



OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „Ministerstvo dopravy“), podle § 24b odst. 1 písm. a) a b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), a § 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), z moci úřední

určuje:

silnice II. a III. třídy na území České republiky, které lze využít vozidly, jejichž níže stanovené hodnoty překračují hodnoty stanovené zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a to za současného splnění všech níže uvedených podmínek:

Termín: 5 let od účinnosti tohoto opatření obecné povahy

Účel přepravy: zemědělské práce (sezónní práce v zemědělství)

Vozidlo nebo jízdní souprava: 1) zvláštní vozidlo kategorie S a podkategorie SS¹ (samojízdný pracovní stroj), včetně kombinace s pracovními adaptéry, včetně tažených na přepravníku

2) jízdní souprava vozidla kategorie T (kolový traktor) a C (pásový traktor) a zvláštního vozidla podkategorie SN (pracovní stroj nesený)² nebo výměnného taženého stroje kategorie S (dříve pracovní stroj přípojný kategorie Sp)

3) vozidla kategorie T (kolový traktor) a C (pásový traktor) a jejich přípojná vozidla kategorie R (dříve Ot)

Hodnoty pro vozidla podkategorie SS a podkategorie SN a soupravy T a C s pracovními stroji – 1) a 2)

Největší povolená délka: 22 m

Největší povolená šířka: 5 m

¹ Dle vyhlášky č. 341/2004 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů: Zvláštní vozidla podkategorie SS jsou pracovní stroje samozjízdné s vlastním zdrojem pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Pracovní stroje samozjízdné nejsou zpravidla určeny pro přepravní činnost.

² Zvláštní vozidla podkategorie SN jsou pracovní stroje nesené určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Tyto stroje se na pozemních komunikacích pohybují zavěšeny na vozidle a tvoří s ním jeden celek. Jejich pojezdové ústrojí (pokud jsou jím vybaveny) není v přepravní poloze ve styku s vozovkou. Do této kategorie spadají i výměnné nástavby mající charakter pracovního stroje neseného.



Největší povolená výška:	4,5 m
Největší povolená hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy:	40 t
Největší povolená hmotnost nebo rozložení hmotnosti na nápravy:	12 t

Hodnoty pro vozidla kategorie T a C a jejich přípojná vozidla R (Ot) – 3)

Největší povolená šířka:	3 m
--------------------------	-----

Další podmínky přepravy (všechny kategorie)

1. Vozidlo kategorie T a C musí být použito výlučně ve spojení se zvláštním vozidlem podkategorie SN nebo výměnným taženým strojem S (Sp).
2. Vozidlo kategorie T a C lze užít pouze v případě, kdy je rozšíření opodstatněno montáží pneumatik, gumových pásů nebo dvojmontážním uspořádáním pneumatik, jež jsou nezbytné pro ochranu půdy, včetně systémů proti rozstříku, a to za předpokladu, že šířka stálé konstrukce vozidla nepřesáhne 2,55 m a schválený typ vozidla je rovněž vybaven alespoň jednou sadou pneumatik nebo gumových pásů, při jejichž použití celková šířka nepřesáhne 2,55 m, přípojné vozidlo kategorie R (Ot) pouze v případě použití uspořádání pneumatik na ochranu půdy, pokud lze vozidlo vybavit alespoň jednou sadou pneumatik, se kterou šířka vozidla nepřesáhne 2,55 m. Šířka konstrukce vozidla nezbytná pro účely dopravy nesmí přesáhnout 2,55 m. Jestliže lze vozidlo vybavit alespoň jednou sadou pneumatik, se kterou šířka vozidla nepřesáhne 2,55 m, použijí se takové systémy proti rozstříku, jsou-li namontovány, že šířka vozidla nepřekročí 2,55 m nebo při použití nástrojů, které jsou nezbytné k fungování vozidla.
3. Užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy a za použití vozidla technického doprovodu vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy, pokud šířka vozidla či jízdní soupravy překročí hodnotu 3 m, a za použití dvou vozidel technického doprovodu vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy, pokud šířka vozidla či jízdní soupravy překročí hodnotu 4 m. Vozidla technického doprovodu se umísťují vždy před jedoucí vozidlo či jízdní soupravu.
4. Pokud vozidlo podkategorie SN bude svoji šířkou přesahovat vlečné vozidlo, bude jeho vnější okraj označen obrysovým značením³ (směrem dopředu bílé a směrem dozadu červené barvy).
5. Provozovatel vozidla před započítáním přepravy prověří dopravně technický a stavební stav pozemních komunikací, na kterých bude přeprava realizována, se zaměřením zejména na šířkové a výškové uspořádání, nosnosti mostů a dopravní omezení.

³ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 48 – Jednotná ustanovení pro schvalování typu vozidel z hlediska montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci [2016/1723]

Odůvodnění

Ministerstvo dopravy v souladu s § 24b zákona o pozemních komunikacích a správním řádem, po projednání s dotčenými správními orgány, určuje pozemní komunikace, na kterých lze při splnění podmínek zajišťujících bezpečnost a plynulost silničního provozu a ochranu stavu pozemní komunikace užít vozidlo, jehož výška, hmotnost nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol překračuje hodnoty stanovené zákonem o silničním provozu, jde-li o vnitrostátní silniční dopravu, nebo užít vozidlo, jehož výška, šířka, hmotnost nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol překračuje hodnoty stanovené zákonem o silničním provozu, jde-li o vnitrostátní přepravu dřeva, o využití pracovních strojů samojízdných pro zemědělské práce nebo pro opravy nebo údržbu pozemních komunikací.

Dle zákona o silničním provozu nelze na pozemních komunikacích užít motorové vozidlo, resp. jízdní soupravu, pokud její hmotnost nebo rozměry včetně nákladu ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace anebo pokud hmotnost nebo rozměry jednotlivých vozidel včetně nákladu, poměr hmotností jednotlivých vozidel nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace. To neplatí, pokud je její užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu, kterým je zákon o pozemních komunikacích (přeprava zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, není-li umožněna opatřením obecné povahy podle § 24b zákona o pozemních komunikacích). Hmotnosti, rozměry a další podmínky upravuje vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel (dále jen „vyhláška“).

Povolení zvláštního užívání pozemních komunikací na silnicích jsou vydávána obecními úřady obcí s rozšířenou působností, krajskými úřady a Ministerstvem dopravy, a to v závislosti na kategorii a třídě pozemní komunikace, na níž má být takové vozidlo užito, nebo trasu přesahující určitý územní celek, na níž má být takové vozidlo užito. Vydání opatření obecné povahy dle § 24b zákona o pozemních komunikacích prakticky znamená, že vozidla, které splňují výše uvedené podmínky, lze na silnicích používat, aniž by bylo potřebné povolení zvláštního užívání pozemních komunikací podle § 25 zákona o pozemních komunikacích. Ustanovení § 24b zákona o pozemních komunikacích tak představuje tzv. rozšíření obecného užívání pozemních komunikací. Jeho první část [§ 24b odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích] se týká užití vozidel, jde-li o vnitrostátní silniční dopravu a druhá část [§ 24b odst. 1 písm. b) zákona o pozemních komunikacích] jde-li o vnitrostátní přepravu dřeva, o využití pracovních strojů samojízdných pro zemědělské práce nebo pro opravy nebo údržbu pozemních komunikací.

Každoročně je vydáno několik desítek tisíc povolení zvláštního užívání silnic, z níž velkou část představuje přeprava za účelem sezónních prací v zemědělství, kterou lze souhrnně označit jako přeprava zemědělských strojů. Jde jednak o užití silnice samojízdnými pracovními stroji (např. sklízecí mlátička) anebo při přepravě jiných zemědělských strojů, které jsou nesené traktorem (např. žací stroj, kompaktor, secí stroj, diskový podmítač, secí stroj, čističe a nakládače). Při sezónních pracích v zemědělství jsou pro účely přepravy zemědělských strojů často využívány silnice II. a III. třídy. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují na silnice I. třídy, které jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, silnice II. třídy, které jsou určeny pro dopravu mezi okresy, a silnice III. třídy, které jsou určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Jak bylo zmíněno výše, objem žádostí o povolení zvláštního užívání silnic, zejména pro přepravu zemědělských strojů, správní orgány značně zahlcuje. Vzhledem k množství žádostí a i s ohledem na charakter správního řízení předcházejícího vydání povolení lze konstatovat, že vydání povolení zpravidla nepředchází žádné podrobné posuzování. Z toho vyplývá, že povolení jsou vydávána de facto automaticky. V důsledku správní praxe se provoz těchto vozidel na silnicích

stává spíše běžnou záležitostí než výjimkou. Ministerstvu dopravy ani není z průběžných kontrol výkonu státní správy známo, že by docházelo k zamítání žádostí o povolení zvláštního užívání silnic pro účely zemědělské přepravy.

Vydávání povolení zvláštního užívání silnic pro přepravu zemědělských strojů je nejen značně administrativně i finančně nákladné, ale rovněž zejména v případě náhlých, např. kalamitních situací nebo změn v důsledku povětrnostních podmínek ovlivňujících průběh sezónních prací v zemědělství značně nepružné. Členské státy Evropské unie přitom mají možnost, která zatím nebyla v České republice využita, zakotvit takový procesní postup, kterým by se umožnilo užívání některých pozemních komunikací vozidly, jejichž hmotnosti nebo rozměry v určité míře překračují hodnoty stanovené právním předpisem.

Rozšířením obecného užívání silnic vydáním tohoto opatření obecné povahy dojde k výraznému snížení administrativní zátěže jak na straně podnikatelů, tak na straně správních orgánů. Kromě toho se tento druh přepravy ani nepodílí na státním rozpočtu, resp. rozpočtu územních samosprávných celků, jejichž orgány povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací vydávají, neboť je podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, osvobozen od správního poplatku.

Ministerstvo dopravy proto využilo možnost upravenou v § 24b zákona o pozemních komunikacích pro dlouhodobé zjednodušení uskutečňování přepravy zemědělských strojů. Užití samojízdných pracovních strojů umožňuje § 24b odst. 1 písm. b) zákona o pozemních komunikacích (toto ustanovení se vztahuje toliko na veškeré samojízdné stroje), přepravu nesených zemědělských strojů v soupravě s motorovým vozidlem umožňuje § 24b odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích. Ministerstvo dopravy proto vymezilo jako vozidla, která lze užít, zvláštní vozidlo kategorie S a podkategorie SS⁴ (samojízdný pracovní stroj) a jízdní soupravu vozidla kategorie T a C (traktor) a zvláštního vozidla podkategorie SN⁵ (pracovní stroj nesený). Vzhledem k tomu, že jde výlučně o přepravu zemědělských strojů za účelem sezónních prací v zemědělství, je umožněno spojení v jízdní soupravě toliko s traktorem.

Ministerstvo dopravy určuje pozemní komunikace k užití samojízdnyými zemědělskými stroji na dobu 5 let, během které bude přijímat podněty k tomu, zda má být doba platnosti tohoto opatření obecné povahy prodloužena či nikoliv a aktivně tuto problematiku konzultovat s dotčenými orgány.

Pro zvláštní vozidla podkategorie SS jsou ve vyhlášce stanoveny hodnoty převážně tak jako pro vozidla jiných kategorií (M, N atd.). V případě hmotnosti vozidla však platí, že u vozidel kategorie S, s výjimkou tažených vozidel s ojí, může být nejvyšší povolená hmotnost vyšší než hmotnosti stanovené u přívěsů uvedené v § 5 odst. 2 písm. f), g) a h) vyhlášky v závislosti na počtu náprav a hmotnost připadající na spojovací zařízení v závislosti na typu tohoto spojovacího zařízení a jeho povoleném zatížení, pokud nebylo při schválení technické způsobilosti vozidla stanoveno jinak. Ministerstvo dopravy určuje, že pro účely přepravy zemědělského stroje je maximální hmotnost 40 t (resp. 40 t pro jízdní soupravu taženou traktorem) proto, aby do působnosti opatření obecné povahy spadaly všechny samojízdné zemědělské stroje. Jejich případné přetížení nehrozí, neboť nejsou určeny k přepravě osob nebo nákladu. Hmotnost na nápravu byla u zemědělských samojízdných strojů jako například sklizečů a čističů řepy ale i nesených zemědělských strojů stanovena na 12 t, neboť tyto stroje disponují širokými

⁴ Dle vyhlášky č. 341/2004 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů: Zvláštní vozidla podkategorie SS jsou pracovní stroje samojízdné s vlastním zdrojem pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Pracovní stroje samojízdné nejsou zpravidla určeny pro přepravní činnost.

⁵ Zvláštní vozidla podkategorie SN jsou pracovní stroje nesené určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Tyto stroje se na pozemních komunikacích pohybují zavěšeny na vozidle a tvoří s ním jeden celek. Jejich pojezdové ústrojí (pokud jsou jím vybaveny) není v přepravní poloze ve styku s vozovkou. Do této kategorie spadají i výměnné nástavby mající charakter pracovního stroje neseného.

balonovými pneumatikami. Měrný tlak na vozovku je tudíž nižší než při hnací nápravě vozidel jiných kategorií (11,5 t).

Jako podmínka přepravy zemědělských strojů byly stanoveny větší rozměry (šířka, výška, délka a délka jízdní soupravy s traktorem), než jsou upraveny vyhláškou, ale současně byly za účelem dodržení bezpečnosti silničního provozu a ochrany pozemních komunikací stanoveny doplňující podmínky jako je užití oranžového výstražného světla nebo použití vozidla technického doprovodu vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy. Popsané podmínky odpovídají běžné praxi silničních správních úřadů při povolování zvláštního užívání pozemních komunikací samojízdnyými pracovními stroji pro účely zemědělské přepravy. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích bylo opatření obecné povahy projednáno s Policií České republiky.

Na základě výše uvedeného určilo Ministerstvo dopravy po projednání s dotčenými orgány silnice, které mohou být užity samojízdnyými pracovními stroji pro zemědělské práce. **Povinnost řídit se místní a přechodnou úpravou provozu není při užití vozidla nebo jízdní soupravy dle podmínek tohoto opatření obecné povahy dotčena**, a proto zůstává zachována ochrana úseků, zejména mostů, které pro tento typ přepravy nejsou vhodné. Nadto **užití vozidla nezbavuje uživatele povinnosti k náhradám za poškození nebo znečištění těchto pozemních komunikací**, což má význam zejména z hlediska znečištění hlínou nebo přepravovaným materiálem.

Projednání s dotčenými orgány a vypořádání připomínek podle § 172 odst. 4 správního řádu

Dotčené orgány uplatnily k návrhu tohoto opatření obecné povahy řadu připomínek na stanovení dalších podmínek, které bylo částečně možné rozdělit díky stejné či obdobné formulaci do několika skupin.

S podmínkami nekonkrétně formulovanými, a tedy těžko vymahatelnými, se Ministerstvo dopravy neztotožnilo. Jako příklad lze uvést požadavek na omezení přepravy pouze na dobu minimálního provozu, „*mimo dopravní špičku*“. Provoz odpoledne poslední pracovní den před dnem pracovního klidu nebo pracovního volna, dopoledne prvního dne pracovního klidu nebo pracovního volna a odpoledne posledního dne pracovního klidu je i podle Policie České republiky, která tuto podmínku stanovila, potřebné korigovat dle místních podmínek a aktuální dopravní situace. V případě sezónních prací však jde navíc o příliš přísnou podmínku. Požadavek na chování řidičů „*tak, aby co nejméně ovlivnili plynulost dopravy*“ je rovněž obecný. Neurčitý je v zásadě také požadavek, aby přeprava neprobíhala za nepříznivých povětrnostních podmínek jako je například „*hustá mlha*“ či „*silné sněžení*“ (povětrnostní podmínky se mohou měnit i v průběhu samotné přepravy, proto by případné uplatnění výše uvedených požadavků mohlo situaci v provozu spíše zkomplikovat, např. nevhodným odstavením vozidla apod.).

S opakováním jiných zákonných povinností v podmínkách dle návrhů některých dotčených orgánů (řádný technický stav brzdového systému, funkční světla, bezpečné uložení nákladu, povinnost k náhradě škody v důsledku poškození pozemní komunikace) Ministerstvo dopravy nesouhlasilo. Dotčené orgány, samozřejmě správně, kladou důraz na to, že s přepravou vymezenou v úvodu tohoto opatření, se vážou povinnosti plynoucí z jiných právních předpisů. Povinnost dodržovat jiné povinnosti podle jiných právních předpisů, například zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích“), vyplývá z těchto právních předpisů, a proto je zbytečné opět tyto povinnosti zdůrazňovat v opatření obecné povahy a činit jej tak méně přehledným. Jinak by tomu bylo, pokud by zvláštní užívání probíhalo za současné uzavírky pozemní komunikace.

Nadto uplatnily dotčené orgány další připomínky. Policie České republiky požadovala, aby:

- *Pokud vozidlo SN bude přesahovat do stran vlečné vozidlo, bude jeho vnější okraj označen retroreflexním materiálem jako v případě označení dlouhého či těžkého vozidla za denního světla a za snížené viditelnosti dopředu bílým a dozadu červeným světlem (ne pracovním světlem, neboť pracovní světlo oslňuje).*
- *Užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy od šířky 2,55 m.*
- *Použití minimálně jednoho vozidla technického doprovodu vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy bude od šířky 3,0 m.*

Jelikož užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy a vozidla technického doprovodu vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy je pro vozidla, která jsou předmětem tohoto opatření, již zakotveno v § 7 odst. 1 písm. a) bod 3 a 7 vyhlášky, byla v podmínce č. 3 stanovena povinnost užití těchto opatření v míře odpovídající konkrétní šíři vozidla.

Krajský úřad Královéhradeckého kraje uplatnil k návrhu opatření obecné povahy tuto připomínku:

„Pro všechna vozidla kategorie S a podkategorie SS pro přepravy (i po silnicích I. třídy) v souvislosti se sezónními pracemi v zemědělství požadujeme, aby byly zahrnuty do opatření obecné povahy, které Ministerstvo dopravy vydá dle ust. § 24b odst. 2) zákona o pozemních komunikacích.

Pro provoz vozidel v souvislosti se sezónními pracemi v zemědělství (i na silnicích I. třídy) skupiny T (kolový traktor) a skupiny C (pásový traktor) s nesenými či přípojnými vozidly bez ohledu na posuzování šířky schváleného typu požadujeme, aby byly zahrnuty do opatření obecné povahy, které Ministerstvo dopravy vydá dle ust. § 24b odst. 2) zákona o pozemních komunikacích.

Jako podmínku v OOP dle ust. § 24b odst. 2) písm. b) zákona o pozemních komunikacích požadujeme uvést, že:

a) silnice I. třídy budou využívány pouze výjimečně, v případě, že není možný přesun po pozemních komunikacích nižších tříd a kategorií,

b) na čtyřpruhové, směrově rozdělené komunikaci pojedou doprovodné vozidlo za vozidlem či jízdní soupravou (doplnění podmínky č. 3 návrhu OOP).

Podmínky uvedené v návrhu OOP pod č. 1. a 2. požadujeme vypustit.“

Z uvedených připomínek podle Ministerstva dopravy vyplývá to, že Krajský úřad Královéhradeckého kraje navrhoval toto opatření rozšířit i na silnice I. třídy a rozšířit jej i na jiné druhy přepravy (dle zdůvodnění pro účely „nezemědělské“ jako např. přeprava vozidel do servisu nebo z prostor prodejce vozidla). S tímto se Ministerstvo dopravy neztotožňuje s ohledem na význam silnic I. třídy. Krajský úřad Královéhradeckého kraje přitom, dle Ministerstva dopravy rozumně, požaduje, aby byla u silnic I. třídy přeprava jen výjimečná. Bohužel jde o velmi obecné vymezení podmínky a její dodržování by bylo v praxi sporné. Nelze snadno určit a slovně srozumitelně (alespoň ne ze zkušeností Ministerstva dopravy) vyjádřit, jak by výjimečnost byla posuzována, ani zda by se vztahovala k zemědělské přepravě nebo i jiné, jak navrhuje krajský úřad, a které přesně. Požadavek Krajského úřadu Královéhradeckého kraje byl bohužel v rozporu s cílem opatření obecné povahy vymezit rozšířené obecné užívání silnic prozatím na zemědělské práce (sezónní práce v zemědělství) jak jej v současnosti vnímá Ministerstvo dopravy. Není však vyloučeno, že v budoucnu k návrhu na podobné rozšíření, ať už co do kategorií a tříd pozemních komunikací nebo druhům přepravy, ze strany Ministerstva dopravy dojde. Ministerstvo dopravy uvítá případné podněty na přesněji formulované druhy přeprav či konkrétní lokality, kde by takové přepravy bylo možné s ohledem na povahu a význam silnic I. třídy realizovat.

Krajský úřad Kraje Vysočina navrhoval zkrátit dobu účinnosti opatření obecné povahy pouze na 1 rok. Ministerstvo dopravy se s tímto požadavkem neztotožnilo (viz odůvodnění).

Krajský úřad Karlovarského kraje sdělil, že souhlasí/nesouhlasí se zvláštním užíváním silnic, což dle Ministerstva dopravy neznamena jen jiná formulace rozšíření obecného užívání silnic tímto opatřením obecné povahy, a to podle konkrétních hmotností a rozměrů vozidel:

1. *Souhlasíme se zvláštním užíváním silnic II. a III. třídy v Karlovarském kraji, a to za splnění přepravních podmínek vydávaných v rozhodnutí Ministerstva dopravy pro přepravu do 48 t hmotnosti, 5,5 m šířky, 4,5 m výšky a 30 m délky.*
2. *Nesouhlasíme se zvláštním užíváním silnic II. a III. třídy v Karlovarském kraji, pokud [s]polečnosti přepravující zejména dřevní hmotu budou trvat na hmotnosti do 52 t, budou tyto přepravy posuzovány individuálně, a to s návrhem přepravních tras.*
3. *Souhlasíme se zvláštním užíváním silnic II. a III. třídy v Karlovarském kraji, za předpokladu splnění podmínek dle § 5 vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, pokud tyto stroje (zemědělské, stavební a jeřáby) budou tyto hodnoty překračovat, budou posuzovány individuálně s návrhem přepravních tras.*

Krajský úřad Jihomoravského kraje upozornil, že „[v]ýčet silnic či jejich délka je v čase proměnlivá. Není zřejmé, zda se jedná o silnice takto zaříděné k datu účinnosti OOP nebo jakékoliv silnice II. a III. tř. v době účinnosti OOP, tedy i nově zařazené; není zřejmé, co s komunikacemi, které budou v době platnosti ze sítě silnic II. a III. tř. vyřazeny a zařazeny jako komunikace místní.“ Ministerstvo dopravy má za to, že ze zákona o pozemních komunikacích vyplývá, že toto opatření obecné povahy se vztahuje na přepravu po pozemních komunikacích, které jsou v okamžiku uskutečnění přepravy v době platnosti tohoto opatření (5 let) silnicemi II. a III. třídy. Pokud tedy kupříkladu v průběhu pěti let účinnosti toho opatření dojde ke změně kategorie pozemní komunikace ze silnice III. třídy na místní komunikaci, bude užití této pozemní komunikace v „novém“ v režimu místní komunikace podléhat povolení jejího zvláštního užívání.

Krajský úřad Zlínského kraje doručil vyjádření, v němž uvedl, že „při dodržení podmínek přepravy uvedených v tzv. ‚generálním souhlasu‘ ze dne 14. 5. 2019 a ze dne 28. 5. 2019 nemáme k uvedenému návrhu opatření obecné povahy připomínek“. K vyjádření byly připojeny dvě listiny s názvem generální souhlas, jejich autorem je Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace, správce silnic ve vlastnictví Zlínského kraje. Ministerstvo dopravy považuje všechny tyto písemnosti za připomínky k návrhu opatření obecné povahy Zlínského kraje coby vlastníka silnic zpracované prostřednictvím správce, byť podané orgánem kraje v přenesené působnosti (dle záhlaví dopisu).

Opačný postup by byl podle Ministerstva dopravy nepřiměřeným formalismem. Připomínky jsou následující:

- a) označení vozidel příslušným obrysovým a výstražným zařízením (během jízdy v provozu),
- b) přeprava nikoliv za snížené viditelnosti způsobené zhoršenými povětrnostními podmínkami a špatné sjízdnosti vozovek,
- c) soulad samojízdného pracovního stroje se zákonem o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- d) přeprava po zjištění, že trasa umožňuje bezpečný průjezd,
- e) povinnost uživatele prověřit navrhovanou trasu po stránce šířkového, výškového uspořádání včetně poloměrů oblouků, únosnosti mostů, podjezdových výšek za účelem předcházení vzniku škod,
- f) ručení uživatele za veškeré škody způsobené na majetku ve vlastnictví Zlínského kraje a třetích osob a povinnost poškození hlásit správci těchto silnic,
- g) předchozí „vytipování“ míst pro plánované odstavení pracovního stroje či soupravy dle § 25 zákona o silničním provozu s předchozím odsouhlasením vlastníkem/správce pozemní komunikace.

K připomínce podle písm. a): V návaznosti na vyjádření Policie České republiky byla tato připomínka zohledněna doplněním podmínky č. 4.

K připomínkám podle písm. b) a e): Tyto připomínky směřují k prevenční povinnosti a podle Ministerstva dopravy je prevenční povinnost dostatečně zajištěna soukromoprávní úpravou, a proto je nepřevzato do opatření obecné povahy.

K připomínce podle písm. c): Povinnost dodržovat jiné povinnosti podle jiných právních předpisů, například zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích vyplývá z těchto právních předpisů, a proto je zbytečné opět tyto povinnosti zdůrazňovat v opatření obecné povahy a činit jej tak méně přehledným. Jinak by tomu bylo, pokud by zvláštní užívání probíhalo za současné uzavírky pozemní komunikace.

K připomínce podle písm. d): V návaznosti na vyjádření Policie České republiky byla tato připomínka zohledněna doplněním podmínky č. 5.

K připomínce podle písm. f): Dle § 19 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích je zakázáno znečišťovat nebo poškozovat dálnice, silnice, místní komunikace, jejich součásti a příslušenství. Povinnosti související se znečištěním a poškozením, včetně oznámení vlastníkově či správci pozemní komunikace dále upravuje § 28 zákona o pozemních komunikacích. Navíc ani povolení k zvláštnímu užívání pozemní komunikace by jinak nezbavilo uživatele povinnosti k náhradám za poškození nebo znečištění dálnice, silnice nebo místní komunikace. Stanovení této povinnosti, či ručení za její splnění, by tak bylo nadbytečné. Odpovědnost za způsobenou škodu včetně škody na pozemních komunikacích se řídí zákonem o pozemních komunikacích a soukromoprávními předpisy. V rovině přestupkové se znečištění a poškození pozemní komunikace věnuje též zákon o pozemních komunikacích.

K připomínce podle písm. g): Podle Ministerstva dopravy jsou povinnosti týkající se zastavení, stání a opětovného vyjíždění od okraje pozemní komunikace upraveny dostatečně v zákoně o silničním provozu.

V Praze 25. ledna 2020

Ing. Václav Krumphanzl v. r.
ředitel
Odbor pozemních komunikací

Vyvěšeno na úřední desce Ministerstva dopravy dne:

Dnem vyvěšení je den vyvěšení na úřední desce správního orgánu, který písemnost doručuje, tj. Ministerstva dopravy. Dále vyvěšeno na úřední desce dotčených orgánů (razítko, podpis oprávněné úřední osoby potvrzující vyvěšení a sejmutí na úřední desce):

Úřední deska Krajského úřadu Jihočeského kraje dne:

Úřední deska Krajského úřadu Jihomoravského kraje dne:

Úřední deska Krajského úřadu Karlovarského kraje dne:

Úřední deska Krajského úřadu Královéhradeckého kraje dne:

Úřední deska Krajského úřadu Libereckého kraje dne:

Úřední deska Krajského úřadu Moravskoslezského kraje dne:

Úřední deska Krajského úřadu Olomouckého kraje dne:

Úřední deska Krajského úřadu Plzeňského kraje dne:

Úřední deska Krajského úřadu Pardubického kraje dne:

Úřední deska Krajského úřadu Středočeského kraje dne:

Úřední deska Krajského úřadu Ústeckého kraje dne:

Úřední deska Krajského úřadu Kraje Vysočina dne:

Úřední deska Krajského úřadu Zlínského kraje dne:

Úřední deska Magistrátu hlavního města Prahy dne: