, ak je vozidlo vybavené sedadlom pre vodiča.
Sprievod	: potrebný je policajný sprievod alebo sprievodné vozidlo
Maximálny limit nápravy	: 15 ton (v Nemecku 12 ton)
Povolenia	: pre každú presúvajúcu sa neštandardnú cestnú prepravu.

Rámec pre povolenia na neštandardnú cestnú prepravu vzťahujúci sa k strojovým zariadeniam s vlastným pohonom

Zát'až nápravy

Maximálne povolená záťaž hnacej nápravy pre vozidlá v medzinárodnej premávke je 11,5 tony. Väčšina členských štátov akceptuje 12 ton na všetky nápravy, hnacie alebo voľnobežné, pre pojazdné žeriavy a podobné zariadenia, aj v prípade, že náprava má len jeden pár kolies. Taktiež sa v priebehu rokov významne zlepšili systémy odpruženia: maximum hybnej záťaže nápravy sa výrazne znížilo využívaním hydraulického odpruženia. Z týchto dôvodov sa expertná skupina domnieva, že maximálnu povolenú záťaž 12 ton na nápravu by bolo možné ľahko podporiť na väčšine európskych ciest.

Celková hmotnosť

Celková hmotnosť je pre väčšinu pojazdných žeriavov a podobných zariadení vo všeobecnosti niekoľkonásobne viac ako 12 ton. Tým, že sú tieto vozidlá vo všeobecnosti ťažké a kompaktné, znamenajú veľké obavy pre mosty. Expertná skupina považuje za prijateľnú maximálnu celkovú

hmotnosť 60 ton pre dlhodobé povolenia a 72 ton pre koridory. Niektoré členské štáty majú nižšie limity hmotnosti kvôli obmedzeniam infraštruktúry.

Strojové zariadenia s vlastným pohonom ťažšie ako 72 ton si vyžadujú špeciálne povolenie. Pochopiteľne, množstvo ciest a mostov bude vyradených, keďže nie sú spôsobilé na prepravu takýchto hmotností. Každý členský štát by mal mať ľahko prístupný zoznam nosnosti nákladu svojich ciest a mostov.

Celková dĺžka

Preprava strojových zariadení s vlastným pohonom v dĺžke do 20 metrov by mala byť umožnená bez povolenia. Povolenie sa bude vyžadovať pre vozidlá dlhšie ako 20 metrov. Niektoré členské štáty vyžadujú skúšku otáčavých vlastností (viď. Prílohu 2).

Celková šírka

Trojmetrová šírka pre pojazdné žeriavy sa zdá byť štandardným modelom. Expertná skupina sa domnieva, že tento návrh by mohol byť prijateľnou bežnou hranicou na pohyb strojových zariadení s vlastným pohonom v Európskej únii.

Protizávažie (záťaž)

Pojazdné žeriavy často potrebujú protizávažie (záťaž) na upevnenie, ktorá závisí od požadovanej kapacity zdvihu. Niektoré protizávažie je možné prepraviť priamo na samotnom žeriave, ale pre väčšie žeriavy sa protizávažie často prepravuje na záťažovom náklade vozidla v kombinácii s prívesom. Niektoré členské štáty povoľujú prepravu záťaže za tých istých hmotnostných podmienok ako pre samotný žeriav, napr. v tom, že hmotnosť prekračuje maximálnu povolenú hranicu. Rovnaký režim (pravidlá, podmienky) by sa mal vzťahovať na pojazdné žeriavy, ako aj na záťažové nákladné vozidlo s prívesom.

Niektoré členské štáty nezahŕňajú prevoz záťaže do neštandardnej cestnej prepravy.

Na základe vyššie spomenutých úvah, expertná skupina zastáva názor, že vydávanie povolení na neštandardnú cestnú prepravu pre strojové zariadenia na vlastný pohon by sa malo riadiť systémom uvedeným v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 6

Rámec pre povolenia vzťahujúci sa k strojovým zariadeniam s vlastným pohonom

	Bez nutnosti povolenia (1)	Dlhodobé povolenie (2)	Koridor (3) (Poznámka: koridory nie sú možné v Nemecku)	Krátkodobé povolenie	Poznámky
Šírka	≤ 3 m	≤ 3 m	≤ 3 m	> 3 m	S výnimkou Nemecka
Celková dĺžka	≤ 20 m	≤ 22 m	≤ 22 m	> 22 m	S výnimkou Nemecka
Celková výška	≤ smer. 53/96/ES	≤ smernica 53/96/ES	≤ smernica 53/96/ES	> smernica 53/96/ES	smernica 53/96/ES: max. 4 m
Hmotnosť	≤ 48 ton	48 < H ≤ 60 ton	≤ 72 ton	> 72 ton	Záťaž nie je možná v Nemecku
Záťaž nápravy	≤ 12 ton	≤ 12 ton	≤ 12 ton	> 12 ton	

(1) Bez nutnosti povolenia: Členské štáty môžu povoliť niektoré prípady neštandardnej cestnej prepravy s ohľadom na smernicu č. 53/1996/ES (viď. článok 4.3 smernice)

(2) Dlhodobé povolenia: viď tretí odsek v časti 3.4.

(3) Koridor je vopred definovaná cestná sieť (viď. Kapitola 5). Povolenie na použitie koridorov neštandardnej cestnej prepravy je možné získať rýchlejšie ako krátkodobé povolenie, pretože počet orgánov, ktoré je potrebné konzultovať, je minimálny. Pochopiteľne, proces sa môže spomaliť v dôsledku mimoriadnych okolností, napr. práce na ceste.

PRÍLOHA 1 UŽITOČNÉ INTERNETOVÉ ODKAZY A ADRESY

ČLENSKÉ ŠTÁTY EÚ

1. AT -Rakúsko

Rakúsko pozostáva z 9 spolkových krajín. Vybavovanie žiadostí patrí do kompetencie jednotlivých spolkových vlád.

Zodpovednosť za národnú dopravu:

- úrad príslušnej spolkovej krajiny, v ktorom je situovaný východiskový bod alebo
- úrad príslušnej spolkovej krajiny, v ktorom má sídlo žiadateľ.

Zodpovednosť za medzinárodnú dopravu:

Úrad príslušnej spolkovej krajiny, kde začína plán trasy na území Rakúska.

1. Steiermark

Možnosť prevziať formulár žiadosti ako DOC súbor.

Amt der Steirischen Landesregierung

Department 13B Transport

Grieskai 2, 8020 Graz

Tel.: +43 / 316 / 877 – 2917; Fax: +43 / 316 / 877 - 3427

<http://www.verkehrserver.steiermark.at/projekt/Sondertransporte.htm#>

2. Wien

Možnosť prevziať formulár žiadosti ako PDF súbor.

Amt der Wiener Landesregierung

[Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten](#)

[12., Niederhofstraße 21](#)

[Erreichbarkeit](#)

[Antrag \(76-KB-PDF\)](#)

Einlaufstelle und Auskunft 1. Stock, Zimmer 121

Tel.: +43 / 1 / 811 14 - 92607 oder 92617; Fax: +43/ 1 / 811 14-99-92627

[E-Mail: post.r@m46.magwien.gv.at](mailto:post.r@m46.magwien.gv.at)

<http://www.magwien.gv.at/verkehr/organisation/route.htm>

3. Tirol

Možnosť prevziať formulár a informačný hárok ako DOC súbory.

<http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsrecht/transportbewilligung.shtml>

Amt der Tiroler Landesregierung

Abteilung Verkehr

Eduard-Wallnöfer-Platz 1

A-6020 Innsbruck

Tel.: +43 / 512 / 508 – 2454; Fax: +43 / 512 / 508 – 2455

<http://www.tirol.gv.at>

4. Vorarlberg

Iba kontaktné informácie:

http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_mobilitaet/mobilitaet/verkehrsrecht/weitereinformationen/kraftfahrrecht/transportbewilligungen.htm

Možnosť prevziať formulár ako DOC alebo RTF súbor na:

http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_mobilitaet/mobilitaet/verkehrsrecht/antraege_formulare/verkehrsrecht-antraege.htm

Amt der Vorarlberger Landesregierung

[Verkehrsrecht](#)

Egon Hellebrandt

Tel.: +43 / 5574 / 511 – 21219

E-Mail egon.hellebrandt@vorarlberg.at

5. Salzburg

<http://www.salzburg.gv.at/themen/ve/verkehr/gueterverkehr-2/ausnahmegenehmigungen/spezialtransporte.htm>

Možnosť prevziať formulár ako PDF súbor na:

<http://www.salzburg.gv.at/service-2/formulare-service/verkehr-formular.htm>

Land Salzburg

KFZ-Prüfstelle

Postfach 527, A-5010 Salzburg

Tel.: +43 / 662 / 8042 - 5331 alebo 5332; Fax: +43 / 0662 / 8042 - 765313

E-Mail: kfz@salzburg.gv.at

6. Kaernten

Amt der Kaertner Landesregierung

Abt.15-Umweltschutz und Technik

Flatschacher Straße 70

9020 Klagenfurt

E-Mail: abt15.transport@ktn.gv.at

Možnosť prevziať formulár ako PDF súbor.

<http://www.ktn.gv.at/index.html> ; potom treba ísť na „Abteilungen“, „Abteilung 15“, „Kraftfahrwesen, Flugangelegenheiten, Sprengwesen“, „Kraftfahrwesen“ a napokon „Transportbewilligungen“.

7. Oberösterreich

Možnosť prevziať formulár ako súbory PDF, DOC a XLS.

<http://www.ooe.gv.at/formulare/verkehr/index.htm>

Amt der OÖ Landesregierung

Abteilung Straßenbau

Stabstelle
Gruppe Sondertransporte
Kärntnerstraße 12
4021 Linz
Tel.č.: 0732/7720 DW 12581, 12931, 12932, 12515
Telefax: 0732 /7720 /12933
E-Mail: sondertransporte.baus.post@ooe.gv.at

8. Burgenland

Možnosť prevziať formulár ako PDF a DOC súbory.
<http://e-government.bgld.gv.at/formulare/>

Amt der Bgld. Landesregierung
Europaplatz 1
7001 Eisenstadt
[Abteilung 8 - Straßen-, Maschinen- und Hochbau](#)
[Hauptreferat Maschinenbau](#)
Sondertransporte
Tel. +43 / 2682 / 64304 – 255
E-Mail: post.sondertransporte@bgld.gv.at

9. Niederoesterreich

Možnosť prevziať formulár.
<http://www.noel.gv.at/Buergerservice/Formulare.htm#Verkehr>

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Landhausplatz 1
A-3109 St.Pölten
Tel.: +43 / 2742 / 9005 / 15840; Fax.: +43 / 2742 / 9005 / 15844
E-mail: post.st1t@noel.gv.at

2. BE - Belgicko

<http://www.mobilit.fgov.be>

3. CY - Cyprus

Údaj nie je k dispozícii.

4. CZ – Česká republika

Údaj nie je k dispozícii.

5. DE - Nemecko

Bundesland	Grenzübergang	Zuständige Straßenverkehrsbehörde	Ansprechpartner	Anschrift	Tel.	Fax.	eMail
Baden-Württemberg	Frankreich (Rheinau-Freistett) (Neuried-Altenheim)	Landratsamt Ortenaukreis		Badstraße 20 D - 77652 Offenburg	+49.(0)781.805 9973	+49.(0)781.805 9640	
Baden-Württemberg	Frankreich (Kehl am Rhein)	Stadt Kehl am Rhein Amt für öffentliche Ordnung		Hauptstraße 85 D - 77694 Kehl am Rhein	+49.(0)7851.88 266	+49.(0)7851.88 262	
Baden-Württemberg	Frankreich (Sasbach)	Landratsamt Emmendingen Straßenverkehrsamt		Schwarzwaldstraße 4 D - 79301 Emmendingen	+49.(0)7641.451 465	+49.(0)7641.451 469	
Baden-Württemberg	Frankreich (Breisach) (Mülheim-Neuenburg) (Neuenburg)	Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald Straßenverkehrsbehörde		Stadtstraße 2 D - 79104 Freiburg i. Br.	+49.(0)761.2187 6610	+49.(0)761.2187 6699	
Baden-Württemberg	Frankreich (Weil am Rhein) Schweiz (Weil) (Weil-Friedlingen)	Bürgermeisteramt der Stadt Weil Rechts- und Ordnungsamt		Rathausplatz 1 D - 79576 Weil am Rhein	+49.(0)7621.704 316	+49.(0)7621.704 125	
Baden-Württemberg	Frankreich (Iffezheim)	Landratsamt Rastatt Straßenverkehrsbehörde		Untere Wiesen 6 D - 76437 Rastatt	+49.(0)7222.381 3205	+49.(0)7222.381 3297	
Baden-Württemberg	Schweiz (Bad Säckingen)	Bürgermeisteramt der Stadt Bad Säckingen Rechts- und Ordnungsamt		Rathausplatz 1 D - 79713 Bad Säckingen	+49.(0)7761.51 345	+49.(0)7761.5590 1921	
Baden-Württemberg	Schweiz (Waldshut-Tiengen) (Erzingen/Klettgau) (Stühlingen)	Große Kreisstadt Waldshut-Tiengen Ordnungsamt/Straßenverkehrsamt		Wallstraße 26-28 D - 79761 Waldshut-Tiengen	+49.(0)7751.883 165	+49.(0)7751.883 127	
Baden-Württemberg	Schweiz (Neuhaus-Randen)	Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis Straßenverkehrsamt		Am Hopfbühl 2 D - 78048 Villingen-Schwenningen	+49.(0)7721.913 7209	+49.(0)7721.913 8912	
Baden-Württemberg	Schweiz (Bietingen) (Rielasingen)	Landratsamt Konstanz Straßenverkehrsamt		Max-Stromeyer-Straße 47 D - 78467 Konstanz	+49.(0)7531.892 8711	+49.(0)7531.892 8776	
Baden-Württemberg	Schweiz (Konstanz)	Stadt Konstanz Bürgeramt Straßenverkehrsbehörde		Untere Laube 24 D - 78459 Konstanz	+49.(0)7531.900 750	+49.(0)7531.900 486	
Bayern	Österreich	Landkreis Lindau	Fr. Waller	Bregenzer Straße 35 D - 88131 Lindau	+49.(0)8382.270 235	+49.(0)8382.270 237	Carolin.Waller@landkreis-lindau.de
Bayern	Österreich	Oberallgäu	Fr. Joerg	Oberallgäuer Platz 2 D - 87627 Sonthofen	+49.(0)8321.612 328	+49.(0)8321.612 67 328	Christine.Joerg@lra-sf.bayern.de
Bayern	Österreich	Ostallgäu	Fr. Rettich, Hr. Haltmayer	Schwabenstraße 11 D - 87616 Marktoberdorf	+49.(0)8342.911 217	+49.(0)8342.911 553	schwerverkehr@lra-oal.bayern.de

Bundesland	Grenzübergang	Zuständige Straßenverkehrsbehörde	Ansprechpartner	Anschrift	Tel.	Fax.	eMail
Bayern	Österreich	Garmisch-Partenkirchen	Fr.Ostler	Olympiastraße 10 D - 82467 Garmisch-Partenkirchen	+49.(0)8821.751 255	+49.(0)8821.72 330	Michaela.Ostler@lra-gap.de
Bayern	Österreich	Bad Tölz-Wolfratshausen	Fr. Zimmermann	Prof.-Max-Lange-Platz 1 bis 7 D - 82467 Bad Tölz	+49.(0)8041.505 258	+49.(0)8041.505 251	brigitte.zimmermann@lra-toelz.de
Bayern	Österreich	Miesbach	Hr. Feichtner	Rosenheimer Straße 3 D - 83714 Miesbach	+49.(0)8025.704 305	+49.(0)8025.704 352	alois.feichtner@lra-mb.bayern.de
Bayern	Österreich	Rosenheim	Fr.Sieland	Wittelsbacherstraße 53 D - 83022 Rosenheim	+49.(0)8031.392 5362	+49.(0)8031.392 9003	Marianne.Sieland@lra-rosenheim.de
Bayern	Österreich	Traunstein	Fr. Dürager	Gabelsberger Straße 8 D - 83278 Traunstein	+49.(0)861.58 498	+49.(0)861.58 513	jutta.duerager@lra-ts.bayern.de
Bayern	Österreich	Berchtesgadener Land	Hr. Riefer	Salzburger Straße 64 D - 83435 Bad Reichenhall	+49.(0)8651.773 344	+49.(0)8651.773 217	georg.riefer@lra-bgl.bayern.de
Bayern	Österreich	STV Bad Reichenhall	Hr. Huber	Rathausplatz 1 und 8 D - 83435 Bad Reichenhall	+49.(0)8651.775 237	+49.(0)8651.775 -213	peter.huber@stadt-bad-reichenhall.de
Bayern	Österreich	Altötting	Hr. Brugger	Bahnhofstraße 38 D - 84503 Altötting	+49.(0)8671.502 518	+49.(0)8671.502 540	schwertransport@lra-aoe.de
Bayern	Österreich	Rottal-Inn	Hr. Weidinger	Ringstraße 4 D - 84347 Pfarrkirchen	+49.(0)8561.20 830	+49.(0)8561.20 832	ronald.weidinger@rottal-inn.de
Bayern	Österreich	Passau	Hr. Hofbauer	Domplatz 11 D - 94032 Passau	+49.(0)851.397 374	+49.(0)851.49 05 95 374	josef.hofbauer@landkreis-passau.de
Bayern	Österreich	STV Passau	Fr. Zajic	Rathausplatz 2 und3 D - 94032 Passau	+49.(0)851.396 389	+49.(0)851.396 -386	petra.zajic@passau.de
Bayern	Österreich und Tchechien	Freyung-Grafenau	Hr. Duschl	Wolfkerstraße 3 D - 94078 Freyung	+49.(0)8551.57 182	+49.(0)8551.57 244	max.duschl@lra.landkreis-frg.de
Bayern	Tchechien	Regen	Hr. Huy	Poschetsrieder Straße 16 D - 94209 Regen	+49.(0)9921.601 328	+49.(0)9921.97 00 23 28	verkehr@lra.landkreis-regen.de
Bayern	Tchechien	Cham	Hr. Ederer	Rachelstraße 6 D - 94314 Cham	+49.(0)9971.78 247	+49.(0)9971.78 443	verkehrsbehoerde@lra.landkreis-cham.de
Bayern	Tchechien	Schwandorf	Fr. Stopfer Fr. Gotzler	Rachelstraße 6 D - 92421 Schwandorf	+49.(0)9431.471 259	+49.(0)9431.471 134	barbara.stopfer@landkreis-schwandorf.de doris.gotzler@landkreis-schwandorf.de
Bayern		Neustadt a. d. Waldnaab	Hr. Rauch	Wernberger Straße 12 D - 92648 Vohenstrauß	+49.(0)9651.3202	+49.(0)9651.3791	jrauch@neustadt.de
Bayern	Tchechien	Tirschenreuth	Hr. Land	Mehringstraße 7 D - 95643 Tirschenreuth	+49.(0)9631.88 255	+49.(0)9631.88 304	juergen.land@tirschenreuth.de
Bayern	Tchechien	Wunsiedel i. F.	Hr. Molle	Jean-Paul-Straße 9 D - 95632 Wunsiedel i. F.	+49.(0)9232.80 217	+49.(0)9232.80 214 +49.(0)9232.80 9 217	bernd.molle@landkreis-wunsiedel.de
Bayern	Tchechien	Hof	Hr. Kemnitzer	Schaumberger Straße 14 D - 95032 Hof	+49.(0)9281.57 210	+49.(0)9281.57 466	Albrecht.Kemnitzer@lra-hof.bayern.de
Brandenburg		Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen		Lindenallee 51 D - 15366 Dahlewitz-Hoppegarten			
Mecklenburg-Vorpommern	Polen	Landesamt für Straßenbau und Verkehr		Erich-Schlesinger-Straße 35 18059 Rostock	+49.(0)381.122 3314	+49.(0).381.122 3500	lsmv@mvnet.de

Bundesland	Grenzübergang	Zuständige Straßenverkehrsbehörde	Ansprechpartner	Anschrift	Tel.	Fax.	eMail
Niedersachsen		Stadt Emden	Herr de Boer	Frickensteinplatz 2 26721 Emden	+49.(0)4921.871250	+49.(0)4921.871701	stdeboer@emden.de
Niedersachsen		Landkreis Emsland Straßenverkehrsamt	Herr Egbrings	Ordeniederung 1 49716 Meppen	+49.(0)5931.44 2148	+49.(0)5931.44 3640	rainer.egbring@emsland.de
Niedersachsen		Landkreis Friesland	Herr Hinrichs	Postfach 12 14 26436 Jever	+49.(0)4461.919 8730	+49.(0)4461.919 8800	transport@friesland.de t.hinrichs@friesland.de
Niedersachsen		Landkreis Grafschaft Bad Bentheim Straßenverkehrsabteilung	Frau Poschmann- Matos	van-Delden-Straße 1-7 48529 Nordhorn	+49.(0)5921.961131	+49.(0)5921.961146	andrea.poschmann@grafschafft.de
Niedersachsen		Landkreis Leer Straßenverkehrsamt	Herr Backer		+49.(0)491.926 1404	+49.(0)491.926 1169	johann.backer@lkleer.de
Niedersachsen		Landkreis Leer, Außenst. Bunde	Frau Zeunert	Kirchring 2 26831 Bunde	+49.(0)4953.9235 13	+49.(0)4953.9235 35	zeunert@lkleer-svabunde.de
Niedersachsen		Stadt Nordenham	Herr Guhse		+49.(0)4731.84334	+49.(0)4731.84305	stadt@nordenham.de
Niedersachsen		Bez.Reg. Weser - Ems Dezernat 209	Herr Pundsack		+49.(0)441.799 2216	+49.(0)441.799 2174	richard.pundsack@br-we.niedersachsen.de
Niedersachsen		Stadt Wilhelmshaven Bürgerangelegenheiten/öff. Sicherheit und Ordnung	Herr Braje		+49.(0)4421.161415	+49.(0)4421.161531	haben keine E - Mail
Niedersachsen		Landkreis Wittmund Ordnungsamt	Herr Ottmanns		+49.(0)4462.861212	+49.(0)4462.861229	werner.ottmanns@lk.wittmund.de
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Steinfurt Ordnungsamt		Tecklenburgerstrasse 10 48565 Steinfurt	+49.(0)2551.69 2365 +49.(0)2551.69 2072	+49.(0)2551.69 2369	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Borken Fachbereich Verkehr		Burloerstr. 93 46325 Borken	+49.(0)2861.82 2027 +49.(0)2861.82 2031	+49.(0)2861.82 2016	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Kleve 3.2 Straßenverkehr		Nassauer Allee 15 – 23 47533 Kleve	+49.(0)2821.85 372 +49.(0)2821.85 378	+49.(0)2821.85 360 +49.(0)2821.85 708	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Viersen Straßenverkehrsamt		Rathausmarkt 3 41747 Viersen	+49.(0)2162.39 1548	+49.(0)2162.39 1556	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Heinsberg Straßenverkehrsamt		Valkenburgerstr. 45 52525 Heinsberg	+49.(0)2452.1336 47	+49.(0)2452.1336 96	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande und Belgien	Kreis Aachen Straßenverkehrsamt		Würselen Carlo-Schmid-Strasse 4 52146 Würselen	+49.(0)2405.697 253 +49.(0)2405.697 254	+49.(0)2405.697 174	
Nordrhein- Westfalen	Belgien	Kreis Euskirchen Straßenverkehrsamt		Jülicher Ring 32 538770 Euskirchen	+49.(0)2251.15 287	+49.(0)2251.15 494	
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Trier-Saarburg		Willy-Brandt-Platz 1 54290 Trier	+49.(0)651.715 0	+49.(0)651 / 715 201	kv@trier-saarburg.de
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Daun		Mainzer Straße 25 54550 Daun	+49.(0)6592.933 0	+49.(0)6592.985033	kv-daun@vulkaneifel.de
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Südwestpfalz		Unterer Sommerwaldweg 40 – 42 66953 Pirmasens	+49.(0)6331.809 0	+49.(0)6331.809 300	kv@lksuedwestpfalz.de
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Südliche Weinstraße		An der Kreuzmühle 2 76829 Landau in der Pfalz	+49.(0)6341.940 0	+49.(0)6341.940 500	kreisverwaltung@suedliche-weinstrasse.de
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Bitburg-Prüm		Trierer Str. 1 54634 Bitburg	+49.(0)6561.15 0	+49.(0)6561.15 247	webmaster@bitburg-pruem.de

Bundesland	Grenzübergang	Zuständige Straßenverkehrsbehörde	Ansprechpartner	Anschrift	Tel.	Fax.	eMail
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Germersheim		Luitpoldplatz 1 76726 Germersheim	+49.(0)7274.53 0	+49.(0)7274.53 229	kreisverwaltung@kreis-germersheim.de
Saarland		Landeshauptstadt Saarbrücken - Straßenverkehrsbehörde –		Großherzog-Friedrich- Straße 111 66121 Saarbrücken			
Saarland		Stadtverband Saarbrücken - Straßenverkehrsbehörde		Schlossplatz 6 – 7 66119 Saarbrücken			
Saarland		Landkreis Saarlouis - Straßenverkehrsbehörde –		Kaiser-Wilhelm-Straße 4 – 6 66740 Saarlouis			
Saarland		Mittelstadt Völklingen - Straßenverkehrsbehörde –		Postfach 10 20 40 66310 Völklingen			
Saarland		Landkreis Merzig-Wadern - Straßenverkehrsbehörde –		Bahnhofstraße 44 66630 Merzig			
Sachsen	Tschechien (GÜG Schönberg)	Landratsamt Vogtlandkreis	Herr Fickenscher		+49.(0)3765.53244	+49.(0)3765.53339	
Sachsen	Tschechien (GÜG Reitzenhain)	Landratsamt Mittlerer Erzgebirgskreis	Frau Baumann		+49.(0)3735.601 531	+49.(0)3735.22241 +49.(0)3735.601 533	
Sachsen	Tschechien (GÜG Oberwiesenthal)	Landratsamt Annaberg-Buchholz	Herr Hofmann		+49.(0)3733.832290	+49.(0)3733.832481	<i>(nur mit Ausnahmegenehmigung vom Zollamt)</i>
Sachsen	Tschechien (GÜG Zinnwald)	Landratsamt Weißeritzkreis	Herr Pohl		+49.(0)3504.6201331	+49.(0)3504.6201308	
Sachsen	Tschechien (GÜG Neugersdorf)	Landratsamt Löbau-Zittau	Herr Springer		+49.(0)3583.722316	+49.(0)3583.722338	
Sachsen	Polen (GÜG Ludwigsdorf)	Stadtverwaltung Görlitz	Frau Pache		+49.(0)3581.671883	+49.(0)3581.672134	
Schleswig-Holstein		Landeshauptstadt Kiel		Postfach 11 52 24099 Kiel	+49.(0)431.901 0	+49.(0)431.62008	
Schleswig-Holstein		Hansestadt Lübeck		Mühlendamm 12 23539 Lübeck	+49.(0)451.122 0	+49.(0)451.122 3388	
Schleswig-Holstein		Kreis Dithmarschen		Stettiner Straße 30 25746 Heide	+49.(0)481.97 0	+49.(0)481.97 1499	
Schleswig-Holstein		Kreis Ostholstein		Lübecker Straße 41 23701 Eutin	+49.(0)4521.788 0	+49.(0)4521.788 600	
Schleswig-Holstein		Kreis Schleswig-Flensburg		Flensburger Straße 7 24837 Schleswig	+49.(0)4621.87 0	+49.(0)4621.87 337	
Schleswig-Holstein		Kreis Nordfriesland		Marktstraße 6 25813 Husum	+49.(0)4841.67 0	+49.(0)4841.67 457	

6. DK - Dánsko

<http://www.trafikken.dk> (Portál Cestného riaditeľstva [erhvervstransport]).
<http://www.politiet.dk> (Policajný portál).

7. EE - Estónsko

Údaj nie je k dispozícii.

8. ES - Španielsko

<http://www.dgt.es>

9. FI - Fínsko

Fínska cestná správa (*Tiehallinto*) má 3 jazykové verzie internetových stránok o neštandardnej preprave:

Fínska verzia <http://www.tiehallinto.fi/erikoiskuljetukset>

Švédská verzia <http://www.tiehallinto.fi/specialtransporter>

Anglická verzia <http://www.tiehallinto.fi/abnormaltransports>

10. FR - Francúzsko

<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/route/transp-excep/index.html>
(Portál neštandardnej prepravy Ministerstva dopravy a infraštruktúry)

11. GR - Grécko

Údaj nie je k dispozícii.

12. HU - Maďarsko

Údaj nie je k dispozícii.

13. IE - Írsko

Údaj nie je k dispozícii.

14. IT - Taliansko

ANAS s.p.a

Kompetentná správa štátnych ciest

Directorate		Address	Tel	Fax
Direzione		V. Monzambano, 10 - 00185	06/44461	06/4456224 06/4454956 06/4454948 06/44700852
Compartment	Sub compartment			
Ancona		V. Isonzo, 15 - 60124	071/5091	071/201559
Aosta		V. Grand Eyvia, 12 - 11100	0165/215311	0165/215331
Bari		V. Luigi Einaudi, 15 - 70125	080/5091111	080/5091437
	Foggia	Via Vittime Civili, 83 - 71100	0881/711341-2	0881/741433
	Lecce	V.le Gallipoli - 73100	0832/308119	0832/308119
Bologna		V.le Masini, 8 - 40126	051/6301111	051/244970
US Bologna		V.le Masini, 8 - 40126 Bologna	051/6089411	051/243996
	Trento - Autostrade	V.Amba Alagi, 24 - 39100 BZ	0471/289181	0471/282533
Cagliari		Via Biasi, 27 - 09131	070/52971	070/5297268
	Sassari	V.Carlo Felice, 1 - 07100	079/2830800	079/2830800
Campobasso		V. Genova, 54 - 86100	0874/772566	0874/96794
Catanzaro		V. E.De Riso, 2 - 88100	0961/531011	0961/725106
US Cosenza		Contrada Ligiuri - 87100	0984/308311	0984/36500
	Reggio Calabria	C.Racc. al Porto - 89100	0965/47991	0965/48421
	Salerno	Fratte loc. Matierno - 84100	089/484111	089/481420
	SA-RC	C.Racc. al Porto - 89100	0965/367111	0965/43816
Firenze		V.le dei Mille, 36 - 50131	055/56401	055/573497
Genova		V. Savona, 3 - 16129	010/54771	010/5477238
US Genova		V. Savona, 3 - 16129	010/594485	010/587355
L`Aquila		V. XX Settembre, 131 - 67100	0862/4351	0862/61983
	Pescara	V. Raffaello, 44 - 65124	085/42601	085/28429
Milano		P.zza Sraffa, 11 - 20136	02/582821	02/58313685
	Sondrio	V.Stelvio, 35 - 23100	0342/511096	0342/512335
Napoli		V.le Kennedy, 25 - 80125	081/7356111	081/7356312
	Salerno	Via Matierno, 6 - 84100	089/480221	089/274938
Palermo		V.le A De Gasperi, 247 - 90146	091/379111	091/521722

	Catania	Via Basilicata, 29 - 95045 Misterbianco (Catania)	095/7564111	095/7564234
	Catania	Via Basilicata, 29 - 95045 Misterbianco (Catania)	095/7564300	
	Trapani	V.M.Torre, 36 - 91100	0923/543503	0923/560436
	Enna	Contrada di Rupello - 94100	0935/26088	0935/26088
	Agrigento	V.le dei Templi - 92100	0922/401653	0922/24353
Perugia		V. XX Settembre, 33 - 06124	075/57491	075/5722929
Potenza		V. Nazario Sauro - 85100	0971/608111	0971/56531
Roma		V. B.Rizzieri, 142 - 00173	06/722911	06/72291452
Torino		V. Talucchi, 7 - 10143	011/473711	011/7420257
	Novara	V.S.Francesco, 8 - 28100	0321/622134	0321/622134
Trieste		V. Fabio Severo, 52 - 34127	040/5602111	040/577225
	Pordenone	V.Borgo San Antonio, 17 - 33170	0434/21176	0434/522153
	Udine	V.della Posta, 6 - 33100	0432/275711	0432/502356
Venezia		V. Millosevich, 49 - 30173 Mestre	041/2911411	041/5317321
	Belluno	V.le Europa, 71 - 32100	0437/9101	0437/942479

Autostrade per l'Italia S.p.A.¹

Place	Address	Tel	Fax
Roma	V. Bergamini, 50 - 00159	06/43631	06/43634089 06/43634090
Firenze	C.P. 2310 - 50100	055/4202111	055/4202734

15. LT - Litva

Údaj nie je k dispozícii.

16. LU - Luxembursko

Údaj nie je k dispozícii.

17. LV - Lotyšsko

Údaj nie je k dispozícii.

¹ V Taliansku existuje 24 diaľničných spoločností, ktoré zastupuje **AISCAT** (adresy sú dostupné na <http://www.aiscat.it>). **Autostrade per l'Italia S.p.A** je najvýznamnejšia diaľničná spoločnosť (50% z celkovej diaľničnej siete).

18. MT - Malta

Údaj nie je k dispozícii.

19. NL - Holandsko

<http://www.rdw.nl/tet>

20. PL - Poľsko

Údaj nie je k dispozícii.

21. PT - Portugalsko

Údaj nie je k dispozícii.

22. SE - Švédsko

a) <http://www.vv.se/> (Portál cestnej správy [Vägverket])

b) http://www.vv.se/yrkestraf/regler/gods/vikt_dimension/transportdispens.htm

c) http://www.vv.se/templates/page3_8666.aspx

Thomas Holmstrand

Národný koordinátor – Neštandardná preprava/ Verejná doprava a komerčná preprava

Priama linka: +46 31 63 52 48

Mobil: +46 70 513 52 08

Swedish Road Administration

781 87 Borlänge

Sweden

Röda vägen 1

Telefón: +46 771 119 119

Fax: +46 243 758 25

23. SI - Slovinsko

Údaj nie je k dispozícii.

24. SK - Slovensko

Údaj nie je k dispozícii.

25. UK – Veľká Británia

<http://www.highways.gov.uk/business/>

www.esdal.co.uk

OSTATNÉ KRAJINY

1. BG - Bulharsko

Údaj nie je k dispozícii.

2. CH - Švajčiarsko

Údaj nie je k dispozícii.

3. NO - Nórsko

<http://www.vegvesen.no/donnadiesel/> (Stránka sa nevenuje neštandardnej cestnej preprave, skôr obchodným prepravným otázkam).

4. RO - Rumunsko

Údaj nie je k dispozícii.

5. TR - Turecko

Údaj nie je k dispozícii.

**PRÍLOHA 1:
UŽITOČNÉ INTERNETOVÉ ODKAZY A ADRESY**

VŠEOBECNE

http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/equipment/abnormaltransport/links_en.htm

Vid' osobitný dokument v súbore WORD kvôli obsahu PRÍLOHY 1.

PRÍLOHA 2: TESTY OTÁČAVÝCH VLASTNOSTÍ URČENÉ PRE KOMBINÁCIE DLHÝCH NÁKLADNÝCH VOZIDIEL

RÁMEC

Testy otáčavých vlastností sú určené pre nenaložené kombinácie dlhých nákladných vozidiel, ktoré sa používajú na prepravu neštandardného nedeliteľného nákladu a spadajú do nasledujúcich kategórií.

Kategória	Kombinácia nepredĺženej dĺžky	Kombinácia predĺženej dĺžky
1	\leq maximálny povolený limit	$> 22,00$ m
2	$>$ maximálny povolený limit	

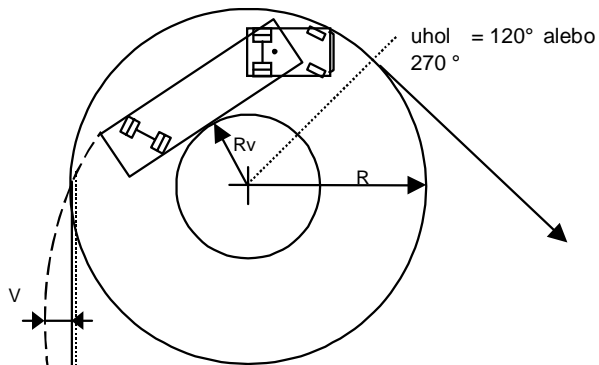
POŽIADAVKY

Test	Kombinácia dĺžky (KD)	R	Prejdená dráha (= R - Rv)	Rv	V	Jazdný uhol
I	$KD \leq 17$ m	12,5 m	$\leq 7,2$ m	$\geq 5,3$ m	$\leq 0,8$ m	270°
II	$17 \text{ m} < KD \leq 20$ m	12,5 m	$\leq 7,2$ m	$\geq 5,3$ m	$\leq 1,2$ m	120°
III	$20 \text{ m} < KD \leq 23$ m	14,5 m	≤ 8 m	$\geq 6,5$ m	$\leq 1,4$ m	120°
IV	$23 \text{ m} < KD \leq 27$ m	16,5 m	≤ 9 m	$\geq 7,5$ m	$\leq 1,7$ m	120°
V	$27 \text{ m} < KD \leq 30$ m Požitie ručného ovládania povolené	16,5 m	≤ 9 m	$\geq 7,5$ m	$\leq 1,7$ m	120°

Test pre kombinácie dlhých nákladných vozidiel presahujúcich dĺžku viac ako 30 m nie je možné predvídať.

Kombinácie nákladných vozidiel spĺňajúce predchádzajúce požiadavky môžu obdržať dlhodobé povolenie.

REALIZÁCIA



Vysvetlivky

R = vonkajší polomer
Rv = vnútorný polomer
V = vybočenie

Údaje musia byť stanovené počas príslušnej jazdy kombinácie nákladných vozidiel. Pri nájazde na kružnicu, najširšia časť nákladného vozidla musí opisovať dotyčnicu ku kružnici. Pri zabočovaní do kruhu, musí ťahač opisovať polomer v jeho najkrajnejšom uhle a postupne vyrovnávať kruhovú dráhu do tvaru dotyčnice kruhu.

V prípade predĺžiteľných prívesných vozidiel sa testy musia realizovať pri kombinácii dĺžky čo najbližšie k horným obmedzeniam príslušného testu

PRÍLOHA 3 : VYUŽITIE INFORMAČNÝCH A KOMUNIKAČNÝCH TECHNOLOGIÍ

Príklad Veľkej Británie.

1. Využitie informačných a komunikačných technológií (IKT) napomáha zlepšovať/naďalej zlepšuje prístup k údajom a urýchľuje administratívny proces ako súčasť modernizujúcej sa vládnej agendy – to isté platí aj v prípade pohybu neštandardnej cestnej prepravy. Členské štáty už poskytujú väčší prístup k dokumentom a informáciám o tom, koho kontaktovať kvôli povoleniam cez internet.
2. Niektoré členské štáty idú v tejto oblasti ďalej, vo väčšej miere využívajú technológiu za účelom zlepšenia procesov a zrýchlenia služieb v oblasti prepravy nákladov a spracovateľského priemyslu. Vo Veľkej Británii existuje projekt, ktorý poskytuje Elektronický servis dodávky neštandardného nákladu - ESDAL (Electronic Service Delivery of Abnormal Loads). Tento projekt poskytuje všetkým, ktorí uskutočňujú neštandardnú cestnú prepravu, pomoc pri plánovaní trasy a automatizovaný systém oznámenia prostredníctvom internetu.
3. Súčasný obchodný proces sa vo Veľkej Británii uskutočňuje výhradne ručne, vo veľkej miere sa zakladá na používaní faxov na výmenu a potvrdenie informácií. Používanie IKT (Informačné a komunikačné technológie) s cieľom zautomatizovať väčšinu procesu prinesie významný prínos veľkému počtu zainteresovaných strán a značnému pohybu neštandardnej cestnej prepravy každý rok. Zainteresované strany pozostávajú z centrálnych a miestnych štátnych majiteľov diaľničných štruktúr, súkromných vlastníkov štruktúr, polície, výrobcov a prepravy nákladov. Angažovanosť všetkých strán bude kľúčovým prvkom v úspechu projektu ESDAL.
4. Veľká Británia vyžaduje od všetkých, ktorí uskutočňujú neštandardnú cestnú prepravu s hmotnosťou naloženého nákladu do 150 ton, 6,1 m šírky a 30 m dĺžky, naplánovať a oznámiť trasu spolu s popisom vozidla a nákladu na každom príslušnom diaľničnom orgáne a príslušnému policajnému zboru na trase. Oznámenie sa musí vykonať minimálne dva pracovné dni pred uskutočnením prepravy. Všetci prepravcovia, ktorí uskutočňujú neštandardnú cestnú prepravu nad uvedené limity – v Británii je takáto preprava známa ako Špeciálna objednávka nákladu – musia pred uskutočnením prepravy požiadať vládne orgány o povolenie. V prípade, že bude prepravcovi povolenie na neštandardnú cestnú prepravu udelené, je možné naplánovať trasu prepravy a vystaviť povolenie.
5. Zmluva o ESDAL – ktorá pozostáva z dvoch častí: návrh/zostavenie a potom dvojročná prevádzka – bola vládou Veľkej Británie udelená súkromnej spoločnosti 30. apríla 2004. Časť návrhu a rozvoja je rozdelená do štyroch fáz, ktoré by sa mali ukončiť na konci roku 2006.
6. Skutočnosť, že sa systém prepravcom predstavuje postupne, napomôže k zmene správy/riadenia, nevyhnutnú na to, aby sa projekt úspešne dostal niekoľkým stovkám zainteresovaných osôb a niekoľko tisícom prepravcov. Existujúci systém založený na písomnom styku bude fungovať paralelne/súbežne pre tých prepravcov, ktorí nemajú prístup na internet.
 - **Fáza 1 – Zima 2005** – je systém plánovania trasy založený na internete, ktorý poskytuje kontaktné údaje o všetkých orgánoch cestnej správy a policajného zboru, ktorým je potrebné oznámiť pohyb neštandardnej cestnej prepravy. Kontaktné údaje budú komplexné a pravidelne aktualizované. Okrem toho fáza 1 poskytuje základný softvér a hardvér pre zvyšné tri fázy. Prepravca si bude môcť premyslene naplánovať trasu prepravy na internetovej mape, ktorá uvedie kontaktné údaje každého orgánu, ktorý musí

byť o preprave oboznámený. Prepravca potom prostredníctvom faxu oznámi pohyb neštandardnej cestnej prepravy všetkým orgánom, ktoré systém ESDAL identifikoval.

- **Fáza 2** – poskytuje špeciálne nástroje pre prepravcov, ktorí v rámci vlády uskutočňujú rozsiahlejšie a väčšie špeciálne objednávky neštandardnej cestnej prepravy. Toto zahŕňa usmerňovanie existujúceho systému prostredníctvom vylepšených dát/údajov a IT príslušenstva, ako napríklad elektronické mapy. Táto fáza je zároveň pilotnou pre ďalšiu fázu 4.
- **Fáza 3** – umožní prepravcom poslať oznámenie o pohybe neštandardnej cestnej prepravy podľa plánovanej trasy prostredníctvom jednoduchého portálu elektronickej pošty. Prepravcovia tak budú môcť ušetriť cestu a podrobnosti o vozidle a akonáhle je trasa naplánovaná, systém vygeneruje zoznam všetkých orgánov, ktoré je potrebné o preprave oboznámiť. Táto fáza bude plne automatizovaným systémom, ktoré zníži počet odoslaných faxov a ušetrí tak aj čas aj peniaze.
- **Fáza 4** – rozšíri funkčnosť, aby prepravcom umožnila uskutočniť/vykonať hodnotenie príslušnej trasy na základe národnej databázy mostných štruktúr. Diaľničné a policajné orgány poskytnú informácie o kapacite mostov a ďalších obmedzeniach ako je práca na ceste. Rozšírená funkčnosť v tejto fáze viac podnikti prepravcov využívať systém a pri plánovaní trasy im umožní predvídať rôzne obmedzenia a zníži tak počet oznámení, keďže takto bude menej zamietnutí a nových podaní.

Keď bude návrh a vývoj systému ESDAL ukončený, súkromný projektant systému sfunkční systém ESDAL na obdobie dvoch rokov prevádzky pred vstupom do verejnej súťaže.

Pre tých, ktorí v súčasnosti nemajú prístup k internetu, bude naďalej fungovať existujúci systém písomného styku. Keďže používanie systému ESDAL je bezplatné, v blízkej budúcnosti sa očakáva, že všetky neštandardné cestné prepravy sa budú plánovať prostredníctvom systému ESDAL. Ďalšie informácie je možné nájsť na stránke <http://www.esdal.co.uk>.

Príklad Holandska.

Holandsko rozvíja IKT systém CROS (Centraal Routeer- en Ontheffings Systeem) založený na vydávaní povolení na centrálnu trasu. V čase, keď bude systém CROS plne funkčný, bude obsahovať údaje špecifické pre každý orgán cestnej správy (približne 500).

CROS určí trasu vo vzťahu k zadaným parametrom (miesto odchodu a príchodu, hmotnosť a rozmery operácie prepravy) a uvedie, ktorý orgán cestnej správy je potrebné kontaktovať kvôli schváleniu. Tento systém bude schopný prevádzky v rovnakom čase, keď bude v blízkej budúcnosti v Holandsku zo zákona uvedený jeden kontaktný bod pre zákazníka a v dôsledku toho bude Holandská cestná správa (RDW – the Dutch road administration) posudzovať žiadosti o neštandardnú cestnú prepravu.

V záverečnej fáze systém CROS žiadateľom ponúkne kontrolovaný prístup do systému, prostredníctvom ktorého si budú môcť pripraviť povolenie.

PRÍLOHA 4 :
FORMULÁR ŽIADOSTI NA NEŠTANDARDNÚ CESTNÚ PREPRAVU

1. Všeobecné informácie

VYHRADENÉ PRE ADMINISTRÁCIU		
Číslo klienta*	:	
Spisové/referenčné číslo*	:	
VYPLNÍ ŽIADATEĽ		
Meno žiadateľa	:	Meno prepravcu
Ulica, číslo	:	Ulica, číslo
Mesto	:	Mesto
PSČ	:	PSČ
Štát	:	Štát
Telefón:	:	Telefón:
Fax:	:	Fax:
E-mail:	:	E-mail:
Štát registrácie vozidla (ak sa odlišuje)		
Dátum prepravy:	Od (dd/mm/yyyy)	Do (dd/mm/yyyy)
Vyplnené pravdivo Dátum (dd/mm/yyyy):	Meno žiadateľa:	Podpis žiadateľa (nevyžaduje sa pri elektronickom zaslaní):

2. Informácie o preprave

	Nenaložené vozidlo	Náklad	Nenaložené vozidlo
Dĺžka (m)			
Šírka (m)			
Výška (m)	(celková / nákladný priestor)		
Hmotnosť (tona)			
Presahujúca zadná časť (m)	xxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxx	
Presahujúca predná časť (motorové vozidlo) (m)	xxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxx	
Presahujúca predná časť (ťaháč) (m)	xxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxx	

Ak je prekročená maximálna povolená hmotnosť, vyplňte prosím tabuľku 3, v opačnom prípade pokračujte tabuľkou 4.

3. Informácie o náprave

Náprava č.	Rázvor nápravy	Záťaž nápravy	Náprava č.	Rázvor nápravy	Záťaž nápravy
1	mm	tona	10	mm	tona
2	mm	tona	11	mm	tona
3	mm	tona	12	mm	tona
4	mm	tona	13	mm	tona
5	mm	tona	14	mm	tona
6	mm	tona	15	mm	tona
7	mm	tona	16	mm	tona
8	mm	tona	17	mm	tona
9	mm	tona	18	mm	tona

4. Informácie o vozidle

Typ (1)	Registrácia č.	SERT č. (2)	Typ (1)	Registrácia č.	SERT č. (2)
<input type="checkbox"/> Ťahač			<input type="checkbox"/> Náves		
<input type="checkbox"/> Nákladné auto			<input type="checkbox"/> Ojový príves		
<input type="checkbox"/> Ťažné vozidlo so záťažou			<input type="checkbox"/> Príves		
<input type="checkbox"/> Strojové zariadenie s vlastným pohonom					

(1) začiarknite prosím príslušné okienko

(2) uveďte číslo dokumentu SERT v prípade, že ide o:

- predĺženú prepravu/vozidlo (kombináciu) a/alebo
- predĺži teľný náves
- prepravu presahujúcu maximálnu povolenú hmotnosť a záťaž nápravy a/alebo
- nákladné vozidlo štandardných rozmerov

Zašlite túto žiadosť elektronicky na adresu
Za akékoľvek chyby vzniknuté z nečitateľného rukopisu zodpovedá žiadateľ.

5. Informácie o náklade a trase

Náklad	Stručný opis nákladu	
<input type="checkbox"/> Deliteľný náklad <input type="checkbox"/> Nedeliteľný náklad	Dôkaz nedeliteľnosti:	

Plán trasy	Miesto naloženia	
	Trasa/ itinerár Miesto výstupu z krajiny 1 Miesto vstupu do krajiny 2 Miesto výstupu z krajiny 2 Miesto vstupu do krajiny 3 Miesto výstupu z krajiny 3 Miesto vstupu do krajiny 4 Miesto výstupu z krajiny 4 Miesto vstupu do krajiny 5	
	Miesto vyloženia	

Poznámka: V prípade, že priama vzdialenosť medzi miestami naloženia a vyloženia je väčšia ako 65 km, žiadateľ musí potvrdiť a odôvodniť, že iné spôsoby prepravy nie sú možné alebo ekonomicky nerealizovateľné.

V prípade potreby popíšte spätnú trasu bez nákladu.

Zašlite túto žiadosť elektronicky na adresu
Za akékoľvek chyby vzniknuté z nečitateľného rukopisu zodpovedá žiadateľ.

**PRÍLOHA 5:
FORMULÁR SERT**

SERT
(Špeciálna európska registrácia prívesných vozidiel)



sert00042eng.pdf

PRÍLOHA 6:
KORIDORY PRE NEŠTANDARDNÚ CESTNÚ PREPRAVU
SEVERSKÉ PRÍKLADY

1. DÁNSKO

1.1 Dánska sieť ťažkého nákladu

Veľká časť dánskej cestnej siete je klasifikovaná ako vhodná na využitie pre ťažkú prepravu. To znamená, že pre túto časť cestnej siete bola klasifikácia vykonaná a je verejne dostupná. V prípade, že je to potrebné pre zvyšnú časť dánskej cestnej siete, klasifikácia sa vykonáva jednotlivo na základe žiadosti o neštandardnú cestnú prepravu.

Dánska sieť ťažkého nákladu zahŕňa všetky štátne diaľnice, väčšinu regionálnych ciest, ale takmer žiadne cesty samosprávy. Mapa zobrazujúca dánsku sieť ťažkého nákladu je dostupná na <http://www.trafikken.dk> – “erhvervstransport”. Túto mapu využíva polícia na administráciu žiadostí o povolenie aj na kontrolu cestnej premávky a taktiež aj prepravné spoločnosti pri plánovaní prepravných trás.

1.2 Postup žiadosti o povolenie na neštandardnú cestnú prepravu

Prepravcovia, ktorí plánujú operácie neštandardnej cestnej prepravy, musia predložiť žiadosť. Táto žiadosť obsahuje:

1. Osvedčenia z Dánskeho úradu inšpekcie motorových vozidiel na vozidlá určené na prepravu tovaru;
2. Osvedčenie o klasifikácii prepravy od Dánskeho cestného riaditeľstva.

Tieto dokumenty musia byť priložené k žiadosti, ktorá je postúpená na miestny orgán dánskej polície. polícia žiadosť spracuje a predtým, ako vydá povolenie, sa u všetkých zainteresovaných cestných orgánov informuje či

3. plánovaná trasa prepravy zahŕňa aj cesty, ktoré nespádajú do Dánskej siete ťažkého nákladu;
4. klasifikácia prepravy prekračuje triedu 100;
5. plánované cesty nie sú nevhodné vzhľadom na klasifikáciu prepravy.

Na približne 90 % žiadostí je polícia schopná vydať povolenie na základe informácií získaných z mapy *Dánskej siete ťažkého nákladu* a z registra infraštruktúrneho oprávnenia ako aj na základe samotných znalostí žiadateľa o trase prepravy.

Všeobecné povolenia na používanie *Dánskej siete ťažkého nákladu* vydáva vždy polícia bez konzultácie s cestnými orgánmi.

Podmienkou na schválenie prechodu ťažkej prepravy cez most je, že klasifikácia mostu je vyššia alebo rovnaká s klasifikáciou prepravy cez mosty.

Podmienkou na schválenie prechodu ťažkej prepravy po vozovke je, že klasifikácia vozovky je vyššia alebo rovnaká s klasifikáciou prepravy po vozovke.

Všeobecné povolenia pre ťažký náklad sa vydávajú na prepravu klasifikovanú do 100 (ekvivalent k celkovej hmotnosti približne 100 ton) a v princípe na prepravu iba v rámci *Dánskej siete ťažkého nákladu*.

V povoleniach na prepravu polícia špecifikuje špeciálne podmienky, ktoré sa vyžadujú pri riadení prepravy, napr. časové prestávky, oznámenie správcov jednotlivých mostov, rýchlosť prepravy, jazdné pruhy, sprievodné vozidlá, policajný sprievod, atď.

1.3 Zodpovednosť dánskeho cestného orgánu

Klasifikáciu prepravy vydáva Dánske cestné riaditeľstvo pre celý sektor ciest na žiadosť prepravcov. Jednotlivé charakteristiky usporiadania prepravy sú zakódované do informačného programu, ktorý vypočíta klasifikáciu prepravy pre mosty a vozovky. Osvedčenie o klasifikácii je zaslané žiadateľovi prostredníctvom faxu alebo e-mailu.

Žiadosti sa spracujú za jeden pracovný deň.

Formulár žiadosti je uvedený on-line na internetovom portáli, kde je možné si ho prevziať (adresa: <http://www.trafikken.dk>).

Odporúčania pre políciu

V prípade, že polícia nemôže vydať povolenie na operáciu prepravy z dôvodu prekročenia kritérií, vyžiada si odporúčania od všetkých relevantných orgánov spravujúcich mosty a vozovky. Každý orgán spravujúci most a vozovku zodpovie otázky vzťahujúce sa na časť cestnej siete, ktorá spadá pod správu príslušného orgánu. Dánske cestné riaditeľstvo odpovie iba na otázky vzťahujúce sa na mosty a vozovky v rámci Dánskej siete štátnych diaľnic.

Na vypracovanie odporúčania sa klasifikácia kritických mostov hodnotí podľa aktuálnej prepravy. V prípade potreby je možné stanoviť špeciálne podmienky, napr. znížená rýchlosť a/alebo obmedzenia celkovej premávky v čase prechodu prepravy.

Situácia je podobná v prípade ciest. Navyše sa kvôli preprave hodnotí opotrebovanosť vozovky. Táto informácia by mala byť tiež dostupná na tematických mapách na vyššie spomínanom internetovom portáli (<http://www.trafikken.dk>).

1.4 Dánsky systém klasifikácie cestnej prepravy

Správa ťažkej prepravy vrátane vydávania povolení na prepravu je v Dánsku založená na systéme klasifikácie, ktorý využívajú všetky dánske cestné orgány. Bol vyvinutý Dánskym cestným riaditeľstvom pre štátne diaľnice.

Dánsky systém klasifikácie cestnej prepravy pozostáva z troch častí:

6. klasifikácia mostov,
7. klasifikácia cestných vozoviek,
8. klasifikácia prepravy.

Klasifikácia mostov je miera nosnosti nákladu každého mosta. Klasifikácia mostu sa vo všeobecnosti vykoná raz a jej vykonanie je na zodpovednosti orgánu spravujúceho príslušný most.

Zámerom je, aby všetky mosty v Dánskej sieti štátnych diaľnic boli minimálne v rámci Triedy 100, čo znamená, že nosnosť mosta povoľuje 100 ton celkovej hmotnosti. Niekoľko mostov Diaľničnej siete je ešte stále nižšej klasifikácie, tieto mosty sa v súčasnosti preskúmajú za účelom vyššej klasifikácie, prostredníctvom modernejších výpočtov, spevnením alebo výmenou mosta.

Všetky výpočty vedúce ku klasifikácii mostov sú uchovávané v Dánskom riadiacom systéme mostov DANBRO, ktorý sa v Dánsku používa od roku 1985 a v súčasnosti sa využíva niekoľkými orgánmi v Európe a Ďalekom Východe. Existujú štyri klasifikácie pre každý most: jednou je všeobecná klasifikácia a ďalšie tri sú voliteľné spojené so špeciálnymi podmienkami na prechod prepravy, napr. zníženie rýchlosti, požiadavky na dopravný pruh alebo obmedzenia pre súbežne prebiehajúcu premávku na moste.

Klasifikácia cestných vozoviek je tradične spojená s klasifikáciou mostov v rámci prepojenia siete a pre Dánsku sieť štátnych diaľnic je klasifikácia cestných vozoviek vo všeobecnosti 100. To približne zodpovedá opotrebovanosti vozovky, ktorú v priemere za rok v pracovný deň spôsobuje 15 minútová

dopravná zápcha vyjadrená ekvivalentom 10 tonovej záťaže nápravy. V prípade, že vo všeobecnosti je objem premávky cestného spojenia vyšší ako priemer Siete štátnych diaľnic, vypočíta sa voliteľná klasifikácia cestnej vozovky, ktorá môže viesť k zvýšeniu klasifikácie. Klasifikácia spojenia cestnej vozovky bude vyššou z dvoch hodnotení.

Klasifikácia prepravy je miera nákladu/cestnej opotrebovanosti, ktorú mostom a cestným vozovkám spôsobuje preprava.

Pre každú prepravu sa vypočítavajú dve klasifikácie, jedna pre mosty a jedna pre cestné vozovky. Klasifikácia prepravy je najvyššou z týchto dvoch údajov a využíva ju polícia pre spracovanie žiadosti o povolenie na prepravu. Napriek tomu, že rozostavenie nápravy a prepravovaný tovar sa môžu značne líšiť, vyžaduje sa, aby sa klasifikácia prepravy posudzovala jednotlivo pre každé zariadenie.

2. FÍNSKO

2.1 *Fínska cestná sieť pre veľmi rozsiahlu neštandardnú cestnú prepravu*

Fínsku cestnú sieť pre veľmi rozsiahlu neštandardnú cestnú prepravu možno definovať ako časť cestnej siete, ktorá sa udržiava operatívne pre veľmi rozsiahlu neštandardnú cestnú prepravu. Pri zvažovaní potrieb a požiadaviek pre neštandardnú cestnú prepravu nemusí ísť o nevyhnutne nákladnú záležitosť, často sa stane nákladnou až potom, keď nie je možné napraviť chyby, ktoré sa stali počas plánovania a výstavby.

Je veľmi dôležité mať na pamäti požiadavky na neštandardnú cestnú prepravu a vziať ich do úvahy už pri plánovaní nových ciest a prepravných systémov. V mnohých prípadoch ľudia, ktorí projektujú cesty a prepravné systémy majú nedostatok informácií o potrebách a požiadavkách neštandardnej cestnej prepravy. Z tohto dôvodu Fínsko rozvinulo súbor štandardných zásad a pravidiel pre dimenzovanie cestnej infraštruktúry.

2.2 *Princípy*

Fínska cestná správa v spolupráci so samosprávami udržiava a rozvíja cestnú sieť pre veľmi rozsiahlu neštandardnú cestnú prepravu. Prekážky na ceste ohľadom výšky a šírky boli zdvihnuté alebo posunuté mimo premávky, je možné ich jednoducho a rýchlo odstrániť alebo ľahko obísť. Výsledkom je, že fínska veľmi rozsiahla neštandardná cestná preprava umožňuje realizovať neštandardnú cestnú prepravu jednoduchšie, rýchlejšie a s menším dopadom na cestnú premávku.

Neobmedzená prepravná výška v tejto sieti je 7,0 metrov, neobmedzená prepravná šírka na verejných a základných cestách je 7,0 metrov a na iných a súkromných cestách 6,0 metrov. Na neštandardnú cestnú prepravu je potrebné povolenie a na pohyb v rámci siete sa vzťahujú nariadenia týkajúce sa neštandardnej cestnej prepravy.

2.3 *Klasifikácia*

Cestná sieť administratívne zahŕňa verejné, mestské a súkromné cesty. Cestné siete sa väčšinou tiahnu mimo obývaných centier pozdĺž hlavných a paralelných ciest. Cestná sieť je funkčne klasifikovaná do 4 kategórií:

9. Základné cesty: cesty od najväčších závodov k najdôležitejším prístavom,
10. Lokálne cesty: cesty k miestnym priemyselným oblastiam alebo iné vzdialenosti, kde sa predpokladá neštandardná cestná preprava,

11. Cesty pre ťažké transformátory: cesty od najbližších železničných staníc k rozvodni transformátora,
12. Iné cesty.

PRÍLOHA 7:
ZNAČENIE NÁKLADNÝCH A SPRIEVODNÝCH VOZIDIEL

Vid' osobitný dokument v súbore WORD ohľadom obsahu PRÍLOHY 7.

PRÍLOHA 8: DEFINÍCIE

Definície v tejto kapitole je potrebné čítať v súvislosti s nasledujúcimi smernicami ES a ostatnými medzinárodnými normami:

Smernica Rady č. 53/1996/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave, *Ú. v. EÚ L 235, 17.9.1996, s. 0059 – 0075*;

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/27/ES z 22. júla 1997 týkajúca sa hmotností a rozmerov určitých kategórií motorových a ich prípojných vozidiel, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/156/EHS *Ú. v. ES L 233, 25.8.1997, s. 0001 – 0031*

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/68/ES zo 16. decembra 1997 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú opatrení voči emisiám plyných a tuhých znečisťujúcich látok zo spaľovacích motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch *Ú. v. ES L 59, 27.2.1998, s. 0001 – 0086*;

ISO Štandard 612-1978, 15031978 Nákladné vozidlá – Rozmery motorových a ťažných vozidiel – Podmienky a definície.

Neštandardná cestná preprava

Nákladné vozidlo alebo kombinácia nákladných vozidiel bez nákladu alebo s nedeliteľným nákladom, ktorý môže byť prepravovaný pod podmienkou, že presahuje aspoň jeden z maximálne povolených rozmerov alebo nápravy, podvozku alebo celkovej hmotnosti schválených smernicou č. 53/1996/ES a národnou legislatívou.

Neštandardné nákladné vozidlo/nadrozmerne vozidlo

Vozidlo, ktoré kvôli svojej konštrukcii presahuje aspoň jeden z maximálne povolených rozmerov alebo nápravy, podvozku alebo celkovej hmotnosti (pre nenaložené vozidlá) schválených smernicou č. 53/1996/ES a národnou legislatívou.

Náprava

Teleso nápravy (alebo telesá nápravy v prípade nezávislého odpruženia) vrátane dvoch kolies, v jednej zvislej línii k pozdĺžnej osi vozidla.

Vzdialenosť nápravy

Vzdialenosť medzi nápravami meraná kolmou a pozdĺžnou osou vozidla.

Ťahač so záťažou

Motorové vozidlo naložené hmotnosťou záťaže za účelom ťahania alebo tlačenia vlečky návesu ťažkej neštandardnej prepravy.

Kolóna

Skupina aspoň dvoch neštandardných cestných preprav jazdiacich za sebou.

Príves

Príves sa používa na:

- 1) spojenie návesu s ťažným vozidlom. Prívies prepravuje náklad v prednej časti návesu. V prípade, že je náves spojený s prívesom, ide o ojový prívies.
- 2) prepravu zadnej (koncovej) časti dlhého nedeliteľného nákladu, náklad funguje ako šasi prívesu.
- 3) spojenie návesu neštandardnej cestnej dopravy s ťažným vozidlom. Prívies rozmiestňuje náklad návesu k piatej kolesovej náprave a k náprave (nápravám) prívesu.

Ojový prívies (smernica č. 27/97/ES)

Ojový prívies s minimálne dvoma nápravami, vybavené s vlečným zariadením, ktoré kontroluje smer prednej (-ých) nápravy (náprav). Ojový prívies sa môže pohybovať vertikálne (voči návesu) a neprenáša podstatnú vertikálnu silu na ťažné vozidlo.

Sprievodné vozidlo

Motorové vozidlo sprevádzajúce neštandardnú cestnú prepravu po jej trase. Zabezpečuje viditeľnosť neštandardnej cestnej prepravy. Nachádza sa v zadnej alebo prednej časti prepravy, čo závisí od typu cesty.

Najprednejší bod vozidla

Keď je vozidlo na vodorovnej vozovke bod, kde zvislá rovina kolmá k pozdĺžnej osi vozidla siaha k prednej časti nenaloženého vozidla.

Predná prečnievajúca časť

Vzdialenosť meraná vodorovne a súbežne s pozdĺžnou osou vozidla medzi dvoma priečnymi rovinami prechádzajúcimi najprednejším bodom nákladu a najprednejším bodom vozidla.

Celková hmotnosť vozidla

Pri motorovom vozidle ide o súčet hmotností prenesený na povrch cesty prostredníctvom kolies vozidla a pri návese ide o súčet hmotností prenesený na povrch cesty prostredníctvom kolies návesu a akejkolvek hmotnosti návesu, ktorej je ťahajúce vozidlo vystavené.

Skupina náprav (smernica č.27/97/ES)

Kombinácia dvoch alebo viac náprav, ktoré sú súčasťou podvozku.

Nedeliteľný náklad (smernica č. 53/96/ES)

Náklad, ktorý za účelom prepravy po ceste nemôže byť rozdelený na dva alebo viac nákladov bez neprimeraných výdavkov alebo rizika poškodenia, a ktorý kvôli svojim rozmerom alebo hmotnosti nemôže byť prepravovaný vozidlom spĺňajúcim smernicu č. 53/96/ES alebo národnú legislatívu.

Maximálna povolená hmotnosť

Maximálna povolená hmotnosť pre potrebu naloženého vozidla v medzinárodnej doprave.

Pojazdný žeriav

Stroj s vlastným pohonom špeciálne navrhnutý na zdvíhanie nákladov.

Modulové prívesné vozidlo

Akékoľvek vlečné vozidlo, pre ktorého obeh po cestách je potrebné povolenie, pozostávajúce zo vzájomne prepojitelných a vymeniteľných modulov. Moduly môžu byť poprepájané do množstva kombinácií.

Jeden kontaktný bod pre zákazníka (One-stop shop – OSS)

OSS umožňuje žiadateľom z jedného miesta žiadať a získať povolenie na neštandardnú cestnú prepravu na celú trasu prepravy.

Celková výška

Maximálna zvislá vzdialenosť medzi povrchom cesty a vodorovnou rovinou siahajúca k najvyššiemu bodu kombinácie vozidla/nákladu.

Celková dĺžka

Keď je vozidlo na vodorovnej vozovke vzdialenosť medzi dvoma zvislými rovinami kolmými k pozdĺžnej osi vozidla siahajúca k najprednejšiemu a najzadnejšiemu bodu kombinácie vozidla/nákladu.

Pohyblivá náprava

Zariadenie dvoch alebo viac náprav v jednej línii kolmej k pozdĺžnej osi vozidla s rovnakým rozložením nákladu na kolesá vozidla. (Poznámka: Upevnené dvojité kolesá sa považujú za jedno koleso).

Povolenie

Dokument vydaný verejnými orgánmi, ktorý oprávňuje využiť verejnú cestu na neštandardnú cestnú prepravu alebo súkromné cesty v niektorých členských štátoch.

Policajný sprievod

Policajné zložky sprevádzajúce neštandardnú cestnú prepravu po trase prepravy.

Súkromný sprievod

Súkromná osoba sprevádzajúca neštandardnú cestnú prepravu po trase prepravy.

Najzadnejší bod vozidla

Keď je vozidlo na vodorovnej vozovke, bod, kde zvislá rovina kolmá k pozdĺžnej osi vozidla siaha k zadnej časti nenaloženého vozidla.

Zadná prečnievajúca časť

Vzdialenosť meraná vodorovne a súbežne s pozdĺžnou osou vozidla medzi dvoma priečnymi rovinami prechádzajúcimi najzadnejším bodom nákladu a najzadnejším bodom vozidla.

Stroj s vlastným pohonom (smernica č. 68/97/ES)

Akýkoľvek pojazdný stroj, prepraviteľné priemyselné zariadenie alebo vozidlo s karosériou alebo bez karosérie, ktoré nie určené na prevoz cestujúcich alebo tovaru, v ktorých je inštalovaný spaľovací motor.

Modulové prívesné vozidlo s vlastným pohonom

Modulové prívesné vozidlo s vlastným pohonom pozostáva z modulov, ktoré je možné poprepájať do množstva kombinácií za účelom prepravy nedeliteľného nákladu.

Náves (smernica č. 27/97/ES)

Vozidlo navrhnuté za účelom pripojenia k motorovému vozidlu alebo k prívesu a podstatnú časť hmotnosti prenáša na motorové vozidlo alebo príves.

Postranná prečnievajúca časť

Vzdialenosť od najširšieho bodu vozidla k najširšiemu bodu nákladu, meraná súbežne s bočnou osou vozidla.

Vlečné strojnité zariadenie

Vlečné vozidlo bez vlastného pohonu, ktoré nie je zostavené ani vybavené na prevoz tovaru alebo ľudí.

Ťažná jednotka

Ťažné vozidlo návesu.

Vedúci prepravy

Súkromná osoba, ktorá absolvovala školenie vedúcich neštandardnej cestnej prepravy a bolo jej národnými orgánmi vydané oprávnenie vedúceho prepravy. Vedúci prepravy má zákonom povolené právo riadiť, zastaviť cestnú premávku a vydávať pokyny v rámci premávky.

Náves (alebo vlečené vozidlo) (smernica č.27/97/ES)

Vozidlo bez vlastného pohonu navrhnuté a zostavené na ťahanie motorovým vozidlom.

Kombinácia nákladného vozidla (smernica č.53/96/ES)

Cestná kolóna alebo vozidlo s návesom pozostávajúce z motorového vozidla a jedného návesu alebo vozidla a vlečného strojného zariadenia. (Poznámka: táto definícia stanovená expertnou skupinou siaha za smernicu č. 53/96/ES a zahŕňa vlečné/strojné zariadenia s vlastným pohonom).

Výška vozidla

Maximálna zvislá vzdialenosť medzi povrchom vozovky a vodorovnou rovinou siahajúcou do najvyššieho bodu vozidla.

Dĺžka vozidla

Keď je vozidlo na vodorovnej vozovke, vzdialenosť medzi dvoma zvislými rovinami kolmými k pozdĺžnej osi vozidla a siahajúcej k najprednejšiemu a najzadnejšiemu bodu.

Šírka vozidla

Keď je vozidlo na vodorovnej vozovke, vzdialenosť medzi dvoma zvislými rovinami súbežnými s pozdĺžnou osou vozidla siahajúca na ľavú a pravú stranu vozidla v napnutej pozícii.

Výstražné svetlo

Blikajúci alebo otáčavý žltý výstražný svetelný signál podľa nariadenia č. 65 Hospodárskej komisie OSN pre Európu v zmysle Dohody o prijatí jednotných technických predpisov.

Rázvor kolies

Náves: vzdialenosť medzi stredom hlavného čapu a stredom zadnej skupiny nápravy.

Ostatné vozidlá: vzdialenosť medzi stredom prednej a zadnej skupiny nápravy.

**PRÍLOHA 9:
ZOZNAM SKRATIEK A AKRONYMOV**

CROS	(Centraal Routeer- en Ontheffings Systeem)
DANBRO	Dánsky systém riadenia a údržby mostov (Danish Bridge Management and Maintenance System)
ESDAL	Elektronický servis dodávky neštandardných nákladov (Electronic Service Delivery of Abnormal Loads)
ETRTO	Európska technická organizácia pre pneumatiky a disky (European Tyre and Rim Technical Organisation)
EU	Európska únia (European Union)
GTW	Celková hmotnosť prívesného vozidla (Gross Trailer Weight)
GVW	Celková hmotnosť vozidla (Gross Vehicle Weight)
LED	Dióda emitujúca svetlo (Light Emitting Diode)
OSS	Jeden kontaktný bod pre zákazníka (One-Stop Shop)
PDF	Formát prenosného dokumentu (Portable Document Format)
RAL	Reichsausschuss fuer Lieferbedingungen (orgán kontroly obchodných štandardov). V tabuľke RAL je v súčasnosti na zozname uvedených približne 210 farieb. Jednotlivé farby sú uvedené vo forme štvormiestneho číselného kódu, ktorý definuje farebnú škálu.
RDW	Holandská cestná správa (Dutch Road Administration)
SERT	Špecifická registrácia nákladných a prívesných vozidiel (Special Registration of Trucks and Trailers)
UNECE	Hospodárska komisia OSN pre Európu (United Nations Economic Commission for Europe)
VIN	Evidenčné číslo vozidla (Vehicle Identification Number)

**PRÍLOHA 10:
INDEX**

Navigátor	
Žlté výstražné svetlo	20, 65
Žiadosť	7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 25, 26, 27, 43, 44, 50, 51, 52, 53,
Šípky	20
Kĺbový	23, 64
Orgány	3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 24, 49, 50, 51, 52, 64,
Os	62, 63, 64, 65
Náprava (pevná, pohyblivá)	10, 13, 14, 23, 24, 26, 53
Zát'až	
Základ	
Svetelný signál	
Nosný	
Podvozok	
Brzdy	
Mosty	
Svetlá	
Kapacita	
Osvedčenie	
Klasifikácia	
Klíma, klimatický	
Farba	
Komisia	
Komunikácia	
Kužele	
Viditeľnosť	
Kolóna	
Koridory	
Rada	
Protizat'aženie	
Žeriav	
Dánsky systém riadenia a údržby mostov (Danish Bridge Management and Maintenance System)	
Definície	
Rozmery	
Smernica	
Vedúci	
Príves	
Ťahadlo	
Vodiči	
Dvojité	
Emisie	

Stroje	
Sprievodné vozidlá	
Európska technická organizácia pre pneumatiky a disky (European Tyre and Rim Technical Organisation)	
Európske diaľnice	
Vylúčenie/výluka	
Hasiaci prístroj	
Požiar	
Blikajúci	
Predná časť	
Spojka	
Sieť	
Celková hmotnosť prívesného vozidla (Gross Trailer Weight)	
Výška	
Diaľnice	
Kanál	
Šasi	
Identifikácia	
Nedeliteľný	
Infraštruktúra	
Kontrola, prehliadka	
Internet	
Medzinárodná organizácia pre štandardizáciu (International Organization for Standardization)	
Plán trasy	
Čap ložiska/ otočný čap	
Hlavný/centrálny čap	
Naložený	
Jazyk	
Dióda emitujúca svetlo (LED)	
Dĺžka	
Oprávnenie	
Zdvih	
Svetlá	
Obmedzenia	
Limit/hranica	
Spojenie	
Svietivosť	
Strojové zariadenie	
Vytvoriť/robiť	
Výrobca	
Mapa	
Značenie	

Verejnosť	
Modulový	
Motor	
Diaľnice	
Sieť	
Úradný	
Jeden kontaktný bod pre zákazníka (One-Stop Shop)	
Presahovať	
Predbehnúť	
Balík/Zdroj	
Parlament	
Pozostávajúci z jednotlivých častí	
Vozovka	
Povolenia (krátkodobé, dlhodobé)	
Plánovanie/plánovaný	
Plošina	
Miesto vstupu	
Policajné sprievodné vozidlo	
Výkon	
Súkromné sprievodné vozidlo	
Postupy	
Presahujúci/vyčnievajúci	
Zadná časť	
Červený	
Odrážajúci	
Registrácia	
Nariadenie	
Riziko	
Spôsobilosť na jazdu	
Strecha	
Otáčavý	
Pravidlá	
Bezpečnosť	
S vlastným pohonom	
Špecifická registrácia nákladných a prívesných vozidiel (Special Registration of Trucks and Trailers)	
Strany	
Signalizujúci	
Značenie	
Rýchlosť	
Štandardy	
Nálepky	
Pruhy	

Štruktúry	
Odpruženie	
Testy	
Ťažný	
Traktor	
Cestná premávka	
Prívesné vozidlá	
Školiť	
Školenie	
Nákladné vozidlo	
Tunely	
Otáčavé vlastnosti	
Typ	
Pneumatika	
Hospodárska Komisia OSN pre Európu	
Nenaložený	
Vozidlo	
Evidenčné číslo vozidla (Vehicle Identification Number)	
Výstraha	
Watt	
Hmotnosť	
Koleso	
Biely	
Široký	
Šírka	
Žltý	

**PRÍLOHA 11:
POĎAKOVANIE**

Komisia by rada poďakovala všetkým odborníkom, ktorí prispeli k príprave tejto príručky, a ktorých hlboké znalosti z tejto oblasti boli základom pre vypracovanie tohto dokumentu.

Priezvisko	Meno	Organizácia alebo spoločnosť	Adresa	Telefón	Fax	E-mail
Ader	Tüt	Ministry of Economic Affairs and Communications	Harju str. 11 EE-15072 Tallinn	+372 6256498	+372 6256425	tüt.ader@mkm.ee
Berriochoa	Leonor	Dirección General de Tráfico (DGT)	c/ Josefa Valcárcel, 28 ES-28027 Madrid	+34 91 3018298	+34 91 3018591	leonor@dgt.es
Borsu	Mathias	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières	Arche de la Défense, Paroi Sud FR-92055 La Défense	+33 1 40818107	+33 1 40818199	mathias.borsu@equipement.gouv.fr
Brites	Isabel	Direcção-Geral de Viação	av. Da Republica, 16 PT-060 055 Lisboa	+35 12 13 11 48	+35 12 13 11 42	ibrites@dgv.pt
Cahn	Carlo	TLN (Transport en Logistiek Nederland)	Boris Pasternaklaan 22 NL-2700 KS Zoetermeer	+31 079 3636232	+31 079 3636269	ccahn@tln.nl
Charalampopoulos	George	Road Safety and Environment Directorate	2 Anastaseos and Tsigante Street EL-101 91 Holargos	+30 210 6508000	+30 210 6508088	g.charalampo@yme.gov.gr
Cook	Andrew	Department for Transport	5 Broadway Broad Street UK-B15 1BL Birmingham	+44 121 6872531	+44 (121) 6788569	andrew.cook2@highways.gsi.gov.uk
Finn Engelbrecht	Ruby	Road Directorate	Niels Juels Gade 13 DK-1059 Copenhagen K	+45 3341 3485	+45 3315 0848	fer@vd.dk
Gosiorovská	Mária	Ministry of Transport, Posts and Telecommunications	Namestie slobody 6 SK-810 05 Bratislava	+421 2 52494632	+421 2 52494759	maria.gosiorovska@telecom.gov.sk
Halcín	Ján	Ministry of Transport,	Námestie slobody 6	+421 2 52494629	+421 (2) 52442005	jan.halcin@telecom.gov.sk

Priezvisko	Meno	Organizácia alebo spoločnosť	Adresa	Telefón	Fax	E-mail
		Posts and Telecommunications	SK-810 05 Bratislava			
Kalaitzis	Panicos	Ministry of Communications	17 Vasileos Pavlou CY-1425 Nicosia	+357 99 400282	+357 22 354030	pkalaitzis@mcw.gov.cy
Kolettas	Soteris	Ministry of Communications	17 Vasileos Pavlou CY-1425 Nicosia	+357 22 807000	+357 22 807099	skolettas@rtd.mcw.gov.cy
Kuusk	Harri	Maanteeamet (Road Administration)	Pärnu mnt. 463a EE-10916 Tallinn	+372 611 9304	+372 611 9360	harri.kuusk@mnt.ee
Lundqvist	Anders	Swedish National Road Administration	Röda vägen 1 SE-781 87 Borlänge	+46 243 75489 +46 706320779	+46 243 75530	anders.lundqvist@vv.se
Machtelinckx	Erwin	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Résidence Palace Wetstraat 155, BE-1040 Brussels	+32 2 287.45.23	+32 2 733.41.41	erwin.machtelinckx@mobilit.fgov.be
Manolatou	Eleni	Road Safety and Environment Directorate	2 Anastaseos and Tsigante Street EL-101 91 Holargos	+30 210 6508520	+30 210 6508481	e.manolatou@yme.gov.gr
Procházka	Miloš	Ministry of Transport, Posts and Telecommunications	Námestie slobody 6 SK-810 05 Bratislava	+421 2 52494636	+421 2 52494759	milos.prochazka@telecom.gov.sk
Richie	Wim	RDW Department TET	PO Box 777 NL-2700 AT Zoetermeer	+31 79 3458255	+31 79 3458022	wrichie@rdw.nl
Rocco	Luca	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Via G. Caraci, 36 IT-00157 Roma	+39 0641586228	+39 0641583253	luca.rocco@infrastrutturetrasporti.it
Ruzgus	Gintautas	Road Administration	J. Basanavicius g. 36/2 LT-03109 Vilnius	+370 52131361	+370 52131362	gintautas.ruzgus@lra.lt
Sarens	Marc	Sarens Group	Autoweg 10 / B BE-1861 Wolvertem	+32 52 319470	+32 52 319329	marc.sarens@sarens.com
Siegmann	Ernst Otto	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	Jasminweg 6, DE-30916 Isernhagen	+49 511 8118 384 +49 5136/5380	+49 511 8118 373 +49 5136 896563	ernst-otto.siegmann@nmbg.de
Surmont	Charles	European Commission Directorate-General for Energy and Transport	200 rue de la Loi, BE-1049 Bruxelles	+32 2 295.98.37	+32 2 296.51.96	charles.surmont@cec.eu.int
Thomas	Holmstrand	Swedish National Road Administration	Röda vägen 1, SE-781 87 Borlänge	+46 31635248	+46 31801171	thomas.holmstrand@vv.se
Thrusholm	Frank	Road Safety and Transport Agency	Adelgade 13 DK-1304 København K	+45 (33) 929100	+45 (33) 381426	fth@fstyr.dk
Vahlberg	Pepe	Finnish Road	Opastinsilta 12 A	+358 0 204222887	+358 0 204222882	pepe.vahlberg@tiehallinto.fi

Priezvisko	Meno	Organizácia alebo spoločnosť	Adresa	Telefón	Fax	E-mail
		Administration	P.O. Box 70 FI-00521 Helsinki			
Vaikmaa	Siim	Maanteeamet (Road Administration)	Pärnu mnt. 463a EE-10916 Tallinn	+372 611 9380	+372 611 9362	siim.vaikmaa@mnt.ee
Vaitužs	Zulizs	Road Administration	3 Gogola street LV-1743 Riga	+371 7028303	+371 7028304	vaituzs@sam.gov.lv
Winkelbauer	Martin	Austrian Road Safety Board / Dept for Driver Education and Vehicle Technology	Ölzeltgasse 3, AT-1030 Vienna	+43 1 717 70 112	+43 1 717 70 9	martin.winkelbauer@kfv.at
Zalaskalns	Maris	Road Administration	3 Gogola street LV-1743 Riga	+371 7028170	+371 7028171	marisz@lvceli.lv

**PRÍLOHA 7:
ZNAČENIE NÁKLADOV
A SPRIEVODNÝCH VOZIDIEL**





„navigátor prepravy“