

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**ORGANIZIRANJE IZREDNIH PREVOZOV:
PRIMERJAVA PODJETIJ V IZBRANIH DRŽAVAH**

Ljubljana, maj 2007

KLEMEN DREMELJ

IZJAVA

Študent Klemen Dremelj izjavljam, da sem avtor te diplomske naloge, ki sem jo napisal pod mentorstvom mag. Roberta Kašeta, in dovolim njeno objavo na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 2.5.2007

Podpis:

KAZALO:

1	UVOD	1
2	OSNOVE PREVOZA IZREDNIH TOVOROV	2
2.1	UMESTITEV IZREDNIH PREVOZOV V ŠIRŠE PODROČJE LOGISTIKE	2
2.1.1	<i>DELITEV LOGISTIKE</i>	<i>4</i>
2.2	OPREDELITEV TRANSPORTA.....	6
2.3	TRANSPORT IZREDNIH TOVOROV	9
2.4	KATEGORIJE IZREDNIH PREVOZOV	10
3	STRUKTURNI VIDIK ORGANIZIRANJA IZREDNIH PREVOZOV	12
3.1	PODJETJE COMARK D.O.O. (SLOVENIJA).....	12
3.1.1	<i>ORGANIZIRANOST PODJETJA COMARK D.O.O.</i>	<i>13</i>
3.2	PODJETJE ZAGREBTRANS D.O.O. (HRVAŠKA).....	14
3.2.1	<i>ORGANIZIRANOST PODJETJA ZAGREBTRANS D.O.O.</i>	<i>15</i>
3.3	PODJETJE EUROGENEX (AVSTRIJA)	17
3.3.1	<i>ORGANIZIRANOST PODJETJA EUROGENEX.....</i>	<i>17</i>
3.4	PODJETJE BRUGIONI TIR (ITALIJA)	18
3.4.1	<i>ORGANIZIRANOST IN STRUKTURA PODJETJA BRUGIONI TIR.....</i>	<i>18</i>
3.5	PRIMERJAVA PODJETIJ.....	19
4	PROCESNI VIDIK ORGANIZANJA IZREDNIH PREVOZOV	19
4.1	POSTOPEK ORGANIZACIJE IZREDNEGA PREVOZA	19
4.1.1	<i>STROKOVNO USPOSABLJANJE</i>	<i>22</i>
4.1.2	<i>POVPRAŠEVANJE PO IZREDNIH PREVOZIH</i>	<i>23</i>
4.1.3	<i>DOLOČANJE POGOJEV IN USTREZNE PREVOZNE POTI</i>	<i>23</i>
4.1.4	<i>IZBIRANJE PREVOZNEGA SREDSTVA</i>	<i>24</i>
4.1.5	<i>PRIPRAVLJANJE DOKUMENTACIJE ZA IZREDNI PREVOZ</i>	<i>25</i>
4.1.6	<i>ZAVAROVANJE.....</i>	<i>27</i>
4.1.7	<i>NAKLADANJE, PRITRJEVANJE TOVORA IN OZNAČEVANJE IZREDNEGA PREVOZA</i>	<i>27</i>
4.1.8	<i>PREVERJANJE VOZILA TER SPREMLJANJE IZREDNEGA PREVOZA</i>	<i>28</i>
4.1.9	<i>ZAKLJUČEVANJE (PREVOZA) POSLA</i>	<i>30</i>
4.2	PRIMERJAVA POTEKA IZREDNEGA PREVOZA V IZBRANIH DRŽAVAH	31
4.2.1	<i>SLOVENIJA</i>	<i>31</i>
4.2.2	<i>HRVAŠKA</i>	<i>33</i>
4.2.3	<i>AVSTRIJA</i>	<i>33</i>
4.2.4	<i>ITALIJA.....</i>	<i>35</i>
4.2.5	<i>ČASOVNE RAZLIKE POTEKA IZREDNEGA PREVOZA V IZBRANIH DRŽAVAH.....</i>	<i>35</i>
4.3	UGOTOVITVE IN PRIPOROČILA.....	37
5	SKLEP	38
6	LITERATURA	40
7	VIRI	41
	PRILOGE.....	1

1 UVOD

Slovenija je izredno pomembno prometno vozlišče med vzhodom in zahodom ter med severom in jugom Evrope. S priključitvijo k Evropski uniji (EU) so se pravne ovire za vzpostavitev enotnega trga prometnih storitev delno odpravile. Pri prestopu državnih meja z državami današnje EU je prišlo do poenostavitve (carinjenja ni več), na drugi strani pa se je povečala konkurenca. Delo dobi tisti, ki bolje obvlada stroko, ima izkušnje in ustrezen kader in je tudi cenovno sprejemljivejši. Direktive EU ne določajo natančno zakonodaje, ki obsega področje izrednih prevozov, ampak to področje še naprej ureja vsaka država posebej, kar pomeni, da v vlogi organizatorjev izrednih prevozov na ozemlju Republike Slovenije (RS) nastopajo izključno v RS registrirana podjetja z ustrezno usposobljenimi izvajalci. V tem letu se z novelo Zakona o varnosti cestnega prometa (*Uradni list RS, št 30/06*) pričakuje nekaj novosti tudi za izvajalce izrednih prevozov¹.

Namen moje diplomske naloge je prikazati postopek oziroma proces organiziranja in izvajanja izrednih prevozov, postavil pa se bom v vlogo izvajalca. Izvajalec je fizična ali pravna oseba, ki izredni prevoz organizira in izpelje. V primeru izrednih prevozov je izvajalec pogosto tisti, ki postori vse, da se prevoz opravi, ni pa nujno, da ima lastna vozila in voznike, saj lahko slednje tudi najame, kar pomeni, da si pri opravljanju svojega posla pomaga z različnimi podizvajalci. Izvajalec izrednega prevoza je v večini primerov tudi organizator izrednega prevoza, kot podizvajalci pa se ponavadi pojavljajo vozniki in spremljevalci izrednega prevoza. Ob vsem tem je pomembno, da se izvajalec ravna po naši zakonodaji, prav tako pa mora poznati tudi zakonodajo dežel, kjer bo izredni prevoz potekal.

“Smo se v Sloveniji sposobni strokovno organizirati do te mere, da bomo ob podpori geografske lege naše države organizirali, spremljali in vozili cestne izredne tovore tudi za tujce ali jih bodo tujci za slovenske naročnike?” (Lotrič, 2002, str. 2) Navedeni citat kaže na problem, ki se pojavlja zaradi močne konkurence, ki je posledica vstopa RS v Evropsko unijo in s tem večjega zanimanja tujcev za izvajanje izrednih prevozov na slovenskem področju. Vendar naj tu omenim, da izredni prevozi zaenkrat še vedno potrebujejo organizatorje iz našega države, če poteka prevoz v RS.

Cilj diplomske naloge je primerjanje poteka organizacije izrednega prevoza v različnih državah. Pokazal bi rad razlike, ki nastajajo pri organizaciji izrednih prevozov v teh različnih državah. Prikazal bom, kje pri nas pride do ovir, ki onemogočajo optimalno organizacijo izrednih prevozov, in kako bi lahko le-te v čim večji meri odpravili.

V prvem delu diplomske naloge, ki predstavlja bolj teoretični del, bom primerno umestil dejavnost organiziranja izrednih prevozov v širše področje logistike, saj logistika med drugim

¹ Za lažje razumevanje določenih pojmov, ki se navezujejo na izredne prevoze in določena pravila, ki uokvirjajo samo organizacijo izrednih prevozov, bom pravne podlage, ki urejajo zakonodajo o izrednih prevozih, dodal med priloge.

zajema tudi sam transport². Na začetku bom predstavil logistiko na splošno in opisal, kam spadajo izredni prevozi v okviru logistike. V nadaljevanju bom predstavil sam transport oziroma prevoz. Osredotočil se bom na izredne prevoze. Izredni prevozi lahko potekajo preko različnih oblik transporta, sam pa se bom osredotočil na najpogostejšo obliko, ki je cestni izredni prevoz.

V drugem bolj praktičnem delu diplomske naloge, ki se deli na strukturni in procesni vidik organiziranja izrednih prevozov, bom primerjal različne študijske primere (podjetja v izbranih državah) in opisal primere organizacij, ki se ukvarjajo s tovrstnim poslovanjem pri nas in v tujini. Pri strukturnem vidiku organiziranja izrednih prevozov bom prikazal, kakšna organizacijska struktura je najprimernejša za samo izvedbo izrednih prevozov. Nato bom na kratko primerjal še različne strukture med seboj.

Pri procesnem vidiku bom opisal sam postopek organiziranja izrednih prevozov, ki ga bom prikazal s procesnim diagramom. Opisal bom, katere aktivnosti so potrebne za samo izvršitev izrednega prevoza in kateri nosilci so odgovorni zanje. Temu delu bo sledila primerjava poteka izrednih prevozov v različnih državah, v katero bom vključil časovno komponento, da bom prikazal, koliko časa je potrebno za tovrstni prevoz v posamični državi. Zakaj nekje traja proces dalj časa kot drugje, bom povedal v sami analizi. Zaključil pa bom z ugotovitvami in priporočili za odpravo rigidnosti v različnih institucionalnih okoljih in navedel možne organizacijske prijeme, ki bi pospešili poslovanje in povečali učinkovitost organiziranja izrednih prevozov.

2 OSNOVE PREVOZA IZREDNIH TOVOROV

Čeprav poznamo več vrst prevozov (cestni, železniški, pomorski itd.), bom v svoji diplomski nalogi opisoval le cestne izredne prevoze, ker so pri nas prevladujoča oblika izrednih prevozov. O izrednih prevozih govorimo v primeru, ko je treba prepeljati tovor, ki je po svojih dimenzijah (merah ali masi) izreden, iz določenega kraja v nek drug kraj po določeni prevoznici poti.

2.1 UMESTITEV IZREDNIH PREVOZOV V ŠIRŠE PODROČJE LOGISTIKE

Logistika je dejavnost, ki se ukvarja z upravljanjem toka materialov od virov do porabnikov, in sicer znotraj podjetja in med podjetji. Zajema fizični tok materiala in tok informacij od dobavitelja, preko proizvajalca in trgovca do končnega potrošnika in pomeni prostorske spremembe. Tudi pri izrednih prevozih je treba pripeljati tovor iz odpravnega v namembni kraj.

² Transport je prevoz, navadno česa večjega, težjega (Slovar slovenskega knjižnega jezika). Ker pa so izredni prevozi že po naravi večjih dimenzij, bom v nadaljevanju še uporabljal besedo transport.

Cilj logistike je zagotoviti prave dobrine in storitve, na pravem mestu ob pravem času, v količini in kakovosti, z najnižjimi stroški in vplivi na okolje, skladno s sklenjeno pogodbo, kar pa je tudi cilj samih izrednih prevozov. Logistika je proces premikanja stvari od ene točke do druge in njihovo shranjevanje na poti (Shapiro&Heskett, 1985, str. 1). Logistika je proces strateškega upravljanja, gibanja in shranjevanja materialov, delov in končnih izdelkov od dobaviteljev, preko proizvodnega podjetja do končnih kupcev (Bowersox, 1978, str. 3).

Požar (1976, str. 67) definira logistiko kot: "Izraz logistika pomeni tok materiala in proizvodov ter informacij od dobavitelja surovin, preko proizvajalca in morebiti trgovca do končnega potrošnika gotovih proizvodov". Kasneje to definicijo dopolni: "Ta pojem zajema fizični tok materiala (surovine, polproizvodi, proizvodi, odpadki) ter tok informacij od dobavitelja surovin, preko proizvajalca in morebiti trgovca do končnega potrošnika gotovih proizvodov, torej prostorske spremembe, poleg tega pa tudi skladiščenje, ki pomeni premagovanje časa" (Požar, 1985, str. 11).

"Logistika je proces upravljanja vseh dejavnosti, ki služijo za premikanje surovin, polproizvodov in gotovih proizvodov (tudi energije, informacij in ljudi) od dobaviteljev do podjetja, nato znotraj podjetja in vse do kupcev oziroma porabnikov" navaja Ogorelc (1979, str. 134-135). Nato opredeli logistični sistem kot sistem, ki: "... obsega vse tiste dejavnosti, ki se ukvarjajo z upravljanjem procesov prenosa (v prostoru in času) energije, materiala, proizvodov in ljudi. V sistem niso vključeni samo transportni procesi skladiščenja, temveč celotno potekanje naročil, manipuliranje, pakiranje proizvodov itd" (Ogorelc, 1979, str. 134-135).

Zanimiva je tudi opredelitev logistike v reviji Effective Logistics Management (Gattorua et al., 1994, str. 6): "Logistika je definirana kot proces strateškega upravljanja, pridobivanja, premikanja in shranjevanja materialov, delov in končnih produktov (in na to nanašajočih se informacijskih tokov) skozi organizacijo in njene marketinške kanale na tak način, da je tekoča in prihodnja donosnost maksimalna glede na stroške, ki se pojavljajo pri učinkovitem izpolnjevanju naročil".

Kaltenekar (1993, str. 75) obravnava logistiko mnogo širše. "Logistika obravnava vse materialne pretoke med krajem oziroma časom proizvodnje in potrošnje, med izvori in ponori." Glavne naloge logistike so tako predvsem (Kaltenekar, 1993, str. 59):

- nabava materiala,
- odvoz materiala v delovno organizacijo,
- skladiščenje materiala,
- transport materiala do delovnih mest in med njimi,
- skladiščenje polproizvodov v vmesnih skladiščih,
- transport gotovih proizvodov do končnih skladišč,
- skladiščenje gotovih proizvodov,
- transport gotovih proizvodov do kupcev,
- informacijsko spremljanje in evidentiranje dogajanja in

- koordinacijo dela vseh teh dejavnosti.

Definicije se razlikujejo deloma glede na perspektivo gledanja, deloma glede na širino proučevanja. Nekako poenostavljeno pa bi lahko trdili, da je logistika skupek med seboj povezanih aktivnosti, ki služijo za premikanje surovin, polproizvodov, ostalega materiala in gotovih proizvodov od dobaviteljev do podjetja, za premikanje znotraj podjetja in od podjetja do odjemalcev oziroma kupcev, ter vse z njimi povezane aktivnosti. Tudi sami izredni prevozi potrebujejo pri organizaciji določene aktivnosti, vendar je glavno, da se tovor transportira z enega na drugo želeno mesto. Torej logistika je širša veda od samih izrednih prevozov, vendar brez poznavanja logistike tovrstni prevozi ne bi bili mogoči.

Razmah logistike kot vede, pomembnost logistike v poslovnih organizacijah in na mednarodnem trgu ter posledično tudi iskanje primerne kadra z znanjem na področju logistike gre pripisovati predvsem trem dejavnikom (Perišić, 1990, str. 6):

- intenzivnemu mednarodnemu povezovanju,
- tehnološkemu razvoju, še posebej na področju transporta, komunikacij in informacijske tehnologije in
- profesionalizaciji upravljanja in ravnanja podjetij ter prenosu metod upravljanja in ravnanja izven nacionalnih meja suverenih držav.

2.1.1 DELITEV LOGISTIKE

Glavne pristope pri obravnavanju logistike bi tako lahko razvrstili po naslednjih kriterijih (Oblak, 1987, str. 21):

- glede na dejavnost ločimo: transportna, skladiščna, špedicijska, distribucijska, nabavna, trgovinska, intralogistiko itd.
- glede na področje uporabe ločimo: industrijsko, vojaško, poslovno, marketinško, bolniško, gospodinjstva logistiko itd.
- glede na področje opazovanja ločimo: megalogistiko, makrologistiko, mikrologistiko, metalogistiko, mednarodna logistiko itd.

Za lažje razumevanje bom nekaj naštetih izrazov razložil. Intralogistika je sestav logističnih elementov znotraj podjetja. Megalogistika je strateški, konsistentni in koordiniran sestav logističnih aktivnosti in največji sestav logističnega znanja, zakonitosti in teorije, ki se nanaša na logistične posebnosti velikih prostorskih dimenzij. Megalogistika je značilna za večja združenja (npr. EU, ZDA itd.). Pri mikrologistiki lahko govorimo o logistiki proizvodnje, nabave, distribucije, o marketinški logistiki itd. Mikrologistiko pa lahko razdelimo po vejah proizvodnje, in sicer na trgovinsko, industrijsko in storitveno logistiko. Metalogistika se kot znanost nahaja sredi med makrologistiko in mikrologistiko. Označuje notranje organizacijske sisteme, ki presegajo pravne in organizacijske meje posameznih nastopajočih, kot so organizacija ali institucija. Metalogistika poudarja partnerstvo med podjetji in delitvijo odgovornosti (Zelenika, 2001, str. 6).

Po slednjih kriterijih bi uvrstili izredne prevoze lahko: med transportno logistiko, ker je sam transport poglavitna dejavnost organizacije izrednih prevozov, med poslovno logistiko, ker je treba skleniti posel, da sploh pride do izrednega prevoza, in pogosto med mednarodno logistiko, ker se večina izrednih prevozov opravi preko več različnih držav.

Logistika ima nalogo zagotoviti optimalen pretok blaga v celotni logistični oziroma oskrbovalni verigi (angl. *Supply Chain*). Logistična veriga zajema vse logistične procese v podjetju ter pri dobaviteljih in kupcih. V osnovi se ti procesi nanašajo na oskrbo, proizvodnjo, distribucijo in na vračanje ostankov in odpadkov. Natančneje gre za:

- nabavne procese,
- procese skladiščenja in medskladiščenja,
- proizvodne procese,
- procese pakiranja,
- komisioniranje,
- procese dobave,
- procese transporta, kamor sodijo tudi izredni prevozi, in
- procese oskrbe ostankov in odpadkov (razbremenilna logistika).

Obstajajo različne delitve logističnih sistemov na podsisteme. Najbolj pa se je uveljavila delitev oziroma razmejitev logističnega sistema na naslednje štiri podsisteme (Požar, 1985, str. 36):

- nabavno logistiko,
- proizvodno logistiko,
- distribucijsko logistiko in
- razbremenilno logistiko.

Če izredne prevoze uvrstimo med te podsisteme, bi lahko rekli, da najbolj upravičeno sodijo med nabavni in distribucijski podsistem logistike, zato bom oba nekoliko podrobneje opisal.

2.1.1.1 NABAVNA LOGISTIKA

Nabavna logistika ozko sodeluje z nabavno službo in proizvodnjo. Poznati mora nabavni trg na globalni, regionalni in lokalni ravni. Odločati je treba, kaj nabavljati in kje, kako uskladiti vse logistične aktivnosti in katere naloge opraviti znotraj podjetja ter katere naloge oddati zunanjim izvajalcem (angl. *outsourcing*) oziroma jih kupovati na trgu. Oddajanje del zunanjim izvajalcem omogoča osredotočenje na ključne aktivnosti lastnega poslovnega procesa in tako znižuje stroške. Najem logističnih storitev pomeni isto kot logistika tretjih oseb in je definiran kot opravljanje niza večvrstnih logističnih storitev, ki jih opravlja zunanji izvajalec na podlagi najemne pogodbe. Oddajanje del zunanjim izvajalcem lahko prinese številne prednosti, vendar pa sta za uspeh potrebna skrbno načrtovanje in izvedba procesa (Kolarič, 2001, str. 18). Tu lahko omenim, da pri izrednih tovorih večina podjetij prepusti prevoz tovora organizacijam, ki se ukvarjajo s transportom izrednih tovorov, da bi se lažje osredotočili na svoje poglavitne procese in s tem racionalizirali stroške.

Sam proces nabave mora vedno težiti k racionalizaciji, ki se dosega predvsem z izvajanjem naslednjih temeljnih aktivnosti: vnaprejšnjo določitev in ocenitev nabavnih potreb, identifikacijo morebitnih dobaviteljev, preučevanjem dobaviteljevih ponudb, izbiro dobaviteljev, ponovnim pregledom, povzetkom in analizo izbranih dobaviteljev, uporabo ustreznih analitičnih tehnik za določanje cen in stroškov, pogajanjem, selekcijo izbranih dobaviteljev in podpisom pogodb, nadzorom nad dobavitelji in s sklenitvijo nakupnih poslov (Gattorua et al., 1994a, str. 64). Nabavni proces je pri samih izrednih prevozi pomemben predvsem za podjetja z vidika prevoznih sredstev. Treba je dobro preučiti, ali se splača kupiti prevozno sredstvo, ki bo ustrezno za prevoze izrednih tovorov, ali je bolje tovrstna vozila najeti.

2.1.1.2 DISTRIBUCIJSKA LOGISTIKA

Naloga distribucijske logistike je oblikovanje, upravljanje in nadzor procesov, ki so potrebni, da se proizvodi in storitve dobavijo naročniku v obliki, vsebini in času, kot je bilo dogovorjeno s pogodbo. Distribucijska logistika je sinonim za fizično distribucijo, disponiranje blaga, prodajno logistiko (angl. *Outbound Logistics*). Distribucijska logistika zajema v glavnem (Oblak, 1987, str. 41-42):

- načrtovanje skladišč, skladiščenje, transport, pakiranje in potekanje naročil,
- informacije iz sistemov, ki so potrebni za doseg cilja,
- krmilne aktivnosti, ki krmilijo in uravnavajo sistem po načelu povratne zveze.

Za distribucijsko logistiko je zelo pomembna dokumentacija in administracija, povezana s kupcem. S parametri, kot so dobavni čas, dobavna pripravljenost in dobavna zanesljivost, prilagodi ponudnik svojo dobavo blaga večasih sorazmerno nepreglednim časovnim potrebam kupcev. Na dobavni čas vpliva čas, v katerem prispe naročilo od kupca do proizvajalca, čas obdelave naročila in izbira naročenega blaga v skladišču, čas oblikovanja pošiljk in njihovega nakladanja na transportno sredstvo, in tudi čas transporta blaga do kupca. Na sam transportni čas pa vpliva izbira prometnih poti in sredstev ter razvitost prometne infrastrukture in ostalo (Oblak, 1987, str. 41). Samo nakladanje na transportno sredstvo, čas transporta ter izbira prometnih poti in sredstev pa so ključni dejavniki izrednih prevozov.

2.2 OPREDELITEV TRANSPORTA

Transport (latinsko: *trans-*, prek- + *portare*, nesti) označuje prenos ljudi in dobrin z enega kraja na drug kraj (Zupančič, 1998, str. 3). Osnovna naloga transporta je zagotoviti pravočasen dovoz blaga in pravilno manipuliranje z njim, da na poti ne pride do poškodb. Vloga transporta je ključnega pomena pri zagotavljanju nemotenega pretoka oseb in blaga. Transport predstavlja namreč "vse (ekonomske) aktivnosti, opravljene z namenom premikanja oseb in blaga z enega na drugo mesto" (Zupančič, 1998, str. 5). Transport je eden najpomembnejših podsistemov fizične distribucije, ki se javlja kot most med proizvodnjo in potrošnjo, ki sta prostorsko in časovno ločeni (Pripomoček pri pripravi na preizkus strokovne usposobljenosti za pridobitev licence za izredne prevoze v cestnem prometu, 2003, str. 43).

Transport se odvija med posameznimi gospodarskimi objekti in znotraj posameznih podjetij. V prvem primeru imamo opravka z zunanjim transportom, v drugem primeru pa z notranjim (Dmitrovič, 1996, str. 74).

Zunanji transport (Zelenika, 1995, str. 75) pomeni prevoz blaga od dobavitelja do podjetja in obratno. Pogosto je tovrstni transport merilo za razvitost države. Možnost za opravljanje transporta zagotavlja prometna infrastruktura. Zunanji transport v večini podjetij poteka tako, da se del prevozov opravlja v lastnoročni izvedbi, del prevozov, predvsem tiste, ki so vezani na mednarodni trg, pa se naroča preko zunanjih izvajalcev. Če podjetje hoče zagotoviti dovolj kvalitetno in pravočasno dostavo svojih izdelkov kupcu, je dobro, da ima svoj lastni prevozni park, sicer je preveč odvisno od poslovanja prevoznikov. Danes se dviga kvaliteta prevoznih storitev, saj tudi na prevozniškem trgu vlada huda konkurenca in se prevozniki vse bolj zavedajo, kako pomemben je kakovosten in hiter servis, ob seveda primerni ceni za podjetje in njegovega kupca.

Notranji transport (Zelenika, 1995, str. 76) je vsako premikanje blaga v podjetju, ki se dogaja v povezavi z izvajanjem poslovnega procesa znotraj podjetja. Premikanje blaga poteka od ene do druge operacije, od enega do drugega delovnega mesta. Večja podjetja imajo dobro razvit notranji transport, saj je pomemben za samo izvajanje procesov v podjetju. Določen proizvod se premika iz ene proizvodne hale v drugo preko notranjega transporta. Pri notranjem transportu so pomembna tudi druga sredstva, kot so različna dvigala, viličarji, ki skrbijo za nakladanje in razkladanje blaga. Treba pa je paziti na ustreznost notranjega transporta, saj lahko drugače hitro pride do poškodb blaga in s tem do dodatnih stroškov.

Razvit transportni sistem pozitivno vpliva na stopnjo gospodarske aktivnosti, saj (Dmitrovič, 1996, str. 74):

- povečuje stopnjo konkurence (konkurenca postaja globalna),
- omogoča doseganje prihrankov velikosti: s povečanjem geografskega trga se proizvodne serije povečujejo, hkrati pa je možno prenesti dele proizvodnje na področja (države), kjer so proizvodni stroški nižji,
- vodi k zniževanju cen izdelkov: učinkovit transport omogoča nižje cene uvoznih izdelkov od domačih.

Pri odločitvi o obliki transporta in uporabi določenih transportnih sredstev podjetje upošteva naslednje dejavnike (Dmitrovič, 1996, str. 76-78):

- Transportne stroške: v primeru najema transportne organizacije vključujejo celotni transportni stroški osnovno transportno tarifo za prevoz med dvema točkama ter dodatne stroške za prevzem blaga v točki izvora, za oddajo blaga pri kupcu, za zavarovanje blaga in za pripravo blaga za transport. V primeru lastnega voznega parka vključujejo celotni transportni stroški stroške goriva, delovne sile, stroške amortizacije voznega parka in opreme ter administrativne stroške. Med transportne stroške zunanjega transporta štejemo: tovarnine, zavarovanja pri prevozu, stroške nakladanja in razkladanja, stroške količinskega in kakovostnega prevzema, stroške za prevozno embalažo in prevozni kalo,

stroške goriva in ostale. Med stroške notranjega transporta pa štejemo: stroške transportnih sredstev, delovne sile, energije in ostale. Nosilec stroškov v transportnih stroških je ponavadi proizvod oziroma različno izražena transportna storitev, v zunanjem transportu na primer km, v notranjem transportu pa lahko t ali m³, pogosto pa tudi čas.

- **Povprečni transportni čas:** je čas prevoza od točke izvora do točke izročitve blaga kupcu. V transport "od vrat do vrat" je navadno vključenih več oblik prevoza (če je glavno prevozno sredstvo npr. vlak ali letalo, je treba do železnice oziroma do letališča blago dostaviti v večini primerov s cestnim prevozom).
- **Variabilnost transportnega časa:** čeprav pošiljke potujejo z enakim prevoznim sredstvom na isti relaciji, čas transporta variira glede na druge okoliščine (npr. vreme, prometni zastoji, število postankov itd.). Variabilnost transportnega časa je mera negotovosti, ki meri odstopanja od povprečne zanesljivosti oblike transporta.
- **Možnost izgub in nastanka škode:** pri transportu lahko nastane škoda na blagu in izgube, povezane z zanesljivostjo dobave. Prevoznik s prevozno pogodbo jamči, da bo transportiral blago v razumnem času, z razumno skrbjo, da blago ne bo poškodovano ali uničeno. Prevozniki se proti škodi na blagu zaščitijo z dodatno embalažo, kar povzroča dodatne stroške. Veliko škodo lahko povzročijo zamude pri dobavi.

Omenil sem že, da poznamo več vrst transporta. Poudaril sem, da se bom v diplomski nalogi osredotočil na cesti transport, tako da v nadaljevanju ostale zvrsti transporta le na kratko povzemam:

- **Železniški transport** je eden od najbolj energetsko učinkovitih načinov motoriziranega kopenskega transporta. Tirnice omogočajo zelo gladko in trdno površino, na katerih se kolesa vlaka kotalijo z zelo majhno količino trenja. To je udobneje kot večina drugih oblik kopenskega transporta in varčuje z energijo (Dmitrovič, 1996, str. 78). Vlaki imajo tudi majhno čelno površino glede na razmerje tovora, ki ga prevažajo, kar precej zmanjša zračni upor in s tem porabo energije. Pod normalnimi pogoji vlak porabi 50 do 70 odstotkov manj energije za prevoz dane tone tovora (oz. danega števila potnikov) kot pa cestni transport. Poleg tega pa tračnice skupaj s pragovi enakomerno porazdelijo težo vlaka, kar dovoljuje precej večje osne obremenitve, kot je to pri cestnem transportu.
- **Ladijski transport** je premikanje ljudi in dobrin z barko, čolnom, jadnico, ladjo itd. preko morja, oceana, jezera, prekopa (kanala) ali reke. Običajno je to za namen trgovine, rekreacije ali vojske. Čeprav je moderni ladijski prevoz relativno počasen, je zelo učinkovit pri prevozu velikih količin nepokvarljivega blaga. Prevoz po vodi je bistveno cenejši od prevoza po zraku pri medcelinskem prevažanju tovora.
- **Letalstvo ali letalski transport** je panoga, ki se tiče motoriziranih poletov in letalske industrije. Pod zrakoplove štejemo vrste s trdnimi krili (letalo) in rotacijskimi krili (helikopter) in tudi plovila, lažja od zraka, kot so baloni in zračne ladje. Letalstvo se v splošnem deli na tri dele: komercialno, splošno in vojaško. Čeprav je letalski transport daleč najhitrejša oblika prevoza blaga ali oseb, je pa po drugi strani najdražja oblika prevoza.

Po definiciji je **cestni transport** gospodarska dejavnost, ki se ukvarja s premeščanjem ljudi in stvari v geografskem prostoru. To premeščanje poteka po transportnih poteh s pomočjo tehničnih oziroma transportnih sredstev (Pripomoček pri pripravi na preizkus strokovne usposobljenosti za pridobitev licence za izredne prevoze v cestnem prometu, 2003, str. 43). Cestni transport je gospodarska dejavnost, ki jo razvrščamo v storitveni oziroma terciarni sektor. Browning in Singelmann (Snoj, 1997, str. 107) v okviru storitvenega sektorja razlikujeta štiri osnovne skupine storitev:

- storitve namenjene proizvodnji,
- distribucijske storitve,
- socialne storitve,
- osebne storitve.

Po tej klasifikaciji spada transport med distribucijske storitve, ki poleg tega vsebujejo tudi skladiščenje, komuniciranje in prodajanje za druge partnerje.

2.3 TRANSPORT IZREDNIH TOVOROV

Če tovor sam po sebi ali naložen na prevozno sredstvo presega določene gabarite³ za tovorna motorna vozila v cestnem prometu, ga smatramo kot izredni prevoz (Pripomoček pri pripravi na preizkus strokovne usposobljenosti za pridobitev licence za izredne prevoze v cestnem prometu, 2003, str. 77). Tovor je pri izrednih prevozih večjih dimenzij in mas, to pa zahteva specializirana prevozna sredstva, prilagojene prevozne poti in bolj poglobljeno organizacijo od klasičnih prevozov. Najlažje je izredne tovore med kontinenti peljati s pomorskim transportom, saj je v tem primeru najmanj ovir in omejitev. Še lažje in hitreje jih je peljati z zračnim prevozom, vendar je slednji zaradi ogromnih stroškov težje izvedljiv. Problem predstavljajo tudi slabše tehnične karakteristike zračnih prevoznih sredstev, saj zaenkrat še ni takih sredstev, ki bi lahko prevažala takšne teže, če pa že obstajajo, so cenovno nekonkurenčna pomorskemu ali drugemu prometu (Pripomoček pri pripravi na preizkus strokovne usposobljenosti za pridobitev licence za izredne prevoze v cestnem prometu, 2003, str. 75).

Od pošiljatelja do pristanišč (letališč) in od pristanišč (letališč) do prejemnika pa se uporablja cestni ali železniški transport. Železniški transport je primeren za tovore večjih mas, ni pa primeren za tovore večjih dimenzij, saj jim železniška infrastruktura ni prilagojena. Tu lahko omenim na primer samo predore, skozi katere poteka železniški promet, kjer je lahko maksimalna širina le tri metre, kar pa je pri izrednih prevozih v večini primerov premalo. Zato je za izredne prevoze najbolj pogost in primeren cestni transport.

Izredne prevoze v RS ureja Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji (Uradni list RS št. 50/1999, 39/2000, 115/2000, 38/2001, 11/2002), ki v enem od členov določa, da je izredni

³ Gabarit je okvirna mera, katere ne sme preseči naloženo vozilo na cesti, v plovnem kanalu, na progi.

prevoz po javni cesti “*prevoz z enim vozilom ali skupino vozil, ki sama ali skupaj s tovorom presega s predpisi dovoljeno skupno maso, dimenzije (dolžina, širina ali višina vozila) ali osne obremenitve. Za izredni prevoz se šteje tudi prevoz, pri katerem je vozilo samo ali skupaj s tovorom v mejah s predpisom dovoljene skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev, vendar pa presega omejitve katerega koli od elementov, ki so odredeni na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki*”.

Tudi v Republiki Hrvaški (RH), Avstriji in Italiji velja poseben pravilnik, ki ureja zakonodajo, vezano na opravljanje izrednih prevozov skozi območje posameznih držav. Vsi pravilniki se v vseh treh državah nanašajo na Zakon o javnih cestah, Zakon o varnosti cestnega prometa in Zakon o prevozih v cestnem prometu. V vsaki državi, pa se pravilnik navezuje na njeno zakonodajo.

Pristojne institucije, povezane s cestnimi izrednimi prevozi, so:

- Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, (DARS d. d.),
- Direkcija Republike Slovenije za ceste, (DRSC),
- Ministrstvo za promet, Urad za ceste,
- Ministrstvo za notranje zadeve, (MNZ).

Poleg naštetih pa izredni prevoz zahteva v določenih primerih še dodatne osebe in organizacije, ki skrbijo za nemoten potek prevoza. Predvsem razpolagajo s tehničnimi sredstvi izvajanja izrednih prevozov, tehnološkim znanjem, pravnimi podlagami in osnovnimi zakonitostmi izvajanja izrednih prevozov ter skrbijo za pridobivanje dovoljenj, usposabljanje posameznikov (kot ključnih dejavnikov uspeha izvajanja izrednih prevozov), prometno varnost, trženje izrednih prevozov in na koncu za samo izvedbo izrednega prevoza.

Ker udeležba izrednega prevoza v cestnem prometu predstavlja določeno oviro za udeležence v cestnem prometu, je treba za prevoz izvengabaritnih in težkih tovorov pridobiti ustrezno dovoljenje, ki ga izda Direkcija Republike Slovenije za ceste (DRSC, 2007). Tu lahko omenim problem, ki nastaja pri sami čakalni dobi določenega dovoljenja, saj pri zahtevnejših prevozih traja tudi več kot mesec dni, kar lahko povzroči dodatne stroške. Podrobneje bom omenjeni problem opisal v nadaljevanju, ko bom opisoval roke za pridobitev dovoljenj.

2.4 KATEGORIJE IZREDNIH PREVOZOV

Izredni prevozi se glede na preseganje največjih dovoljenih skupnih mas, dimenzij in osnih obremenitev, predpisanih za vozila, s katerimi se ti prevozi opravljajo, delijo v štiri kategorije (Izredni prevozi v cestnem prometu, 2005, str. 48):

- **izredni prevoz I. kategorije** je prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj s tovorom ne presega naslednjih vrednosti skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev: skupne mase 60 t, širine 3 m, višine 4,3 m, dolžine za več kot 20 % od največje dovoljene s predpisi ali odredene na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki, osnih obremenitev za več kot

15 % od največjih dovoljenih s predpisi ali odrejenih na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki;

- **izredni prevoz II. kategorije** je prevoz z vozilom, ki ima samo ali skupaj s tovorom naslednje vrednosti skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev: nad 60 t in ne več kot 85 t skupne mase, širino nad 3 m in ne več kot 3,5 m, višino nad 4,3 m in ne več kot 4,5 m, dolžino za 20 % in ne več kot za 25 % večjo od največje dovoljene s predpisi ali odredene na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki, osne obremenitve za več kot 15 % in ne za več kot 25 % nad največjimi dovoljenimi s predpisi ali odrejenih na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki;
- **izredni prevoz III. kategorije** je prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj s tovorom presega gornje meje skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev, določene v prejšnjem odstavku za izredni prevoz II. Kategorije;
- **izredni prevoz IV. kategorije** je prevoz z vozilom brez tovora, ki ima s predpisi o varnosti cestnega prometa določene registrske tablice za motorna ali priklopna vozila, ki ne izpolnjujejo predpisanih pogojev glede dimenzij ali katerih masa vozila presega 40 t oziroma katera zaradi mase vozila presegajo dovoljene osne obremenitve.

V pripravi je nov pravilnik⁴ o izrednih prevozih, pri katerem so sodelovali mnogi gospodarstveniki s področja organizacije izrednih prevozov. Po novi definiciji za delitev izrednih prevozov (4. člen pravilnika) se izredni prevozi glede na preseganje največjih dovoljenih skupnih mas, dimenzij in osnih obremenitev, predpisanih za vozila, s katerimi se ti prevozi opravljajo, delijo v pet kategorij⁵:

- **izredni prevoz I. kategorije:** definicija ostane enaka kot zgoraj opisana definicija za to kategorijo, sprememba pa je v tem, da je lahko dolžina namesto 20% po novem 25% večja od največje dovoljene s predpisi ali odredene na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki;
- **izredni prevoz II. kategorije:** definicija se spremeni pri osnih obremenitvah – nad 44 t (prej 60 ton) in ne več kot 60 t (prej 85 ton) skupne mase; pri dolžini – dolžino za 25% (prej 20%) in ne več kot za 40% (prej 25%) večjo od največje dovoljene s predpisi ali odredene na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki,;
- **izredni prevoz III. kategorije:** definicija se ne spremeni, vendar se nanaša na spremembe pri spremenljivkah, določenih v prejšnjem odstavku za izredni prevoz II. Kategorije;
- **izredni prevoz IV. kategorije:** definicija ostaja enaka, doda pa se še nova kategorija;
- **izredni prevoz V. kategorije** je prevoz delovnega stroja, vleka zamenljivega vlečenega stroja ali traktorskega priključka brez tovora, kadar to vozilo presega s predpisi dovoljene mere, mase in osne obremenitve;

⁴ Nov predlog o spremembah in dopolnitvah pravilnika je bil napisan 13.12.2006 in je bil poslan v parlamentarno prebiranje. Ko so gospodarstveniki, ki so najbolj odvisni od pravilnika, prebrali predlagani pravilnik, so sklicali sejo dne 12.01.2007 v Ljubljani in šli skozi pravilnik člen za členom ter napisali pripombe, kjer se jim pravilnik ni zdel pravičen, racionalen in logičen in je v mnogih primerih še poslabšal dosedanje razmere, namesto da bi s spremembami prišlo do izboljšav.

⁵ Predlog Pravilnika o spremembah in dopolnitvah pravilnika o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji z dne 13.12.2006.

Predstavniki cestnih podjetij in graditeljev so poudarili, da je nova definicija 4. člena pravilnika, ki spreminja kategorije, nesprejemljiva, saj pomeni od dosedanjega pravilnika korak nazaj. Sedanji pravilnik omogoča letna dovoljenja do skupne teže 60 ton, novi pa le do 44 ton, kar pomeni nove administrativne ovire pri prevozih gradbene mehanizacije. Zato je bolje, da ostane pravilnik v omenjenem delu takšen, kot je bil. Predlog je, da se skupna masa poveča na 60 ton, ostane pa naj tudi osna preobremenitev do 15 % od največjih dovoljenih s predpisi ali odrejenih na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki. Predlaga se, da bi se tudi delovnim vozilom nad 60 ton omogočilo letno dovoljenje po pridobitvi statike in za določene relacije. Tako letno dovoljenje bi veljalo samo za določeno relacijo.

Čeprav se je dolžina z novim pravilnikom povečala, gospodarstveniki pravijo, da sama dolžina II. kategorije ni problematična, saj je s pravilnikom o dimenzijah in masah že tako ali tako določena dodatna izjemna dolžina za vozila-avtovleke. Zato predlagajo, naj se raje jasno z določenimi metri določi najdaljša dolžina kategorije v metrih.

3 STRUKTURNI VIDIK ORGANIZIRANJA IZREDNIH PREVOZOV

V tem poglavju bom opisal, kakšna je organizacijska struktura podjetij iz izbranih držav. Zaradi lažje pridobitve informacij o posameznih podjetjih sem za vzorčne primere vzel podjetja, ki so poslovni partnerji podjetja Comark d.o.o. Primerjal bom štiri različno velika podjetja in prikazal, kakšna je organizacijska struktura posameznih podjetij in katera zvrst organizacijske strukture je najpogostejša v primeru organizacije izrednih prevozov.

3.1 PODJETJE COMARK D.O.O. (SLOVENIJA)

Podjetje Comark d.o.o. posluje od leta 1992. V poslovni enoti v Ljubljani na Celovški 264 se izvajajo vse aktivnosti vezane, na transportni inženiring. Ta dejavnost je vezana na izredne prevoze tovorov, ki po svojih dimenzijah ali teži prekoračujejo s predpisi določene dimenzije (COMARK, 2007). Glavni cilj je čimbolj ustreči poslovnim partnerjem. Zato je dejavnost podjetja povezana v sklop storitveno poslovnih aktivnosti: nakladanje – prevoz – razkladanje (možnost postavitve na temelje z avtodvigalom ali s posebno hidravlično opremo).

Poslanstvo podjetja je: “Vsakemu izrednemu tovoru najdemo najbolj primerno vozilo, ki zagotovi, da tovor čimprej, varno in po sprejemljivi ceni prispe od pošiljatelja do prejemnika.” (Interno gradivo podjetja Comark, 2006, str. 2). Transportne kapacitete partnerjev omogočajo podjetju prevoze tovorov izredne širine, višine, dolžine in teže do 300 ton.

Storitve, ki jih opravljajo v podjetju, so (COMARK, 2007):

- organizacija in izvajanje izrednih prevozov (izredni prevozi strojev in opreme, jadrnic, transformatorjev, gradbenih strojev itd.),
- pridobitev vseh potrebnih dovoljenj in soglasij za izredne prevoze,
- organizacija in izvajanje spremstev izrednih prevozov,
- nakladanje in razkladanje strojev ter postavitve na temelje (avtodvigala in ročni pomik s pomočjo posebne hidravlične opreme),
- pakiranje (embaliranje) strojev in opreme za cestni in pomorski transport.

Navajam le nekaj izrednih transportov, ki so jih uspešno izvedli (Interno gradivo podjetja Comark, 2006, str. 25):

- nakladanje, prevoz in postavitve na temelje raznih preš,
- izredni prevoz betonskih in jeklenih nosilcev do dolžine 42 m,
- izredni prevozi različnih strojev in opreme do širine 7m,
- izredni prevoz rezervoarjev do premera 5m,
- izredni prevoz transformatorja, skupna teža transporta 440 ton in dolžina 63 m.

3.1.1 ORGANIZIRANOST PODJETJA COMARK D.O.O.

Podjetje ima zaposlene 4 ljudi. Direktor podjetja je tudi največji lastnik podjetja. Pomočnica direktorja opravlja večinoma administrativna dela. Pogodbeno so zaposleni tudi računovodkinja in dva spremljevalca, ki svoje delo opravljata le po potrebi podjetja. V obdobju dopustov pa podjetje najame tudi študenta, ki opravlja predvsem pisarniška dela.

Glavne naloge, ki se opravljajo na določenih delovnih mestih, so (Interno gradivo podjetja Comark, 2006, str. 36):

- **Direktor podjetja:** vodi podjetje in skrbi, da poslovanje poteka nemoteno. Obiskuje svoje poslovne partnerje in z njimi oblikuje strategije za nemoteno potekanje izrednih prevozov. Obiskuje podjetja, ki naročajo izredne prevoze, prav tako pa tudi podizvajalce, s pomočjo katerih izvede nemoten prevoz tovorov izrednih dimenzij. V pisarni pripravlja ponudbe in jih preko faksa ali elektronske pošte pošilja potencialnim kupcem. Prav tako občasno pregleduje trase, kjer prevozi večinoma potekajo (meri mostove, cestninske postaje, različne druge objekte ipd.). Na začetku meseca izplača vse zaposlene in jih ob dobrem poslovanju tudi dodatno nagradi. Z zaposlenimi je v dobrih odnosih, posluša, kakšne so njihove potrebe in problemi, ki se pojavljajo pri poslovanju. Skuša jim pomagati s svojimi izkušnjami in idejami, če pa problema ne zna razrešiti sam, se obrne na strokovno pomoč poslovnih partnerjev ali za to pristojnih institucij.
- **Pomočnica direktorja:** sprejema povpraševanja in sama ali po potrebi s pomočjo direktorja sestavi ustrezno ponudbo. Sprejema tudi naročila in se s strankami dogovarja za termine prevozov. Pripravi in zaprosi za ustrezna dovoljenja na Direkciji Republike Slovenije za ceste, kamor odnese pravilno izpolnjene vloge za zahtevo dovoljenja. Sprejema telefonske klice in odgovarja na vprašanja v zvezi s samim izrednim prevozom. Naroča ustrezna naročila pri podizvajalcih in se z njimi pogaja za ceno. Piše račune sodelujočim strankam, beleži stroške, ki nastajajo pri samem poslovanju, in vodi

dejavnosti, ki jih opravljajo računovodkinja in spremljevalci. Nadzira potek poslovanja, da ne bi prišlo pri sami izvedbi posla do prevelikih stroškov. Če je potrebno, prosi za vsa potrebna soglasja, izračune statičnih presoj (ekspertiz), za cestne elaborate ipd. Izdaja tudi račune, sprejema pošto in obračunava potne stroške.

- **Računovodkinja:** na podlagi podatkov ob koncu meseca naredi bilančne postavke in preverja uspešnost poslovanja. Na koncu leta pripravi poročilo, ki ga odda pristojnim institucijam. Preračunava plače, porazdeljuje stroške, računa dobičke, plačuje fakture in naredi mesečni obračun davka na dodano vrednost.
- **Spremljevalec:** po potrebi se odpravi na sam kraj prevoza, kjer spremlja tovor od skladišč, državnih meja ali drugih krajev do namembnega kraja. Skrbi, da sam prevoz poteka v skladu s pravili in pogoji, ki so določeni na dovoljenju za izredni prevoz. Pregleda, če se tovor ujema z merami, napisanimi v dovoljenju. Pomaga označiti tovor po ustreznih predpisih, prav tako pa opremi tudi svoje vozilo. Vzpostavi komunikacijsko zvezo med voznikom, spremljevalcem in organizatorjem prevoza. Opozori na morebitne ovire na cesti in na določene cestne odseke, kjer je potrebna dodatna pozornost. Dogovori se za plan prevoza, ki vsebuje pot in okvirni čas, ki upošteva tudi postanke in sprostitev prometa. Ob morebitnih težavah kontaktira z odgovornimi osebami.

Pri podjetju Comark d.o.o. je opazna projektna organizacijska struktura, saj se vsak izredni prevoz organizira kot projekt. Projektno organizacijsko strukturo (kratko: projektno organizacijo), uvajamo, da bi uresničili tiste cilje, ki zahtevajo visoko stopnjo usklajevanja velikega števila posamičnih aktivnosti, vezanih na določeni projekt (Lipičnik, 2005, str. 53). Lahko bi rekli, da je vsak izredni prevoz izpeljan kot projekt, ki traja vse do samega zaključka posla. Sam postopek organizacije izrednih prevozov zahteva visoko stopnjo usklajevanja aktivnosti (opis posamičnih aktivnosti, ki so potrebne za potek izrednega prevoza, bom opisal v naslednjem poglavju). Izredni prevozi se ločijo od navadnih prevozov po tem, da so nekaj posebnega, neponovljivega. Prav to pa zahteva projektno organizacijsko strukturo, da se lahko vsak izredni prevoz opravi kot posamičen projekt.

Projektna organizacija se oblikuje glede na posamezne projekte s ciljem, da se projekt izvede v predvidenem času, z določenimi stroški in v skladu z zahtevami naročnika. V njej dobijo ljudje iz različnih oddelkov naloge, potrebne za izvršitev projekta. (Lipičnik, 2005, str. 52). Torej ko pride do potrebe po prevozu izrednega tovora, se oblikuje projektna organizacija, ki izvede prevoz (projekt) od začetka do konca. Pri tem projektu sodelujejo različni ljudje s ciljem, da bi izvedli prevoz s čim nižjimi stroški in brez zapletov. Ko je tovor transportiran na ciljno mesto je projekt zaključen ali vsaj delno zaključen, saj je včasih tovor treba pripeljati nazaj na mesto s katerega smo ga odpeljali. Ko je posel končan, se projekt zaključi, pri novem prevozu se oblikuje nova projektna skupina z drugimi izvajalci projekta.

3.2 PODJETJE ZAGREBTRANS D.O.O. (HRVAŠKA)

Podjetje je bilo ustanovljeno leta 1989 v Zagrebu in je specializirano za prevoze in manipulacije težjih in izvengabaritnih tovorov. Trenutno je zaposluje 78 delavcev. Podjetje

ima tudi lastna vozila, ki jih namenja za izvedbo izrednih prevozov (ZAGREBTRANS, 2007). Sredstva so pridobivali počasi, ko so uspešno poslovali, in si z ustvarjenim dobičkom kupili posebne prikolice, namenjene za izredne prevoze. Naj omenim, da imajo največjo prikolico na module na balkanskem področju, s katero peljejo večino izrednih prevozov, kjer se pojavljajo večje mase tovarov. Peljali so tudi uparjalnik za Jedrsko elektrarno Krško, ki je tehtal 430 ton. Poleg specialnih prikolic imajo v podjetju tudi avtodvigala, tako da lahko opravijo tudi nakladanje in razkladanje tovarov. Storitve, ki jih opravljajo v podjetju, so (Interno gradivo podjetja Zagrebtrans, 2005, str. 13):

- prevoz težkih in izvengabaritnih tovorov v domačem in mednarodnem cestnem in železniškem prometu,
- kombinirani prevoz tovarov cestno/železniški - rečni - pomorski,
- usluge prevoza - prekladanje - montaže po sistemu "na ključ",
- prevoz tovarov s klasičnimi polprikolicami v domačem in mednarodnem prometu,
- prevoz kontejnerskega blaga,
- pridobitev vseh potrebnih dovoljenj in soglasij za organizacijo izrednih prevozov,
- spremstvo izrednih prevozov v domačem okolju,
- manipulacije tovarov z avtodvigali in hidravlično opremo (nakladanje, razkladanje, montaža in demontaža na temeljnih mestih ali z njih) mas do 800 ton,
- mednarodno odpremništvo.

3.2.1 ORGANIZIRANOST PODJETJA ZAGREBTRANS D.O.O.

Glavne naloge, ki se opravljajo na določenih delovnih mestih, so (Interno gradivo podjetja Zagrebtrans, 2005, str. 32):

- **Direktor podjetja:** opravlja podobne funkcije kot direktor podjetja Comark d.o.o. Ker je podjetje večje, ima direktor tudi več pomoči ob sprejemanju poslovnih odločitev. Prav tako določenih funkcij, ki jih opravlja direktor Comark d.o.o. nima, ima pa druge dodatne funkcije. Njegova glavna naloga je, da skrbi, da poslovanje poteka nemoteno in tekoče. Njegova odgovornost je velika, ker posledice njegovih napačnih odločitev vplivajo na večje število ljudi.
- **Pomočnik direktorja:** Nudi pomoč direktorju. Sprejema povpraševanja in sam ali po potrebi s pomočjo direktorja sestavi ustrezno ponudbo. Sprejema tudi naročila in se s strankami dogovarja za termine prevozov. Pripravi in zaprosi za ustrezna dovoljenja na Direkciji za ceste Republike Hrvaške, kamor odnese pravilno izpolnjene vloge za zahtevo dovoljenja. Nadzira potek poslovanja, da pri izvedbi posla ne bi prišlo do prevelikih stroškov. Če je potrebno, prosi za vsa potrebna soglasja, izračune statičnih presoj (ekspertiz), cestnega elaborata,... Glavna njegova funkcija je pomoč direktorju pri nadziranju poslovanja podjetja in pri sprejemanju poslovnih odločitev. Pomaga mu tudi pri razporejanju voznikov po posameznih projektih. Prav tako skrbi za komercialno funkcijo v podjetju. V ta namen uporablja predvsem razne tržne metode za čim večjo prepoznavnost podjetja in skrbi da je podjetje konkurenčno sorodnim podjetjem na svojem področju.
- **Računovodja:** Na podlagi podatkov ob koncu meseca naredi bilančne postavke in preverja uspešnost poslovanja. Na koncu leta pripravi poročilo, ki ga odda pristojnim

institucijam. Izračunava in knjiži plače, porazdeljuje stroške, izstavlja plačilne naloge, knjiži prejete in odposlane račune, plačuje zapadle obveznosti, izračunava in knjiži stroške ter prikazuje poslovni izid podjetja.

- **Spremljevalec:** Opravlja podobne naloge v vseh državah. Pri tem da se ravna po pravilnikih, ki veljajo v posamezni državi. Torej spremljevalec iz določene države lahko spremlja izredni prevoz le v matični državi, medtem ko v tujih državah spremstvo opravi spremljevalec iz te tuje države. Spremljevalec mora skrbeti, da je tovor označen tako, kot je določeno v pravilniku, ki velja v njegovi državi. Prav tako pa je dobro, če pozna vsaj določena pravila, ki veljajo v državi, do katere spremljevalec opravi svoje spremstvo.
- **Administrator:** Opravlja vsa administrativna dela, ki so potrebna pri delovanju podjetja. Sprejema klice strank in posreduje informacije pomočniku direktorja, ki mu da povratne informacije, na podlagi katerih pripravi ponudbe. Prav tako skrbi za ustrezen arhiv podatkov in opravlja vsa ostala pisarniška dela. Zbira vso potrebno dokumentacijo in jo arhivira na ustreznih mestih.
- **Voznik:** Opravlja vožnje, ki so mu dodeljene. Skrbi za pravilno naložitev tovora, ki ga nato tudi ustrezno označi. Pridobi vse potrebne dokumente, ki jih rabi za potovanje skozi različne države. V primeru, da mu določeni dokumenti manjkajo, se obrne na svoje podjetje, da mu jih priskrbi. Naj poudarim, da brez dokumentov težko opravimo prevoz. Na mejnih prehodih ne moremo naprej, če pa gre za prevoz znotraj države, pa so v primeru ugotovljenih nepravilnosti dokumentov kazni izredno visoke. Voznik nadalje pregleda ustreznost vozila in ga pelje na morebitne servise, prav tako pa mora skrbeti za redne servise in pravilno vzdrževanje vozila. Skrbi za potrebni počitek in da je njegov tahograf⁶ v skladu z zakonom. Po potrebi opozori spremljevalca o morebitnih težavah, ki se lahko pojavijo na cesti. Skrbi tudi za varno vožnjo, saj je prav on tisti, od katerega je najbolj odvisno, ali bo vožnja res potekala varno.

V primeru podjetja Zagrebtrans d.o.o. je tudi prisotna projektna organizacijska struktura, vendar ker gre za večje podjetje, kjer sodeluje veliko različnih oddelkov, je v tem podjetju nekoliko bolj izrazita tudi funkcijska organiziranost. Funkcijska organizacijska struktura je centralizirana organizacijska struktura, oblikovana na zahtevo, da se mora vsaka funkcija oblikovati v zaokrožene organizacijske nosilce. Zato funkcije organizacijsko oblikujejo v optimalno število področij oziroma sektorjev in služb. Funkcijska organizacijska struktura je najpogostejša organizacijska struktura. Uporablja se že od nastanka prvih industrijskih podjetij (Lipičnik, 2005, str. 50). V podjetju Zagrebtrans d.o.o. imajo organizacijski nosilci določene funkcije, ki jih morajo opravljati, da poslovanje podjetja poteka nemoteno in učinkovito. Za večja podjetja je značilno, da vseh funkcij v podjetju ne opravlja samo določena oseba, ampak se funkcije porazdelijo med posamezne organizacijske nosilce.

Čeprav je podjetje večje kot podjetje v slovenski Comark d.o.o., poslujejo podobno, saj se za določen izredni prevoz oblikuje projektna skupina v okviru posebnega oddelka, ki se ukvarja

⁶ Tahograf je zapis, ki opisuje lastnosti vozila in vse aktivnosti voznika. Poznamo analogni in digitalni tahograf, oba pa imata približno enake karakteristike, le da prvi uporablja papirnate tahografske zapisne vložke, drugi pa sestoji iz digitalne snemalne opreme, senzorja gibanja in pomnilniške kartice.

samo z organizacijo izrednih prevozov. Cilj projektne skupine je, da se ta prevoz opravi brezhibno. Torej gre v podjetju za kombinacijo funkcijske in projektne organizacijske strukture. Če gledamo podjetje kot celoto, je v njem bolj prisotna funkcijska organizacijska struktura, če pa gledamo le področje izrednih prevozov, je bolj uporabna projektna organizacijska struktura.

Naj omenim, da se podjetje poleg organiziranja izrednih prevozov ukvarja tudi z organiziranjem navadnih prevozov. Opravlja tudi nekatere druge posle, ki pa so si podobni. Razlika med navadnim in izrednim prevozom je namreč v tem, da izredni prevoz zahteva običajno več časa kot navadni, več dokumentacije (poleg vseh običajno potrebnih papirjev so potrebna še dovoljenja, soglasja, morebitne ekspertize⁷ in cestni elaborati), večjo odgovornost (večina izrednih prevozov temelji na prevozih tovorov, ki stanejo veliko več kot navadni tovari) ter specialne vlačilce in prikolice.

3.3 PODJETJE EUROGENEX (AVSTRIJA)

Podjetje je bilo ustanovljeno leta 1982 v Šentilju. Zaposluje 5 ljudi, od katerih 3 delajo na ponudbah, 2 pa sta zaposlena kot spremljevalca (Interno gradivo podjetja Eurogenex, 2006, str. 1). V najem dajejo tudi tri specialne prikolice. Sodelujejo z večino slovenskih podjetji, saj so glavni ponudnik tovrstnih storitev v Avstriji. Na čelu podjetja je direktor, ki je podobno kot v slovenskem podjetju Comark d.o.o. tudi največji lastnik podjetja. En zaposlen se ukvarja s komercialno (Interno gradivo podjetja Eurogenex, 2006, str. 3). Podjetje je manjše, je pa izredno močno in tudi fleksibilno. Veliko zaslužijo tudi s specialnimi prikolicami, ki jih oddajajo v najem svojim podizvajalcem. Prav njihove specialne prikolice so glavna konkurenčna prednost pred ostalimi podjetji, ki se ukvarjajo s tovrstnim poslovanjem (Interno gradivo podjetja Eurogenex, 2006, str. 22). V RS sodelujejo s podjetjema Transing d.o.o. in Intereuropa Transport d.o.o.

3.3.1 ORGANIZIRANOST PODJETJA EUROGENEX

Glavne naloge, ki se opravljajo na določenih delovnih mestih, so (Interno gradivo podjetja Eurogenex, 2006, str. 45):

- **Direktor podjetja:** ima podobno vlogo kot direktor slovenskega podjetja Comark d.o.o., zato njegovih nalog in pristojnosti ne bom še enkrat opisoval. Nadzira samo delovanje podjetja in tesno sodeluje z vsemi zaposlenimi v podjetju.
- **Komercialist:** opravlja komercialne funkcije v podjetju. Skrbi za prepoznavnost podjetja, pri čemer uporablja različne trženjske metode. Skrbi za čim boljšo izkoriščenost in donosnost specialnih prikolic. Pomaga tudi pri oblikovanju ponudb in se pri tem občasno posvetuje tudi z direktorjem podjetja.

⁷ Ekspertiza je strokovno mnenje oziroma poročilo strokovnjaka za izračun statičnih nosilnosti objektov. Pove, kakšne obremenitve lahko prenesejo določeni objekti, in se izračunava le pri večjih masah tovarov.

- **Administrativni delavec:** pomaga komercialistu pri njegovih opravilih, na podlagi podatkov ob koncu meseca naredi bilančne postavke in preverja uspešnost poslovanja. V podjetju opravlja funkcijo računovodstva (preračunava plače, porazdeljuje stroške, računa dobičke,...) in na koncu leta pripravi poročilo, ki ga odda pristojnim institucijam. Skrbi za oddajo vlog in s tem za pridobitev dovoljenj v ustreznem času.
- **Spremljevalec:** kot v vsaki državi skrbi, da je izredni prevoz opravljen v skladu s pravili, ki veljajo v tej državi. Avstrijske kazni za nepravilnosti so izredno visoke, zato spremljevalec še toliko bolj skrbi, da vse poteka v skladu s pravili.

Podjetje Eurogenex je po organizacijski strukturi izredno podobno podjetju Comark d.o.o.. V samem podjetju obstaja sicer večje sodelovanje med posamezniki, projektna organizacijska struktura pa je nekoliko vidnejša. Vsak prevoz, ki se opravi ima določene nove karakteristike, ki zahtevajo, da se vsakega prevoza posebej lotijo, kot posebnega projekta.

3.4 PODJETJE BRUGIONI TIR (ITALIJA)

Podjetje je na italijanskem področju prisotno že vrsto let. Na trgu se je pojavilo že v tridesetih letih prejšnjega stoletja, vendar je pravo obliko, v kateri obstaja še danes, dobilo leta 1972. Leta 1992 so se razširili tudi v Romunijo, s katero še dandanes opravijo največ posla. Podjetje ima sedaj že 70 svojih prevoznih sredstev (BRUGIONI TIR, 2007). Vozila so dobro opremljena, kar omogoča, da jih uporabljajo za različne potrebe. Zaradi dobre opreme lahko vsak trenutek točno vidijo, kje se nahajajo njihovi kamioni, zato lažje pridejo na dostavo ob pravem času. Največ imajo vlačilcev, pa tudi nekaj prikolic, ki so namenjene za izredne prevoze. Poslanstvo podjetja Brugioni Tir je: "Our intention is to be able to satisfy any requirement from our customers." (Interno gradivo podjetja Brugioni Tir, 2004, str. 2), to pomeni, da je njihov namen, da zadovoljijo katerokoli zahtevo svojih strank. Podjetje ima 82 zaposlenih in je po velikosti podobno hrvaškemu podjetju Zagrebtrans (Interno gradivo podjetja Brugioni Tir, 2004, str. 4).

3.4.1 ORGANIZIRANOST IN STRUKTURA PODJETJA BRUGIONI TIR

Glavne naloge, ki jih opravljajo posamezniki, so izredno podobne nalogam, ki jih opravljajo v hrvaškem podjetju Zagrebtrans d.o.o., zato jih ne bom podrobneje opisoval. Italijansko podjetje Brugioni Tir ja na tržišču že vrsto let, zato je njegovo ime že dobro uveljavljeno, vseeno pa mora skrbeti, da ostaja na dobrem glasu in da uspešno poslovalo tudi v prihodnosti. Organizacijska struktura podjetja je tudi podobna strukturi hrvaškega podjetja Zagrebtrans d.o.o..

Tako se ne glede na institucionalno okolje in velikost podjetja za organiziranje izrednih prevozov oblikuje projektna organizacijska struktura, predvsem zaradi zahtevnosti in neponovljivosti izrednih prevozov. Čeprav v večjih podjetjih obstaja tudi funkcijska organizacijska struktura, pa se izredni prevozi organizirajo v okviru projektne organizacijske strukture.

3.5 PRIMERJAVA PODJETIJ

Iz opisanega vidimo, da v vseh podjetjih na nek način obstaja projektna organizacijska struktura, saj se vsak izredni prevoz obravnava kot poseben projekt. Razlike v organiziranosti podjetij so največkrat povezane z velikostjo podjetja. Omenjeno italijansko in hrvaško podjetje sta si po velikosti in organiziranosti najbolj podobni. Gre za večji podjetji, kjer so naloge razdeljene po posameznih oddelkih znotraj podjetja, in zato lahko govorimo tudi o obstoju funkcijske organizacijske strukture v obeh podjetjih.

Omenjeni slovensko in avstrijsko podjetje pa sta podjetji z manj zaposlenimi, kjer lahko izredni prevoz v določenih primerih v celoti organizira samo en človek. V večini primerov so manjša podjetja fleksibilnejša od večjih in se hitreje prilagajajo spremembam na trgu.

Glavna prednost večjih podjetij je, da v njih ni vse odvisno od enega človeka. Prednost je (lažja dosegljivost prevoznih sredstev), če ima podjetje svoj lastni vozni park, vendar samo če je ta dovolj dobro izkoriščen, sicer so stroški preveliki. Večja podjetja so na trgu ponavadi že dalj časa, kar pomeni da so tudi bolj prepoznavna. To pa je lahko velika prednost, predvsem če so si v preteklosti ustvarila dobro ime.

V manjših podjetjih je prednost v tem, da imajo zaposleni širše znanje o izrednih prevozi in niso zadolženi samo za določeno fazo organiziranja izrednih prevozov, ampak spremljajo in organizirajo celotni potek tovrstnega prevoza. Ker v manjših podjetjih en človek ponavadi pripravlja vse faze organizacije izrednega prevoza, ni potrebnega medsebojnega sodelovanja in usklajevanja med izvrševalci različnih faz organizacije izrednih prevozov, kar včasih celo pospeši sam proces organizacije izrednih prevozov.

4 PROCESNI VIDIK ORGANIZANJA IZREDNIH PREVOZOV

“Organizator je tisti, ki skrbi za organizacijo, ta pa predstavlja sistem sodelovanja, sestavljen iz členov, ki zavestno težijo k skupnemu namenu, kar je uresničljivo s sporazumevanjem” (Chester, 1968, str. 54).

4.1 POSTOPEK ORGANIZACIJE IZREDNEGA PREVOZA

Tehnologija priprave izrednega prevoza obsega (Jakomin et al., 1997, str. 67):

- tehnologijo priprave na prevoz,
- tehnologijo izvajanja prevoza,
- tehnologijo zaključevanja prevoza.

Priprava in sama izvršitev izrednega prevoza zahteva od organizatorja oziroma izvajalca dobro poznavanje vseh značilnosti tovora, prevoznega sredstva in cestne infrastrukture od

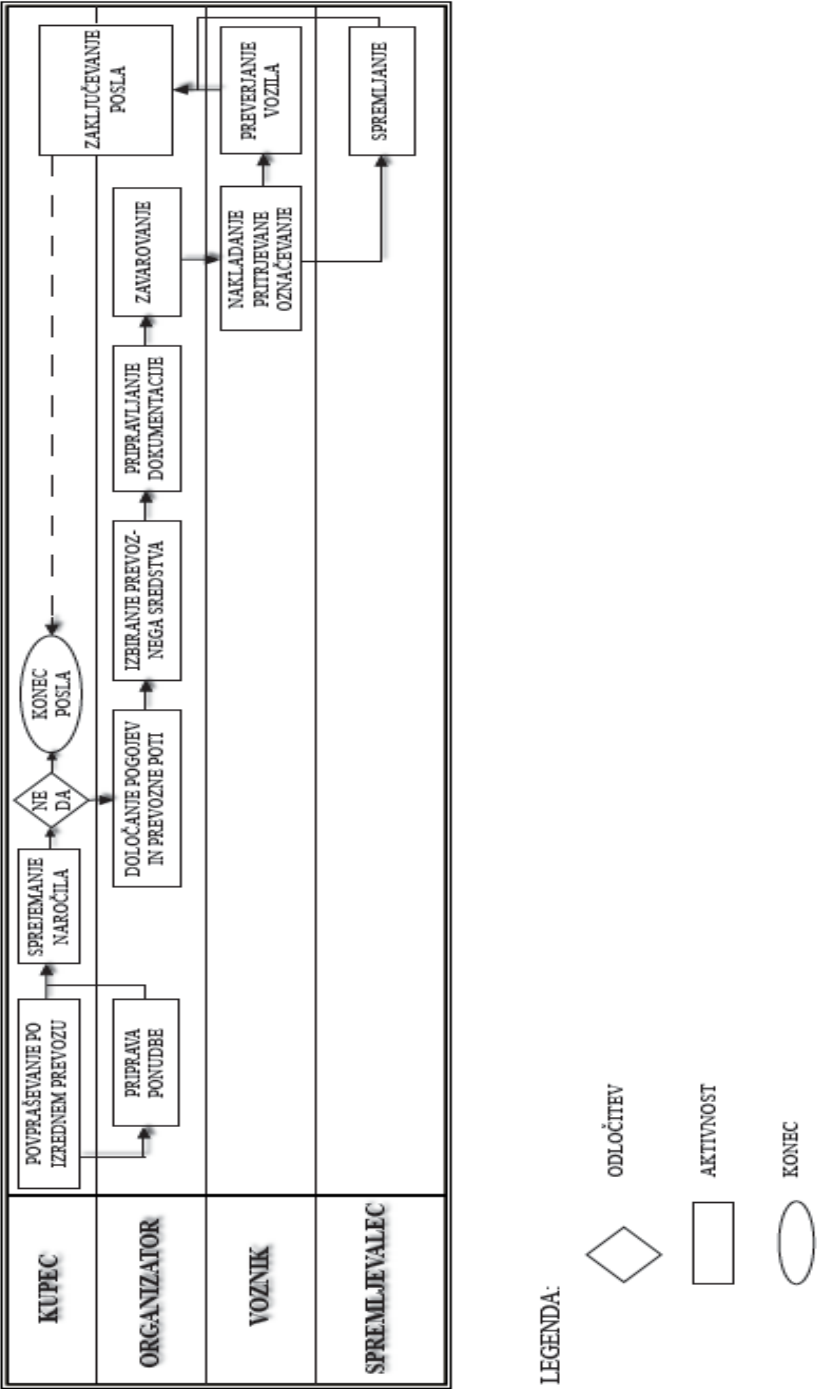
odpravnega do namembnega kraja, v katerega je treba tovor pripeljati. Pred izvedbo takega prevoza si mora izvajalec oziroma organizator zagotoviti vso potrebno veljavno dokumentacijo. Brez nje je prevoz opravljen nelegalno, za kar so predpisane visoke kazni. Vse to zagotavlja varnost izrednega prevoza.

Za izredne prevoze je potrebno posebno strokovno usposabljanje, ker je treba pri pripravi ponudbe za izredni prevoz opraviti. To sta predpogoja, da sploh pride do samega začetka aktivnosti, ki so potrebne za samo izvedbo izrednega prevoza. Oba predpogoja in vse aktivnosti procesa organiziranja izrednih prevozov so opisani v tem poglavju. Spodaj je procesni diagram, ki prikazuje potrebne aktivnosti za organizacijo izrednih prevozov in nosilce, ki so odgovorni za določene aktivnosti. Podrobneje bom same aktivnosti opisal v nadaljevanju tega poglavja, sedaj pa bom na kratko prikazal potek organizacije izrednega prevoza.

Predpogoj, da pride do same izvedbe izrednega prevoza, je, da kupec povprašuje po tovrstnem prevozu. Ko pride do povpraševanja, organizator pripravi ponudbo, ki pa jo kupec sprejme ali zavrne. V primeru, da jo zavrne, je procesa konec, sicer se začnejo aktivnosti, ki so potrebne za organizacijo izrednega prevoza. Organizator najprej določi pogoje in ustrezno prevozno pot. Pri tem se navezuje na zakonodajo, ki je določena v pravilniku za izredne prevoze. Nato izbere ustrezno prevozno sredstvo, tako da uporabi svoje prevozno sredstvo oziroma podizvajalčevo prevozno sredstvo, če svojega prevoznega sredstva nima na voljo (zato ker sploh nima svojega voznega parka ali zato ker je njegovo prevozno sredstvo zasedeno). Temu sledi pripravljane dokumentacije, ki je časovno gledano najdaljša potrebna aktivnost pri organizaciji izrednega prevoza. Časovno komponento aktivnosti bom predstavil v nadaljevanju. Primerjal bom čas, ki je potreben za določeno aktivnost v različnih državah. Organizator nato poskrbi še za zavarovanje, ki ima pri izrednih prevozih večji pomen kot sicer, saj gre večinoma za tovore večjih vrednosti.

Voznik nato sodeluje pri nakladanju, ki največkrat poteka v sami proizvodnji. Ko je tovor natovorjen, ga voznik čvrsto pritrdi in označi, tako da je opazen v prometu in po predpisih, ki so določeni v pravilniku. Pred pričetkom prevoza še preveri, če je vozilo resnično pripravljeno na pot. Nato pride spremljevalec, ki pregleda, ali je tovor pravilno naložen in označen in ali ustreza dimenzijam, ki so napisane v dovoljenju za opravljanje izrednega prevoza. Če je vse po predpisih, se z voznikom pomenita še o poti in nato sledi pot. Na njej ima spremljevalec določena pooblastila v cestnem prometu, predvsem zato da bi prevoz potekal čim bolj tekoče in da bi bila zagotovljena varnost v prometu. Če tovor prispe do cilja, tako kot je bilo določeno v pogodbi, se začne aktivnost zaključevanja posla. Organizator pošlje račun za opravljeno storitev, kupec pa poravnava svoje obveznosti.

Slika 1: Procesni diagram postopka organizacije izrednega prevoza



Vir: Interno gradivo podjetja Comark d.o.o., 2006, str. 115.

4.1.1 STROKOVNO USPOSABLJANJE

Strokovno usposabljanje ni del operativnega organiziranja prevozov, vendar pa je predpogoj za izvedbo organiziranja izrednih prevozov. Lahko bi rekli, da je to podporni proces pred samim operativnim izvajanjem, zato bom na kratko predstavil, kako poteka to strokovno usposabljanje, brez katerega pri nas po zakonu ne moremo organizirati izrednega prevoza.

Na Hrvaškem in v Italiji za organizatorje in za voznike izrednih prevozov nimajo posebnega strokovnega usposabljanja. V Avstriji pa je strokovno usposabljanje predvideno le za spremljevalce pri določenih vrstah izrednih prevozov. Gre za izredne tovore, katerih dimenzije presegajo širino (nad 4,5 metra) ali dolžino (nad 30 metrov) in pri prevozih, pri katerih je treba vozilo tudi posebno opremiti. Usposabljanje se izvaja v obliki posebnega tečaja, ki traja 5 delovnih dni po 4 ure dnevno.

V vseh primerih, kadar govorimo o prevozu izrednega tovora, govorimo o prevozu, ki je urejen z zakonodajo, na podlagi katere je nastal tudi poseben program usposabljanja.⁸ V smislu zagotavljanja prometne varnosti je s Pravilnikom o programu usposabljanja za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov po javnih cestah ter o pogojih, ki jih mora izpolnjevati izobraževalna ali druga organizacija za izvajanje tega programa (Ur. list RS, št. 50/1999, 38/2001 in 83/04 – podaljšanje uporabe), predpisano strokovno usposabljanje za izvajalce izrednih prevozov. Usposabljanje se deli na dva dela:

- *osnovno usposabljanje* po splošnem programu za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov in
- *dodatno usposabljanje* po posebnem programu za organizatorje izrednih prevozov.

Strokovno usposabljanje se zaključi pred komisijo, ki je določena s strani Ministrstva za promet s pisnim preizkusom znanja. Osnovno usposabljanje po splošnem programu je obvezno za vse, ki vedno nastopajo le v vlogi voznika ali spremljevalca izrednega prevoza. Predpisani pogoji, ki jih mora poleg uspešno opravljenega preizkusa osnovnega usposabljanja izpolnjevati voznik izrednega prevoza, so:

- z zakonom predpisani pogoj h kategoriji vozniškega dovoljenja C, D in E,
- vozniško dovoljenje kategorije potrebnega vozila za opravljanje izrednega prevoza.

Spremljevalec izrednega prevoza mora imeti poleg uspešno opravljenega preizkusa osnovnega usposabljanja tudi vozniško dovoljenje B kategorije, v katero sodi tudi vožnja vozila za spremstvo. Dodatno usposabljanje pa je poleg osnovnega programa namenjeno tistim, ki se bodo znašli v vlogi organizatorja izrednih prevozov, lahko pa bodo opravljali tudi delo voznika in spremljevalca ob določenih pogojih. Od organizatorja izrednega prevoza se poleg uspešno opravljenega preizkusa osnovnega in dodatnega usposabljanja za organizatorja

⁸ Za pooblaščen organizacijo za izvajanje programov strokovnega usposabljanja za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih cestnih prevozov ter nalog v zvezi s preizkusom njihove usposobljenosti je bila s sklepom ministra za promet in zveze št. 264-18/05 imenovana gospodarska družba Inter-es, d. o. o.

izrednih prevozov zahteva tudi izobrazba najmanj IV. stopnje in vozniško dovoljenje najmanj B kategorije.

4.1.2 POVPRASEVANJE PO IZREDNIH PREVOZIH

Drugi predpogoj, da sploh pride do organiziranja in izvedbe izrednih prevozov, je povpraševanje po njih. Opisal bom, kaj se zgodi, če stranka povprašuje po storitvah, ki zajemajo organizacijo izrednih prevozov.

4.1.2.1 UGOTAVLJANJE POTREB IN ZAHTEV KUPCA

Pri izrednih prevozih je treba natančno ugotoviti kupčeve potrebe in zahteve. Največkrat kupci nimajo zadostnega znanja za samo organizacijo izrednih prevozov in je to poglavitni vzrok, da se odločijo za najem podjetja, ki je na tem področju specializirano. Pomoč za ugotavljanje potreb in zahtev kupca so dimenzije tovora in njegove lastnosti. Lahko gre za lomljivost tovora ali kaj podobnega, kar zahteva posebno nalaganje in zavarovanje tovora. Večkrat je treba tovor pred pripravo ponudbe tudi pogledati, predvsem zaradi izbire ustreznega prevoznega sredstva.

4.1.2.2 DOGOVARJANJE S KUPCI IN PRIPRAVA PONUDBE

Dogovarjanje s kupci poteka preko ponudb, sklepanja pogodb, sprejemanja in potrjevanja naročil ipd. Sestavni del dogovarjanja s kupci je tudi preverjanje izvedljivosti in obvladovanje vseh sprememb dogovora. Pri dogovarjanju s kupcem se najprej preverijo vsi tisti ključni elementi, ki vplivajo na kakovostno izvedbo posla. Dogovori s kupci se običajno sklepajo v obliki pogodb (pisna pogodba, dispozicije, delovni nalogi, naročila itd.).

Predpogoj za podpis pogodbe je pripravljena ponudba in njen sprejem s strani kupca. Pripravljanje ponudbe temelji na:

- ugotavljanju zakonskih omejitev, ki vplivajo na izvedbo prevoza,
- ugotavljanju prevozne poti – inostranjske poti⁹ in časov prevoza,
- ugotavljanju stroškov, ki nastanejo zaradi dodatnih storitev pri prevozu glede na vrsto tovora in izbrane prevozne poti,
- pridobitvi ponudb morebitnih podizvajalcev.

Če kupec ponudbo sprejme, pride do aktivnosti oziroma do procesa organizacije izrednega prevoza. Šele tu se začne operativna organizacija izrednega prevoza in aktivnosti tega procesa, ki so podrobneje opisane v nadaljevanju.

4.1.3 DOLOČANJE POGOJEV IN USTREZNE PREVOZNE POTI

Ko pride naročilo za izredni prevoz ali povpraševanje po njem, se mora izdelati plan oziroma projekt prevoza. Čeprav na hitro določimo plan prevoza že v sami ponudbi, je treba pred samo

⁹ Določanje prevoznega sredstva in prevozne poti, po kateri se bo gibala pošiljka od odpravnega do namembnega kraja.

izvedbo prevoza ta plan določiti mnogo natančneje. Obdelati in rešiti je treba predvsem naslednje naloge:

- obdelava več različnih možnih cestnih tras,
- pregled obdelanih tras in objektov na njih,
- statična preiskava kritičnih objektov,
- projekt ojačitve oziroma premostitve kritičnih točk.

Pri izbiri cestnih tras je treba preveriti vse razmere na cesti. Morebitna popravila cest lahko bistveno spremenijo ustreznost določene trase. Največkrat se je treba za tovrstne informacije obrniti na Direkcijo za ceste in preveriti, ali bo prevoz lahko potekal nemoteno po določeni trasi in v določenem časovnem obdobju. Z njihovo pomočjo tako določimo najboljšo možno traso v določenem časovnem obdobju, ki bo omogočala čim manj moten izredni prevoz. Prav tako je treba izračunati nosilnosti morebitnih kritičnih objektov in preveriti, predvsem ali bo prevoz sploh mogoč. Najbolj kritični objekti so ponavadi mostovi, saj njihova nosilnost ni neomejena. Včasih je treba določen objekt (na primer most) celo ustrezno prilagoditi in ga npr. podpreti z betonskimi ali železnimi konstrukcijami, da bi lahko prenesel določeno obremenitev.

4.1.4 IZBIRANJE PREVOZNEGA SREDSTVA

Ko so že znane dimenzije, teža tovora in trasa prevoza, mora podjetje, ki organizira izredni prevoz, na podlagi teh podatkov izbrati ustrezno prevozno sredstvo, katerega nosilnost (opredeljena je od proizvajalca) odgovarja teži tovora, ki se prevaža. Obvezno pa je treba upoštevati tudi nagibe v trasi, ker na teh delih pride do večjih dinamičnih obremenitev, ki vplivajo na stabilnost vozila, zato je priporočljivo v tehnični nosilnosti imeti nekaj rezerve.

Če je tovor višji, se s prenosom težišča navzgor poveča možnost prevrnitve. V takem primeru se mora z načinom naložitve stremeti k temu, da se težišče čimbolj zniža in teža optimalno porazdeli na vse dela vozila. Težiti je treba tudi k temu, da se čimbolj zmanjšajo osni pritiski z večanjem števila osi in z več kolesi, da se obremenitev cestišča čimbolj porazdeli in se tako zmanjša njegova točkovna obremenitev.

Poleg omenjenega je treba za prevoz tovora večjih dolžin pri izbiri prevoznega sredstva upoštevati še naslednje kriterije:

- maksimalni previs preko vozila je lahko 1/3 skupne dolžine (računajoč od zadnje podporne točke dalje), če to tovor dovoljuje, vendar le če drugače ni mogoče, ker se v tem primeru pojavlja neugoden vpliv dinamičnih obremenitev,
- poskrbeti je treba, da se z vozilom tovor med prevozom maksimalno obvladuje.¹⁰

¹⁰ Za izredne dolžine je treba izbrati specialna vozila, katerih deli so deljivi, vendar v celoti medsebojno povezani v celoto. Prevoz izredno velikih dolžin se tako prevaža s sredstvi, ki imajo možnost dodatnega krmiljenja (velja za prevoz samonosilnih elementov; če tovor ni samonosilen, je treba izdelati nosilno konstrukcijo, ostalo je enako). Pri prevozu tovorov izrednih širin pa težišče tovora zaradi stabilnosti tovora ne sme biti premaknjeno z vzdolžne osi vozila - tovor večjih širin ne sme biti naložen prenizko, vozilo pa mora imeti dobre manevrske sposobnosti.

Omeniti je treba še, da je pri izbiri prevoznega sredstva organizator prevoza za področje RS v prvi vrsti vezan na slovenski vozni park (razpoložljiva vozila v RS). Le v primeru, da v slovenskem voznem parku ni ustreznega vozila oziroma ustrezno vozilo ni na razpolago, lahko organizator uporabi prevozno sredstvo iz tuje države.

4.1.5 PRIPRAVLJANJE DOKUMENTACIJE ZA IZREDNI PREVOZ

Izredni prevoz se lahko opravi le na podlagi dovoljenja, s katerim se v skladu s predpisi, ki urejajo javne ceste in varnost cestnega prometa, natančno določijo pogoji in način izvedbe izrednega prevoza, na katerega se dovoljenje nanaša.

4.1.5.1 VLOGA ZA IZDAJO DOVOLJENJA ZA IZREDNI PREVOZ

Izvajalec izrednega prevoza mora pristojnemu organu (DRSC) najprej oddati pisno vlogo za izdajo dovoljenja za izredni prevoz. Rok za izdajo dovoljenja začne teči šele, ko so predloženi vsi zahtevani dokumenti in dokazila, torej ko je vloga popolna. Dovoljenje za izredni prevoz se načeloma izda za vsak posamezni izredni prevoz, razen v primeru večjega števila enakih izrednih prevozov, ko lahko izdajatelj dovoljenja izda eno dovoljenje za več enakih izrednih prevozov.

Dovoljenje za izredne prevoze pomeni soglasje države, da pravna ali fizična oseba po cesti prevaža tovor izrednih dimenzij, kar sicer ni dopustno. Seveda mora prosilec izpolnjevati zahtevane pogoje, ki upravičujejo vzrok za izdajo dovoljenja. Hkrati z dovoljenjem se izvajalcu tudi predpiše splošne in po potrebi specifične pogoje, ki jih mora izpolnjevati pri izvedbi prevoza. Izdajatelj dovoljenja ima pravico preverjati izpolnjevanje teh pogojev vse do zaključka izrednega prevoza. V primeru neizpolnjevanja predpisanih pogojev za izvedbo ali nastalih razmer pa sme prevoz zaustaviti ali dovoljenje preklicati.

Predlagatelj izrednega prevoza mora poravnati vse stroške preverjanja izpolnjevanja pogojev za izvedbo izrednega prevoza in priprave prevozne poti. Izredni prevoz se lahko opravi le na podlagi dovoljenja, s katerim se v skladu s predpisi, ki urejajo javne ceste in varnost cestnega prometa, natančno določijo pogoji in način izvedbe izrednega prevoza, na katerega se dovoljenje nanaša, in višina povračila (nadomestila) za izredni prevoz. Poravnati mora nadomestilo (Uradni list RS, št. 48/1999, 67/2000, 62/2001, 88/2003) za izredni prevoz po cesti, poleg tega pa odgovarja še za vso morebitno škodo, ki nastane kot posledica izvedbe izrednega prevoza.

Dovoljenje se ne sme izdati za deljiv tovor, zato pride do povečanja stroškov prevoznika. Vendar naj omenim, da slednje pravilo velja v večini držav in da se z njim srečujejo tudi tuji prevozniki. Res je, da v primeru prevelike mase tovor vsekakor ne bi smel biti deljiv, vendar bi lahko sprejeli zakon, ki bi dovolil neko minimalno odstopanje, saj se v mnogih primerih zgodi, da tovor presega dovoljeno težo le za kakšen odstotek. Če v takem primeru tovor razdelim, se stroški prevoza povečajo še za en dodaten prevoz.

Slabost novo predlaganega pravilnika je, da do sedaj za II. kategorijo izrednega prevoza ni bilo treba dodati plana prevoznega načrta (podatki o predlagani prevozni poti in predlaganem času prevoza), po novem pa naj bi bilo to treba storiti. Kljub željam gospodarstvenikov po odpravi nepotrebnih administrativnih ovir predlog novega pravilnik določa tudi v II. kategoriji izrednih prevozov prevozni načrt, kar samo povečuje administrativne ovire in seveda dviguje stroške.

4.1.5.2. PRILOGE K VLOGI ZA IZDAJO DOVOLJENJA ZA IZREDNI PREVOZ

Vloga za izdajo dovoljenja vsebuje le osnovne podatke o izvajalcu in o izrednem prevozu, ki morajo biti pred izdajo dovoljenja dopolnjeni z dokazili o izpolnjevanju vseh organizacijskih in izvedbenih pogojev. Priloge, ki so pogoj za izdajo dovoljenja, se določijo na vlogi za izdajo dovoljenja za izredni prevoz posamezne kategorije. Med njimi so lahko (Izredni prevozi v cestnem prometu, 2005, str. 114):

- **skica vozila ali vozil**, s katerimi bo izredni prevoz opravljen, s prikazom naložitve tovora v tlorisu, narisu in v prečnem prerezu z označbo dimenzij, osnih obremenitev in skupne mase, pa tudi z označenim načinom pritrditve in označitve tovora (ta priloga je obvezna pri večini izrednih prevozov);
- **predlog prevoznega načrta**, ki obsega natančen opis prevoza tovora z vsemi podatki o krajevnih in terminskih podrobnostih glede premikov izrednega prevoza in tudi z vsemi drugimi predvidenimi spremljevalnimi ukrepi, se zahteva, kadar gre za prevoz, ki je povezan z oviranjem prometa in z zapori ceste;
- ko se izredni prevoz opravlja po cestah izven tranzitnih poti, je treba vlogi za izdajo dovoljenja priložiti tudi **predlagateljevo lastno oceno sposobnosti predlagane prevozne poti** za prevzem izrednega prevoza, zlasti glede izpolnjevanja pogojev, da so ceste in cestni objekti na celotni prevozni poti v takem stanju, da na njih ni treba opraviti posebnih ali dodatnih ukrepov za zagotovitev izvedljivosti izrednega prevoza,
- **izjava**, da so osebe, ki bodo odgovorne za organizacijo in spremljanje izrednega prevoza ter za vožnjo vozila v izrednem prevozu, usposobljene za izvajanje izrednih prevozov;
- **izjava, da ima izvajalec izrednega prevoza zagotovljeno ustrezno tehnično opremo** za označitev in za spremljanje izrednega prevoza;
- **izjava, da vozila ali tovora od izvora do cilja ni mogoče prepeljati po železnici**, oziroma z dokazili podprti višji stroški prevoza po železnici, zahtevajo cestni prevoz;
- **statična presoja nosilnosti objektov na prevozni poti**, če skupna masa izrednega prevoza presega njihovo nosilnost, se zahteva pri prekoračevanju dopustnih mas, s katerimi se sme obremeniti določen objekt (ponavadi so to mostovi ali prepusti);
- vlogi tuje pravne ali fizične osebe za izdajo dovoljenja za izredni prevoz po javnih cestah v RS mora biti priložena izjava, da je za izvedbo izrednega prevoza, za katerega je s tem pravilnikom predpisano spremstvo, določila organizatorja, ki izpolnjuje pogoje, kakršni se zahtevajo za organizatorja domače pravne ali fizične osebe.

4.1.6 ZAVAROVANJE

Pri izrednih prevozi nastajajo še dodatni riziki, ki jih standardne oblike zavarovanja ne vsebujejo. Zato je pri izrednih prevozih treba nujno poskrbeti za ustrezno zavarovanje vseh odgovornosti (prevoznikove odgovornosti za prevzeti tovor, civilnopravne odgovornosti, kazenske odgovornosti - odgovornosti za prekrške in gospodarske prestopke ter avtomobilske odgovornosti).

V nekaterih državah so določeni celo minimalni zneski zavarovanj glede na vrednost blaga, ki ga prevažamo, kar pa predstavlja problem za naše prevoznike, saj morajo plačati v nekaterih tujih državah visoke zavarovalnine. V *Avstriji* mora slovenski prevoznik pridobiti posebno potrdilo (t.i. TÜV – tehnična ustreznost vozila), česar pa naša država za tuje prevoznike ne zahteva posebej. To pa predstavlja dodaten, dokaj velik strošek, kar sili naše prevoznike, da vozijo več po naši državi in po deželah, kjer tega predpisa nimajo. V *Italiji* morajo slovenski prevozniki plačati precej visoko zavarovalnino za vsak prevoz posebej. Prav tako morajo pridobiti dovoljenje za vožnjo po vsaki pokrajini posebej in ne za celotno državo, kot je to pri nas. Posledica so visoki stroški in naši prevozniki načeloma zato ne opravljajo izrednih prevozov po Italiji. Država bi lahko zaščitila naše prevoznike, če bi tudi sama uvedla visoke zavarovalnine za tuje prevoznike pri nas, ker bi tako povečala konkurenčnost naših prevoznikov.

4.1.7 NAKLADANJE, PRITRJEVANJE TOVORA IN OZNAČEVANJE IZREDNEGA PREVOZA

Organizator izrednega prevoza je odgovoren za pripravo izrednega prevoza. Kadar organizator ni predpisan, je odgovorna oseba voznik. Ne glede na imenovanje organizatorja, je voznik soodgovoren za ustrezno nakladanje in označevanje tovora ter za izvedbo prevoza v skladu s predpisi (kot tudi sicer pri prevozu tovora v cestnem prometu). Običajno nakladanje opravi pošiljatelj tovora. V tem primeru prevoznik ne odgovarja za nakladanje, ima pa možnost in dolžnost voditi nakladanje tovora, saj to lahko bistveno vpliva na pogoje prevoza.

Odgovorne naloge sprejema voznik v slučajih, ko je treba tovor naložiti na poseben način. Tako delo zahteva utečeno in tehnično opremljeno ekipo. Pošiljatelj ima lahko posebne zahteve pri nakladanju glede podpor zaradi lastnosti tovora, prevoznik pa mora upoštevati lastnosti prevoznega sredstva.

Zelo kritična operacija izrednega prevoza je pritrditev tovora, ki jo morajo opraviti strokovno usposobljeni delavci. Pritrditev mora biti izvedena s takimi sredstvi in tako, da vozilo in tovor poveže v celoto in da je v času prevoza onemogočeno premikanje zaradi zaviranja, nagibanja ipd. Pritrditev mora biti načrtovana in izvedena tudi tako, da prepreči premik tovora v katerikoli smeri.

Naložen tovor ne sme segati čez prednji del vozila. Lažji predmeti pa se lahko prevažajo tudi tako, vendar mora biti na tovornem ali priklopnem vozilu najmanj 5/6 tovora kontinuirano

oprtega na tovorni prostor. Tovor sega največ 1m preko prednjega dela vozila, vendar prednji konec tovara ne sme biti nižji od nivoja strehe vozila. Preko zadnjega dela vozila sega tovor lahko največ 1,5 m (Uradni list RS, št. 137/2004, 57/2005, 87/2005).

Če voznik oceni, da tovor ni varno naložen ali je pomanjkljivo pritrjen oziroma za njegov prevoz nima ustreznih dokumentov (npr. dovoljenja za izredni prevoz), je dolžan vožnjo odkloniti, dokler se pomanjkljivosti ne odpravijo.

Voznik mora poskrbeti tudi za namestitve ustreznih signalizacij (na primer posebne rumene luči morajo biti nameščene na dobro vidnem mestu in osvetljena tabla z napisom "IZREDNI PREVOZ"). Vozilo, s katerim se opravlja izredni prevoz, mora imeti na zadnji strani vozila ali tovara nameščeno na vidnem mestu posebno tablo (predpisane so njene točne dimenzije in njen napis), ki opozarja na izredni prevoz in podaja podatke o dolžini (Ur.l. RS, št. 46/2000, 110/2006).

4.1.8 PREVERJANJE VOZILA TER SPREMLJANJE IZREDNEGA PREVOZA

Ko je določena prevozna pot za posamezen prevoz, je treba preveriti tehnično stanje vozila in psihofizično stanje posadke. Preveriti je treba brezhibnost in opremljenost vozila in če so priskrbljeni vsi potrebni dokumenti. Med vožnjo je treba preverjati stanje vozila, opreme in tovara, skrbeti za pridobitev ali izstavitev in za popolnost predpisanih dokumentov ter voditi spremljajoče dokumente.

Če gre blago v državo, ki ni članica EU, je treba prijaviti tovor kot carinsko blago, in sicer na medpotnih in tudi na končnih carinarnicah, na osnovi blagovnih in carinskih dokumentov (predati je treba blagovno dokumentacijo praviloma izbranemu špediterju - po nalogu za nakladanje).

Tuje vozilo v RS ne sme voziti prevoza, če v RS obstaja vozilo, ki lahko ta prevoz opravi. Temu se reče *KABOTAŽA*. To pravilo ima večina držav, da zaščiti domače ponudnike tovrstnih storitev. Če pa v državi ne obstaja vozilo, ki bi lahko določen prevoz opravilo, se lahko najame tuje vozilo. V primeru, če peljemo tovor iz naše države v tujo, pa lahko prevoz opravi tudi vozilo iz tuje države pod pogojem, da ima dodatno zavarovanje za državo, skozi katero pelje.

Vozila, ki se uporabljajo za spremstvo, so vozila, ki jih priskrbi naročnik ali izvajalec izrednega prevoza. Ta vozila morajo biti ustrezno opremljena. Pravilnik o izrednih prevozih predpisuje, da so vozila za spremstvo lahko le osebna vozila, ki morajo biti opremljena z (Uradni list RS, št. 17/00, 33/00, 45/04, 83/04, 76/05):

- rumeno utripajočo ali vrtečo se lučjo, ki mora biti obvezno zasenčena, da ne slepi voznika, ki vozi za vozilom za spremstvo in
- osvetljeno tablo z napisom "IZREDNI PREVOZ".

Tabla "IZREDNI PREVOZ" je lahko nameščena na vozilu le v času izvajanja izrednega prevoza. Izvajalec izrednih prevozov se mora zavedati pomena spremljevalnih vozil. V vsakem od vozil, prav tako pa tudi v vozilu, ki opravlja izredni prevoz brez spremljevalnih vozil (izjema, kar se tiče dodatne opreme, so le vozila, ki presegajo osne obremenitve), mora biti obvezno naslednja dodatna oprema (Uradni list RS, št. 17/00, 33/00, 45/04, 83/04, 76/05):

- zelena in rdeča zastavica za usmerjanje prometa, kadar ta poteka izmenično enosmerno v obe smeri, v primeru prometne nesreče ali okvare vozila,
- dva odsevna prometna znaka za označevanje nevarnosti na cesti z dopolnilno tablo "IZREDNI PREVOZ",
- po en znak za označitev zoženja ceste z desne strani in za označitev zoženja ceste z leve strani,
- dva znaka za označitev prepovedi prometa v obeh smereh in
- najmanj tri prenosne utripajoče svetilke rumene barve.

Prometni znaki so sicer predpisani, niso pa določeni pogoji in način njihove uporabe, kar pa bo opredelila spremenjena zakonodaja na področju varnosti cestnega prometa. Do ureditve tega področja mora udeleženec izrednega prevoza sam oceniti nevarnost in v primeru nepredvidene zaustavitve izrednega prevoza na vozišču po potrebi opremo, ki jo ima na razpolago, tudi uporabiti.

Sodelovanje policije s policijskimi vozili pri izvedbi in zavarovanju izrednega prevoza, predvsem pa uporabo posebnih zvočnih in svetlobnih znakov (sirene in luči), opredeljuje ZVCP. Podrobno pa ureja uporabo posebnih zvočnih in svetlobnih znakov Pravilnik o vozilih s prednostjo in vozilih za spremstvo (Ur.l. RS, št. 78/1999, 41/2002, 40/2006).

Pri predlaganem novem pravilniku so hoteli izvesti določeno racionalizacijo. To naj bi dosegli tako, da so določili, da se lahko izvede spremstvo širšega tovora (ta predstavlja največjo oviro v prometu) brez spremstva policije. Treba je poudariti, da udeleženci v cestnem prometu veliko bolj upoštevajo spremstvo policije kot navado civilno spremstvo. Ker spremstvo policije pri izrednih prevozih ne predstavlja največjega stroška, to verjetno ni najboljša rešitev.

Bolje bi bilo, da bi pravilnik jasno določil, kdaj je spremstvo policije potrebno in kdaj ne. Trenutno pri izdaji dovoljenj ni neke enotnosti, saj se enkrat za prevoz, ki ne predstavlja večje ovire v prometu, določi obvezno policijsko spremstvo, spet drugič pa recimo pri določenih dimenzijsko večjih prevozih spremstvo policije z dovoljenjem ni predpisano. To je tudi vzrok za to, da podjetje zelo težko naredi natančno kalkulacijo stroškov izrednega prevoza že pri oblikovanju ponudbe.

Tako kot pri ostalih prevozih mora imeti voznik domačega prevoznika tudi pri izrednem prevozu med vožnjo v vozilu originalno potrdilo o opravljeni licenci.¹¹ Tujemu prevozniku tega načeloma ni treba imeti, kar spravlja našega prevoznika v podrejen položaj. Kot primer lahko navedem problem, ki se trenutno pojavlja na hrvaško-slovenski meji Bregana, kjer uradniki od tujih prevoznikov enkrat zahtevajo licence o opravljeni strokovni usposobljenosti za voznika izrednih prevozov, drugič pa ne. Ker večina tujih prevoznikov teh licenc nima (v naši zakonodaji pa ni jasno določeno, ali mora tujec to licenco imeti ali ne), jih ne spustijo v našo državo, kar jim povzroča dodatne stroške. Tako nejasna zakonodaja s tega področja povzroča veliko preglavic. V novem pravilniku naj bi bila ta nejasnost odpravljena. Ponovno pa bodo na škodi naši prevozniki, saj bodo izgubili na konkurenčnosti. Naši prevozniki v tujih državah namreč morajo pridobiti posebno licenco, tujim prevoznikom pri nas pa te licence ni treba pridobiti.

Problem predstavljajo tudi tehnične neskladnosti vozil. Tako npr. štiriosovinski vozili, ki imata podobne karakteristike, dobita lahko pri tehničnem dovoljenju oziroma pri homologaciji¹² različne rezultate. Posledično na vozili in prikolici, ki imata iste karakteristike, ne moremo naložiti istega tovora (zaradi različne homologacije), saj ima ena prikolica lahko nosilnost 48 ton, druga pa na primer le 33 ton (po homologaciji seveda). Po tehničnih karakteristikah pa sta prikolici podobni in bi lahko prevažali približno enako težak tovor. Pri slovenskih vozilih je treba pri pridobitvi dovoljenja podati tudi to homologacijo, medtem ko je tujim prevoznikom pri nas ni treba podati, ampak podajo le prometno dovoljenje. Vse to pa naše prevoznike ponovno spravlja v podrejen položaj.

4.1.9 ZAKLJUČEVANJE (PREVOZA) POSLA

Pomemben segment vsakega izrednega prevoza je obračun in poprodajne aktivnosti, ki jih ne smemo zanemariti. Kupcu je treba zagotoviti obračunavanje in izdajo računa samo za tiste storitve, ki so bile izvedene v skladu z njegovim naročilom in v skladu z zakonodajo. Računi za vse opravljene storitve se izstavljajo na podlagi pogodb ali naročil oziroma dispozicij.

Namen poprodajnih aktivnosti je vzpostavljanje in ohranjanje poslovnih stikov s kupci ter ugotavljanje nivoja zadovoljstva kupcev s ponujenimi storitvami. Gre predvsem za spremljanje zadovoljstva in lojalnosti kupcev, upoštevanje pripomb in pritožb ter reševanje morebitnih reklamacij.

¹¹ Po Zakonu o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-1) (Uradni list RS, št. 59/01, 76/03, 63/04, 86/04, 98/04, 26/05 – UPB3) si je potrebno pridobiti pred pričetkom opravljanja prevozov stvari in/ali oseb v notranjem in mednarodnem prometu dokument, ki ga imenujemo **Licenca za opravljanje prevozov**.

¹² Homologacija je postopek, ki ga mora imeti vlečno in priklopno vozilo na trgu. To je neke vrste dokaz, da vozilo ustreza vsem varnostnim, ekološkim in drugim standardom, ki so predpisani v določeni državi. Na področju izrednih prevozov so v veljavi nacionalni predpisi vsake države, ki natančno določajo možnosti predelave določenih prevoznih sredstev.

Opravi se tudi analiza poteka izrednega prevoza in določene informacije, pridobljene za organizacijo nekega izrednega prevoza (na primer zaprtje določenega odseka ceste za daljše obdobje, višine ovir na cesti ipd.), najverjetneje pridejo v poštev tudi pri organizaciji nadaljnjih prevozov.

4.2 PRIMERJAVA POTEKA IZREDNEGA PREVOZA V IZBRANIH DRŽAVAH

Opisal bom časovni potek prevoza ladijskega krmila (širina – 5 metrov, višina – 4,5 metra, dolžina – 20 metrov, teža – 85 ton) v štirih izbranih državah (RS, RH, Avstrija in Italija). Primer prevoza ladijskega krmila dimenzij, ki sem jih navedel, spada med izredne prevoze, ki pri nas zapolnjujejo III. kategorijo izrednih prevozov. Naj naštujem še nekaj primerov podobnih izrednih prevozov: izredni prevozi betonskih in jeklenih nosilcev, strojev in opreme, jadrnic, ladijskih krmil, transformatorjev, uparjalnikov, gradbenih strojev, silosov itd.

Za primer sem vzel prav prevoz ladijskega krmila, ker sem imel na voljo podatke iz različnih institucionalnih okolij (držav). Ta prevoz je primer izrednega prevoza zaradi dimenzij, ki so izjemne. Ker so tovrstne dimenzije izrednih prevozov pogoste, sem ta primer vzel tudi kot vzorčni. Pri tovrstnem prevozu je treba opraviti veliko dodatnih formalnih zahtev, ki jih lahko pri manjših prevozi izpustimo. Prav to pa loči izredne prevoze od navadnih. Prevoz v različnih državah poteka časovno različno, zato si oglejmo, kje se tovrstni prevoz opravi najhitreje.

4.2.1 SLOVENIJA

V RS je za prevoz ladijskega krmila dimenzij, ki sem jih opisal zgoraj, potrebnih približno 39 dni. Že sem omenil, da aktivnosti v posameznih državah potekajo približno enako dolgo časa, le pridobivanje dokumentacije je zaradi različne zakonodaje v vsaki državi drugačno. Za pridobitev dovoljenja za opravljanje izrednih prevozov in vseh soglasij, ki so za samo izvedbo prevoza potrebna, gre sama dokumentacija v preglede in podpise na več različnih institucij. Čim kompleksnejši je sam prevoz, tem več institucij je vpletenih pri samem pregledu dokumentacije. Šele ko izvedbo izrednega prevoza odobrijo vse institucije, je možno pridobiti še samo dovoljenje za izvedbo izrednega prevoza.

Rok za izdajo dovoljenja za izredni prevoz je odvisen od kategorije izrednega prevoza. Popolno vlogo za izdajo dovoljenja za izredni prevoz mora predlagatelj izrednega prevoza vložiti:

- za izredni prevoz I. in IV. kategorije najmanj 10 dni pred predvidenim začetkom izvajanja izrednega prevoza,
- za izredni prevoz II. kategorije najmanj 15 dni pred predvidenim začetkom izvajanja izrednega prevoza in
- za izredni prevoz III. kategorije najmanj 30 dni pred predvidenim začetkom izvajanja izrednega prevoza.

Prevoz ladijskega krmila je izredni prevoz III. kategorije, zato je za pridobitev vseh dovoljenj potrebno več kot 30 dnevno časovno obdobje.

Izredni prevozi, katerih skupna masa presega 100 t, se morajo praviloma načrtovati vnaprej, saj je treba za tak prevoz pridobiti ekspertize (statične presoje nosilnosti rizičnih objektov), elaborat prometne ureditve ipd. Načrtovanje takega prevoza je treba pismeno sporočiti pristojnemu izdajatelju dovoljenja za njegovo izvedbo. Izdajatelj dovoljenja je dolžan v roku 15 dni preveriti tehnične in druge možnosti za izvedbo načrtovanega izrednega prevoza in po potrebi predlagati takojšen začetek usklajevalnega postopka o tehničnih in drugih pogojih ter o načinu njegove izvedbe.

Čeprav je treba za samo dovoljenje čakati dalj časa, pa dovoljenje velja le 15 dni (če na dovoljenju ni registrskih tablic prevoznega vozila in prikolice) od datuma izdaje oziroma 30 dni (če registrske tablice so). To predstavlja problem, saj v času čakanja lahko pride do najrazličnejših zastojev, npr. v proizvodnji, zato se prevoz prestavi na kasnejše obdobje, ko dovoljenje na žalost že lahko poteče. Če je veljavnost dovoljenja 15 dni, lahko to dovoljenje podaljšamo za obdobje dodatnih 15 dni. V primeru, ko pa je veljavnost dovoljenja 30 dni, pa moramo podati vlogo za zahtevo novega dovoljenja, kar pa pomeni spet novo čakalno obdobje. Najbolje bi bilo torej, da bi začelo dovoljenje veljati od datuma prevzema, kot to velja v drugih državah, saj v tem primeru dovoljenje dvignemo, ko ga rabimo in v primeru raznih zastojev ne pride do težav. Pomembno pa bi bilo tudi določiti, da se v primeru izteka neizkoriščenega dovoljenja, njegovo veljavnost lahko podaljša in brez posebnih dodatnih administrativnih ovir velja kot novo dovoljenje na podlagi že izdanih soglasij, statične presoje premostitvenih objektov ipd. Zdajšnji zakon narekuje, da je treba ponoviti celotni postopek pridobitve soglasij, kar pomeni, da imamo lahko v primeru, da nam poteče dovoljenje, dvojne stroške.

Od začetka leta 2005 je v naši državi povečan nadzor izrednih prevozov, saj je družba Cestel d.o.o. dobila pristojnost, da pregleduje pravilnosti pri prevozu izrednih tovorov. družba z Ministrstvom za promet, Direkcijo RS za ceste in Ministrstvom za notranje zadeve izvaja kontrolo in nadzor izrednih prevozov (osne obremenitve, dolžina, širina in višina) na mejnih prehodih in v notranjosti države. Ekipe so opremljene z dvema statičnima osnima tehtnicama HAENNI WL103 XL in navozi (točnost meritve osne obremenitve je ± 100 kg) ter z merilnimi metri (CESTEL, 2007). Pregledujejo pa predvsem izredne tovore večjih mas (nad 60 ton).

Direkcija za ceste določi, kateri prevoz bodo kontrolirali. V samem dovoljenju je opredeljeno, ali so meritve pred izvedbo izrednega prevoza potrebne ali ne. Ko merilec opravi meritve in jih primerja z merami, napisanimi v dovoljenju, potrdi ali pa zavrne izvedbo izrednega prevoza. Tu naj omenim, da nastajajo problemi, saj je treba velikokrat merilce čakati. V večini primerov so tudi izredno strogi in že pri manjšem odstopanju lahko prevoz zavrnejo. Prav bi bilo, če bi bil sprejet sklep, da, ko pride do manjšega odstopanja določenega v procentih ali drugih merah, se kjer bi kljub temu odstopanju prevoz dopusti.

4.2.2 HRVAŠKA

Hrvaška nima posebne službe, ki bi izvajala določene meritve in kontrole izrednih prevozov. Lahko jih kontrolira policija pri opravljanju redne kontrole v prometu, prav tako pa tudi na državnih prehodih lahko preverijo, ali ima prevoz vso ustrezno dokumentacijo in opremo za izvajanje prevoza. Pri izrednih prevozih, kjer se pojavljajo večje teže tovara, opravijo v sklopu ministrstva kontrolo tako, da pride nekdo, ki je za tovrstno nalogo določen s strani ministrstva (ponavadi so to tisti, ki pišejo tudi dovoljenja za izredne prevoze), opraviti meritve izrednega prevoza. Na hrvaškem opravljajo te meritve pri večjih masah kot pri nas (nad 80 ton), prav tako imajo pri manjših odstopanjih več razumevanja in se izredni prevoz opravi.

Na Hrvaškem ni posebnih kategorij izrednih prevozov, kot izredni prevoz pa se obravnava tudi pri njih prevoz enakih dimenzij kot v naši državi. Za pridobitev dovoljenja je potrebno naslednje časovno obdobje:

- za izredni prevoz do 3,5 metra širine, 20 metrov dolžine, 4,3 metrov višine in do 60 ton mase lahko dobiš dovoljenje v 3 delovnih dneh,
- za ostale večje dimenzije pa dovoljenje pridobiš v 10 – 30 dneh (odvisno od zahtevnosti prevoza).

Pri prevozu omenjenega ladijskega krmila je potrebnih za pridobitev dovoljenja okoli 25 dni, kar je mnogo manj kot v Sloveniji. Tako je prvič zato, ker v postopek ni vpletenih toliko institucij, drugič pa zato, ker je pri njih večina birokratskih zadev zelo poenostavljena in je za njihovo izvedbo potrebnega manj časa. Na Hrvaškem tudi ni treba pridobiti toliko različnih soglasij pri prevozih večjih višin kot pri nas, kar še dodatno skrajša proces pridobitve dovoljenja.

Dovoljenje velja od trenutka, ko ga prevzameš, in velja še 10 dni od datuma prevzema. Zato lahko tudi pride do problema. Če gre pri samem natovarjanju tovara kaj narobe (pride npr. do poškodb, ki jih je treba popraviti v sami proizvodnji), potem lahko veljavnost poteče pred popravilom tovara. Pri njih ni treba opravljati določenih ekspertiz že pri tonaži nad 60 ton, vendar se opravijo izračuni šele pri težah nad 100 ton. Ker izračuni niso tako komplicirani kot pri nas, se opravijo hitreje in posledično je dovoljenje pripravljeno v krajšem času.

4.2.3 AVSTRIJA

Avstrija ima pri sami pridobitvi dovoljenja časovna obdobja podobna našim. V Avstriji ni posebnih kategorij izrednih prevozov kot pri nas, vendar je čas določen glede na dimenzije samega izrednega prevoza:

- pri izrednih prevozih do 3,2 metra širine, 4,3 metre višine, 19,80 metra dolžine in 44 ton mase dovoljenje izdajo v obdobju do 10 delovnih dni,
- pri izrednih prevozih do 4 metrov širine, 4,5 metrov višine, 22 metrov dolžine in 60 ton mase je rok izdaje dovoljenja do 14 delovnih dni,
- pri izrednih prevozih večjih dimenzij pa je rok izdaje dovoljenja od 3 - 5 tednov, odvisno od zahtevnosti prevoza.

Pri primeru prevoza ladijskega krmila je za pridobitev dovoljenja v Avstriji potrebnih približno 27 dni kar je malo več kot na Hrvaškem in dosti manj kot v Sloveniji. Če se izgovarjamo, da je hrvaška zakonodaja, ki ureja področje izrednih prevozov, preveč mila in poenostavljena, ker Hrvaška še ni vstopila v Evropsko unijo, potem se moramo vprašati, zakaj v Avstriji, ki je že članica Evropske unije, pridobitev dovoljenja traja manj kot pri nas. Eden od vzrokov je zagotovo boljša organizacija pristojnih avstrijskih institucij, ki izdajajo dovoljenja, in s tem hitrejši prenos dokumentacije v različne preglede in podpise. Drugi vzrok pa je, da so določene stvari, ki pri prevozu samem niso poglobitnega pomena, mnogo enostavnejše kot pri nas, zato potekajo stvari pri nas počasneje, pri njih pa hitreje.

Za jasnejši oris ukrepov avstrijske vlade je treba omeniti, da Avstrija meji na Švico, ki izredne prevoze poskuša v največji možni meri preusmeriti na železnice. Pravzaprav si Švica želi preusmeriti celoten tranzitni tovorni promet na druge države, zato je tudi enostransko prepovedala tranzitni promet iz držav Evropske unije za tovornjake, katerih skupna teža presega 40 ton. Poleg tega je uvedla Švica za tovornjake tudi visoke cestnine. S tem je v bistvu dosegla, da se je veliko tranzitnega prometa preusmerilo preko sosednjih držav in s tem tudi preko Avstrije. Da bi Avstrija omejila škodo, ki nastaja ob tranzitu težkih tovornih vozil, je za ta vozila enostransko zvišala cestnine, predvsem na cestah, ki so bolj obremenjene (na primer na cestnem odseku med mejnim prehodom z Nemčijo pri Kufsteinu in tirolskim glavnim mestom Innsbruckom). Da bi dodatno omejili tovorni promet, so v Avstriji uvedli visoke cestnine za nočni promet in za stara vozila (Drčar Murko, 1998, str. 6). Pri tem avstrijske oblasti opozarjajo predvsem na občutljiv ekološki alpski prostor. Tranzitni tovorni promet je namreč velik onesnaževalec okolja. Tega se zavedajo tudi v Avstriji in zato je avstrijska vlada določila na avtocestah omejitve za gibanje tovornih vozil, ki presegajo določene omejitve hrupa, ponoči (med 22. in 5. uro). Prepoved vožnje med 15. uro v soboto in 22. uro v nedeljo pa velja tudi za tovorna vozila s skupno težo preko 7,5 ton. Za omenjeno skupino vozil veljajo omejitve tudi pri prehodu Brenner (mejni prehod z Italijo) med 22. uro in 5. uro v trajanju vikenda (Lowe, 1993, str. 149, 227).

Tudi izračuni statičnih presoj so potrebni za večje tonaže kot pri nas (nad 70 ton), vendar so opravljeni hitreje kot pri nas. Dovoljenje velja 20 dni od datuma prevzema, kar je ugodno, saj lahko na dovoljenje čakamo vse tja do izvedbe prevoza, nato pa dvignemo dovoljenje in imamo v primeru težav dovolj časa, da jih odpravimo oziroma damo izdelati novo dovoljenje. Avstrija ima v okviru ministrstva določeno posebno službo, ki kontrolira izredne prevoze večjih mas (nad 70 ton). Ti pregledi niso redni, saj ministrstvo organizatorjem izrednih prevozov zaupa, da je vse tako, kot piše v dovoljenju za prevoz. Kazni pri nepravilnostih so izredno visoke, zato se organizatorji v prevoz v primeru nepravilnosti ne spuščajo. Policisti lahko preverijo in kontrolirajo te prevoze v okviru redne kontrole prometa, ki pa so veliko pogostejše, kot pri nas.

4.2.4 ITALIJA

Italija ima najdaljši rok za pridobitev dovoljenj in tako kot v Avstriji in na Hrvaškem nima posebnih kategorij izrednih prevozov, zato je čas za pridobitev dovoljenja odvisen samo od dimenzij tovora in od poti, po kateri poteka. V Italiji je območje razdeljeno na regije (provincije) in za vsako regijo veljajo posebna pravila za izdajo dovoljenj, prav tako pa je za vsako regijo potrebno novo dovoljenje, ki velja samo za to regijo. Na splošno pa je po regijah čas pridobitve dovoljenja približno enak in je:

- za izredni prevoz do 3,2 metra širine, 4,3 metra višine, 20 metrov dolžine in 44 ton mase do 14 delovnih dni,
- za izredni prevoz do 4,5 metra širine, 4,5 metra višine in 23 metrov dolžine in 60 ton mase od 3 – 5 tednov,
- za izredni prevoz večjih dimenzij pa se čaka na dovoljenje tudi od 2 do 3 mesece.

V našem preučevanem prevozu ladijskega krmila je potrebnih za pridobitev dovoljenja kar 54 dni, kar je dolgo časovno obdobje. V primeru, če vozimo izredni prevoz skozi Slovenijo in potem skozi Italijo ali v Italijo, je treba upoštevati daljše časovno obdobje prevoza že pri planiranju, da kasneje ne pridemo do stroškov, ki nastajajo zaradi pogodbenih kršitev časovne komponente.

V Italiji je problem pridobitve dovoljenja povezan z razdelitvijo države na posamezne regije in z zahtevo, da je treba za vsako regijo posebej pridobiti dovoljenje, ki velja le za to regijo. To pomeni, da papirji za prevoz, ki gre skozi več regij, krožijo po veliko institucijah, zato se proces izredno zavleče. Dovoljenje velja en mesec od datuma prevzema, kar je pri izvedbi izrednega prevoza in pri morebitnih zapletih, zelo ugodno.

V Italiji tovorna vozila s skupno težo preko 5 ton ne smejo potovati med 8. in 22. uro v nedeljo (januarja, februarja, marca, oktobra, novembra in decembra) in med 7. in 24. uro v soboto (od aprila do septembra). Ostale omejitve veljajo lokalno med obdobjem praznikov in počitnic. Za prevoz tovorov, ki presegajo največjo dovoljeno širino in/ali dolžino, pa so predpisana posebna dovoljenja (Lowe, 1993, str. 214).

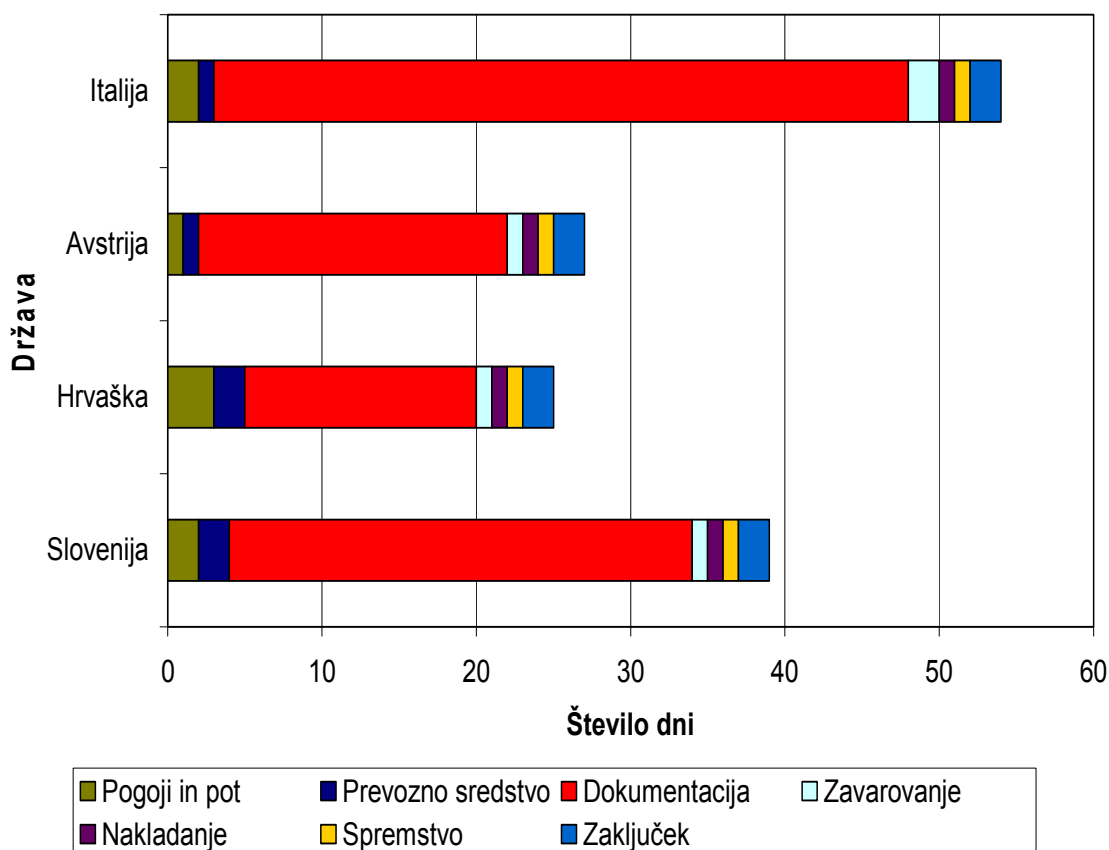
Italija ima pooblaščen podjetje, ki je dobilo koncesijo, da opravlja kontrolo izrednih prevozov le v primeru večjih mas. Drugače opravljajo kontrolo policisti v redni kontroli prometa. Tudi v Italiji se meritve opravljajo pri večjih masah (nad 90 ton) in obstaja večja toleranca odstopanja kot pri nas, kar proces prevoza pospeši.

4.2.5 ČASOVNE RAZLIKE POTEKA IZREDNEGA PREVOZA V IZBRANIH DRŽAVAH

Do tu sem opisal, kako prevoz časovno poteka v različnih državah in kakšni problemi nastajajo v posameznih državah, ki posledično podaljšujejo sam postopek organizacije izrednih prevozov. Grafični prikaz je izjemno podoben procesnemu diagramu, le da je vanj vključena tudi časovna komponenta, ki prikazuje časovne razlike pri organizaciji izrednih

prevozov v različnih državah. Druga razlika, pa je, da so v procesnem diagramu opisane tudi aktivnosti, ki so predpogoj, da do prevoza sploh pride, medtem ko je v grafu prikazan čas za določeno aktivnost že naročenega izrednega prevoza.

Slika 2: Porabljen čas (število dni) za organiziranje izrednega prevoza ladijskega krmila



Vir: Interno gradivo podjetja Comark d.o.o., 2006, str. 152.

Naj omenim, da je postopek organizacije izrednih prevozov v vseh državah približno enak, največje časovne razlike pa nastajajo pri pridobitvi dokumentacije, saj ima vsaka država posebno zakonodajo, ki ureja izredne prevoze in dokumente, povezane z njimi. Pridobitev vseh potrebnih soglasij in dovoljenj v vsaki državi zahteva različno časovno obdobje, kar je razvidno tudi iz grafa. Iz grafa je lepo razvidno tudi, da so aktivnosti časovno izredno podobne v vseh primerjanih državah, le aktivnost pridobitve dokumentacije je v državah različna, kar sem poudaril z rdečo barvo. V naslednjem poglavju bom opisal še ugotovitve, ki sem jih odkril ob primerjavi izrednega prevoza ladijskega vijaka v različnih izbranih državah.

4.3 UGOTOVITVE IN PRIPOROČILA

Pri primerjavi procesa organiziranja izrednih prevozov sem ugotovil naslednje:

- v RS so izredni prevozi razdeljeni v posamezne kategorije (v štiri kategorije po novem zakonu celo v pet kategorij), v tujini pa tega ni, proces pridobitve pa je prav tako kot pri nas odvisen samo od dimenzij tovora;
- v RS traja proces pridobitve dovoljenja dalj časa kot na Hrvaškem in v Avstriji in manj časa kot v Italiji. Na Hrvaškem zakonodaja ni tako stroga kot v RS in tam veljajo milejši predpisi kot pri nas, kar je glavni vzrok za hitrejšo pridobitev dovoljenja. Na drugi strani pa za Avstrijo to ne drži. Dobro bi se bilo torej zgledovati po avstrijskih pravilnikih in njihovi organiziranosti institucij, ki so pristojne za izdajo dovoljenj, saj so kljub podobni zakonodaji očitno učinkovitejši in dovoljenje izdajo v krajšem času;
- v RS je treba opraviti določene statične izmeritve že pri manjših masah kot v tujini, prav tako pa tovrstne izmeritve trajajo dalj časa kot v tujini. Da bi tudi pri nas pospešili proces izmeritev, bi bilo treba povečati mase pri katerih so po zakonu potrebni statični izračuni, in glede na to, da so bili pri nas že opravljeni po določenih cestnih trasah, prevozi večjih tonaž in so izračuni pokazali, da lahko predvsem kritični objekti prenesejo določene osne obremenitve;
- v RS dovoljenje traja od izdelave dovoljenja in velja od petnajst do trideset dni odvisno od dovoljenja (ali so zapisane registrske tablice ali ne), v tujini pa dovoljenje velja od njegovega prevzema. To je veliko bolje, saj lahko pred prevozom pride do določenih zastojev, kar lahko povzroči preglavice, saj veljavnost dovoljenja poteče, novo dovoljenje pa je treba čakati zopet nekaj časa, kar povzroči dodatne stroške;
- v RS so kontrolne službe (predvsem pri težjih tovorih) izredno stroge in ne popuščajo pri manjših odstopanjih, prav tako pa je treba merilce občasno čakati, saj imajo veliko dela in opravljajo meritve na različnih krajih v Sloveniji. V tujini se opravljajo pregledi pri mnogo večjih težah in so opravljeni pod okriljem ministrstva, večkrat pa so dovoljena tudi manjša odstopanja.

Menim da bi boljša zakonodaja pospešila proces pridobitve ustreznega dovoljenja za izredne prevoze. Mnogi gospodarstveniki pritiskajo na vlado, da bi spremenila določene postavke, ki se navezujejo na izredne prevoze, vendar do tega za enkrat še ni prišlo. Pri zadnjem popravljanju in dopolnjevanju Pravilnika o izrednih prevozih so k sami pripravi poklicali gospodarstvenike, ki so spregovorili o problemih, ki jih pestijo. Zgledovali so se na določene pravilnike, ki veljajo v tujih državah, in jih primerjali z našim pravilnikom. Prikazali so določena odstopanja in jih argumentirali z izkušnjami iz praktičnih primerov. Če bi se upoštevale njihove želje, bi to odpravilo ogromno problemov, kar bi pospešilo organizacijo izrednih prevozov pri nas. S tem pa bi naši prevozniki in organizatorji izrednih prevozov pridobili na konkurenčnosti v primerjavi s sosednjimi državami. To bi vodilo do povečanja števila izrednih prevozov pri nas, kar bi ugodno vplivalo tudi na celotno slovensko gospodarstvo.

Organizator lahko pospeši sam proces, s tem da pripravi določeno dokumentacijo, tako da lahko v primeru naročila hitreje izpolni in odda vlogo za izdajo dovoljenja za opravljanje izrednega prevoza. Prav tako lahko vnaprej pripravi določeno prevozno pot glede na dimenzije in časovno obdobje. Treba je vedeti, da prihaja do cestnih popravil ali novih gradenj, ki lahko spremenijo določeno prevozno traso, zato se lahko organizator na te spremembe v določeni meri pripravi in se s tem izogne začetnim težavam ob določanju ustrezne prevozne poti.

Če prevoz poteka skozi RS in še skozi katero drugo državo, lahko organizator, da pospeši sam prevoz, pritiska na lokalnega organizatorja izrednih prevozov, da le ta pospeši proces opravljanja prevoza skozi njegovo državo. Tudi tuji organizatorji si prizadevajo, da bi določen izredni prevoz potekal skozi njihovo državo in ne mimo nje. Naj omenim, da se nekateri izredni prevozi zaradi boljših pogojev v drugih državah opravijo mimo naše države in tako naša država izgublja določen dobiček. Menim, da ima država v večini primerov več koristi kot škode od izrednega prevoza, zato je treba v prihodnosti dobiti podporo države v obliki ugodnejšega pravilnika za boljše poslovanje na tem področju. Z boljšim sodelovanjem z gospodarstveniki, z zgledovanjem na države, kjer imajo tovrstno področje dobro organizirano, lahko uspe tudi RS izboljšati poslovanje izrednih prevozov.

5 SKLEP

V RS je kar nekaj prevoznih organizacij, ki organizirajo izredne prevoze. Podjetja oziroma kupci, ki se odločajo za storitve teh organizacij, ponavadi nimajo izkušenj s tovrstnim poslovanjem, zato raje njim prepustijo organizacijo izrednih prevozov, sami pa se osredotočajo na svoje glavne aktivnosti poslovanja (angl. *outsourcing*). Lahko pa se zgodi, da se tudi večje podjetje, kjer imajo organiziran posebni oddelek, ki se ukvarja z organizacijo izrednih prevozov, odloči, da organizacijo izrednih prevozov prepusti manjšim, za to bolj specializiranim podjetjem. Za tovrstno potezo se večinoma odločijo le pri bolj zapletenih izrednih prevozi, ki zahtevajo ogromno dela in specifičnega znanja. Pri manjših podjetjih obstaja namreč večja fleksibilnost, ponavadi pa tudi strokovnejši kadri, saj se ukvarjajo le s področjem, ki obsega izredne prevoze.

Za vsak prevoz tovora izrednih dimenzij se lahko trdi, da je neponovljiv. Vsakemu prevozu je treba posvetiti največjo pozornost, posvetiti se je treba posebnostim in na koncu z zadovoljstvom zaključiti posel. Prav zaradi teh lastnosti bi lahko rekli, da je pri podjetjih, ki se ukvarjajo z organizacijo izrednih prevozov, prisotna projektna organizacijska struktura. Prav specifičnost tega poslovanja pa po drugi strani temu poslu daje poseben pridih, saj izredni prevozi predstavljajo samo krono v prevozništvu. V večjih podjetjih obstaja tudi funkcijska organizacijska struktura, vendar pa se področje izrednih prevozov tudi v tovrstnih podjetjih prepleta s projektno organizacijsko strukturo.

Analiza postopka organizacije izrednih prevozov je pokazala, da zaradi različnih ovir neke proces poteka hitreje kot drugje. Pri nas bi lahko proces potekal hitreje, če bi spremenili

nekatero postavko v naši zakonodaji, ki ureja pravila o izrednih prevozih. Za slovenski cestni prostor je pomembna zlasti njegova mednarodna vloga, ki je pogojena z majhnostjo slovenskega prostora in hkrati s pomembnostjo mednarodnega križišča, na katerem se nahajamo. Seveda mora biti prav zaradi pomembnosti mednarodne vloge naša zakonodaja za slovenski cestni križ vsaj tako odprta, kot so transportne zakonodaje sosednjih držav, katerih cestni prevozniki vozijo skozi slovenskega ozemlja. Vendar prav tu prihaja do največjih problemov, ki pestijo predvsem naše prevoznike in jih postavljajo v slabši konkurenčni položaj pred tujimi prevozniki.

Če bi se pri pisanju zakona s tega področja upoštevala tudi mnenja gospodarstvenikov, ki imajo na tem področju že dolgoletne izkušnje, bi lahko prišlo do rešitve mnogih problemov. Čim več je pristojnih institucij, na katere morajo v potrdilo določeni papirji, ki jih potrebujemo za izvedbo prevoza, tem daljši je proces organizacije izrednih prevozov (tu predvsem mislimo na daljše roke pridobitve dovoljenj). Tako smo videli, da je najdaljši čas, ki je potreben za pridobitev dovoljenja za izredni prevoz, v Italiji, najkrajši pa na Hrvaškem. V Avstriji je sam proces hitrejši kot pri nas, kar bi nam bilo lahko za vzgled, da bi določene stvari poenostavili in povečali učinkovitost, tako kot je to pri njih. Organizator lahko pospeši proces organizacije izrednih prevozov, tako da že vnaprej pripravi določeno dokumentacijo in prevozno pot, država pa tako, da spremeni določene postavke v zakonodaji in s tem poveča konkurenčnost slovenskih prevoznikov, ki se ukvarjajo z izrednimi prevozi.

V prihodnosti bo izrednih prevozov po mojem mnenju vse več, saj jih omogoča tehnologija, ki je na tem področju izredno napredovala. Prav tako pa tehnologija vpliva tudi na boljše zmogljivosti prevoznih sredstev. Naše ceste bodo v prihodnosti veliko bolj urejene in prevozne, potem pa bo lažje voziti izredne tovore, ki bodo v prometu celo povzročali vse manjše ovire.

6 LITERATURA

1. Bowersox D.J.: Logistical Management. New York : Macmillan Publishing Co., 1978. 275 str.
2. Chester B.: The functions of the executive. London : Harvard University, 1968. 334 str.
3. Dmitrovič Tanja: Prodajne Poti, Logistika. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1996. 84 str.
4. Drčar Murko Mojca: Tolažilna nagrada za Avstrijo. Ljubljana : Delo, 1998. 71 str.
5. Gattorua John, Day Abby, Hargreaves John: What is the Role of Materilas Management? Effective Logistics Management. Bradford, 4(1994). str. 6-9.
6. Gattorua John, Day Abby, Hargreaves John: What is the Role of Materilas Management? Effective Logistics Management. Bradford, 4(1994a). str. 64-66.
7. Izredni prevozi v cestnem prometu, Priročnik za pripravo na preizkus strokovne usposobljenosti za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov. Ljubljana : INTER-ES d.o.o., 2005. 138 str.
8. Jakomin Livio et al.: Kaj moramo vedeti o cestnem prometu. Portorož : Fakulteta za pomorstvo in promet, 1997. 265 str.
9. Kaltenekar Zdravko: Logistika v proizvodnem podjetju. Kranj : Fakulteta za organizacijske vede, 1993. 530 str.
10. Kolarič Miran: Najem logističnih storitev – da ali ne? : Finance, Ljubljana, 2001. 23 str.
11. Lipičnik Bogdan: Organizacija podjetja. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2005. 243 str.
12. Lotrič Brane: Izredni prevozi. Kranj : Strokovna šola za izobraževanje in usposabljanje v cestnem prometu, 2002. 112 str.
13. Lowe D.: The European road freight handbook. London : Kogan Page, 1994. 287 str.
14. Oblak Henrik: Oblikovanje politike poslovne logistike z vidika marketinške zasnove in njene vključitve v medorganizacijske odnose poslovnega sistema. Doktorska disertacija. Maribor : Visoka ekonomsko-komercialna šola Maribor, 1987. 203 str.
15. Perišić R.: Logistika, transport, distribucija, juče, danes, sutra. Beograd : Logistika, 1990. 128 str.
16. Požar Danilo: Gospodarjenje v poslovni logistiki. Maribor : Založba Obzorja, 1976. 333 str.
17. Požar Danilo: Teorija in praksa (transporta in) logistike. Maribor : Založba Obzorja, 1985. 268 str.
18. Pripomoček pri pripravi na preizkus strokovne usposobljenosti za pridobitev licence za izredne prevoze v cestnem prometu. Ljubljana : INTER-ES d.o.o., 2003. 163 str.
19. Shapiro R. D., Heskrtt J.L.: Logistics Strategy. St Paul : West Publishing Co., 1985. 602 str.
20. Snoj Boris: Management storitev. Koper : Visoka šola za management, 1998. 186 str.
21. Zelenika Robert: Prometni sustavi. Rijeka : Ekonomski fakultet, 2001. 636 str.
22. Zelenika Robert: Suvremeni transportni sustavi. Rijeka : Ekonomski fakultet, 1995. 325 str.
23. Zupančič Samo: Ekonomika transporta. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1998. 368 str.

7 VIRI

1. Interno gradivo podjetja Brugioni Tir. Carrara : Brugioni Tir, 2004, 36 str.
2. Interno gradivo podjetja Comark d.o.o. Ljubljana : Comark, 2006. 174 str.
3. Interno gradivo podjetja Eurogenex. Šentilj : Eurogenex, 2006. 62 str.
4. Interno gradivo podjetja Zagrebtrans. Zagreb : Zagrebtrans, 2005. 47 str.
5. Odredba o omejitvah prometa na cestah v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 63/06 z dne 16.6.06; 73/06).
6. Pravilnik o dimenzijah, masah in opremi vozil (Uradni list RS, št. 24/1996, 45/2004, 138/2006).
7. Pravilnik o napravah in opremi vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 17/00, 33/00, 45/04, 83/04, 76/05).
8. Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 45/04, 83/04).
9. Pravilnik o oznakah in opremi vozil, s katerimi se izvajajo prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 137/2004, 57/2005, 87/2005).
10. Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji (Uradni list RS številka 50/1999, 39/2000, 115/2000, 38/2001, 11/2002, 83/2006).
11. Pravilnik o programu usposabljanja za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov po javnih cestah, o obrazcu potrdila o uspešno opravljenem programu usposabljanja in vodenju evidenc o izdanih potrdilih ter o pogojih, ki jih mora izpolnjevati izobraževalna ali druga organizacija za izvajanje tega programa - Pravilnik o izrednih prevozi (Uradni list RS, št. 50/99, 38/01, 83/04 – podaljšanje uporabe).
12. Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Uradni list RS, št. 46/2000, 110/2006).
13. Pravilnik o vozilih s prednostjo in vozilih za spremstvo (Uradni list RS, št. 78/1999, 41/2002, 40/2006).
14. Slovar slovenskega knjižnega jezika. Ljubljana : DZS, 1994, 1714 str.
15. Spletna stran podjetja Comark d.o.o. [URL: <http://www.comark.si/index.html>], 10.1.2007
16. Spletna stran podjetja Zagrebtrans [URL: <http://www.zagrebtrans.hr/onama.html>], 12.1.2007
17. Spletna stran podjetja Brugioni Tir [URL: <http://www.brugionitir.it/services.htm>], 12.1.2007
18. Spletna stran Direkcije Republike Slovenije za ceste (DRSC) [URL: <http://www.cestes.si/default1.asp?l=2&n=12&p=content>], 7.3.2007
19. Spletna stran podjetja Cestel d.o.o. [URL: <http://www.cestel.si/index1.htm>], 5.2.2007
20. Uredba o povračilu za izredne cestne prevoze (Ur.l. RS, št. 48/1999, 67/2000, 62/2001, 88/2003).
21. Zakon o javnih cestah (Uradni list RS, št.29/1997, 18/2002, 50/2002 Odl.US: U-I-224/00-15, 110/2002, 131/2004 Odl.US: U-I-96/02-20, 92/2005).
22. Zakon o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-1) (Uradni list RS, št. 59/01, 76/03, 63/04, 86/04, 98/04, 26/05 – UPB3).
23. Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 126/03).

24. Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP - Uradni list RS, št 30/06).

KAZALO PRILOG:

PRILOGA 1: SLOVENSKO DOVOLJENJE ZA IZREDNI PREVOZ PO JAVNIH CESTAH	1
PRILOGA 2: HRVAŠKO DOVOLJENJE ZA IZREDNI PREVOZ (DOZVOLA)	9
PROLOGA 3: AVSTRIJSKO DOVOLJENJE ZA IZREDNI PREVOZ (BESCHEID SPRUCH)	12
PRILOGA 4: ITALIJANSKO DOVOLJENJE ZA IZREDNI PREVOZ (AUTORIZZA)	25
PRILOGA 5: SLIKE NEKATERIH VEČJIH IZREDNIH PREVOZOV	29
PRILOGA 6: PRAVNE PODLAGE, KI UREJAJO IZVAJANJE IZREDNIH PREVOZOV	30

**PRILOGA 1: SLOVENSKO DOVOLJENJE ZA IZREDNI PREVOZ PO
JAVNIH CESTAH**

KP D7-512/H5-65KP



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA PROMET
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE

Številka: 37169-1312/2007

Datum: 2.3.2007

Na podlagi Pravilnika o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v RS (v nadaljevanju Pravilnik o izrednih prevozih), Ur. list RS št. 50/99, Pravilnika o spremembah in dopolnitvah pravilnika o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v RS (Ur.l.RS št. 50/1999, 39/2000, 115/2000, 38/2001, 11/2002), 51. člena Zakona o javnih cestah (ZJC Ur.l.RS št. 29/1997, 18/2002, 50/2002 Odl.US: U-I-224/00-15, 110/2002, 131/2004 Odl.US: U-I-96/02-20), Uredbe o povračilu za izredne cestne prevoze (Ur.l.RS št. 48/99), Uredbe o spremembah ureditve o povračilu za izredne cestne prevoze (Ur.l.RS št. 48/1999, 67/2000, 62/2001, 88/2003) in 207. do 225. člena Zakona o splošnem upravnem postopku (ZUP, Ur.l.RS 80/1999, 70/2000, 52/2002, 73/2004), izdaja DIREKCIJA RS ZA CESTE

DOVOLJENJE ZA IZREDNI PREVOZ PO JAVNIH CESTAH

3. kategorije, po 4. in 19. členu Pravilnika o izrednih prevozih

Predlagatelj: COMARK d.o.o., Celovška 264, 1000 Ljubljana

se dovoli izredni prevoz tovora: ind, oprema

Prevoz je izreden zaradi preseganja:

širine višine

ki ne presegajo naslednjih vrednosti:

širina (m): 3,80

višina (m): 4,30

Dovoljenje velja za 1 kratni prevoz na prevozni poti: Ljubljana (Litostroji) - Šentilj DM

po cestah: LC, H3, A1, 430, H2, A1

in odsekih: Litostrojska Celovška 0180 0689 0688 0686 0685 0146 0647 0646 0645 0644 0667 0643 0642 0641 0640 0639 0638 0637 0636 0635 0634 0133 0881 0873 0633 0632 0129 0631 0630

v obdobju od: 6.3.2007 do: 5.4.2007 v nočnem času od 21.00 do 5.00 ure

Izredni prevoz se sme opraviti pod naslednjimi posebnimi pogoji:

- Izredni prevoz mora spremljati 2 osebnih vozil predlagatelja s predpisano opremo in 0 službenih vozil PPP. Izredni prevoz mora spremljati in zanj odgovarjati v skladu s 23. členom Pravilnika o izrednih prevozih odgovorni organizator izrednega prevoza.
- Prevoz mora biti označen s tablo IZREDNI PREVOZ
- Predlagatelj mora med izvedbo izrednega prevoza obvezno upoštevati v dovoljenju navedene pogoje in splosne pogoje, ki so priloženi ter so sestavni del dovoljenja za izredni prevoz.

Prevoz se lahko opravi v konvoju dveh vozil. Za konvoj sta potrebni dve spremljevalni vozili organizatorja.

Povračilo za ceste je predlagatelj dolžan nakazati pred prevzemom dovoljenja:

1,20 € na TRR 01100-1000621284, sklic 11 24155-7141009-001409 07 priracun RS in
28,04 € na TRR DARS-a št. 06000-0112292446, sklic 00 296030 1312

in 0,40 € na transakcijski racun MOL 01261-4610622819, sklic 11 75604-7141009.

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana,
Telefon: 01 478 80 82, Telefaks: 01 478 81 23, www.dc.gov.si, e-pošta: drsc@gov.si
Davčna številka: 75827735, MŠ: 5300177, Številka racuna pri Banki Slovenije: 01100-6300 109972

05 -03- 2007

Obrazložitev:

Predlagatelj: COMARK d.o.o., Celovška 264, 1000 Ljubljana

je dne: 22.2.2007 z vlogo št.: 14 zaprosil za odobritev izrednega prevoza s katerim presega predpisane pogoje glede:
širine višine ne prekoracuje

Na podlagi ugotovitve, da prosilec izpolnjuje pogoje za izvedbo izrednega prevoza, je odločeno kot izhaja iz dispozitiva tega dovoljenja. Upravna taksa je po določilu Zakona o upravnih taksah (ZUT), (Ur.l. RS št. 40/2004) za eno vlogo v skladu s tarifo števil. 1 v znesku 3,55 € placana in uniceana na vlogi, za 1 odločbo (dovoljenje za izredni prevoz) v skladu s tarifnima števil.: 3 in 30 v znesku 14,18 €, placana in uniceana na vlogi.

POUK O PRAVNEM SREDSTVU: Zoper to odločbo je dovoljena pritožba v roku 15 dni od prejema pisnega odpravka te odločbe na Ministrstvo za promet, Langusova 4, Ljubljana. Pritožbo se lahko vložijo pisno ali ustno na zapisnik pri organu, ki jo je izdal in jo je potrebno po določilih Zakona o upravnih taksah (ZUT), (Ur.l. RS št. 40/2004) v skladu s tarifno števil.: 2 kolkovati s 14,18 € upravne takse.

Postopek vodil:
Boštjan RIHTAR, univ. dipl. org.
višji svetovalec III



Dušan SOVA, univ. dipl. inž. geol.
višji svetovalec II

- Vročiti:** 1. COMARK d.o.o., Celovška 264, 1000 Ljubljana
- V vednost:** 2. DRSC, Upravna zadeva - stalna zbirka
3. DARS d.d., Dunajska cesta 7, 1000 Ljubljana
4. MOL, Trg mladinskih delovnih brigad 7, 1000 Ljubljana

SPODAJ PODPISANI ORGANIZATOR
(VOZNIK) IZREDNEGA PREVOZA
POTRJUJEM, DA SO S POGOJI ZA IZVEDBO
IZREDNEGA PREVOZA SEZNANJENI VSI
SODELUJOCI

Brez podpisa dovoljenje ni veljavno!

PODPIS ORGANIZATORJA (VOZNIKA) PREVOZ

Pregled izvajanih izrednih prevozov:

Vpisati pred začetkom prevoza:

Datum zac.	Ura zac.	Prevozna pot	Reg. št. vozila	Žig in podpis	Datum zaklj.	Ura zaklj.	Prev. raz.
1. 9.3. 2007	21	Ljubljana - Sentilj	KP1450	H56540			
2.							

Vpisati ob zaključku prevoza:

Pregled prehodov skozi cestninske postaje

Cestninska postaja: _____	Cestninska postaja: _____	Cestninska postaja: _____
Datum: _____ Ura: _____	Datum: _____ Ura: _____	Datum: _____ Ura: _____
Podpis: _____	Podpis: _____	Podpis: _____
Cestninska postaja: _____	Cestninska postaja: _____	Cestninska postaja: _____
Datum: _____ Ura: _____	Datum: _____ Ura: _____	Datum: _____ Ura: _____
Podpis: _____	Podpis: _____	Podpis: _____

05-03-2007



Republika
Slovenija

Ministrstvo za promet

Direkcija Republike
Slovenije za ceste

Tržaška 19, 1000 Ljubljana
Telefon: 01 478 80 02
Faks: 01 478 80 70
e-pošta: drsc@gov.si
Internet: http://www.drsc.si

SPLOŠNI POGOJI DOVOLJENJA ZA IZREDNI PREVOZ PO JAVNIH CESTAH, ki so sestavni del dovoljenja in morajo biti upoštevana pri uporabi dovoljenja.

1. Prometna varnost in varstvo cest

Vsak izredni prevoz II. ali III. kategorije mora odgovorni vodja izrednega prevoza (organizator oz. voznik) obvezno najaviti Direkciji RS za ceste najmanj 8 ur pred pričetkom izvajanja prevoza in sicer z SMS sporočilom v predpisani obliki na telefonsko številko 051-347-020. Primer: 2815/2005#03.08.2005#15:05

Prejemnik dovoljenja za izredni prevoz mora s pisno odločbo imenovati odgovornega vodjo izrednega prevoza (organizatorja oz. voznika), ki odgovarja, da je tovar pravilno ter varno naložen in pritrjen, da so vsi sodelujoči seznanjeni z dokumentacijo ter pogoji za izvajanje izrednega prevoza in s potekom izrednega prevoza ter, da se izredni prevoz izvaja v skladu z vsemi pogoji iz pripadajočega dovoljenja za izredni prevoz, v skladu s pripadajočo dokumentacijo in v skladu z vsemi veljavnimi predpisi.

Hitrost izrednega prevoza mora biti prilagojena vsakokratnim pogojem na cesti in ostalim okoliščinam, da se zagotovi varna vožnja, nemoteno odvijanje prometa ter varstvo cest, objektov in cestne opreme. V primeru, da zaradi izvajanja izrednega prevoza nastane za njim kolona vozil, se morajo vsa vozila, ki sodelujejo v izrednem prevozu, na prvem primernem mestu umakniti tako, da drugim udeležencem v prometu omogočijo neovirano vožnjo.

Vsa vozila, ki sodelujejo v izrednem prevozu morajo biti ustrezno označena, v skladu z veljavnimi predpisi. Izpostavljeni deli izrednega prevoza morajo biti označeni v skladu z Zakonom o varnosti cestnega prometa - ZVCP. Kadar se izredni prevoz izvaja v nočnem času, mora biti svetlobno označen v skladu z veljavnimi predpisi in mora biti osvetljen tako, da so jasno vidne najbolj izpostavljene točke vozila oziroma tovora.

V vozilu, ki opravlja izredni prevoz ali v vozilu, ki spremlja izredni prevoz, mora biti en komplet naslednje dodatne opreme: zelena in rdeča zastavica za opozarjanje udeležencev v cestnem prometu, dva odseva ali triopan prometna znaka za označevanje nevarnosti na cesti z dopolnilno tablo »Izredni prevoz«, po en znak za označitev zoženja ceste z desne strani in za označitev zoženja ceste z leve strani, dva znaka za označitev prepovedi prometa v obeh smereh ter najmanj tri delujoče prenosne utripajoče svetilke rumene barve.

Spremljevalci izrednega prevoza mora opozarjati nasproti prihajajoča in dohiteljska vozila na nevarno srečanje oziroma prehitvanje ter po potrebi na primernih mestih pripraviti in omogočiti varno srečevanje in prehitvanje. Kadar je predpisano spremljevalci dveh vozil, vozi eno od njiju na čelu izrednega prevoza, drugo pa na njegovem koncu. Če spremlja izredni prevoz eno samo vozilo, vozi to vozilo na čelu izrednega prevoza. Izjemoma vozi to vozilo za izrednim prevozom takrat, ko poteka izredni prevoz po enosmerni cesti v dovoljeni smeri ali ko poteka izredni prevoz po avtocesti. Spremljevalci izrednega prevoza mora poskrbeti, da se pravočasno in pravilno izvajajo vsi ukrepi, predpisani s pripadajočim dovoljenjem za izredni prevoz in z veljavnimi predpisi. V primeru sodelovanja policije, policijsko spremstvo v skladu z veljavnimi predpisi in dokumentacijo, nadzira in zagotavlja, da ostali udeleženci v cestnem prometu upoštevajo znake, ki jih daje spremstvo izrednega prevoza. Policija tudi poskrbi za zapiranje cestnih odsekov, če je to potrebno pri izvedbi izrednega prevoza. Celotni stroški spremlja izrednega prevoza bremenijo prejemnika dovoljenja za izredni prevoz.

Izredni prevoz se sme opraviti samo v času in na relaciji, kot je to predpisano v dovoljenju. Če ni v dovoljenju drugače določeno, se sme izredni prevoz izvesti samo izven ur običajnih zgoštev prometa. Izredni prevoz se sme izvajati v dovoljenem času le pod pogojem dobre vidljivosti. V primeru megle, naličja, močnega vetra, sneženja in drugih okoliščin, ki zmanjšujejo vidljivost in onemogočajo varen prevoz, je potrebno izredni prevoz prekiniti in ga za čas trajanja teh okoliščin umakniti s cestišča. Izredni prevoz je prepovedan ob nastajanju ali ob že obstoječi poledici vse do trenutka, dokler ta nevarnost ni odstranjena.

Če izredni prevoz zaradi izrednih okoliščin vendarle delno ostaja na cesti, ga je treba ves čas postanka varovati s predpisano prometno signalizacijo, izvajalci izrednega prevoza pa morajo na izredni prevoz oz. oviro v primerni oddaljenosti opozarjati ostale udeležence v prometu ter o tem obvestiti pristojne vzdrževalce cest.

Izredni prevozi se lahko izvajajo samo v času in v vremenskih razmerah v skladu z določili Odredbe o omejitvi prometa na cestah v RS. Tako je za izredne prevoze prepovedana vožnja na cestah v RS, na katerih so zimske razmere, oziroma na katerih piha zelo močan veter.

Tovar na vozilu mora biti naložen, pritrjen in označen skladno z Zakonom o varnosti cestnega prometa - ZVCP. V zvezi z oviranjem prometa je potrebno upoštevati določila 123. člena Zakona o varnosti cestnega prometa - ZVCP.

Prejemnik dovoljenja nosi celotno odgovornost za škodo, ki bi nastale ob izvajanju izrednega prevoza ali zaradi ukrepov, v zvezi z izrednim prevozom na cesti, cestnih objektih in cestni opremi, lastniki drugih fizičnih in pravnih oseb, itd., če ne izvaja izrednega prevoza v skladu z dovoljenjem za izredni prevoz in veljavnimi predpisi.

Izvajalec izrednega prevoza mora izredni prevoz prekiniti, če se ugotovi, da pri izvajanju izrednega prevoza niso izpolnjeni vsi pogoji, ki so predpisani v dovoljenju in veljavnih predpisih. Ne glede na morebitni kazenski oziroma odškodninski postopek ali postopek o prekršku zaradi kršitve pogojev dovoljenja, se lahko izredni prevoz nadaljuje samo pod pogojem, če so odstranjene vse ugotovljene pomanjkljivosti in nepravilnosti.

Izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz ima pravico, da izdano dovoljenje vsak čas preklic, če to zahtevajo spremenjene okoliščine glede prometne varnosti in varstva cest ali drugi upravičeni razlogi, na primer višja sila, drugi izredni dogodki kot so sneg, led, plaz, zapora ceste, stanje prometa, poškodbe cest in cestnih objektov, odjuga, itd. V takšnih primerih se vračilo povračila za izredni prevoz uredi v skladu z določili Pravilnika o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v RS. Prejemnik dovoljenja pa v vsakem primeru nosi ostale stroške, ki so nastali do tega trenutka.

Če dovoljenje za izredni prevoz izrecno ne odreja začasne ureditve prometa na posameznih cestnih odsekih ali je ne odredijo policisti po lastni oceni, se mora izredni prevoz izvajati tako, da je zagotovljeno varno srečanje in prehitavanje. Izredni prevoz zlasti ne sme ovirati rednega avtobusnega prometa. Če je v zvezi z izrednim prevozom dovoljena začasna ureditev ostalega prometa, sme taka ureditev trajati samo najmanjši potreben čas in se mora omejiti na najmanjšo možno dolžino cestnega odseka.

Vsak izredni prevoz mora odgovorni vodja izrednega prevoza (organizator oz. voznik) vpisati v dovoljenje oz. evidenčno tabelo v rubriko PREGLED IZVAJANIH IZREDNIH PREVOZOV in sicer pred pričetkom izvajanja prevoza in po zaključku prevoza. Brez teh vpisov dovoljenje ni veljavno. Dovoljenje za izredni prevoz ni veljavno tudi brez podpisa odgovornega vodje izrednega prevoza (organizator oz. voznik), s katerim se potrjuje, da so s pogoji za izvedbo izrednega seznanjeni vsi sodelujoči. Dovoljenje za izredni prevoz in evidenčna tabela prevozov ter potrdila o usposobljenosti izvajalcev izrednega prevoza, morajo biti na vožnji v originalnem izvodu, v nasprotnem primeru se smatra, kot da se izredni prevoz izvaja brez dovoljenja za izredni prevoz.

Če je v dovoljenju za izredni prevoz predpisan predhodni kontrolni pregled izrednega prevoza, velja dovoljenje za izredni prevoz samo skupaj z zapisnikom o opravljenem predhodnem kontrolnem pregledu izrednega prevoza. Ta zapisnik mora jasno dokazovati, da je predhodno pregledan izredni prevoz v skladu z izdanim dovoljenjem za izredni prevoz, priloženo pripadajočo dokumentacijo in veljavnimi predpisi. V takem primeru se sme preiti v izvajanje izrednega prevoza. V nasprotnem primeru se izredni prevoz ne sme izvajati oz. se smatra kot, da se izredni prevoz izvaja brez dovoljenja za izredni prevoz.

Med izvajanjem izrednega prevoza mora imeti odgovorni organizator izrednega prevoza oz. voznik izrednega prevoza pri sebi originalno dovoljenje za izredni prevoz, vlogo za izdajo dovoljenja in vso pripadajočo dokumentacijo, kakor tudi odločbo o imenovanju za odgovornega organizatorja konkretnega izrednega prevoza, izpolnjeni obrazec izvajanih izrednih prevozov in zapisnik o predpisanem predhodnem kontrolnem pregledu izrednega prevoza. Če je predpisano sodelovanje policije, mora vodja izrednega prevoza pred pričetkom prevoza pokazati vso dokumentacijo policistu iz policijskega spremstva.

Za spore, ki bi nastali v zvezi z izrednimi prevozi, je pristojno stvamo pristojno sodišče v Ljubljani.

2. Vožnja preko cestnih objektov

Skupna masa ter osne obremenitve v povezavi z medosnimi razdaljami izrednega prevoza, ne smejo prekorati dovoljenih obremenitev cest in cestnih objektov, razen če je v dovoljenju drugače določeno. V takem primeru je potrebno dosledno upoštevati dodatne pogoje, pod katerimi se dovoljuje izredni prevoz, ki presega dovoljene obremenitve cest in cestnih objektov.

Prejemnik dovoljenja se mora seznaniti s podatki o cestah in cestnih objektih. Prejemnik dovoljenja sme opraviti izredni prevoz samo, če je tik pred izvedbo ponovno preveril pogoje in možnosti za njegovo izvedbo. Prejemnik dovoljenja mora pred začetkom izrednega prevoza izvesti vse tehnične ukrepe, ki so predpisani v strokovnih presojah in študijah za varno izvedbo posameznega izrednega prevoza. Stroški strokovnih presoj oziroma študij ter z njimi povezani tehnični ukrepi bremenijo prejemnika dovoljenja.

Izredni prevoz, katerega skupna masa presega dovoljeno nosilnost cestnih objektov, se mora opraviti v skladu z dodatnimi pogoji za vožnjo preko cestnih objektov, ki so sestavni del prometnih študij ali statičnih presoj cest in cestnih objektov (Popolna zapora na objektu, vožnja po sredini vozišča z minimalno še enakomerno hitrostjo, brez prečnih in vzdolžnih sunkov, brez speljevanja, brez ustavljanja, itd.). Sestavni del dovoljenja za izredni prevoz so tudi posebna dovoljenja oz. soglasja ter strokovna mnenja. Prejemnik dovoljenja za izredni prevoz je dolžan upoštevati vse dodatne pogoje, navedene v posebnih soglasjih upravljavcev cest in cestnih objektov.

3. Posebni pogoji za izredne prevoze na avtocestnem omrežju

Vsak izredni prevoz II. ali III. kategorije, ki bo potekal po omrežju avtocest ali hitrih cest, mora odgovorni vodja izrednega prevoza (organizator oz. voznik) obvezno najaviti še podjetju DARS d.d. najmanj 8 ur pred pričetkom izvajanja prevoza in sicer na elektronski naslov: izredni-prevozi@dars.si, ali telefonsko spodaj navedenim pristojnim operaterjem. Pri tem mora podati naslednje podatke: številka dovoljenja, veljavnost dovoljenja in čas pričetka prevoza. Prevoz se sme izvesti po soglasju pristojnega operaterja.

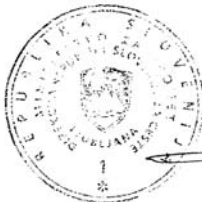
Pristojni operaterji so dosegljivi 24 ur na dan, na sledečih telefonskih številkah:

Hrušica 04-58-71-251	Postojna 05-70-02-440	Maribor 02-22-81-700
Ljubljana 01-51-88-440	Kozina 05-61-81-400	Slovenske Konjice 03-75-72-600
Dmovo 051-374-835		Vransko 03-70-34-400

Izvajalec izrednega prevoza mora pri prehodu izrednega prevoza skozi cestninsko postajo, pri plačilu cestnine, predložiti uslužbencu DARS-a izdano originalno dovoljenje za vpis v evidenco in potrditev.

V zvezi s kontrolo prevoza na mejnem prehodu Karavanke se mora prevoznik predhodno prijaviti pri mejni policiji Hrušica, ki potem opravi celotni postopek. Predpisano spremstvo se opravi skozi celotni predor do obračalne pentlje v portalni stavbi v Sloveniji.

Pripravil:
Boštjan RIHTAR, univ. dipl. org.
Višji svetovalec III.



Vili ŽAVRLAN, univ. dipl. inž. grad.
Direktor



VLOGA ZA IZDAJO DOVOLJENJA ZA IZREDNI PREVOZ PO JAVNIH CESTAH

V skladu z 51. členom Zakona o javnih cestah - ZJC (Ur. l. RS številka 29/1997, 18/2002, 50/2002, Odl. US šifra U-I-224/00-15, 110/2002, 131/2004, Odl. US šifra U-I-96/02-20), 9. členom Pravilnika o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji (Ur. l. RS številka 50/1999, 39/2000, 115/2000, 38/2001, 11/2002, 83/2006), v nadaljevanju Pravilnik o izrednih prevozih oz. PIP in 36. členom Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji - ZDARS (Ur. l. RS številka 57/1993, 126/2003), spodaj navedeni predlagatelj s to vlogo prosi pristojnega izdajatelja dovoljenj za izredne prevoze po javnih cestah, za izdajo dovoljenja za izredni prevoz po javnih cestah, z naslednjimi podatki, predlogi in prilogami:

A. PODATKI O PREDLAGATELJU IN PREVOZNIKU IZREDNEGA PREVOZA

Predlagatelj: COMARK, d.o.o.	Ta stolpec izpolni pristojni izdajatelj dovoljenja!
Naslov: PE, Celovška 264,	
Poštna št.: 1000 Pošta: LJUBLJANA	
Telefon: 01 5190-386 Faks: 01 5071-023	
ID DDV: SI35304405	
Odgovorni organizator: Nevenka Dremelj	
Št. potrdila: 13	
Telefon (GSM): 041 210-434	
Prevoznik: INTEREUROPA	
Naslov: Vojkovo nabrežje 32	
Poštna št.: 5000 Pošta: Koper	Kategorija izrednega prevoza:
Država: Slovenija	
Šifra vloge: 14 Datum: 22.2.2007	

B. PODATKI O PREDLAGANI VELJAVNOSTI DOVOLJENJA

Veljavnost dovoljenja		Število prevozov	Konvoj	Št. vozil v konvoju
od: 5.3.2007	do: ☐ 15 dni, ☒ 30 dni, ☐ 365 dni	1	x da ne	2

C. PODATKI O PREDLAGANI PREVOZNI POTI

→ Kraj pričetka prevoza	LJUBLJANA, Litostrojska 40
→→→ Prevoz bi potekal preko krajev	Maribora
→→ Kraj zaključka prevoza	ŠENTILJ, drž. meja

D. PODATKI O TOVORU

	Motorno vozilo	Priklopno vozilo
Naziv (ime) tovora		Industrijska oprema
Dimenzije (mm) (dolžina × širina × višina)	× ×	12000 x 3,760 x 2500
Masa (kg)		25.440
Število kosov		1

E. PODATKI O VOZILU

	Motorno vozilo	Priklopno vozilo
Registrska številka vozila	KP D7-512	H5-65 KP
Država registracije vozila	Slovenija	Slovenija
Šifra potrdila o skladnosti vozila	B 2002978	B 1020507
Vrsta vozila	Vlečno vozilo	Priklopno vozilo
Znamka vozila	IVECO	Schwarzmuller
Tip vozila	440 F	SP/3Z
Oblika ali namen karoserije ali nadgradnje vozila	Sedlasti vlačilec	Polpriklopnik za izredne tovore
Masa vozila (kg)	7.760	6.800
Največja tehnično dovoljena masa vozila (kg)	18.300	36.400
Največja tehnično dovoljena navpična obremenitev vlečne naprave/sedla (kg)	10.240	13.000

Največja tehnično dovoljena masa priklopnega vozila (kg)	36.740	
Nazivna moč motorja (kW)	351	

F. PODATKI O DIMENZIJAH IN MASI IZREDNEGA PREVOZA

Dolžina (mm)	Širina (mm)	Višina (mm)	Min. višina (mm) *	Skupna masa (kg)
16500	3800	4300	3850	40.000

* - Izpolniti le v primeru uporabe specialnih priklopnikov z možnostjo uravnavanja višine, ko je priklopnik spuščen na najnižjo višino.

G. PODATKI O OSEH, OSNIH OBREMITVAH, RAZDALJAH MED OSMI IN KOLESIH

Zap. št. osi	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Oсна obrem. (kg)	7.000	9.000	8.000	8.000	8.000										
Razpored največje tehnično dovoljene mase na osi (kg)	8.000	13.000	10.000	10.000	10.000										
Št. koles na osi	2	4	4	4	4										
Pogonska os	☐	☒	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Široke pnevmatike	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Izravnavanje osnih obremenitev		☐	☐	☒	☒		☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Razdalja med osmi (mm)		3700	6400	1310	1310										

H. PODATKI O PRILOGAH K VLOGI

x Skica izrednega prevoza (tloris, naris, prečni prerez)			
☐ Študija nosilnosti objektov	šifra:	izdelal:	datum:
☐ Študija prometne ureditve	šifra:	izdelal:	datum:
x Potrdilo o skladnosti vozila	šifra: B 2002978	izdelal: RTI Maribor	datum: 8.10.2001
x Potrdilo o skladnosti vozila	šifra: B 1020507	izdelal: RTI Maribor	datum: 24.5.2000
☐	šifra:	izdelal:	datum:
☐	šifra:	izdelal:	datum:
☐	šifra:	izdelal:	datum:

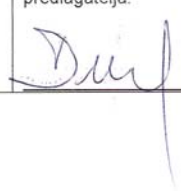
I. OPOMBE

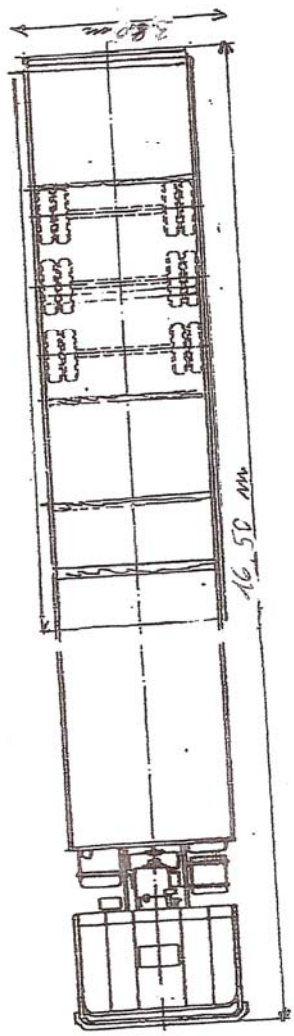
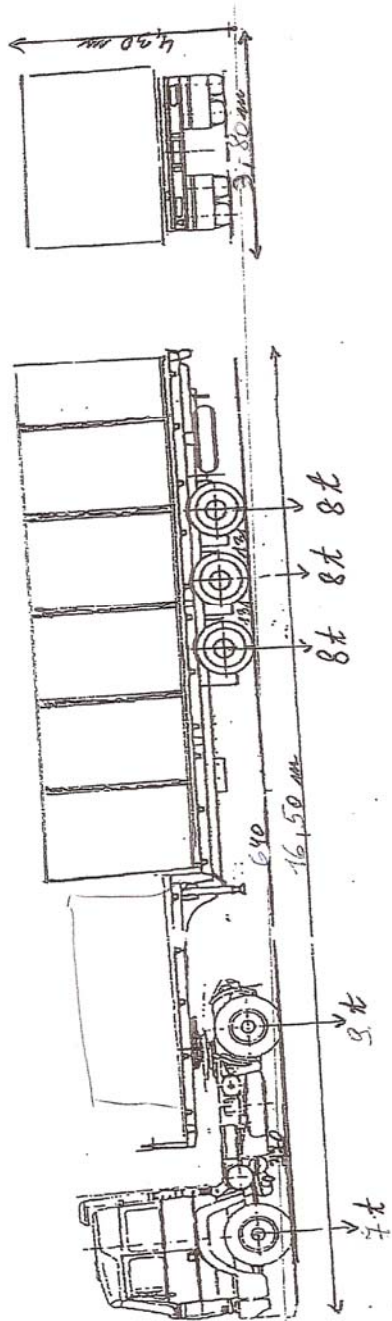
J. UPRAVNA TAKSA

K. IZJAVE

Izjavljamo, da :

- so v tej vlogi in njenih prilogah podatki resnični in v skladu z dejanskim stanjem, vezanim na zadeven izredni prevoz,
- dovolimo obdelavo podatkov iz te vloge v statistične namene.

Žig: 	Ime in priimek pooblaščenega odgovorne osebe predlagatelja: Nevenka Dremelj	Lastnoročni originalni podpis pooblaščenega odgovorne osebe predlagatelja: 
---	--	---



COMARK
S. Gregorčiča 15
82240 Radovljica

**PRILOGA 2: HRVAŠKO DOVOLJENJE ZA IZREDNI PREVOZ
(DOZVOLA)**



**REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA, TURIZMA,
PROMETA I RAZVITKA**

10 000 ZAGREB, Prisavlje 14

tel. 01 61-69-111

fax. 01 61-96-731

Klasa: UP/I-340-02/07-27/580

Ur. br.: 530-07-07-3

Zagreb, 16. 03. 07

Temeljem Čl. 84. toč.4 Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine br. 178/04), Čl. 4. i 13. Pravilnika o izvanrednom prijevozu (Narodne novine 76/97), Čl. 29. Zakona o javnim cestama (Narodne novine 180/04).

Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka izdaje:

DOZVOLU

za izvanredni prijevoz u međunarodnom cestovnom prometu

I. Dozvoljava se prijevozniku: INTEREUROPA (SL) zastupljenom po domaćem otpremniku PRIJEVOZ-KRPAN 10000 ZAGREB, BUKOVACKI VIJENAC 2 (MB 01128175) izvanredni prijevoz od: SLAVONSKI BROD, preko A 3. - OBILAZNICA ZAGREBA - A 2-KRAPINA- D 1-TUNELI do mjesta GP MACELJ,, ukupne kilometraže: 270 km, motornim vozilom: TEGLJA SA POLUPRIKOLICOM, registarskih oznaka: KP H7 799 i priključnim vozilom registarskih oznaka: H7 19 KP prijevoz tereta: BRODSKO KORMILO

UKUPNE DIMENZIJE SKLOPA VOZILA SA TERETOM

masa: 77 t, duljina: 18,1 m, širina: 4,4 m, visina: 4,45 m

Skup	Br. osov.	Dozvoljeno optereć. u KN	Stvarno optereć. u KN
1	1	80	77
2	2	190	161
3	5	400	520

II Obavezna je Policijska i tehnička pratnja tereta.

Težina praznog sklopa: 27,5 t.

Imenuje se odgovorni vođitelj izvanrednog prijevoza: Tomislav Pašalić

Obzirom na značajke izvanrednog prijevoza otpremnik mora osigurati posebne mjere zaštite ceste i njezinih korisnika.

Opći uvjeti

- 1) Dopusnica vrijedi samo za naprijed navedenog prijevoznika i nije prenosiva.
- 2) Prijevoznik je obavezan pridržavati se propisa važećih u Republici Hrvatskoj, posebno onih vezanih uz promet i motorna vozila.

Posebni uvjeti

Valjanost dopusnice je 10 dana od dana izdavanja.

Naknada za ceste po Čl. 86. st 1 se ne plaća.

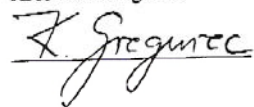
Upravna pristojba u iznosu od : 125kn uplaćena i poništena.

Naputak: Suglasnosti: HAC-a br. 709, Trans Cesta br.161.

Protiv ove dopusnice žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor kod Upravnog suda u Zagrebu u roku od 30 dana.

Izradio:

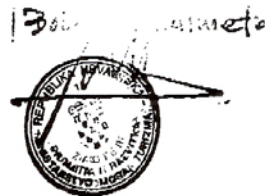
Krešimir Gregurec



MINISTAR

Carinski žig

Ulaz	Izlaz



PROLOGA 3: AVSTRIJSKO DOVOLJENJE ZA IZREDNI PREVOZ (BESCHEID SPRUCH)

**Das Land
Steiermark**

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

→ Verkehrsrecht

Fachabteilung 18E

GZ: FA18E-43-56/1998-316

Ggst.: Firma Eurogenex Schwertransport
Service für Firma Intereuropa,
SLO-Koper;
Ausnahmebewilligung

Bearbeiter: Annemarie Riffel

Tel.: (0316)877/3425

Fax: (0316)877/3427

E-Mail: fa18e@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen

Graz, am 5. März 2007

Bescheid

Spruch

Über Antrag der Firma Eurogenex Schwertransport Service, 8471 Spielfeld 194, wird der Firma Intereuropa, Vojkovo nabrezje 32, SLO-6504 Koper, im Einvernehmen mit dem Landeshauptmann von Oberösterreich nachstehende Bewilligung erteilt:

Zeitraum:

5. März 2007 bis 28. März 2007

Anzahl der Fahrt(en):Eine Lastfahrt von der Grenze
Spielfeld zur Grenze Suben**Ladegut (unteilbar):**

Drei Anlagenteile (verpackt)

Fahrzeugdaten:

Sattelzugfahrzeug

Amtliches Kennzeichen:

KP-D7-512

Fahrgestell-Nummer:

WJMM1VUJ004245187

Achsanzahl:

2

Höchstzulässiges Gesamtgewicht:

18.000 kg

Sattelanhänger

Amtliches Kennzeichen:

H5-65-KP

Fahrgestell-Nummer:

TRGSAJ343YD148540

Achsanzahl:

3

Höchstzulässiges Gesamtgewicht:

33.000 kg

8020 Graz, Grieskai 2,

Wir sind Montag bis Freitag von 8:00 bis 12:30 Uhr und nach telefonischer Vereinbarung für Sie erreichbar

Öffentliche Verkehrsmittel: Straßenbahn Linien 1, 3, 6, 7, Haltestelle Südtiroler Platz

DVR 0087122 • UID ATU37001007 • Landes-Hypothekenbank Steiermark: BLZ: 56000, Kto.Nr.: 20141005201

IBAN AT375600020141005201 • BIC HYSTAT2G

- 2 -

Gesamtabmessungen einschließlich Ladung:

Gesamttransportbreite:	maximal 4,00 m
Gesamttransporthöhe:	maximal 4,40 m
Gesamttransportlänge:	16,50 m
Gesamttransportgewicht:	maximal 40.000 kg
Tatsächliche Achslasten (Zugfahrzeug):	maximal 6.000 kg/10.000 kg
Tatsächliche Achslasten (Sattelanhänger):	maximal 3 x 8.000 kg
Ladungsüberstand (hinten):	—

**Auflagen aufgrund der verbindlichen
Richtlinien des Bundesministers für VIT:****Standardauflagen
Transportbewilligung**

1. **Dieser Bescheid ist in ORIGINAL vom Lenker mitzuführen** und dem Begleitorgan vor Fahrtantritt sowie auf Verlangen den Organen der Straßenaufsicht zur Überprüfung auszuhändigen.
2. Mit Einschränkungen aufgrund von Baustellenerfordernissen oder mit Tunnelsperrungen muss gerechnet werden.
Vor **Antritt der Fahrt** hat sich der Antragsteller (der Transportverantwortliche) zu vergewissern, ob die gesamte **Transportroute** für die Durchführung der Fahrt bei Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen tatsächlich geeignet ist (Engstellen, überbreiter Gegenverkehr, Baustellenbereiche usw.) und gefahrlos befahren werden kann und ob die erforderliche **Durchfahrtshöhe** (Kreuzungen mit elektrifizierten Bahnen), **Durchfahrtsbreite** und die erforderlichen **Kurvenradien** entlang der gesamten Route gegeben sind.
Verkehrsbeschränkungen, die nach Erlassen dieses Bescheides eingetreten sind und durch **Verkehrszeichen** kundgemacht wurden, werden durch diesen Bescheid nicht berührt. Abweichende Anordnungen der Straßenaufsichtsorgane sind zu befolgen.
3. **Es ist ein entsprechender Gewichtsnachweis (z.B. Typenblatt, Wiegenachweis, Bestätigung des Erzeugers) mitzuführen.**
4. Beim Transport ist zumindest das **ABBLENDLICHT** zu verwenden.
Außerdem sind mindestens **zwei typengenehmigte Warnleuchten mit gelbrotem Licht** gemäß § 20 Abs. 1 lit f KFG 1967 so anzubringen und einzuschalten, dass das Licht nach allen Seiten hin gut sichtbar ist.
Falls auch Fahrten während der Nacht bewilligt worden sind und das Transportfahrzeug eine Länge von 6 m überschreitet, so müssen auch **Seitenmarkierungsleuchten** angebracht werden.

- 2 -

Gesamtabmessungen einschließlich Ladung:

Gesamttransportbreite:	maximal 4,00 m
Gesamttransporthöhe:	maximal 4,40 m
Gesamttransportlänge:	16,50 m
Gesamttransportgewicht:	maximal 40.000 kg
Tatsächliche Achslasten (Zugfahrzeug):	maximal 6.000 kg/10.000 kg
Tatsächliche Achslasten (Sattelanhänger):	maximal 3 x 8.000 kg
Ladungsüberstand (hinten):	—

**Auflagen aufgrund der verbindlichen
Richtlinien des Bundesministers für VIT:****Standardauflagen
Transportbewilligung**

1. **Dieser Bescheid ist in ORIGINAL vom Lenker mitzuführen** und dem Begleitorgan vor Fahrtantritt sowie auf Verlangen den Organen der Straßenaufsicht zur Überprüfung auszuhändigen.
2. Mit Einschränkungen aufgrund von Baustellenerfordernissen oder mit Tunnelsperrungen muss gerechnet werden.
Vor **Antritt der Fahrt** hat sich der Antragsteller (der Transportverantwortliche) zu vergewissern, ob die gesamte **Transportroute** für die Durchführung der Fahrt bei Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen tatsächlich geeignet ist (Engstellen, überbreiter Gegenverkehr, Baustellenbereiche usw.) und gefahrlos befahren werden kann und ob die erforderliche **Durchfahrtshöhe** (Kreuzungen mit elektrifizierten Bahnen), **Durchfahrtsbreite** und die erforderlichen **Kurvenradien** entlang der gesamten Route gegeben sind.
Verkehrsbeschränkungen, die nach Erlassen dieses Bescheides eingetreten sind und durch **Verkehrszeichen** kundgemacht wurden, werden durch diesen Bescheid nicht berührt. Abweichende Anordnungen der Straßenaufsichtsorgane sind zu befolgen.
3. **Es ist ein entsprechender Gewichtsnachweis (z.B. Typenblatt, Wiegenachweis, Bestätigung des Erzeugers) mitzuführen.**
4. Beim Transport ist zumindest das **ABBLENDLICHT** zu verwenden.
Außerdem sind mindestens **zwei typengenehmigte Warnleuchten mit gelbrotem Licht** gemäß § 20 Abs. 1 lit f KFG 1967 so anzubringen und einzuschalten, dass das Licht nach allen Seiten hin gut sichtbar ist.
Falls auch Fahrten während der Nacht bewilligt worden sind und das Transportfahrzeug eine Länge von 6 m überschreitet, so müssen auch **Seitenmarkierungsleuchten** angebracht werden.

- 3 -

5. Die Fahrt darf, sofern in diesem Bescheid nichts anderes bestimmt ist, nur bei **GUTEN STRASSEN- und SICHTVERHÄLTNISSEN** (Sichtweite mindestens 200 m) durchgeführt werden.
6. Wenn die **Breite des Ladegutes** die Breite der Ladefläche des Fahrzeuges überschreitet, muss die seitliche Begrenzung des Ladegutes nach vorne und hinten durch ausreichend große, deutlich sichtbare, rot und weiß (bzw. schwarz und gelb) schraffierte Flächen (mindestens 50 cm x 30 cm oder ca 40 cm x 40 cm) rückstrahlend gekennzeichnet sein.
Bei Nachtfahrt und bei Tunneldurchfahrten sind auf dem Fahrzeug oder der Ladung seitlich vorne und hinten je zwei Lampen so anzubringen, dass nach vorne weißes und nach hinten rotes Licht ausgestrahlt wird, und dadurch die übrigen Verkehrsteilnehmer die Überbreite genau erkennen können.
7. Die über das Fahrzeug hinausragenden Teile sind deutlich sichtbar zu kennzeichnen. Vorstehende Teile und Kanten müssen durch geeignete **Schutzvorrichtungen** abgedeckt sein.
8. Für einen verkehrssicheren Ablauf des Transportes ist vorzusorgen. Zur Durchführung sind besonders geeignete Bedienstete zu beauftragen und diese auf die Einhaltung der Auflagen dieses Bescheides hinzuweisen.
9. **Höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit (sofern im Bescheid nichts anderes festgelegt):**

Autobahn, Autostraße, Schnellstraße:	70 km/h
Freilandstraße:	50 km/h
Ortsgebiet:	30 km/h
10. Werden andere als **Bundes- oder Landesstraßen** befahren (wie z.B. **Gemeindestraßen, öffentliche Interessentenstraßen** oder öffentliche **Privatstraßen**) so muss vor Antritt der Fahrt die Zustimmung des jeweiligen Straßenerhalters eingeholt werden.
11. Der Transport, sofern in diesem Bescheid nichts anderes bestimmt ist, mit anderen überbreiten Transporten oder Langguttransporten nicht im Konvoi geführt werden (**Brückenaufgaben dürfen jedoch nicht abgeändert werden**).
12. Sollten bei der Transportdurchführung
 - a.) **Verunreinigungen** oder Beschädigungen der Straße entstanden sein,
 - b.) **Verkehrszeichen oder Verkehrsleiteinrichtungen** entfernt, verstellt, beschädigt oder zerstört werden
 - c.) **straßenbauliche Anlagen** beschädigt oder zerstört werden,so ist die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes **unverzüglich** zu veranlassen und es ist die zuständige Straßenmeisterei **unverzüglich** zu verständigen.

- 4 -

Standardauflagen Transportbegleitung

Transportbegleitungen müssen folgende Voraussetzungen erfüllen bzw folgende Ausstattung aufweisen, sofern die entsprechende Transportbegleitung bei den „Speziellen Auflagen“ des jeweiligen Bundeslandes vorgeschrieben ist. Die höherstufige Begleitung ersetzt – bei Einhaltung der Anzahl der vorgeschriebenen Begleitungen – jeweils die niederstufige Begleitung:

Stufe 2: Vereidigtes Straßenaufsichtsorgan:

Die Transportabsicherung muss durch **ein vereidigtes Organ der Straßenaufsicht** gemäß § 97 Abs 2 StVO 1960 mit entsprechend **ausgerüstetem Begleitfahrzeug** erfolgen.

Die Begleitung ist rechtzeitig (mindestens 24 Stunden vorher) zu bestellen. Die Kosten für die Transportbegleitung sind vom Bewilligungsinhaber zu tragen.

Bei **besonderen Gefahrenstellen** (zB Kreuzungsbereiche, Anhaltung des Gegenverkehrs, Gegenverkehrsbereiche, Brücken) besteht die Ermächtigung, **Blaulicht** unter der Voraussetzung, dass das vereidigte Organ über einen **Ausweis der Stufe 4** verfügt, im Zuge der Transportabsicherung punktuell zu verwenden. Nach Passieren der Gefahrenstelle ist dieses wieder auszuschalten bzw nach Beendigung der Transportabsicherung wieder zu entfernen. (Dieser Absatz gilt nicht für das Bundesland Steiermark).

Stufe 3: Zwei vereidigte Straßenaufsichtsräte:

Die Transportabsicherung muss durch **zwei vereidigte Organe der Straßenaufsicht** gemäß § 97 Abs 2 StVO 1960 mit **zwei entsprechend ausgerüsteten Begleitfahrzeugen** erfolgen.

Die Begleitung ist rechtzeitig (mindestens 24 Stunden vorher) zu bestellen. Die Kosten für die Transportbegleitung sind vom Bewilligungsinhaber zu tragen.

Bei **besonderen Gefahrenstellen** (zB Kreuzungsbereiche, Anhaltung des Gegenverkehrs, Gegenverkehrsbereiche, Brücken) besteht die Ermächtigung, **Blaulicht** unter der Voraussetzung, dass das vereidigte Organ über einen **Ausweis der Stufe 4** verfügt, im Zuge der Transportabsicherung punktuell zu verwenden. Nach Passieren der Gefahrenstelle ist dieses wieder auszuschalten bzw nach Beendigung der Transportabsicherung wieder zu entfernen.

Ausstattung des StA-Organes: (gilt für die Begleitstufen 2, 3 und/oder 4)

Gültiger Dienstausweis der zu befahrenden Bundesländer, Schutzkleidung (leuchtend rote Warnjacke oder rotes Poloshirt mit Dienstabzeichen, rückstrahlenden Streifen, Aufschrift „Organ der Straßenaufsicht“ an Brust und Oberarm und zusätzlich der Aufschrift „Straßenaufsicht“ am Rücken), Winkerkelle beleuchtet (rot/grün), Anhaltestab

- 5 -

mit Begleitkraftwagen und folgender Ausrüstung:

- o weißer oder gelber Personenkraftwagen
- o das Fahrzeug darf keine verblechten Fenster haben, sondern muss freie Sicht in alle Richtungen ermöglichen (Rundumsicht)
- o Aufschrift „**SONDERTRANSPORT**“ in Blockbuchstaben, Mindesthöhe von 10 cm in schwarzer Schrift auf gelbem oder rotem Hintergrund; die Aufschrift muss von vorne und hinten ersichtlich sein und ist nach Beendigung der Transportabsicherung zu entfernen (sonst keine weiteren Aufschriften)
- o 2 gelb/rote Dreh- oder Blitzleuchten (§ 20 Abs 7 KFG 1967 der Kat. 1 – 3)
- o zweiter Stromkreis für zwei weitere Dreh- oder Blitzleuchten,
 - a.) auf die bei einem Defekt umgeschaltet werden kann, oder
 - a.) die, falls die Erlaubnis erteilt wird, bei Verkehrsanhaltungen etwas Anderes als gelb/rotes Licht zu benutzen, in Verwendung kommen.
- o Elektronische Warnleiteinrichtungen am Fahrzeugdach:
 - Abmessungen: 100 cm x 70 cm
 - Ausführung: Glasfaseroptik oder LED Technik

Diese muss über folgende Leuchtsymbole verfügen:

- nach vorne:
 - mindestens drei Pfeile in die Vorbeifahrtrichtung,
 - mindestens 135 Lichtpunkte, aufbauend oder blinkend,
 - „Andere Gefahren“ mit mind. 130 Lichtpunkte, blinkend,
- nach hinten:
 - mindestens drei Pfeile nach links weisend, mindestens 135 Lichtpunkte, aufbauend oder blinkend
 - mindestens drei Pfeile nach rechts weisend, mindestens 135 Lichtpunkte, aufbauend oder blinkend
 - „Andere Gefahr“, mindestens 130 Lichtpunkte, blinkend;
- Kontrollanzeige (Display) ist am Fahrzeug so anzubringen, dass der Lenker die tatsächlich geschalteten Signale überwachen kann.
- Die Warneinrichtung ist mit einem Dimmer (Nachtabsenkung) auszustatten, damit andere Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit nicht geblendet werden.
- o Telefon, Funkgerät fix eingebaut, mobiles Funkgerät (Handfunkgerät)
- o Maßband mindestens 35 m Länge, Messlatte mit mindestens 5 m Länge (Teleskopmeter)
- o Absicherungsmaterial:
 - Zwei Verkehrszeichen „Andere Gefahr“ mindestens 1 m hoch und als Dreifuß ausgebildet, mindestens vier Leitkegel, Höhe mindestens 50 cm, vier weiß/rot schraffierte Tafeln.

Länderspezifische Auflagen:**Bundesland Steiermark****Fahrtroute:**

Staatsgrenze Slowenien (Spielfeld) – B 67 – ASt Spielfeld – A 9 – Plabutschunnel – A 9 – Knoten Deutschfeistritz – S 35 – B 335 – S 35 – Knoten Bruck/Mur – S 6 – Knoten St. Michael – A 9 – Landesgrenze Oberösterreich (Bosrucktunnel)

- 6 -

Begleitung:**Stufe 2**

Die Einhaltung der Auflagen muss gewährleistet sein. Ist auf Grund besonderer Umstände für einzelne örtliche Bereiche (z.B. Brücken, Fahrbahnverengungen usw.) eine Verstärkung der Begleitung erforderlich, so ist/sind nach den Umständen des Einzelfalles ein oder zwei weitere Organe der Straßenaufsicht gemäß § 97 Abs. 2 StVO 1960 entsprechend den Umständen mit oder ohne Begleitfahrzeug und/oder die Assistenz der Exekutive anzufordern und der Transport bis dahin an einer geeigneten Straßenstelle abzustellen.

Landespolizeikommando für Steiermark, Landesverkehrsabteilung, Tel Nr 059 133 60 4444

Stadtpolizeikommando Graz, Verkehrsinspektion 3, Tel Nr 059 133 65 4301

Begleitung auf der B 335:**Stufe 3**

Vor dem Befahren des Gegenverkehrsbereiches auf der B 335 (von der Grünbrücke bis zur Kreuzung Krautinger) ist der Gegenverkehr durch das beidete Straßenaufsichtsorgan anzuhalten. In diesem Bereich ist Blaulicht unter der Voraussetzung, dass das beidete Straßenaufsichtsorgan über einen Ausweis der Stufe 4 verfügt, im Zuge der Transportabsicherung zu verwenden. Danach ist dieses wieder auszu-schalten.

Fahrzeiten:

Die Bundesstraßen (A und S) dürfen (vorausgesetzt gute Straßen- und Sichtverhältnisse) auch bei Dunkelheit bis längstens Samstag 05.00 Uhr befahren werden.

Die Landesstraßen (B) dürfen (vorausgesetzt gute Straßen- und Sichtverhältnisse) in der Zeit zwischen 09.00 Uhr und 16.00 Uhr bzw 19.00 Uhr und 05.00 Uhr befahren werden (Samstags längstens bis 05.00 Uhr)

Tunnel:

Vor Befahren von Tunnelstrecken ist die nachstehende Tunnelwarte zu verständigen und ist die Freigabe derselben abzuwarten:

A 9

Bosrucktunnel: Autobahnmeisterei Ardnig, Tel 050108-26600

Schoberpasstunnel: Zentralwarte Gleinalmtunnel, Tel. 050108-26200

Auf der A 9 „Pyhrnautobahn“ ist vor dem Befahren des Plabutschtunnels die Tunnelwarte Graz-Webling unter der Tel Nr 050108/36000 zu informieren (Höhenkontrolle = 4,40 m) und der Transport ist abzusenken!

Spezielle Auflagen für das Befahren des **Bosrucktunnels im Zuge der A 9 Pyhrn Autobahn** siehe „Spezielle Auflagen“ beim Bundesland Oberösterreich.

- 7 -

Sonstiges:

1. Unmittelbar vor Durchführung des Transportes ist vom Transportverantwortlichen sicherzustellen, ob die Fahrt möglich ist.
2. **Umleitungsstrecken dürfen nicht befahren werden.** Ein Abweichen von der genehmigten Fahrtroute ist nicht zulässig.
3. **Mindestens einen Werktag vor Transportbeginn ist nachweislich das Einvernehmen mit den zuständigen Autobahn- und Straßenmeistereien bezüglich baustellenbedingter Behinderungen herzustellen, zu dokumentieren und auf Verlangen des Landeshauptmannes von Steiermark diese Dokumentation innerhalb von zwei Wochen vorzulegen. Die aktuelle Baustellensituation kann vorab auf der ASFINAG-Webseite (www.asfinag.at) nachgelesen werden.**
4. **Der Transport darf mit anderen überbreiten Transporten oder Langguttransporten nicht im Konvoi geführt werden.**
5. Für die Einhaltung der Auflagen und des Kraftfahrgesetzes ist der Transportverantwortliche neben dem gemäß § 9 Abs 1 VStG Verantwortlichen haft- und strafbar.

Bundesland OberösterreichGilt bis **28.03.2007****Fahrtroute:**

Landesgrenze Steiermark (Bosrucktunnel) – A9 – Anschlussstelle Windischgarsten – B138 – Anschlussstelle Klaus – A9 – Knoten Voralpenkreuz – A8 – Staatsgrenze bei Suben

Hinweis:

Informationen über aktuelle und geplante Baustellen sind in der Homepage des Landes Oberösterreich unter <http://www.land-oberoesterreich.gv.at> und in der Homepage der ASFINAG unter <http://www.asfinag.at> einsehbar.

Spezielle Auflagen:**Begleitung:****01. Stufe 2**

02. Die Transportsicherung hat grundsätzlich durch die vorgeschriebene Begleitstufe zu erfolgen.

- 8 -

Das für die Transportbegleitung verantwortliche Straßenaufsichtsorgan ist jedoch berechtigt in besonderen Fällen wie das Sperren sensibler Kreuzungen, Brücken, Tunnels oder Anhaltungen des Gegenverkehrs usw., zusätzliche Unterstützung durch die Exekutive anzufordern (**Anforderung von punktuellen Assistenzleistungen der Exekutive**).

Für solche Fälle ist mindestens 24 Stunden vor Antritt der Transportfahrt das positive Einvernehmen mit der/den folgenden Exekutivdienststelle/n herzustellen und der genaue Ablauf der Transportfahrt und die erforderlichen Maßnahmen festzulegen.

Landespolizeikommando Oberösterreich
Gruberstraße 35, 4021 Linz
Tel. 059133/40-4444

Tunnel:

01. Für die Tunnels im Zuständigkeitsbereich der Tunnelzentrale Wels gilt:

Tunnelzentrale Wels: Albrechtstraße 66, 4600 Wels, Telefax: 07242 66855 35020, Telefon: 07242 66855 35001.

A) Für die A8 Innkreis Autobahn vom Knoten Voralpenkreuz bis zur Anschlussstelle Wels-West (Tunnel im Bereich der Westspange Wels) und umgekehrt:

Im Zuge von Erhaltungsarbeiten werden fallweise in den Tunnelbereichen die 2 vorhandenen Fahrstreifen auf 1 Fahrstreifen eingeengt. Zur Koordinierung der Erhaltungsarbeiten mit der Durchführung des Sondertransportes sind alle Sondertransporte ab einer **Transportbreite von 3,51 m** mindestens 24 Stunden vor Fahrtantritt **per Telefax** mit dem beiliegenden **Anmeldeformular** bei der **Tunnelzentrale Wels** anzumelden. Eventuelle Vorgaben der Tunnelwarte sind einzuhalten.

B) Für die A9 Pyhrn Autobahn von der Anschlussstelle Ried/Traunkreis bis zur Anschlussstelle Klaus und umgekehrt:

Im Zuge von Erhaltungsarbeiten werden fallweise in den Tunnelbereichen die 2 vorhandenen Fahrstreifen auf 1 Fahrstreifen eingeengt. Zur Koordinierung der Erhaltungsarbeiten mit der Durchführung des Sondertransportes sind alle Sondertransporte ab einer **Transportbreite von 3,51 m** mindestens 24 Stunden vor Fahrtantritt **per Telefax** mit dem beiliegenden **Anmeldeformular** bei der **Tunnelzentrale Wels** anzumelden. Eventuelle Vorgaben der Tunnelwarte sind einzuhalten.

02. Für die Tunnels im Zuständigkeitsbereich der Tunnelwarte Ardning (ASFINAG SGS) im Zuge der A9 Pyhrn Autobahn von der Anschlussstelle Klaus bis zur Landesgrenze Steiermark (Bosrucktunnel) und umgekehrt gilt:

- 9 -

Tunnelwarte Ardning: Reithal 38, 8940 Liezen, Telefax: **+43 (0) 50 108-26620**,
Telefon: **+43 (0) 50 108-26600**.

a) Ab einer **Transportbreite von 3,01 m** ist rechtzeitig (mind. 24 Stunden vor Beginn der Transportfahrt) das Einvernehmen mit der **Tunnelwarte Ardning** herzustellen. Eventuelle Vorgaben der Tunnelwarte sind einzuhalten.

b) Ab einer **Transportbreite von 3,51 m** ist eine **Sperre des Bosrucktunnels** für den Gegenverkehr notwendig – hierfür gilt:

- Eine Sperre des Tunnels darf nur im Einvernehmen mit der zuständigen Tunnelwarte durchgeführt werden.
- Der Transport ist spätestens am Tag vor der Durchführung bei der Tunnelwarte Ardning schriftlich unter Angabe der wesentlichen Bescheiddaten **mittels Telefax anzumelden**. Eventuelle Vorgaben der Tunnelwarte sind einzuhalten.
- Für die Durchführung der Sperre sind zwei vereidigte **Straßenaufsichtsorgane mit zwei Begleitfahrzeugen erforderlich**.

- **SCHLEUSUNGSZEITEN:**

Von Montag bis Donnerstag:

Schleusung in Fahrtrichtung Süden um 12.00 Uhr.
Schleusung in Fahrtrichtung Norden um 15.00 Uhr.

Freitag:

Schleusung in Fahrtrichtung Süden um 12.00 Uhr.
Schleusung in Fahrtrichtung Norden um 13.00 Uhr.

Von Montag bis Freitag:

1 Zeitfenster von 21.00 Uhr bis 04.00 Uhr mit max. 3 Schleusungen pro Fahrtrichtung und einer max. Wartezeit von 2 Stunden.

In den für die Bundesländer Oberösterreich und Steiermark geltenden offiziellen Ferienzeiten gilt:

Von Montag bis Donnerstag:

Schleusung in Fahrtrichtung Süden um 12.00 Uhr.
Schleusung in Fahrtrichtung Norden um 15.00 Uhr.

Von Montag bis Freitag:

1 Zeitfenster von 21.00 Uhr bis 04.00 Uhr mit max. 3 Schleusungen pro Fahrtrichtung und einer max. Wartezeit von 2 Stunden.

c) Ab einer **Transportbreite von 3,51 m** ist eine **Sperre des Lainbergtunnels** für den Gegenverkehr notwendig – hierfür gilt:

- 10 -

- Eine Sperre des Tunnels darf nur im Einvernehmen mit der zuständigen Tunnelwarte durchgeführt werden.
- Der Transport ist spätestens am Tag vor der Durchführung bei der Tunnelwarte Ardnung schriftlich **mittels Telefax anzumelden**. Eventuelle Vorgaben der Tunnelwarte sind einzuhalten.
- **Für die Durchführung der Sperre sind drei vereidigte Straßenaufsichtsorgane mit drei Begleitfahrzeugen erforderlich.**
- Im Bereich des Lainbergtunnels auf der Richtungsfahrbahn Linz (Voralpenkreuz) hat im Falle der Tunnelsperre die Absicherung des Stauendes durch ein vereidigtes Straßenaufsichtsorgan mit einem Begleitfahrzeug zu erfolgen.

Rechtsgrundlagen:

§§ 40 Abs 4, 82 Abs 5, iVm § 4 Kraftfahrgesetz 1967, BGBl 267/1967 idgF

Für diese Bewilligung ist eine Verwaltungsabgabe von insgesamt 76,00 € zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

§ 78 AVG 1991, BGBl 51, iVm TP 326 II a Bundes – Verwaltungsabgabenverordnung 1983, in der Fassung der Verordnung BGBl II Nr 462/2001.

Begründung

Dieser Bescheid stützt sich auf die angeführten gesetzlichen Bestimmungen und auf das Ergebnis des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, in dem die Straßenverwaltung gemäß § 40 Abs. 4 KFG 1967 gehört wurden. Die Vorschreibung der Auflagen erfolgte zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Die Kostenentscheidung erfolgte tarifgemäß nach den im Spruch angeführten Gesetzesstellen.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist die Berufung zulässig, die binnen zwei Wochen, gerechnet vom Tage der Zustellung dieses Bescheides an, beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilung 18E, Grieskai 2, 8020 Graz, schriftlich (das heißt auch per Telefax oder per e-mail) eingebracht werden kann, den angefochtenen Bescheid zu bezeichnen und einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten hat. Die Eingabe ist zu vergebühren; die Berufung mit € 13,00, Beilagen mit € 3,60 pro Bogen, maximal mit € 21,80.

- 11 -

Hinsichtlich des Ausspruches betreffend die Vorschreibung der Kosten kann innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung des gegenständlichen Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telefax bei der ha Behörde das Rechtsmittel der Vorstellung eingebracht werden. Die Vorstellung hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

Zur Einbringung mit e-mail steht folgende Adresse zur Verfügung:

fa18e@stmk.gv.at

Ergeht an:

Firma Intereuropa, Vojkovo nabrezje 32, SLO-6504 Koper, pA Firma Eurogenex
Schwertransport Service, 8471 Spielfeld 194,
unter Anschluss eines Erlagscheines.

Die Verwaltungsabgabe und die Stempelgebühr sind mit dem beiliegenden Erlagschein binnen zwei Wochen, ab Zustellung dieses Bescheides, zur Einzahlung zu bringen.

Für den Landeshauptmann:
Der Leiter der Fachabteilung:

iv Annemarie Riffel eh

FdRdA


**PRILOGA 4: ITALIJANSKO DOVOLJENJE ZA IZREDNI PREVOZ
(AUTORIZZA)**


ANAS S.p.A.
Compartimento della Viabilità per l'Emilia e Romagna

ANAS S.p.A. - Cap. Soc. € 2.050.000.000,00 - R. Imp. RO 00509450567 - R.E.A. 1/24681 - P.I. 02133601003 - C.F. 00208450567
Sede Legale - Via Manzoni 19 - 00185 Roma - Tel. 06/45411 - Fax 06/459524
Compartimento di Bologna - Viale A. Manzoni, 8 - 40126 Bologna - Tel. 051/8201111 - Fax 051/244670

UFFICIO TRASPORTI ECCEZIONALI
CEM-TIR ITALIANA SRL
VIA RABATTA, 8
34170 GORIZIA GO

Protocollo N° 2006 / 8149

OGGETTO: Autorizzazione al transito per trasporto eccezionale.

Bologna, li 30/08/06

Il sottoscritto Dirigente Amministrativo del Compartimento della Viabilità per l'EMILIA ROMAGNA con sede in Bologna;

- Vista l'istanza presentata da codesta Ditta in data 23/08/06

- Viste le vigenti disposizioni, relative alle norme per la tutela delle strade e per la circolazione ed in particolare il D.Lgs. Del 30.04.92 n. 285, concernente le norme sulla disciplina dei trasporti e successive modificazioni ed integrazioni;

- Visti i nulla osta:

AUTORIZZA

la Ditta in indirizzo a transitare lungo le seguenti strade Statali:

9 - 16 - 3 bis - 67 - 72 - 309 - 309 dir, asse di arroccamento di Forlì, Racc. Aut. FE p.to G., Tang. Di Parma, Tang. di Modena, Tang. Reggio Emilia, Tang. di Piacenza, Secante di Cosena, Tang. Sud di Modena, complanare Aut. A1

(esclusi i tratti interrotti e con limite di peso e sagoma, ed esclusi i sottopassi di altezza inferiore a m. 4,50 e linee elettriche di altezza inferiore a m. 4,70), con il convoglio costituito da:

Trattore N° assi 2 con tarja: BW 372 JA
Semirimorchio N° assi 3 con tarja: AA 39902

per il trasporto di Manufatti Industriali

L'autorizzazione viene rilasciata con le seguenti prescrizioni:

Art. 1 - Caratteristiche complessive del convoglio: lunghezza m. 20,00 larghezza m. 3,00 altezza m. 4,30
Peso motrice (ton): 16,00 Peso rimorchio (ton): 28,00 Peso complessivo (ton): 44,00

Art. 2 - Il convoglio dovrà essere: senza scorta

Art. 3 - La Ditta, nel caso intenda far ricorso ad uno dei seguenti veicoli indicati come riserva:

AA39904*BG25672*N18020*AA92002*AC637#2

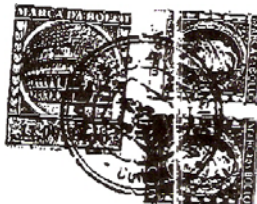
dovrà comunicare preventivamente per fax al n. 051-6301146 ufficio T.E. gli estremi del veicolo da utilizzare per il trasporto.

Art. 4 - La presente autorizzazione ha validità dal 27/09/06 sino al 26/03/07 per un massimo di n° viaggi con esclusione dei giorni festivi e di quelli indicati nei calendari annuali emanati dal ministero LL.PP.

Art. 5 - La Ditta ha effettuato il versamento dovuto di EURO 0,00 quale indennizzo per la maggior usura delle strade secondo le modalità indicate nel D.P.R. 16.12.92 n. 610 e successive modifiche ed integrazioni, ed Euro 36 per spese istruttoria;

Le ulteriori prescrizioni imposte sul retro fanno parte integrante della presente autorizzazione.

Art. 6 - prescrizioni particolari: PER IL DETTAGLIO DELLE S.S. AUTORIZZATE E RELATIVE PRESCRIZIONI VEDERE IL PROSPETTO SUL RETRO



Il Dirigente Amministrativo
Dott. Roberto Traccoli



ANAS S.p.A. - Società con Socio Unico
 Capitale Sociale € 2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P.I. 02133681003 - C.F. 80208450587
 Sede Legale - Via Manzoni 10 - 00185 ROMA - Tel. 06.44461 - Fax 06.4446224
 Sede Compartimentale - Via Fabio Severo, 52 - 34127 TRIESTE
 Area Amministrativa - Ufficio Trasporti Eccezionali - Tel. 0431.231171

-CTS-0024613-A

07/09/2006

Oggetto: AUTORIZZAZIONE, di tipo **PERIODICO**, al transito di VEICOLI/TRASPORTI ECCEZIONALI

ANAS S.p.A.



Prot. CTS-0026551-P del 28/09/2006

-CEN-TIR ITALIANA S.R.L.-

-VIA RABATTA N. 8-

-34170 GORIZIA (GO)-

AUTORIZZA

Il transito, in condizioni d'eccezionalità, del:
 veicolo/compiesso **TIPO:**

TARGATO:motrici/trattori di **RISERVA** targati:s.rimorchi/nimorchi di **RISERVA** targati:

per il trasporto di

compreso il quale si sviluppano le seguenti dimensioni complessive:

LARGHEZZA mt.**LUNGHEZZA** mt.**ALTEZZA** mt.**PESO** tons.

per la cui eccedenza dal limite legale è stato corrisposto l'indennizzo d'eccezionale usura,
 fatturato a parte, per €

TRANSITI n.**MESI** n.

d'emissione, ovvero dalla data del

-SCANIA * CARDI-

-BW 72JA * AA 39902-

-AA37904-B60256/2-IN01B020-AA92002-AC63752--

-MANIFATTI INDUSTRIALI-

---3.000-

---20.000-

---4.300-

---49.000-

---003,00-

-ILLIMITATI-

-06-

-29739706-

, durante il periodo di

a decorrere dalla data

, lungo il seguente PERCORSO su S.S.

-TUTTE LE STRADE STATALI DEL COMPARTIMENTO DELLA VIABILITA' ANAS S.P.A. PER-
 -IL FRIULI VENEZIA GIULIA -CON ESTENSIONE AL COMPARTIMENTO DELLA LOMBARDIA-

sotto la stretta osservanza delle **PRESCRIZIONI** relative all'obbligo di **SCORTA** descritte ai successivi punti da 3 a 7,
 nonché di quelle, particolari, eventualmente qui di seguito riportate

Resta escluso dall'itinerario l'impegno di passaggi a livello ferroviari caratterizzati da linee aeree elettrificate qualora l'altezza
 sopradescritta esuberi l'altezza legale di mt 4.00:

e con l'eventuale assistenza tecnica, di cui al successivo punto 7, da parte della DITTA

La presente autorizzazione è rilasciata sotto l'osservanza delle seguenti modalità.

**AUTOVIE VENETE**

con diramazioni Padova-Udine e
Portogruaro-Porto Tolle-Conegliano
UFFICIO TRASPORTI ECCEZIONALI
33060 Bagnoli Arsa (Udine)
Tel. 0432 925111 - fax 0432 925517
CODICE FISCALE 00098290323

**DETERMINATO PERIODO
DI TEMPO DI UN VEICOLO
O TRASPORTO ECCEZIONALE
AMMESSO ALL'AUTOSTRADA DALLE
PORTE SPECIALI**

Foglio 01 di 02
VALIDITÀ
dal 08-06-06
al 07-06-07

La «S.p.A. Autovie Venete» esamina la richiesta della Ditta sottindicata,
Viste le «autorizzazioni» rilasciate dalle Società Concessionarie relativamente alle tratte di competenza.
Viste le disposizioni di legge disciplinanti la materia

A U T O R I Z Z ALa Ditta **CEM-TIR**Con sede in **VIA RABATTA, 10****GORIZIA****- 60**

ad effettuare più transiti con un veicolo o convoglio avente le caratteristiche eccezionali in calce indicate.

a - Il trasporto deve effettuarsi sulle seguenti autostrade o tratti di esse compresi tra le stazioni:

A. 1 MILANO-NAPOLI-DIR. ROMA	E VIC.	A. 30 CASERTA-SALERNO	E VIC.
A. 4 MILANO-TRIESTE SISTIANA	E VIC.	A. 31 VI/NORD-PIOVENE ROCCH.	E VIC.
A. 4/5 RACCORDO SANT'HA-IVREA	E VIC.	SATT TANGENZIALI DI TORINO E DIRAM.	
A. 5 TORINO-QUINCINETTO	E VIC.	SM TANGENZIALI DI MILANO	
A. 7 MILANO-GENOVA	E VIC.	DIREZIONE AEROPORTO VE M. POLO	
A. 8 MI-VA-DIR. SESTO-CALLENDE	E VIC.	COMPL. ESTERNA TANG. NORD DI BO	
A. 9 LAIMATE-CHIASSO	E VIC.	DIRAMAZIONE GALLARATE-GATTICO	
A. 10 GENOVA-SAVONA	E VIC.	RACC. CON LA VIABILITA' ORD.	
A. 11 FIRENZE-PISA-NORDE VIC.		DI COMPETENZA AUTOVIE VENETE	
A. 12 GENOVA-SESTRI LEVANTE	E VIC.	**** *	
A. 12 ROMA-CIVITAVECCHIA	E VIC.		
A. 13 BOLOGNA-PADOVA	E VIC.		
A. 14 BOLOGNA-TARANTO-DIR. RAVENNA	E VIC.		
A. 16 NAPOLI-CANOSA	E VIC.		
A. 21 TORINO-BRESCIA	E VIC.		
A. 23 PALMANOVA-TARVISIO CONFINE	E VIC.		
A. 26 GR-VOLTRE-GRAVELLONA TOCE	E VIC.		
A. 27 MESTRE NORD-BELLUNO	E VIC.		
A. 28 PORTOGRUARO-SACILE OVEST	E VIC.		

TE/6 - Originale per l'Utente

b - Il veicolo o convoglio, autorizzato a transitare sulle suddette autostrade alla velocità massima di **.60** Km orari, è costituito da:

ESTREMI DELLE TARGHE RELATIVI A VEICOLI/CONVOG- LI INDICATI PER IL TRANSITO	AUTOCARRO - TRATTORE MACCHINA OPERATRICE	RIMORCHIO - SEMIRIMORCHIO		
	l a r g a	n. assi	l a r g a	n. assi
Veicolo principale	BW372JA	2	AA39902	3
TIMBRE E FIRMA PER CAMBIO TARGA	1° Veicolo di riserva	AA39904		
	2° Veicolo di riserva	BG025872		
	3° Veicolo di riserva	TN018020		
	4° Veicolo di riserva	CB001502		
	5° Veicolo di riserva	AA92002		
Cambio targa				

c - Il carico sistemato su **SEMI-RIMORCHIO**è costituito da: **MANUFATTI INDUSTRIALI**

d - La massa e le dimensioni massime, nonché le eccedenze, del veicolo o convoglio, con il relativo carico autorizzato, sono le seguenti:

Lunghezza	10,00	m.	eccedenza	3,50
Larghezza	3,00	m.	eccedenza	0,45
Altezza da terra	4,30	m.	eccedenza	0,30
Massa del CONVOGLIO	14,00	t.		

e - Il transito del veicolo o convoglio eccezionale è regolato dalle norme e condizioni retrostampate, nonché dalle prescrizioni particolari riportate dal foglio 2 se presente e da eventuali allegati.

S.p.A. AUTOVIE VENETE
Il Direttore Area Esercizio
(dott. ing. Giampaolo Centrone)

(Firma)

Palmanova, 01-06-2006

ESE/95/1b



PRILOGA 5: SLIKE NEKATERIH VEČJIH IZREDNIH PREVOZOV



Slika 1: Prevoz transformatorja za elektrarno Krško (skupna teža 440 ton)



Slika 2: Prevoz mostnega dvigala za Merkur Naklo (skupna dolžina 38 metrov)



Slika 3: Prevoz dela turbine za Indijo (skupna širina 6,80 metra)



Slika 4: Razkladanje preše za Revoz Novo mesto (teža preše 120 ton)

PRILOGA 6: PRAVNE PODLAGE, KI UREJAJO IZVAJANJE IZREDNIH PREVOZOV

V vrsti predpisov, ki urejajo in določajo opravljanje izrednih prevozov in se posredno ali neposredno dotikajo te problematike, je potrebno iskati usklajenost in povezanost. Prav tu bom omenil kateri so največji problemi, ki nastajajo zaradi slabše zakonodaje.

Zakoni ki se v večji ali manjši meri dotikajo izrednih prevozov so:

- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Uradni list RS, št. 46/2000, 110/2006),
- Odredba o omejitvah prometa na cestah v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 63/06 z dne 16.6.06; 73/06),
- Uredba za povračilo za izredne cestne prevoze (Uradni list RS, št. 48/1999, 67/2000, 62/2001, 88/2003),
- Zakon o javnih cestah (ZJC - Uradni list RS, št. 29/1997, 18/2002, 50/2002, Odl. US šifra U-I-224/00-15, 110/2002, 131/2004, Odl. US šifra U-I-96/02-20),
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP - Ur. list RS, št. 30/06),
- Zakon o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-1) (Uradni list RS, št. 59/01, 76/03, 63/04, 86/04, 98/04, 26/05 – UPB3),
- Pravilnik o napravah in opremi vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 17/00, 33/00, 45/04, 83/04, 76/05),
- Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji, Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji (Uradni list RS številka 50/1999, 39/2000, 115/2000, 38/2001, 11/2002, 83/2006),
- Pravilnik o programu usposabljanja za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov po javnih cestah, o obrazcu potrdila o uspešno opravljenem programu usposabljanja in vodenju evidenc o izdanih potrdilih ter o pogojih, ki jih mora izpolnjevati izobraževalna ali druga organizacija za izvajanje tega programa (Uradni list RS, št. 50/99, 38/01, 83/04 – podaljšanje uporabe),
- Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 45/04, 83/04),
- Pravilnik o oznakah in opremi vozil, s katerimi se izvajajo prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 137/2004, 57/2005, 87/2005),
- Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 126/03).

POGOJI ZA IZVEDBO IZREDNEGA PREVOZA IN KAZNI

Izredni prevoz se lahko opravi le pod pogoji, navedenimi v Dovoljenju za izredni prevoz po javnih cestah. Denarne kazni za kršitelje se gibljejo od 85 EUR za voznika, z najmanj 2085 EUR se kaznuje pravna oseba in samostojni podjetnik - posameznik, odgovorna oseba pravne osebe pa z denarno kaznijo najmanj 200 EUR.

Motorna in priklopna vozila, registrirana v tujini, smejo biti v cestnem prometu v Republiki Sloveniji, če imajo brezhibne naprave in opremo, predpisane z veljavno mednarodno konvencijo o cestnem prometu¹³. Glede dimenzij, skupne mase in osne obremenitve pa velja, da morajo izpolnjevati pogoje, predpisane za motorna in priklopna vozila, registrirana v Republiki Sloveniji. Registrske tablice za motorna in priklopna vozila, ki ne izpolnjujejo predpisanih pogojev glede dimenzij (dolžina, širina, višina) ali katerih masa vozila presega 40 ton oziroma katera zaradi mase vozila presegajo dovoljene osne obremenitve, so rdeče barve.

Policist začasno izloči iz prometa motorno vozilo:

- ki ima vgrajene tudi nehomologirane naprave, rezervne dele in opremo ali posamezne sklope;
- ki je obremenjeno nad njegovo nosilnostjo ali ko obremenjenost presega predpisano razmerje med bruto močjo motorja, izraženo v kW, in največjo maso, izraženo v tonah;
- ki ima nepravilno naložen ali pritrjen tovor;
- ki samo ali skupaj s tovorom prekoračuje predpisane dimenzije ali osne obremenitve;
- če nima dovoljenja za prevoz ali ne izpolnjuje posebnih pogojev, določenih v dovoljenju za izredni prevoz, ali če krši določbe tega zakona o izredni uporabi cest.

Izločitev vozila traja toliko časa, dokler se ne odpravijo pomanjkljivosti ali pridobi posebno dovoljenje, vendar ne dlje kot 24 ur. Po preteku roka iz prejšnjega odstavka mora lastnik vozila vozilo odstraniti s ceste. Če tega ne stori, odstrani vozilo na voznikove stroške upravljavec ceste.

Vložnik vloge za izdajo dovoljenja za izredni prevoz II. ali III. kategorije mora v vlogi določiti organizatorja izrednega prevoza (15. člen pravilnika). Organizator izrednega prevoza skrbi:

- da so vsi, ki sodelujejo pri izrednem prevozu, seznanjeni z načrtom prevoza in vsemi pogoji njegove izvedbe,
- da se ob izvajanju prevoza upoštevajo predpisi in vsi pogoji iz dovoljenja za izredni prevoz,
 - za sporazumevanje z izdajateljem dovoljenja, vzdrževalci cest, policijo in drugimi.

Za izredni prevoz, za katerega ni predpisana določitev organizatorja izrednega prevoza, skrbi imetnik dovoljenja za izredni prevoz. Pred začetkom opravljanja izrednega prevoza je dolžan prevoznika in voznika izrednega prevoza seznaniti s pogoji za njegovo izvedbo, določenimi v dovoljenju za izredni prevoz. Pred začetkom opravljanja izrednega prevoza je dolžan seznaniti s pogoji za njegovo izvedbo spremljevalce izrednega prevoza, če je z dovoljenjem za izredni prevoz določena obveznost spremstva.

¹³ Mednarodni cestni transport se opravlja na osnovi določil CMR konvencije iz leta 1956 (Convention relative au contrat de Transport international des Marchandises par route), ki velja za vse cestne prevoze, pri katerih je država pošiljatelja ali pa prejemnika podpisnica CMR konvencije.

PRAVILNIK O DIMENZIJAH, MASAH IN OPREMI VOZIL

Ta pravilnik¹⁴ določa dimenzije, mase, osne obremenitve in nekatere lastnosti opreme cestnih motornih in priklopnih vozil.

DIMENZIJE VOZIL

Ko govorimo o dimenzijah vozil, govorimo o dolžini, širini in višini, in sicer¹⁵:

- Največja dolžina vozila je vodoravna razdalja med najbolj izpostavljenim sprednjim in najbolj izpostavljenim zadnjim delom vozila brez tovora, merjena v smeri vzdolžne osi vozila.
- Največja širina vozila je vodoravna razdalja med najbolj izpostavljenima bočnima deloma vozila brez tovora, merjena pravokotno na vzdolžno os vozila.
- Največja višina vozila je razdalja med vodoravno podlago in najvišjim delom neobremenjenega vozila.

TABELA 1: Največja dovoljena dolžina

a) za motorna in priklopna vozila, razen polpriklopnikov	12 m
b) za skupino vozil:	
– tovorno motorno in priklopno vozilo	18,75 m
– vlečno vozilo in polpriklopnik	16,50 m
c) za delovno vozilo	13 m

TABELA 2: Največja dovoljena širina in višina vozila

a) za tovorna vozila z izotermno nadgradnjo (debelina stene ≥ 45 mm):	2,60 m
b) za vsa druga vozila	2,55 m

TABELA 3: Največja dovoljena višina vozila

za vsa vozila	4 m
----------------------	-----

Dovoljene so samo tiste prekoračitve največje širine, ki nastanejo zaradi deformacije avtopnevmatik v predelu nalaganja na podlago, zaradi montaže snežnih verig in pa zaradi

¹⁴ Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 45/04, 83/04).

¹⁵ Inter-es d.o.o. : Priročnik za pripravo na preizkus strokovne usposobljenosti za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov, Ljubljana 2005, stran 24 in 26

montaže gibljivih delov, ki se, če jih pritisnemo k trdni konstrukciji vozila, umaknejo v okvir predpisanih mer.

Pri skupini vozil, ki jo sestavljata motorno tovorno in priklopno vozilo (cestni vlak), sme znašati največja razdalja od najbolj prednje zunanje točke nakladalne površine za kabino motornega vozila do najoddaljenejše zadnje zunanje točke nakladalne površine priklopnega vozila, merjena vzporedno z vzdolžno osjo, in zmanjšana za razdaljo med zadnjim delom motornega vozila in prednjim delom priklopnega vozila, 15,65 m.

Pri skupini vozil, ki jo sestavljata motorno tovorno in priklopno vozilo (cestni vlak), sme znašati največja razdalja od najbolj prednje zunanje točke nakladalne površine za kabino motornega vozila do najoddaljenejše zadnje zunanje točke nakladalne površine priklopnega vozila, merjena vzporedno z vzdolžno osjo, 16,40 m.

Razdalja med simetralama zadnje osi vlečnega vozila in prednje osi priklopnega vozila mora znašati najmanj 3 m, pri sedlastih vlačilcih s polpriklopnikom pa najmanj 2,5 m. To ne velja za vozila, kjer največja dovoljena masa vozila ni večja od 7,5 t za motorna vozila ali 3,5 t za priklopna vozila.

Vodoravno merjena razdalja katere koli točke prednjega dela polpriklopnika od osi vlečnega čepa ne sme biti daljša od 2,04 m, vzporedno z vzdolžno osjo vozila merjena razdalja med osjo vlečnega čepa in skrajno zadnjo točko polpriklopnika pa ne sme presegati 12 m.

Vozilo ali skupina vozil mora pri vožnji v krogu, ko se najbolj izpostavljena prednja bočna točka vlečnega vozila giblje po krožnici s polmerom 12,5 m, opisati pas, katerega največja širina ne sme presegati 7,20 m.

Nov predlagan pravilnik ni pravičen s tega vidika, saj ob spremembi zakona, korist pridobijo le določena cestna podjetja in določeni prevozniki. Na primer za širino pluga je predpisana širina 3,06 metra (pravilnik o merah in masah), za ostale udeležence pa maksimum 2,55 metra oziroma 2,60 metra za hladilnike. Še bolj nelogično pa je, da lahko prevozniki avtomobilov peljejo dolžino 22 metrov brez spremstva ostali, pa tega ne smejo, čeprav imajo iste ali celo boljše homologacije in tehnične karakteristike vozil. Torej zakaj velja zakon samo za nekatere udeležence in ne za vse.

Pri tovorih, ki imajo izredne višine je potrebno dobiti vsa soglasja (Telekom, Elektro, Javna razsvetljava ipd.), kar ponovno podaljšuje rok za pridobitev dovoljenja za opravljanje izrednega prevoza. Od več institucij moramo pridobiti soglasje kar podaljšuje sam rok za pridobitev ustreznega dovoljenja.

MASE IN OSNE OBREMENTITVE VOZIL¹⁶

Masa vozila je masa praznega vozila brez oseb in tovora, s polnim rezervoarjem za gorivo, predpisano opremo in priborom. Nosilnost je dovoljena masa, do katere se sme vozilo obremeniti po proizvajalčevi deklaraciji. Največja dovoljena masa je masa vozila oziroma skupine vozil skupaj z njegovo oziroma njihovo nosilnostjo. Skupna masa je masa vozila skupaj z maso tovora, ki se na njem prevaža, upoštevajoč tudi maso oseb, ki so na vozilu, kot tudi morebitnega priklopnega vozila skupaj z maso tovora. Osnova obremenitev je del skupne mase, s katero os vozila na vodoravni podlagi obremenjuje vozišče, kadar vozilo miruje.

Največja dovoljena masa vozila je tehnični podatek, ki je odvisen od konstrukcijskih lastnosti vozila, največja dovoljena skupna masa pa je tehnični podatek o dovoljeni obremenitvi vozišča. Zlasti pri tovornih vozilih mejnih lastnosti se ta dva podatka v večini primerov močno razlikujeta.

TABELA 4: Osne obremenitve enojnih osi

Osne obremenitve motornih in priklopnih vozil ne smejo presegati naslednjih vrednosti:	
a) za pogonske in nepogonske osi	10 t
b) za pogonske osi v prevozu po cestnih smereh: • jugozahod/severovzhod, ki poteka od italijanske meje preko Postojne, Ljubljane, Celja in Maribora do Šentilja in Lendave; • severozahod/jugovzhod, ki poteka od predora Karavanke preko Jesenic, Ljubljane, Novega mesta do Obrežja; • Maribor–Ptuj–Gruškovje ter • v dovozu/odvozu do/od cilja ali začetka prevoza, kadar se ta pretežno opravi po državnih (magistralnih ali regionalnih) cestah in za katere niso izrecno označeni ali odrejeni manjši osni pritiski	11,50 t

TABELA 5: Osne obremenitve dvojnih osi motornih vozil, ob upoštevanju dovoljenih vrednosti za enojne osi

¹⁶ Inter-es, d.o.o.: Priročnik za pripravo na preizkus strokovne usposobljenosti za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov, Ljubljana 2005, stran 27-29

a) razmik osi je manjši od 1 m	11,50 t
b) razmik osi 1 m in več, vendar manjši od 1,3 m	16 t
c) razmik osi 1,3 m in več, vendar manjši od 1,8 m	18 t
d) razmik osi 1,3 m in več, vendar manjši od 1,8 m, če je pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in z zračnim ali temu enakovrednim vzmetenjem, oziroma če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in pri tem osna obremenitev posamezne osi ne preseže 9,50 t	19 t

TABELA 6: Osne obremenitve dvojnih osi priklopnih vozil, ob upoštevanju dovoljenih vrednosti za enojne osi

a) razmik osi je manjši od 1 m	11 t
b) razmik osi 1 m in več, vendar manjši od 1,3 m	16 t
c) razmik osi 1,3 m in več, vendar manjši od 1,8 m	18 t
d) razmik osi 1,8 m in več	20 t

TABELA 7: Osne obremenitve trojnih osi priklopnih vozil, ob upoštevanju dovoljenih vrednosti za dvojne osi

a) razmiki osi niso večji od 1,3 m	21 t
b) razmiki osi so večji od 1,3 m, vendar niso večji od 1,4 m	24 t

TABELA 8: Dovoljena skupna masa motornih in priklopnih vozil

a) vozila z največ dvema osema: motorna in priklopna vozila¹⁷	18 t
b) vozila z več kot dvema osema – razen vozil pod točko c in d:	
• motorna vozila	25 t
• motorna vozila z dvojno osjo z razmikom osi 1,3 m in več, vendar manj kot 1,8 m	26 t
• priklopna vozila	24 t
• zglobni avtobusi	28 t
c) motorna vozila z več kot tremi osmi – razen motornih vozil pod točko d:	
• motorna vozila z dvema dvojnima osema, katerih simetrali sta razmaknjeni najmanj 4 m	32 t
• motorna vozila z dvema krmiljenima osema in obremenitvijo dvojne osi z razmikom 1,3 m do 1,8 m do 19 t katerih največja dovoljena obremenitev ne presega 5 t na meter razdalje od simetrane najbolj sprednje do simetrane najbolj zadnje osi	32 t
d) motorna vozila z več kot štirimi osmi ob upoštevanju pogojev pod točko c	32 t
e) trikolesa s pomožnim motorjem, za prevoz tovora:	0,25 t

TABELA 9: Dovoljena skupna masa skupine vozil

a) skupina vozil z manj kot štirimi osmi¹⁸	28 t
b) skupina vozil s štirimi osmi dvoosno tovorno vozilo z dvoosnim priklopnim vozilom	36 t
c) dvoosno vlečno vozilo z dvoosnim polpriklopnikom:	

¹⁷ (ob upoštevanju dovoljenih osnih obremenitev in deklaracije proizvajalca)

¹⁸ ob upoštevanju dovoljenih osnih obremenitev in dovoljenih mas posameznih vozil

• če je razmik osi polpriklopnika 1,3 m ali več	36 t
• če je razmik osi polpriklopnika 1,8 ali več in je pogonska os vlečnega vozila opremljena z dvojnimi kolesi in z zračnim ali temu enakovrednim vzmetenjem	38 t
d) druge kombinacije vozil s štirimi osmi:	
• s triosnim motornim vozilom z dvojno osjo z razmikom osi, ki je manjši od 1,3 m	35 t
• s triosnim motornim vozilom z dvojno osjo z razmikom osi 1,3 do 1,8 m, če je pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in z zračnimi ali temu primernem vzmetenju, oziroma če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in pri tem osna obremenitev posamezne osi ne preseže 9,5 t	36 t
e) skupine vozil z več kot štirimi osmi	40 t
f) triosno vlečno vozilo z dvoosnim ali triosnim polpriklopnikom, ki vozi v kombiniranem transportu (cesta-železnica) pri dovozu/odvozu do/od terminala:	
• če prevaža ISO zabojnik dolg 40 ft	44 t
• če je polpriklopnik ojačan za prevoze v nespremljanem kombiniranem prevozu	44 t
g) skupina vozil s petimi ali več osmi, ki vozi v kombiniranem transportu (cesta-železnica) pri dovozu/odvozu do/od terminala, če je skupina vozil prilagojena prevozu zamenljivih tovarišč	44 t

Največja dovoljena masa vozila in skupine vozil, in tudi osne obremenitve morajo biti jasno in neizbrisno označene ali na deklaracijski tablici vozila, ki mora poleg teh podatkov vsebovati še najmanj naziv proizvajalca in serijsko številko (VIN)¹⁹ oziroma označbo vozila, ali pa na vozilu samem.

¹⁹ 17 - mestna serijska številka šasije (VIN).

PRAVILNIK O POGOJIH IN NAČINU OPRAVLJANJA IZREDNIH CESTNIH PREVOZOV PO JAVNIH CESTAH TER O TRANZITNIH SMEREH ZA IZREDNE PREVOZE V REPUBLIKI SLOVENIJI

Ta pravilnik²⁰ določa pogoje in postopek za izdajo dovoljenja za izredne prevoze, pogoje in način opravljanja izrednih prevozov, stroške izrednih prevozov ter tranzitne smeri za opravljanje izrednih prevozov po javnih cestah v Republiki Sloveniji.

POGOJI ZA MOTORNO, PRIKLOPNO IN POLPRIKLOPNO VOZILO

Motorno vozilo, določeno za izvedbo izrednega prevoza, mora imeti najmanj predpisano razmerje med bruto močjo motorja, izraženo v kilovatih, in skupno maso vozila, izraženo v tonah.

Oсна obremenitev vozila, določenega za izvedbo izrednega prevoza, ne sme preseči največje dovoljene osne obremenitve na pretežnem delu prevozne poti od izvora do cilja več kot 30 %.

Priklopno ali polpriklopno vozilo, določeno za izvedbo izrednega prevoza, katerega osna obremenitev za več kot 3 t preseže največjo dovoljeno osno obremenitev, mora biti opremljeno z avtomatskim izravnavanjem osnega pritiska in najmanj osmimi kolesi na osi.

DOVOLJENJE ZA IZREDNI PREVOZ

Izredni prevoz se lahko opravi le na podlagi dovoljenja, s katerim se v skladu s predpisi, ki urejajo javne ceste in varnost cestnega prometa, natančno določijo pogoji in način izvedbe izrednega prevoza, na katerega se dovoljenje nanaša, in višina povračila za izredni prevoz.

Dovoljenje iz prejšnjega odstavka se lahko izda²¹:

- če sta vozilo ali tovor konstrukcijsko nedeljiva tako, da z demontažo delov vozila ali tovora ni mogoče zmanjšati njune skupne mase, dimenzij ali osne obremenitve na raven največjih dovoljenih s predpisi ali odrejenih s prometnimi znaki na javni cesti;
- če vozila ali tovora od izvora do cilja ni mogoče prepeljati po železnici ali z drugimi prometnimi sredstvi ali če bi prevoz s temi prometnimi sredstvi povzročil večje skupne stroške prevoza s stroški dodatnih ukrepov za usposobitev prevozne poti kot prevoz po javni cesti;

²⁰ Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji (Ur. l. RS številka 50/1999, 39/2000, 115/2000, 38/2001, 11/2002, 83/2006).

²¹ Inter-es d.o.o.: Priročnik za pripravo na preizkus strokovne usposobljenosti za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov, Ljubljana 2005, stran 44

- če je pri izvedbi izrednega prevoza mogoče zagotoviti pogoje za varno in čim manj moteno odvijanje cestnega prometa.

Ne glede na določbo tega pravilnika dovoljenje za izredni prevoz ni potrebno²²:

- za izredne prevoze, ki se morajo opraviti takoj zaradi intervencije ob naravnih in drugih nesrečah, ob izrednih razmerah ali zaradi obrambnih potreb;
- za izredne prevoze, ki se morajo opraviti zaradi vzpostavitve prevoznosti javnih cest v zimski službi (pluženje cest in posipanje cest proti poledici);
- za izredne prevoze I. kategorije z vozili mednarodnih mirovni sil, mednarodnih organizacij oziroma obrambnih sil drugih držav, ki potekajo po tranzitnih smereh iz VI. poglavja tega pravilnika, če je tako določeno s posebnim sporazumom ali pogodbo;
- za izredne prevoze z vozili za prevoz vozil ali kontejnerjev, ki potekajo po tranzitnih smereh in ki sama ali skupaj s tovorom ne presegajo največje dovoljene dolžine za več kot 15 %.

Za izdajo dovoljenja za izredni prevoz, ki poteka po državnih cestah ali državnih in občinskih cestah, je pristojna DRSC, medtem ko je za izdajo dovoljenja za izredni prevoz, ki poteka samo po občinskih cestah, pristojna občinska uprava. Za izdajo dovoljenja za izredni prevoz mora predlagatelj izrednega prevoza vložiti pismo vlogo, ki mora vsebovati najmanj podatke o²³:

- naročniku in izvajalcu izrednega prevoza (firma in sedež),
- tovoru (vrsta tovara in tehnični podatki o tovoru, masa in dimenzije tovara),
- vozilu ali vozilih, s katerimi bo izredni prevoz opravljen (vrsta vozila, tip vozila, število osi z razmiki osi in vrsto vzmetenja, moč motorja, dimenzije, masa in nosilnost vozila, masa balasta za obtežitev vozila),
- načinu naložitve, pritrditve in označitve tovara na vozilu,
- času prevoza (predvideni začetek, trajanje in zaključek prevoza),
- predlagani prevozni poti,
- predlaganem roku veljavnosti dovoljenja.

Tu lahko ponovno omenim slabost novo predlaganega pravilnika. Do sedaj za 2. kategorijo ni bilo potrebno dodati plana prevoznega načrta (podatki o predlagani prevozni poti in predlaganemu času prevoza). Kljub željam gospodarstvenikov odpravi nepotrebnih administrativnih ovir, nov pravilnik določa (3 odstavek 8. člena) tudi v 2. kategoriji prevozni načrt. Iz prakse to pomeni pri vseh 2. kategorijah prevozni načrt, kar samo povečuje administrativne ovire.

²² Inter-es d.o.o. : Priročnik za pripravo na preizkus strokovne usposobljenosti za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov, Ljubljana 2005, stran 45

²³ 17. člen Pravilnika o izrednih prevozih

Ne glede na določbo prvega odstavka 12. člena se lahko izda obdobjno (v večini primerov letno) dovoljenje za izredne prevoze za obdobje od najmanj enega do največ dvanajst mesecev:

- za več zaporednih enakih izrednih prevozov, ali
- za izredne prevoze, ki se opravljajo z več vozili.

Dovoljenje za izredne prevoze iz prvega odstavka tega člena se lahko izda za vse ceste, razen, kjer ni izrecno prepovedano ali ni mogoče, za opravljanje več zaporednih izrednih prevozov I., IV. ali V. kategorije. Dovoljenje, kjer je skupna masa nad 44 ton ali osne obremenitve prekoračena, pa se lahko izda za določeno relacijo.

Dovoljenje za izredne prevoze iz prvega odstavka tega člena za izredni prevoz II. kategorije se izda le v primeru, če izredni prevoz ne presega največje dovoljene skupne mase 44 ton in dovoljenih osnih obremenitev. Preseganje skupnih mas se odobri največ do konstrukcijsko tehničnih zmožnosti, ki jih ima najmanj primerno vozilo med predlaganimi.

Pri predlogu novega pravilnika so dodali nov odstavek²⁴: "Dovoljenje za izredne prevoze iz prvega odstavka tega člena za izredni prevoz III. kategorije se izda lahko za obdobje treh mesecev, le v primeru, če izredni prevoz ne presega največje dovoljene skupne mase 44 ton in dovoljenih osnih obremenitev. Preseganje skupnih mas se odobri največ do konstrukcijsko tehničnih zmožnosti, ki jih ima najmanj primerno vozilo med predlaganim. Dovoljenje se lahko izda le za določene relacije".

K vlogi za izdajo dovoljenja za izredni prevoz po tem členu pravilnika, ki se nanaša na več vozil oziroma skupin vozil, se priloži seznam vozil iz četrte alineje prvega odstavka 8. člena tega pravilnika. Dovoljenje za izredni prevoz za več vozil se lahko izda za opravljanje izrednih prevozov I. ali II. kategorije.

V dovoljenju za izredni prevoz iz tega člena se obvezno določi, da dovoljenje ne velja za opravljanje izrednih prevozov po cestah, delih cest in cestnih objektov, na katerih izredni prevoz presega s prometnim znakom omejeno osno obremenitev, s prometnim znakom omejeno skupno maso ali s prometnim znakom omejeno skupno širino, skupno dolžino ali skupno višino.

ROK ZA IZDAJO DOVOLJENJA

Rok za izdajo dovoljenja za izredni prevoz je odvisen od kategorije izrednega prevoza. Popolno vlogo za izdajo dovoljenja za izredni prevoz mora predlagatelj izrednega prevoza vložiti²⁵:

²⁴ Predlog Pravilnika o spremembah in dopolnitvah pravilnika o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji z dne 13.12.2006.

²⁵ Intere-es d.o.o.: Priročnik za pripravo na preizkus strokovne usposobljenosti za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov, Ljubljana 2005, stran 108

- za izredni prevoz I. in IV. kategorije najmanj 10 dni pred predvidenim začetkom izvajanja izrednega prevoza,
- za izredni prevoz II. kategorije najmanj 15 dni pred predvidenim začetkom izvajanja izrednega prevoza in
- za izredni prevoz III. kategorije najmanj 30 dni pred predvidenim začetkom izvajanja izrednega prevoza.

Ne glede na določbo tretje alineje prejšnjega odstavka se morajo izredni prevozi III. kategorije, katerih skupna masa presega 100 t, praviloma načrtovati vnaprej. Načrtovanje takega prevoza je treba pismeno sporočiti pristojnemu izdajatelju dovoljenja za njegovo izvedbo. Izdajatelj dovoljenja je dolžan v roku 15 dni preveriti tehnične in druge možnosti za izvedbo načrtovanega izrednega prevoza in po potrebi predlagati takojšen začetek usklajevalnega postopka o tehničnih in drugih pogojih ter načinu njegove izvedbe.

Rok za izdajo dovoljenja za izredni prevoz je lahko izjemoma krajši. Skrajšani rok znaša najmanj tri in največ pet delovnih dni od vložitve popolne vloge za izdajo dovoljenja za izredni prevoz, za katerega so izpolnjeni naslednji pogoji:

- da so ceste in cestni objekti na celotni njegovi prevoznici poti v takem stanju, da na njih ni potrebno opraviti posebnih ali dodatnih ukrepov za zagotovitev izvedljivosti izrednega prevoza;
- da niso potrebne statične preveritve nosilnosti mostov in drugih objektov na prevoznici poti;
- da dimenzije izrednega prevoza ne presegajo širine in višine prostega profila prometnega pasu;
- da vozila v izrednem prevozu sama ali skupaj s tovorom v krivinah ne bodo prehajala na drug prometni pas.

Vlogi za izdajo dovoljenja za izredni prevoz v skrajšanem roku mora biti priložena ocena predlagatelja izrednega prevoza o sposobnosti predlagane prevozne poti za prevzem izrednega prevoza.

Dovoljenje za izredni prevoz se izda za vsak posamični izredni prevoz in velja največ 30 dni od dneva izdaje dovoljenja za izredni prevoz. Določba ne velja za dovoljenja za izredni prevoz iz 13. člena tega pravilnika.

Ne glede na določbo prvega odstavka tega člena lahko izdajatelj dovoljenja izda eno dovoljenje za izredni prevoz z več vozili v primeru, da gre za sočasni prevoz enakih tovorov z enakimi vozili po isti prevoznici poti. V tem primeru izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz določi obvezno razdaljo med vozili, ki opravljajo izredni prevoz in druge pogoje opravljanja izrednega prevoza.

UREDBA ZA POVRAČILO ZA IZREDNE CESTNE PREVOZE

Ta uredba²⁶ določa merila za določitev višine povračila za izredne cestne prevoze, višino tega povračila in način njegovega plačevanja.

Višina povračila za izredni cestni prevoz se določi glede na skupno maso, dimenzije (dolžina, širina in višina) ali osne obremenitve vozila ali skupine vozil, same ali skupaj s tovorom, ki so pri izrednem prevozu prekoračene v primerjavi z dovoljenimi, s predpisi ali odrejenimi na javni cesti oz. s prometnimi znaki.

Prekoračitve največjih dovoljenih skupnih mas, dimenzij in osnih obremenitev se določi z naslednjimi merili²⁷:

- za prekoračitev dovoljene skupne mase: v tonah,
- za prekoračitev osne obremenitve: v tonah na posamezno os,
- za prekoračitev dovoljenih dimenzij: dolžine v odstotkih in širine ter višine v metrih.

Višina povračila za izredni cestni prevoz je določena za kilometer prevozne poti. Za kilometer prevozne poti se šteje vsak začetni kilometer prevožene razdalje v izrednem prevozu. Povračilo za izredni prevoz se določi v odvisnosti od prekoračitve največje dovoljene skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev, tako da se upošteva tisto merilo, zaradi katerega je prevoz izreden in po katerem je to povračilo največje.

Višina povračila za izredni prevoz v delu prevozne poti, ki poteka po cesti z največjo dovoljeno osno obremenitvijo 6 t, se določi tako, da se povračilo pomnoži s faktorjem 7.

Višina povračila za izredni prevoz v delu prevozne poti, ki poteka po cesti z največjo dovoljeno osno obremenitvijo 8 t, se določi tako, da se povračilo pomnoži s faktorjem 2.

Višina povračila za izredni prevoz v delu prevozne poti, ki poteka po cesti z največjo dovoljeno osno obremenitvijo 11,5 t, se določi tako, da se povračilo pomnoži s faktorjem 0,6.

Povračilo za izredni prevoz mora biti plačano pred izdajo dovoljenja za izredni prevoz. Ne glede na to lahko izdajatelj dovoljenja izjemoma omogoči predlagatelju izrednega prevoza poravnava tega povračila na podlagi izstavljenega računa s plačilnim rokom 15 dni, če²⁸:

- je predlagatelj izrednega prevoza pravna ali fizična oseba, ki je specializirana za področje izvajanja izrednih prevozov in kateri je bilo v preteklem letu izdanih najmanj 20 dovoljenj za izredni prevoz;

²⁶ Uredba o povračilu za izredne cestne prevoze (Ur.l. RS, št. 48/1999, 67/2000, 62/2001, 88/2003).

²⁷ Inter-es d.o.o.: Priročnik za pripravo na preizkus strokovne usposobljenosti za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov, Ljubljana 2005, stran 123

²⁸ Inter-es d.o.o.: Priročnik za pripravo na preizkus strokovne usposobljenosti za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov, Ljubljana 2005, stran 124-125

- je predlagatelj izrednega prevoza za zavarovanje plačila predložil veljavni inštrument zavarovanja (npr. menica in menična izjava) ali je v zavarovanje plačila predložil bančno garancijo;
- predlagatelj izrednega prevoza v času izdaje dovoljenja nima neporavnanih zapadlih obveznosti iz naslova predhodno izdanih dovoljenj za izredni prevoz.

Ne glede na določbo se povračilo za izredne prevoze, ki se opravljajo na podlagi dovoljenja za opravljanje izrednih prevozov v določenem časovnem obdobju, vplača kot akontacija na podlagi načrtovanega obsega izrednih prevozov. Obračun povračila se opravi na podlagi evidence dejansko opravljenih izrednih prevozov in mora biti opravljen najmanj enkrat mesečno.

Povračilo za izredni prevoz se vplačuje na račune upravljavcev cest, po katerih poteka izredni prevoz, v sorazmerju z dolžino prevozne poti izrednega prevoza po javnih cestah posameznih upravljavcev cest.

Predlagatelju izrednega prevoza, ki ima neporavnane obveznosti iz naslova povračila za izredni prevoz za predhodno opravljene prevoze, se vloga za izdajo dovoljenja za izredni prevoz zavrne za čas, dokler ne poravna teh obveznosti.