

Specijalni cestovni prijevoz

Jašarević, Ela

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University North / Sveučilište Sjever**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:122:638517>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-14**



Repository / Repozitorij:

[University North Digital Repository](#)





**Sveučilište
Sjever**

Završni rad br.: 462/TGL/2020

SPECIJALNI CESTOVNI PRIJEVOZ

Ela Jašarević, 1725/336

Varaždin, rujan 2020. godine



Sveučilište Sjever

Odjel za tehničku i gospodarsku logistiku

Završni rad br.:

SPECIJALNI CESTOVNI PRIJEVOZ

Student:

Ela Jašarević, 1725/336

Mentor:

mr sc. Igor Franolić, dipl.ing.prom., predavač

Varaždin, rujan 2020. godine

Prijava završnog rada

Definiranje teme završnog rada i povjerenstva

ODJEL Odjel za logistiku i održivu mobilnost

STUDIJ preddiplomski stručni studij Tehnička i gospodarska logistika

PRISTUPNIK Ela Jašarević

MATIČNI BROJ 1725/336

DATUM 29.9.2020.

KOLEGIJ Prometna logistika II

NASLOV RADA Specijalni cestovni prijevoz

NASLOV RADA NA ENGL. JEZIKU Special road transport

MENTOR mr.sc. Igor Franolić, dipl.ing.prom.

ZVANJE Predavač

ČLANOVI POVJERENSTVA

1. doc.dr.sc. Predrag Brleg, predsjednik

2. mr.sc. Igor Franolić, mentor

3. Ivan Cvitković, mag.ing.traff., član

4. dr.sc. Ivana Martinčević, zamjenski član

5.

Zadatak završnog rada

BROJ

OPIS

Kod prijevoza većih dimenzija i mase govorimo o specijalnom prijevozu. Organizacija prijevoza specijalnih tereta u cestovnom transportu je izrazito složen proces koji je zakonski reguliran brojnim ograničenjima i specifičnostima. Za specijalni prijevoz potrebno je posebno odobrenje nadležne institucije i obvezno poduzimanje posebnih mjera sigurnosti. Organizacijom prijevoza navedenih tereta bave se špediterske tvrtke specijalizirane za tu vrstu tereta. U radu je opisana organizacija na primjeru izvršenog prijevoza specijalnih tereta na temelju ustupljenih podataka iz tvrtke specijalizirane za prijevoz specijalnih tereta.

ZADATAK URUČEN

POTPIS MENTORA

Predgovor

Zahvaljujem se mentoru rada, mr sc., dipl.ing.prom. Igoru Franoliću koji je pratio cijeli proces nastajanja završnog rada te me svojim savjetima usmjeravao da prevladam probleme prilikom izrade završnog rada.

Također, zahvaljujem se i radnicima tvrtke Premužić transporti d.o.o., a posebno administrativnoj tajnici tvrtke na susretljivosti te na prikupljenim informacijama i materijalima vezanih za ovaj rad.

Posebno se zahvaljujem svojoj obitelji i prijateljima na strpljenju i moralnoj podršci koju su mi pružali tijekom cijelog mog školovanja.

Sažetak

Kod prijevoza većih dimenzija i mase govorimo o specijalnom prijevozu. Organizacija prijevoza specijalnih tereta u cestovnom transportu je izrazito složen proces koji je zakonski reguliran brojnim ograničenjima i specifičnostima. Za specijalni prijevoz potrebno je posebno odobrenje nadležne institucije i obvezno poduzimanje posebnih mjera sigurnosti. Organizacijom prijevoza navedenih tereta bave se špediterske tvrtke specijalizirane za tu vrstu tereta. U završnom radu je opisana organizacija na primjeru izvršenog prijevoza specijalnih tereta na temelju ustupljenih podataka iz tvrtke specijalizirane za prijevoz specijalnih tereta.

KLJUČNE RIJEČI: specijalni prijevoz, špedicija, specijalni teret

Summary

When transporting larger dimensions and weight, we are talking about special transport. The organization of the transport of special loads in road transport is an extremely complex process that is legally regulated by numerous restrictions and specifics. Special transport requires the special approval of the competent institution and the obligatory taking of special safety measures. The organization of the transport of these cargoes is handled by freight forwarding companies specializing in this type of cargo. The final work describes the organization on the example of the performed transport of special cargo on the basis of data provided by a company specializing in the transport of special cargo.

KEY WORDS: special transport, forwarding, special cargo

Popis korištenih kratica

FIATA (Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles) -
Međunarodni savez špediterskih udruženja

INCOTERMS (International Commercial Terms) - međunarodna pravila za tumačenje
trgovinskih termina

ICC (International Chamber of Commerce) - Međunarodna trgovinska komora

EXW (Free Carrier) - franko tvornica

FCA – (Franco Carrier) - franko prijevoznik

CPT (Carriage Paid To) - vozarina plaćena do

CIP (Carriage And Insurance Paid To) - vozarina i osiguranje plaćeni do

DAT (Delivered At Terminal) - isporučeno na terminal

DAP – (Delievered At Place) - isporučeno na mjestu

DDP (Delivered Duty Paid) - isporučeno ocarinjeno

FAS (Free Alongside Ship) - slobodno uz bok broda

FOB (Free On Board) - franko utovareno na brod

CFR (Cost and Freight) - troškovi i vozarina

CIF (Cost, Insurance and Freight) - troškovi, osiguranje i vozarina

CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route)
- Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom

Sadržaj

1. UVOD	1
2. CESTOVNI PROMET	2
2.1. Razvitak cestovnog prometa	2
2.2. Infrastruktura cestovnog prometa	3
2.3. Suprastruktura cestovnog prometa	5
2.3.1. Teretna cestovna vozila	6
2.4. Prednosti i nedostaci cestovnog prijevoza	7
2.5. Tehnologija prijevoza tereta	8
2.5.1. Struktura prijevoznog tereta	8
2.5.2. Vrste prijevoza tereta	9
3. OSNOVNI POJMOVI ŠPEDITERSKOG POSLOVANJA	10
3.1. FIATA	11
3.2. Incoterms 2010.	12
4. SPECIJALNI CESTOVNI PRIJEVOZ	15
4.1. Prijevoz specijalnih tereta	15
4.2. Pravilnik o izvanrednom prijevozu	17
4.3. Priključna vozila za transport teških tereta	18
4.4. Način označavanja vozila kojim se obavlja izvanredni prijevoz	22
4.5. Pratlja izvanrednog prijevoza	24
4.6. Označavanje vozila pratlje	25
4.7. Plan puta izvanrednog prijevoza	28
5. PRIMJER ORGANIZACIJE PRIJEVOZA SPECIJALNIH TERETA PREMUŽIĆ TRANSPORTI d.o.o.	29
5.1. Dozvola za obavljanje specijalnih prijevoza	33
6. ZAKLJUČAK	35
LITERATURA	36
Popis slika	37
Popis tablica	38
Popis priloga	39

1. UVOD

Cestovni prijevoz tereta osnova je gospodarske učinkovitosti. U cestovnom prometu, kao i u ostalim prometnim granama, postoje različite vrste tereta koji se po svojim osnovnim karakteristikama razlikuju jedan od drugog te s obzirom na tu činjenicu biraju se odgovarajuća sredstva manipulacije i prijevoza te odgovarajuća infrastruktura kako bi se postigla što bolja učinkovitost prevožene robe. Razvijena prometna infrastruktura smatra se izuzetno važnim čimbenikom održivog i uravnoteženog razvoja svake države.

Djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe te prijevozom iste jest špedicija. Radi efikasnijega rada i međusobne suradnje u međunarodnoj špediciji, osnovan je Međunarodni savez udruženja špeditera (FIATA). Specijalni (izvanredni) prijevoz zahtijeva posebnu obradu, prisutnost pratećeg vozila uz to dobivene dozvole i odgovarajuće dokumentacije. Prijevoz specijalnih tereta je financijski skuplji zbog dozvola koje su potrebne.

U prvom dijelu završnog rada opisan je cestovni promet općenito, definirana je njegova infrastruktura i suprastruktura te su opisane vrste teretnih cestovnih vozila. Također su nabrojane i opisane tri osnovne faze prijevoznog procesa. U nastavku je definiran pojam špedicije te svi pojmovi vezani uz špeditersko poslovanje.

Nakon toga opisan je specijalni (izvanredni) cestovni prijevoz i u kojim se fazama odvija, što je sve potrebno kako bi se proveo. Opisani su načini označavanja vozila kojima se obavlja takav prijevoz, kao i označavanja pratnje izvanrednog prijevoza.

U zadnjem dijelu rada, na temelju dobivenih podataka iz tvrtke Premužić transporti d.o.o., opisana je organizacija prijevoza specijalnih tereta te sve dozvole potrebne za izvršavanje prijevoza specijalnih tereta.

2. CESTOVNI PROMET

Zelenika Ratko u svojoj knjizi Prometni sustavi – tehnologija, organizacija, ekonomika, logistika, menadžment, navodi da izraz cestovni prijevoz jest gospodarska djelatnost premještanja (prijevoza), prijenosa robe i putnika svim vrstama cestovnih vozila i na svim vrstama cestovnih putova, bez obzira na njihovu namjenu u (ne)gospodarske svrhe. Cestovni promet je širi pojam od „cestovnog prijevoza“. Moglo bi se reći da cestovni promet obuhvaća prijevoz robe i putnika cestovnim prijevoznim vozilima po cestovnim putovima kao i sve operacije i komunikacije u cestovnom prijevozu. To zapravo znači da izraz cestovni promet obuhvaća i djelatnosti koje su u izravnoj ili neizravnoj vezi s cestovnim prijevozom. [1]

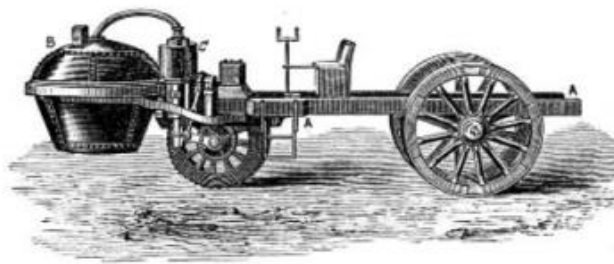
2.1. Razvitak cestovnog prometa

Od najranijih početaka čovječanstvo je nastojalo pronaći način kako da si olakša i pojednostavi putovanje do željenog odredišta. Iz tog razloga se prve ceste pojavljuju prilično rano. Njihova pojava datira iz starog vijeka u Babilonu još prije gotovo 5.000 godina. Kroz povijest naročito velik problem bio je pronalazak odgovarajućeg materijala od kojeg bi se gradile ceste kako bi bile trajnije naravi, tako da su u starijem vijeku izgrađivane od kamenih podloga, u 19.st. su rađene od drveta, a pojavom automobila koriste se materijali koji su i danas u upotrebi kao što su asfalt, beton i sl.

Prve modernije ceste kod nas, izgrađene su u toku 18. i 19. stoljeća, najprije u našim sjeverozapadnim krajevima, zbog potrebe povezivanja unutrašnjosti s primorjem, odnosno lukama. Izgradnja cesta u Hrvatskoj tijekom 20. stoljeća prati europske tehnološke postupke. Intenzitet gradnje bio je određen geoprometnim položajem, ali i društveno-političkim zbivanjima na ovim prostorima.

Razvoj automobila bitno je utjecao na dinamiku razvoja cestovnog prometa i cestovne infrastrukture u 19. i 20. stoljeću. Automobil je cestovno vozilo koje se pokreće vlastitim motorom, a služi prijevozu ljudi i dobara. Francuz N.J.Cugnot konstruirao je prvi automobil na parni pogon 1769. godine.

Vozilo je jednostavnog dizajna koji povezuje jednostavan pogonski sustav s jednostavnim upravljačkim mehanizmom. Parni stroj se nalazio ispred prvog kotača, s kojim se ujedno upravljalo i automobilom, no nedostatak je bio što se nije ujednačeno kretao, te što je morao stati svakih 10-tak minuta kako bi akumulirao paru i postigao potreban tlak pare. [2]



Slika 1. Prvi automobil na parni pogon, N.J. Cugnot, 1769.

<https://libertasnova.wordpress.com/2017/02/07/nicholas-joseph-cugnot-izumitelj-prvog-automobila-na-svijetu/>

2.2. Infrastruktura cestovnog prometa

Zelenika Ratko u svojoj knjizi Prometni sustavi – tehnologija, organizacija, ekonomika, logistika, menadžment, navodi da infrastrukturu cestovnog prometa čine sve vrste i kategorije cesta i putova uključivo i mostovi, vijadukti, tuneli, cestovne petlje i križišta s pripadajućom signalizacijom i sl. i uređaji stalno fiksirani za određeno mjesto koji služe proizvodnji prometnih usluga, reguliranju i sigurnosti cestovnog prometa, kao i kamionski i autobusni kolodvori i distribucijski centri. U infrastrukturu cestovnog prometa treba ubrojiti i zgrade s fiksiranim uređajima koji služe održavanju i servisiranju suprastrukture i infrastrukture cestovnoga prometa. [1]

Prema gospodarskom značenju, ceste se dijele na:

- magistralne i međunarodne
- regionalne i
- lokalne ceste.

Magistralne ceste su međunarodne i javne ceste koje povezuju veće gradove i važnija područja Republike, odnosno važnija gospodarska područja u Republici. One se dovezuju na međunarodne ceste.

Regionalne ceste su javne ceste koje povezuju gospodarska područja u Republici ili područja koja su posebno važna za Republiku. One povezuju relativno bliska gospodarska područja i u isto vrijeme obavljaju distribuciju prometa i napajanje magistralnih cesta.

Lokalne ceste su javne ceste koje povezuju sela i naselja na području općine ili su važne za područje općine. Te ceste pripadaju užim regionalnim područjima i u kompetenciji su komunalnih zajednica.

Podjela cesta po Zakonu o javnim cestama:

- autoceste,
- državne ceste,
- županijske ceste i
- lokalne ceste.

Autoceste su ceste koje povezuju cjelokupni prostor Republike Hrvatske i integriraju ga u europsku mrežu cesta, a namijenjene su prometu na velikim daljinama, sa dva traka na svakoj strani odvojena ogradom, te zaustavnim trakom.

Mrežu državnih cesta čine ceste koje povezuju cjelokupni prostor Republike Hrvatske i integriraju ga u europsku mrežu cesta, a namijenjene su prometu na velikim daljinama.

Županijske ceste povezuju naselja i lokalitete unutar županije i integriraju cjelokupni prostor županije u mrežu cesta Republike Hrvatske.

Lokalne ceste povezuju naselja i lokalitete unutar općine i integriraju cjelokupni prostor općine u mrežu cesta Republike Hrvatske.

U ostale ceste pripadaju sve ceste na kojima se ne odvija javni promet vozila i pješaka, nego ih isključivo koristi privatna osoba ili određena gospodarska djelatnost u čijoj je nadležnosti i gospodarenje tim cestama:

- šumske ceste,
- poljoprivredne ceste,
- vodoprivredne ceste i
- osobne i privatne ceste.

RAZRED CESTE	UKUPAN BROJ MOTORNIH VOZILA TIJEKOM 24 SATA U OBA SMJERA
AUTOCESTE - CESTE 1. RAZREDA	> 12.000
CESTE 2. RAZREDA	7.000 - 12.000
CESTE 3. RAZREDA	3.000 - 7.000
CESTE 4. RAZREDA	1.000 - 3.000
CESTE 5. RAZREDA	< 1.000

Tablica 1. Podjela cesta prema veličini motornog prometa

(<https://www.prometna-zona.com/podjela-cesta/>)

Prema veličini motornog prometa. Izraženog prosječnim godišnjim dnevnim prometom (PGDP), tj. brojem motornih vozila koji se na kraju planiranog razdoblja očekuje na cesti tijekom 24 sata, ceste se dijele u pet razreda, prikazano je u tablici iznad. [3]

Božičević J., Topolnik D. u knjizi Infrastruktura cestovnog prometa navode da bi se omogućilo nesmetano odvijanje prometa, na cestama je organizirana posebna služba za održavanje cesta. Zadaća je te službe da postojeće ceste, čije tehničko stanje zadovoljava, sačuvaju i održavaju tako da se na njima može odvijati nesmetan i siguran promet. Radovi na održavanju cesta mogu se podijeliti na redovito i pojačano održavanje. U redovito pripadaju radovi na cestama koji se obavljaju neprekidno tijekom godine, a u pojačano održavanje pripadaju radovi većeg opsega, koji se dugoročnije planiraju, i radovi koji su nastali kao posljedica nepredviđenih događaja. [4]

2.3. Suprastruktura cestovnog prometa

Zelenika Ratko u svojoj knjizi Prometni sustavi – tehnologija, organizacija, ekonomika, logistika, menadžment, navodi da suprastrukturu cestovnog prometa čine sve vrste transportnih sredstava i mehanizacije koja služe proizvodnji prometnih usluga u cestovnome prometu, reguliranju i sigurnosti prometa, kao što su sve vrste teretnih cestovnih vozila, autobusi i druga cestovna vozila za prijevoz putnika (...), te sve vrste pokretnih pretovarnih sredstava (tj. mehanizacije), koja služe manipuliranjem teretom u cestovnome prometu. U cestovnu suprastrukturu mogu se ubrojiti i pokretni uređaji koji služe održavanju i servisiranju prometne infrastrukture, transportnih i pretovarnih sredstava u cestovnome prometu. [1]

Smatra se da u cijelome svijetu ima blizu pet stotina milijuna različitih prijevoznih cestovnih vozila uključujući i sredstva za pretovar, odnosno za manipuliranje robom, što je više nego u svim drugim prometnim granama. Brojnost i različitost cestovnih vozila komplicira i njihovu klasifikaciju.

Sukladno tome moguće je dati općenitu sistematizaciju cestovnih vozila bez mehanizacije:

- osobna cestovna dvokotačna i četerekotačna vozila,
- putnička cestovna javna vozila (autobusi),
- teretna cestovna vozila s pogonom (kamioni i tegljači),
- cestovna vozila bez pogona (prikolice i poluprikolice),
- specijalna cestovna vozila.

2.3.1. Teretna cestovna vozila

Teretna cestovna vozila imaju veliku gospodarsku važnost jer omogućavaju prometovanje svih vrsta predmeta prometovanja na svim kopnenim putovima po načelu „od vrata do vrata“. Smatra se da teretna cestovna vozila imaju konkurentsku prednost u odnosu na željeznicu do 200 km. No, međutim, kod prijevoza visoko vrijedne robe i lakozapaljive robe cestovna vozila mogu imati prednost i do 2.000 km.

Najvažnija teretna vozila su: kamioni, tegljači, prikolice i specijalna teretna vozila. U eksploataciji su brojne vrste i tipovi veoma različitih skupina kamiona, primjerice: otvoreni kamioni univerzalnoga tipa, zatvoreni kamioni, samoistovarni kamioni (tzv. kiperi), hladnjače, cisterne i druge vrste specijalnih vozila.

Tegljači su specijalna kategorija teretnih cestovnih vozila velikih kapaciteta. Tegljač je motorno cestovno vozilo razdvojenog tipa. Sastavljeno od vučnog dijela s motorom, upravljačke kabine s odgovarajućim priborom i poluprikolice. Poluprikolica je tovarni prostor, koji se prednjim dijelom naslanja na vučni dio tegljača s pomoći sustava velike položno nagnute tanjuraste spojke. Tegljači su najpogodniji za daleke međunarodne prijevoze različitih supstrata (na relacijama dužim od 500 km). Imaju određene prednosti u odnosu na klasične kamione, primjerice, imaju veću sposobnost okretanja na malome prostoru, imaju mogućnost odvajanja vučnog dijela od tovarnog što istodobno omogućuje vučnome dijelu obavljanje drugih prijevoza dok se poluprikolica utovaruje ili istovaruje. Poluprikolice su vrlo pogodne za prijevoz tereta u Huckepack sustavu (tehnologija B) i Bimodalnom sustavu, ali isto tako i RO-RO prometu.



Slika 2. Tegljač, tegljač sa poluprikolicom

[\(http://kamibus.ba/novosti/novi-man-tegljac-i-nova-kassbohrer-poluprikolica-hrast-promet-](http://kamibus.ba/novosti/novi-man-tegljac-i-nova-kassbohrer-poluprikolica-hrast-promet-399/)

[399/\)](http://kamibus.ba/novosti/novi-man-tegljac-i-nova-kassbohrer-poluprikolica-hrast-promet-399/)

Prikolice ili priključna teretna cestovna vozila nemaju vlastiti motor pa ih moraju vući druga motorna vozila, najčešće kamioni i tegljači. Najčešće su u eksploataciji dvoosovinske srednje prikolice od 5 do 8 tona nosivosti. Prikolice imaju posebno važnu ulogu u cestovnome prometu jer svojim prijevoznim kapacitetima smanjuju eksploatacijske troškove po neto tonskom kilometru. U cestovnome prometu nalaze se i posebno konstruirane prikolice za prijevoz teških i izvangabaritnih tereta, pojedinačne mase i do 400 tona. Takve prikolice vuku posebna vučna vozila veoma velike težine i veoma snažnih motora.

Osim što smanjuju troškove, postoji još nekoliko prednosti prikolica:

1. prikolica se može otkopčati i ostaviti na utovaru ili istovaru, a u isto vrijeme kamion može obavljati prijevoz,
2. kamion može prikopčati različite tipova i vrste prikolica po veličini kapaciteta i tako se prilagoditi zahtjevima korisnika prijevoza
3. različita nosivost kamiona i prikolica omogućuje elastičnost prijevozne ponude na prometnome tržištu. [1]

2.4. Prednosti i nedostaci cestovnog prijevoza

Prednosti cestovnog prijevoza:

- Cijene su niže na kraćim i srednjim relacijama nego kod željezničkog i zračnog prijevoza
- Raspolože se specijalnim vrstama vozila za prijevoz pojedinih vrsta robe
- Zbog rasprostranjenosti prometne mreže isporuka robe je brža
- Nema potrebe za prekrcavanjem robe u druga prijevozna sredstva

Nedostaci cestovnog prijevoza:

- Ima relativno veću potrošnju goriva po jedinici prevezenog tereta
- Više je ovisan o vremenskim i drugim uvjetima u prijevozu
- Više zagađuje okoliš od željezničkog i pomorskog prijevoza
- Cijene prijevoza mogu biti više u odnosu na druge vrste prijevoza ako se roba šalje na dalje relacije.

2.5. Tehnologija prijevoza tereta

Golac Branimir u svojoj knjizi Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu, navodi da organizacijski prijevoz predstavlja ovladavanje prostorom, prijevoznim sredstvima u cilju prijevoza tereta s jednog mjesta na drugo. S gledišta organizacije, jedan od glavnih zadataka prijevoznog procesa je:

- da se teret preda u onom stanju u kakvom je primljen,
- da se preveze uz što niže prijevozne troškove,
- da se preveze u što kraćem vremenu,
- da se prijevozna sredstva što racionalnije koriste i što bolje čuvaju i
- da prijevoz ne bude sam sebi svrhom.

Prijevoznu uslugu može se realizirati putem: poduzeća javnog prijevoza tereta i poduzeća prijevoza za vlastite potrebe, tj. za prijevoz tereta proizvodnih jedinica. [5]

2.5.1. Struktura prijevoznog tereta

U svakom prijevoznom procesu izdvajaju se tri osnovne faze rada, a to su:

1. pripremna faza,
2. faza izvršenja i
3. faza okončanja.

U fazu pripreme spadaju ovi poslovi:

- davanje ili primanje upita o mogućnosti prijevoza,
- stupanje u kontakt s poslovnim partnerom radi sklapanja ugovora o prijevozu,
- sklapanje ugovora o prijevozu tereta,
- izbor ljudi, sredstava, mehanizacije i itinerera,
- izdavanje potrebne dokumentacije.

U fazu izvršenja spadaju poslovi:

- javljanje poslovnom partneru o dolasku na ukrcaj – prekrcaj tereta,
- preuzimanje dokumentacije tereta,
- ukrcaj i slaganje tereta,
- učvršćivanje i zaštita tereta na vozilu,
- pokusna vožnja,
- prijevoz,

- prijava o prispjeću tereta primatelju,
- iskrcaj ili prekrcaj tereta prema zahtjevu primatelja,
- preuzimanje tereta potvrđivanjem prijevozne dokumentacije.

U fazu okončanja spadaju slijedeći poslovi:

- predaja prijevozne dokumentacije o izvršenom prijevozu u faktorni/računovodstveni odjel izvršioca prijevoza,
- analiza i obračun troškova izvršenog prijevoza,
- pisanje računa za izvršeni prijevoz,
- izvršenje naplate za prijevoznu uslugu. [5]

2.5.2. Vrste prijevoza tereta

Prema svojoj organizaciji cestovni teretni prijevoz može biti linijski i slobodni ili prigodni.

Linijski cestovni prijevoz tereta podrazumijeva prijevoz koji se obavlja na unaprijed utvrđenoj liniji po utvrđenom redu vožnje i tarifi.

Linijski prijevoz može biti: stalan (tijekom cijele godine), sezonski (tijekom određenog vremenskog razdoblja, tj. sezone) i povremeni (prema slučajnim i pojedinačnim zahtjevima). Svaki od njih može biti direktan ili relacijski.

Slobodni ili prigodni prijevoz tereta podrazumijeva prijevoz koji se obavlja od prigode do prigode, tj. prema ukazanoj potrebi, a naplaćuje se prema međusobnoj pogodbi.

Slobodni prijevoz dijeli se na: lokalni (gradski i prigradski), međumjesni i međunarodni prijevoz tereta. Za razliku od linijskog prijevoza, slobodni ili prigodni prijevoz odvija se prema potražnji za prijevozom, a cijena prijevoza određuje se prema trenutnoj tržišnoj vrijednosti prijevoza.

3. OSNOVNI POJMOVI ŠPEDITERSKOG POSLOVANJA

Ivaković Č., Stanković R., Šafran M. u knjizi Špedicija i logistički procesi, navode da pojam špedicija dolazi od latinske riječi „expedire“ što u doslovnom prijevodu znači „odriješiti“, „urediti“, dok se u praktičnoj namjeni prevodi s „otpremiti“, „otpraviti“, „otposlati“. U povijesti se špedicija prvi put spominje već u 13. stoljeću za vrijeme Mletačke Republike, tada najrazvijenije pomorske zemlje. [6]

Špedicija je specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe i drugim poslovima s tim u svezi. Osnovni cilj prijevozne djelatnosti je povezati početnu s krajnjom točkom te organizirati i osigurati prijevozne kapacitete kako bi se određeni supstrat prevezao od točke A do točke B za naručitelja prijevoza koji može biti proizvođač ili kupac određenog supstrata. [6]

Špediter je gospodarski subjekt, tj. pravna ili fizička osoba koja obavlja poslove organizacije prijevoza robe, carinskog zastupanja prilikom uvoza odnosno izvoza robe, kao i ostale s tim povezane poslove. Kao nositelj prijevoznog pothvata, špediter mora koordinirati interakcije svih sudionika (pošiljatelj, primatelj, prijevoznici, osiguratelj, luka, robni terminali, carina, inspeksijske službe...) i kontrolirati pošiljku na čitavom prijevoznom putu. Glavni zadatak koji je postavljen pred špeditera je omogućiti prijevozne kapacitete klijentu uz što manje troškove. Kako niti najveće špediterske organizacije ne mogu biti svugdje prisutne, odnosno samostalno izvršiti svaku dispoziciju komitenta, u slučajevima kada špediter nije u mogućnosti sam obaviti sve poslove, u tu svrhu angažira svoje korespondente, tj. međušpeditere i podšpeditere. [6]

Međušpediter je drugi špediter, pravna ili fizička osoba na kojega je glavni špediter prenio djelomično izvršenje određenoga špediterskog posla.

Podšpediter je drugi špediter, pravna ili fizička osoba na kojega je glavni špediter prenio u cjelini izvršenje određenoga špediterskog posla.

Poslovi koje špediter obavlja u sklopu svoje osnovne djelatnosti nazivaju se glavni poslovi špedicije.

Ti se poslovi u organizacijskom smislu mogu svrstati u sljedeće dvije funkcionalne cjeline:

1. Tarifno – konjunktorni poslovi – osnovna funkcija jest prodaja špediterske usluge
2. Operativni poslovi – osnovna funkcija jest proizvodnja špediterske usluge.

Poslovi od kojih se ove dvije cjeline sastoje u velikoj mjeri su povezani, u cilju povećanja produktivnosti i unapređenja kvalitete i ponude usluga.

Tarifno – konjunktorni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter odnosno za to specijalizirani odjel špediterskog poduzeća, poduzima radi:

- unapređenja tržišne pozicije,
- pružanja stručne pomoći komitentima i
- pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke. [6]

3.1. FIATA

FIATA (engl. International Federation of Freight Forwarders Associations) je Međunarodni savez špediterskih udruženja. Osnovana je 1926. godine u Beču, a cilj je unaprijediti špeditersku djelatnost u svijetu i sudjelovati u radu drugih međunarodnih udruga pri donošenju različitih dokumenata i konvencija u svijetu koje imaju utjecaj na prijevoz robe i ovu gospodarsku djelatnost u cjelini. Na redovnim skupštinama udruženja FIATA doneseni su različiti dokumenti kroz koje se ujedno i ogleda rad ovog udruženja.



Slika 3. FIATA logo

(<https://seeklogo.com/vector-logo/54078/fiata>)

Dokumenti Međunarodnog saveza špediterskih udruženja (FIATA-e) doneseni na skupštinama omogućuju jednostavnije rukovanje robom za vrijeme prijevoznog procesa i izvršenja dopreme robe do krajnjeg odredišta. Dokumenti i obrasci stvoreni su za uspostavljanje jedinstvenog standarda za špeditere širom svijeta, lako su prepoznatljivi jer svaki ima karakterističnu boju i nosi FIATA logotip.

- a) FCR (Forwarders Certificate of Receipt) – špediterska potvrda (FIATA)
- b) FCT (Forwarders Certificate of Transport) – špediterska transportna potvrda (FIATA)

- c) FBL (FIATA Intermodal Transport Bill of Lading) – FIATA (špediterska) teretnica za intermodalni transport
- d) FWR (FIATA Warehouse Receipt) – FIATA skladišna potvrda
- e) SDT (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods) – potvrda pošilajtelja o prijevozu opasne robe (FIATA-SDT)
- f) FFI (FIATA Forwarding Instructions) – FIATA špediterske upute [6]

3.2. Incoterms 2010.

INCOTERMS (engl. International Commercial Terms) su međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina (engl. International rules for the interpretation of trade terms) koja uređuju pravno-ekonomske odnose između prodavatelja i kupaca u međunarodnoj trgovini glede prijenosa rizika i troškova pri isporuci robe s jedne na drugu ugovornu stranu. Incoterms pravila postala su bitan dio svakodnevnoga jezika trgovine. Uključeni su u ugovore za prodaju robe širom svijeta i pružaju pravila i smjernice uvoznicima, izvoznicima, pravnicima, prijevoznicima, osigurateljima i studentima međunarodne trgovine. [6]

Cilj jest osigurati jedinstveno tumačenje termina koji se pojavljuju pri prodaji robe a kojima se regulira prijelaz rizika i troškova između kupca i prodavatelja. Uređuju odnos isključivo između prodavatelja i kupca, osobito:

- Mjesto predaje robe na raspolaganje kupcu
- Carinske formalnosti
- Osiguranje robe
- Pribavljanje prijevoznog sredstva i organiziranje prijevoza
- Pribavljanje isprava
- Pakiranje robe.

Međunarodna trgovinska komora (ICC, engl. International Chamber of Commerce) prvi puta je objavila pravila 1936. godine pod nazivom „INCOTERMS 1936“. Do sada su pravila revidirana više puta: 1953., 1967., 1974., 1980., 1990., 2000. i 2010. U pripremi je još jedna verzija 2020.

INCOTERMS 2010 sastoje se od jedanaest pravila odnosno termina koji su podijeljeni na temelju načina isporuke u dvije skupine: za sve oblike prijevoza i na upotrebu samo u morskoj

i unutarnjoj plovidbi. Incotersmi 2000 bili su podijeljeni u četiri osnovne skupine, označene početnim slovima engleskih naziva E, F, C i D.

1. Prva skupina – za sve oblike prijevoza

EXW (engl. Free Carrier, franko tvornica) – prodavatelj isporučuje robu na mjesto koje on imenuje ili stavlja robu na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama (tzv. izdvajanje stvari).

FCA – (engl. Franco Carrier – franko prijevoznik) – prodavatelj predaje izvezno ocarinjenju robu u ruke prijevoznika kojeg odabire kupac na naznačenom mjestu.

CPT (engl. Carriage Paid To, vozarina plaćena do) – prodavatelj snosi sve troškove transporta do navedene lokacije, međutim rizik prenosi predavanjem robe prvom prijevozniku.

CIP (engl. Carriage And Insurance Paid To, vozarina i osiguranje plaćeni do) – prodavatelj snosi sve troškove, uključujući i osiguranje do naznačenog mjesta. Obveze su iste kao i kod CPT, samo je još pridodana obveza osiguranja robe od minimalnih rizika, međutim i u ovom slučaju rizik prenosi predavanjem robe prijevozniku.

DAT (engl. Delivered At Terminal, isporučeno na terminal) – prodavatelj mora iskrcati robu i isporučiti je stavljanjem na raspolaganje kupcu u imenovanom terminalu u dogovoreno vrijeme. Pod pojmom „terminal“ podrazumijeva se svaki prostor uređen za istovar robe. Rizik i trošak su na prodavatelju do isporuke robe.

DAP – (engl. Delievered At Place, isporučeno na mjestu) – prodavatelj stavlja robu na raspolaganje kupcu u trenutku dolaska na naznačeno mjesto istovara, dok je ona još u prijevoznom sredstvu i spremna za istovar. Prodavatelj snosi sve troškove i rizike uključene u dopremu robe do naznačenog mjesta istovara.

DDP (engl. Delivered Duty Paid, isporučeno ocarinjeno) – prodavatelj pokriva sve troškove transporta i snosi sav rizik sve do carinjenja i dostave robe na željenu adresu.

2. Druga skupina – upotreba samo u morskoj i unutarnjoj plovidbi

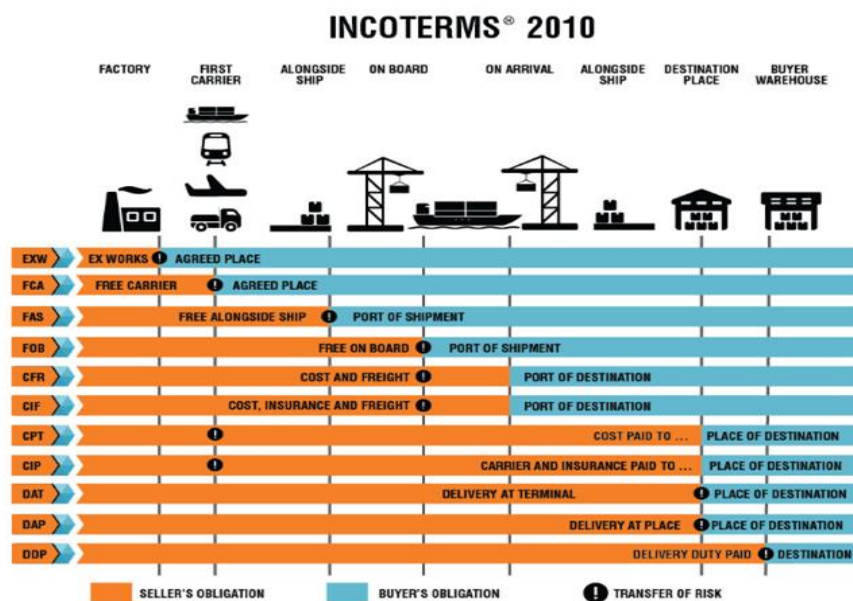
FAS (engl. Free Alongside Ship, slobodno uz bok broda) — prodavatelj mora dovesti i postaviti robu uz bok broda, spremnu za utovar u naznačenoj luci. Također ima obvezu izvezno ocariniti robu i pripremiti sve dokumente neophodne za transport.

FOB (engl. Free On Board, franko utovareno na brod) — prodavatelj mora utovariti robu na brod koji je određen od strane kupca, izvezno ocarinjenu. Svi troškovi, uključujući osiguranje i rizike obveza su prodavatelja. Ako brodski teret padne prije nego što je prešao brodsku oplatu rizik je na prodavatelju (zamišljena linija brodske oplate).

CFR (engl. Cost and Freight, troškovi i vozarina) — prodavatelj mora platiti troškove transporta do naznačene odredišne luke. Osiguranje plaća kupac, a rizik prelazi na kupca u trenutku prelaska ograde broda u luci otpreme.

CIF (engl. Cost, Insurance and Freight, troškovi, osiguranje i vozarina) — ovaj paritet je isti kao i CFR uz dodatni uvjet, a to je da prodavatelj snosi i troškove osiguranja do odredišne luke.

[7]



Slika 4. Obveze prodavatelja i kupca te prijenos rizika

(<https://internationalcommercialterms.guru/>)

4. SPECIJALNI CESTOVNI PRIJEVOZ

Specijalnim prijevozom smatra se prijevoz tereta zbog čijih se dimenzija ili mase prelazi izvan propisanih ograničenja. Takav se prijevoz obavlja vozilima posebne konstrukcije, ovisno o vrsti tereta. Za specijalni prijevoz potrebno je posebno odobrenje nadležne institucije i obvezno poduzimanje posebnih mjera sigurnosti. Drugi naziv za specijalni prijevoz jest izvanredni prijevoz. Prijevoz se uglavnom obavlja u noćnim satima kada je najmanji promet na isplaniranoj ruti uz pratnju najmanje jednog vozila s rotirajućim žutim svjetlom i ako je potrebno uz pratnju jednog ili više policijskih vozila.

4.1. Prijevoz specijalnih tereta

Golac Branimir u svojoj knjizi Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu, navodi da svi tereti, koji svojom težinom, dužinom i visinom ili zapreminom zahtijevaju „elaborat prijevoza“, zovu se specijalni tereti. Svakodnevno se javljaju potrebe za prijevozom tereta koji svojim karakteristikama zahtijevaju poseban režim prijevoza. Da bi se prevezao takav teret moramo učiniti određene predradnje: [5]

- pribaviti sve podatke o teretu,
- osigurati posebna vozila za prijevoz,
- izraditi elaborate (prijevoznog puta, ukrcaja tereta na vozilo i iskrcaja samog prijevoza),
- izraditi terminer ukupnog vremena prijevoza,
- izraditi dokumentaciju,
- izabrati vozno osoblje i
- pribaviti sve dozvole za prijevoz specijalnih tereta.

Specijalni prijevoz često ne obuhvaća samo prijevoz jednog tereta već cijelih postrojenja koja imaju veći broj specijalnih predmeta.

Ovisno o vrsti specijalnog prijevoza, s obzirom na vrstu tereta, vrlo je važan odabir prikolice, dizalica te planiranje samog prijevoza kako bi se određeni vangabaritni teret uspješno prevezio.

Specijalni cestovni prijevoz proizlazi kroz tri faze: pripremna faza, izvršenje prijevoza i faza okončanja.

Pripremna faza obuhvaća: [5]

- ugovaranje prijevoza,
- određivanje itinerera,
- prikupljanje raznih dozvola da bi se obavio prijevoz,
- projektiranje prijevoza, gdje treba na bazi tereta predvidjeti i odgovarajuća prijevozna sredstva,
- planiranje i organiziranje gore navedenih zahtjeva,
- pisanje prijevozne dokumentacije.

Izvršenje prijevoza – sam prijevoz počinje ukrcanjem, No, ovdje treba obratiti pažnju da se ukrcaj vrši na način i sredstvima koja su predviđena u elaboratu. Nakon ukrcanja i učvršćenja tereta počinje prijevoz. Zbog svojih dimenzija teret treba idealno postaviti, odnosno centrirati na vozilo radi stabilnosti. Tijekom prijevoza potrebno je više puta kontrolirati teret.

Faza okončanja obuhvaća predaju tereta, potpisivanje prijevozne dokumentacije, pisanje računa za izvršeni prijevoz te obračun i raspodjela realizacije na sudionike prijevoza. [5]

Dozvola za izvanredni prijevoz može se izdati ako je vozilo ili teret konstrukcijski nedjeljiv na način da jednostavnom demontažom dijelova vozila ili tereta nije moguće uskladiti ukupnu masu, osovinska opterećenja ili dimenzije s propisanim iznosima ili ograničenjima označenim prometnim znakom za cestu ili njezin dio, odnosno ako prijevoz vozila ili tereta nije moguće u cijelosti obaviti drugim prijevoznim sredstvom ili ako su troškovi organizacije i izvršenja prijevoza drugim prijevoznim sredstvima složeni i nerazmjerno visoki. U drugim hitnim slučajevima kad to zahtijevaju izvanredne okolnosti i racionalnost prijevoza, ako je pri izvršenju prijevoza moguće osigurati nužne uvjete u pogledu zaštite cesta te sigurnosti i protočnosti prometa. [8]

Ako se prilikom kontrole izvanrednog prijevoza utvrdi da je došlo do nepridržavanja bilo kojeg uvjeta iz dozvole ili Pravilnika o izvanrednom prijevozu smatra se da se izvanredni prijevoz obavlja bez dozvole.

4.2. Pravilnik o izvanrednom prijevozu

Pravila za prijevoz specijalnih tereta odnosno izvanrednog prijevoza u Republici Hrvatskoj određena su Pravilnikom o izvanrednom prijevozu koje je donijelo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Zadnji Pravilnik o izvanrednom prijevozu stupio je na snagu 25. listopada 2018. godine (NN 92/2018) kojim su propisani uvjeti i način obavljanja izvanrednog prijevoza, uvjeti te postupak izdavanja dozvole za izvanredni prijevoz u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prijevozu. [9]

Izvanredni prijevozi s obzirom na prekoračenje dozvoljenih ukupnih masa, osovinskih opterećenja i dimenzija dijele se u pet kategorija: [8]

1. Izvanredni prijevoz I. kategorije – prijevoz vozilom koje samo ili zajedno s teretom ne premašuje 44 tone za sklop do 5 osovina, odnosno 48 tona za sklop od 6 ili više osovina, ukupne mase i/ili 3 metra širine i/ili 4.2 metra visine i/ili dužine do 23 metra te propisanim osovinskim opterećenjima ili osovinskim opterećenjima određenim prometnim znakovima.
2. Izvanredni prijevoz II. Kategorije – prijevoz vozilom koje samo ili skupa ima sljedeće vrijednosti ukupne mase, dimenzija ili osovinskih opterećenja: iznad 44 odnosno 48 tona do najviše 60 tona ukupne mase i/ili iznad 3 metra do najviše 3.5 metra širine i/ili iznad 4.2 do najviše 4.5 metra visine i/ili dužine veće od 23 metra do najviše 30 metara i/ili koji premašuje osovinska opterećenja za najviše 20% do najvećih propisima dozvoljenih ili određenih prometnim znakovima.
3. Izvanredni prijevoz III. Kategorije – prijevoz vozilom, koje samo ili skupa s teretom premašuje gornje granice ukupne mase i/ili dimenzija i/ili osovinskih opterećenja, za izvanredni prijevoz II. kategorije.
4. Izvanredni prijevoz IV. Kategorije – prijevoz vozilima bez tereta, registriranim za sudjelovanje u prometu čija ukupna masa premašuje propisima dozvoljenu ukupnu masu, odnosno, zbog čije mase premašena dozvoljena osovinska opterećenja (dizalice, radni strojevi i sl.).
5. Izvanredni prijevoz V. kategorije – prijevoz vozilima bez tereta, kad to vozilo premašuje propisane dimenzije za I. kategoriju izvanrednog prijevoza, odnosno dimenzije određene prometnim znakom (vozila za obavljanje poljoprivrednih radova).

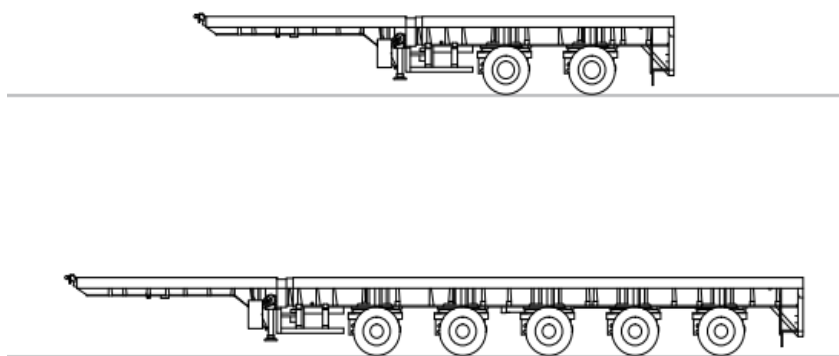
4.3. Priključna vozila za transport teških tereta

Priključno vozilo je vozilo bez vlastitog motora za kretanje koje je konstrukcijski predviđeno za to da bude priključeno motornom vozilu. Tegljač je opremljen sedlom za oslanjanje i vuču poluprikolice, a druga vučna vozila opremljena su kukom ili vilicom za vuču prikolice.

Zavada Josip u svojoj knjizi Prijevozna sredstva, navodi da se kombinacija vučnog i priključnog vozila koristi zbog prednosti koje se ostvaruju u odnosu na prijevoz pojedinačnim vozilom: [10]

- manji udio vlastite mase u odnosu na bruto masu,
- niža cijena priključnog vozila u odnosu na motorno vozilo iste nosivosti,
- veća površina karoserije po osovini,
- mogućnost kombiniranja različitih sastava vučnog i priključnog vozila,
- manji troškovi opsluživanja i održavanja po jedinici korisne nosivosti.

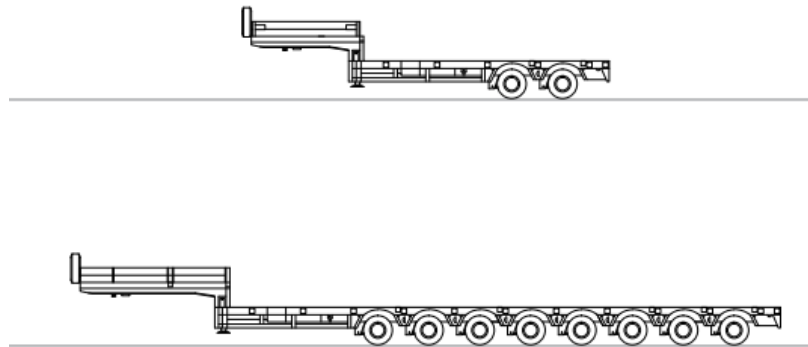
Teleskopska poluprikolica sa ravnim platoom potrebna je za prijevoz, primjerice, dugačkih komada materijala, čeličnih i betonskih konstrukcija ili rotorskih lopatica vjetroelektrana. Poluprikolice su opremljene ili zračnim ovjesom ili hidrauličkim izjednačavanjem osovine.



Slika 5. Teleskopska poluprikolica

(<http://www.prangl.com/hr-Proizvodi-Transport-tekih-tereta-Teleskopska-poluprikolica-sa-ravnim-platoom>)

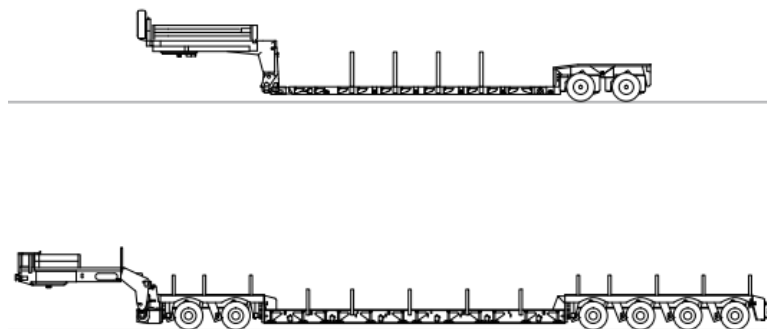
Niskopodna poluprikolica primjenjuje se u prijevozu građevinskih strojeva, bagera na kotačima, brodova, čeličnih i betonskih konstrukcija i sl.



Slika 6. Niskopodna poluprikolica

(<http://www.prangl.com/hr-Proizvodi-Transport-tekih-tereta-Niskopodna-poluprikolica>)

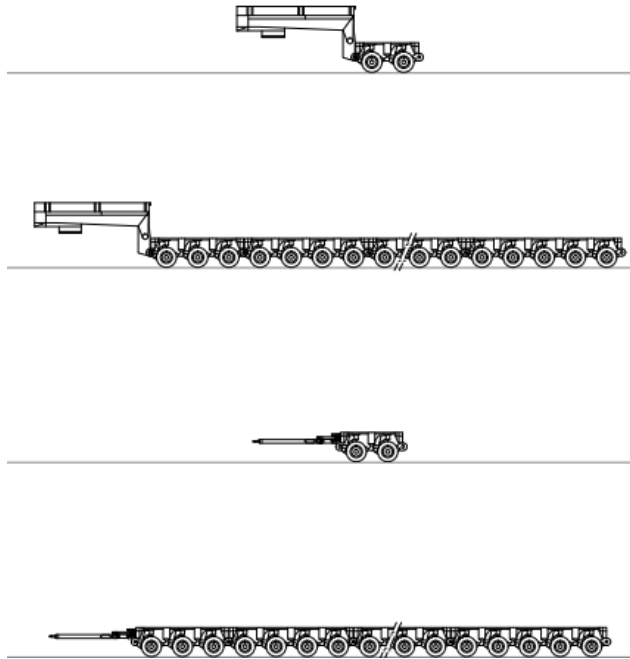
Niskopodna poluprikolica (labudica) se koristi za prijevoz građevinskih strojeva, gusjeničara, bagera na kotačima, cisterna, brodova, kombajna, dijelova strojeva ili modulskih elemenata.



Slika 7. Niskopodna poluprikolica (labudica)

(http://www.prangl.com/media/portals/1/Datenblatter/Datenblatt_Tiefbettsattel.pdf)

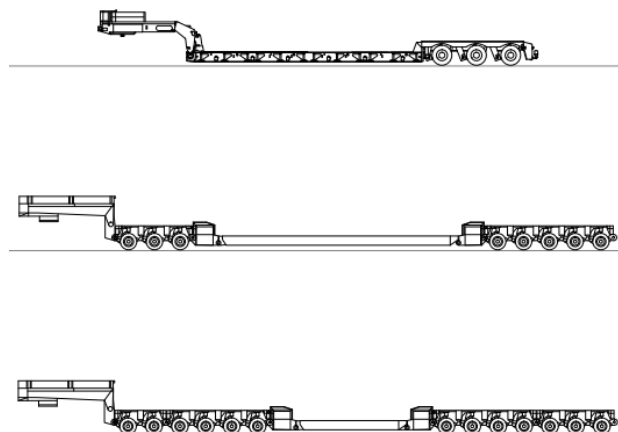
Kombinacije za prijevoz teških tereta koriste se principom klatne osovine te se s tim modulskim sustavom raspolaže gotovo neograničenim mogućnostima prijevoza s visokim osovinskim opterećenjima.



Slika 8. Kombinacije transporta

(http://www.prangl.com/media/portals/1/Datenblätter/Datenblatt_Schwerlastkombinationen.pdf)

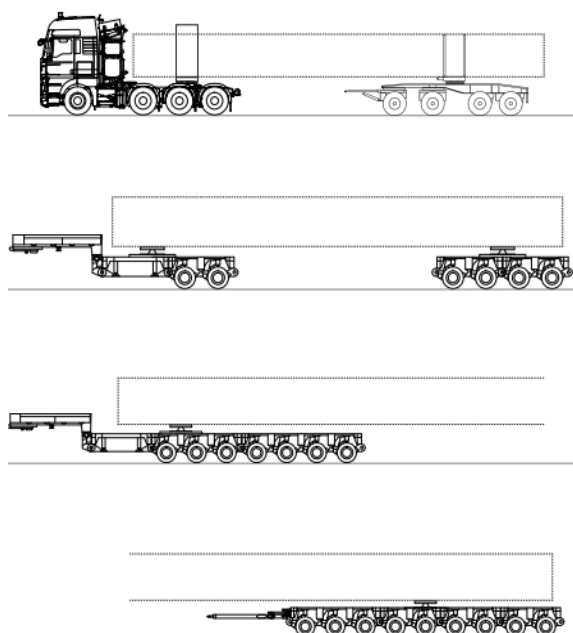
Prikolice za prijevoz spremnika imaju mogućnost teleskopskog prilagođavanja po dužini i širini. Njima se obavlja prijevoz kotlova, cisterni, izvangabaritnih/visokih strojeva i transformatora. Ove prikolice se za prijevoz spremnika u podvožnjacima mogu spustiti do razine ceste.



Slika 9. Prikolice za prijevoz spremnika

(http://www.prangl.com/media/portals/1/Datenblätter/Datenblatt_Kesselbruecken.pdf)

Prikolice za prijevoz dugačkih tereta alternativa su teleskopskim poluprikolicama s platoom. Služe za prijevoz samonosivih elemenata kao što su, primjerice, mosne konstrukcije, elementi za vjetroelektrane ili gotove betonske elemente.



Slika 10. Prikolice za prijevoz dugačkih tereta

(http://www.prangl.com/media/portals/1/Datenblatter/Datenblatt_Nachlaeufer.pdf)

Samohodne prikolice su prikladne za prijevoz teških tereta i u najtežim uvjetima. Pretežno se rabe u izgradnji elektrana i raznih drugih postrojenja. Imaju mogućnost, ne samo prijevoza, već i preciznog pozicioniranja velikih i teških tereta.



Slika 11. Samohodna prikolica

(<http://www.prangl.com/hr-Proizvodi-Transport-tekih-tereta-Samohodne-prikolice>)

4.4. Način označavanja vozila kojim se obavlja izvanredni prijevoz

Označavanje vozila kojim se obavlja izvanredni prijevoz:

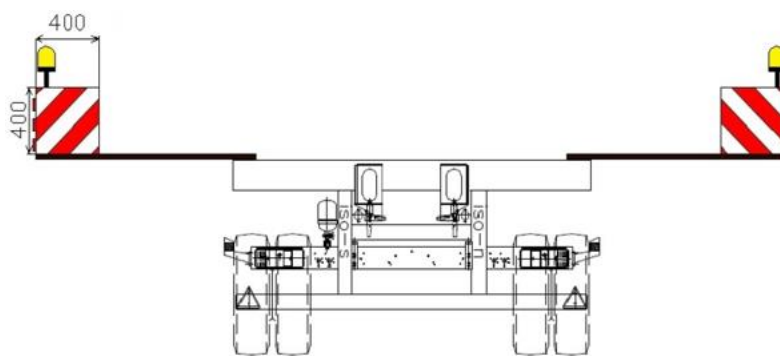
- vozila koja obavljaju izvanredni prijevoz moraju biti opremljena s dva para žutih rotirajućih trepćućih svjetala koja moraju biti vidljiva svim sudionicima u prometu (1 par sprijeda, 1 par straga).
- Vozilo ili skup vozila koja obavljaju izvanredni prijevoz moraju s prednje i stražnje strane biti označena natpisom „IZVANREDNI PRIJEVOZ“. Natpis je dimenzija 400x600 mm. Visina slova mora biti minimalne visine 120 mm. [8]



Slika 12. Natpis za izvanredni prijevoz

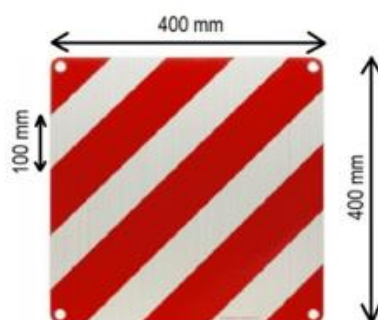
(<https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>)

Ako vozilo ili skup vozila koja obavljaju izvanredni prijevoz imaju širinu veću od dopuštene moraju biti označena crveno bijelim reflektirajućim pločama. Ploče se postavljaju s lijeve i desne strane, ispred i iza tereta koji je širi od propisanog, te označavaju najšire točke tereta. Ploče moraju biti izrađene minimalnih dimenzija 400x400 mm. Najšire točke tereta (vanjski gabariti) moraju biti označeni i gabaritnim svjetlima.



Slika 13. Označavanje širokog tereta

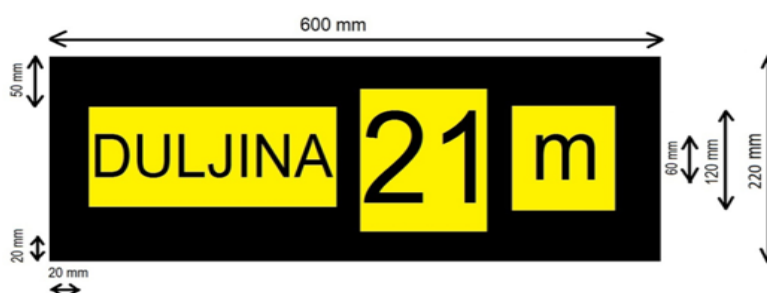
(<https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>)



Slika 14. Crveno bijela reflektirajuća ploča

(<https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>)

Ako samo vozilo, skup vozila ili skup vozila s teretom imaju duljinu veću od dopuštene, sa stražnje strane moraju imati oznaku „DULJINA...m“ na kojoj je označena stvarna duljina izvanrednog prijevoza u metrima.



Slika 15. Oznaka duljine vozila

(<https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>)

Vozilo ili prijevozni sklop koji su širine veće od 4.5 metra i/ili premašuju duljinu prikolice/poluprikolice za više od 1 metar vanjski dijelovi tereta se obavezno moraju označiti dodatnim rotacijskim ili trepćućim žutim svjetlima. [8]

4.5. Pratlja izvanrednog prijevoza

S obzirom na zahtjevnost i značaj prijevoza te prijevozne pravce određuje se obveza i vrsta pratnje izvanrednog prijevoza, broj vozila za pratnju i obveza sudjelovanja prometne policije radi sigurnog odvijanja izvanrednog prijevoza. Pratlja izvanrednih prijevoza je obvezna samo za dio prijevoznog puta za koji je to u dozvoli izričito određeno te se obavlja najmanje s jednim vozilom za pratnju koje vozi ispred, a na autocesti iza izvanrednog prijevoza. Kad se pratnja obavlja s dva ili više vozila, jedno vozilo treba biti ispred a ostala iza.

Na autocesti i brzoi cesti s jednosmjernim prometom i najmanje dvije vozne trake: [8]

- Obvezna je jednostavna pratnja za izvanredne prijevoze širine iznad 3 metra do najviše 3.5 metra i/ili duljine od 23 metra do 30 metra ili za izvanredne prijevoze kada se prijevoz obavlja brzinom manjom od 50 km/h
- Obvezna je jedna zahtjevna pratnja za izvanredne prijevoze širine iznad 3.5 metra do najviše 4.5 metra i/ili duljine od 30 do 40 metara
- Obvezna je jedna zahtjevna pratnja i jedna jednostavna pratnja za izvanredne prijevoze širine iznad 4.5 metra i/ili duljine od 40 metara te kada se očekuje zaustavljanje prometa tijekom prijevoza.

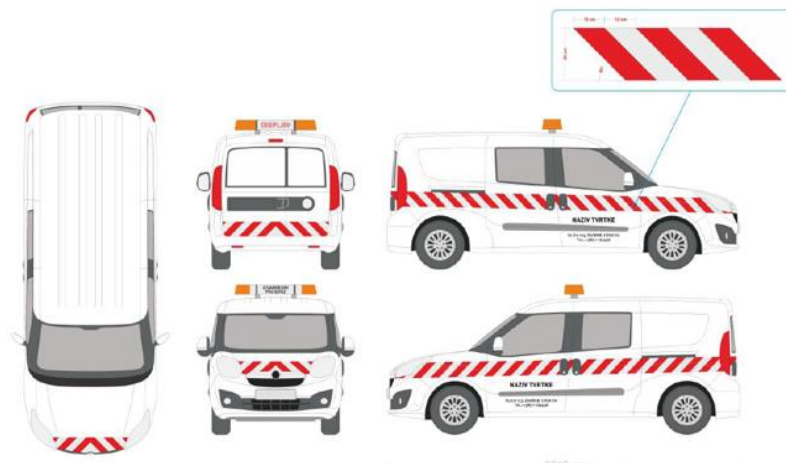


Slika 16. Pratlja izvanrednog prijevoza

(<https://prijevoz-blazeka.hr/galerija/>)

4.6. Označavanje vozila pratnje

Vozilo jednostavne pratnje mora biti označeno sa svih strana crveno bijelom reflektirajućom trakom visine 200 mm s crveno bijelim poljima širine 12 cm, razreda refleksije RA1. Traka se postavlja na visini od minimalno 25 cm do 190 cm udaljenosti od tla te mora biti vidljiva na kosim površinama u visini od 20 cm. [8]



Slika 17. Označeno vozilo jednostavne pratnje

(<https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>)

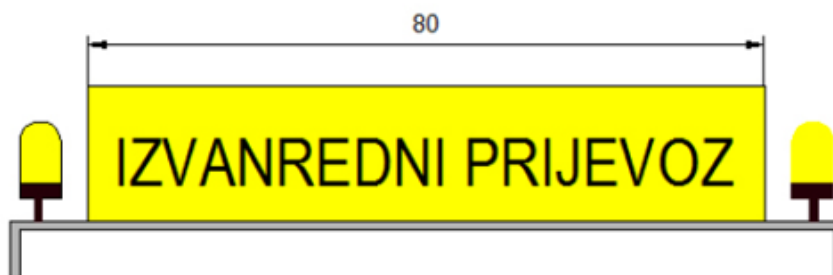


Slika 18. Crveno bijela reflektirajuća traka

(<https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>)

Naziv i adresa poduzeća ili fizičke osobe, odnosno vlasnika, moraju biti vidljivi sa obje strane vozila veličine slova ne manje od 3 cm. Vozilo mora biti opremljeno žutim treptajućim ili rotirajućim svjetlima te reflektirajućom pločom bijele podloge s natpisom „IZVANREDNI PRIJEVOZ“. Ploča treba biti duga minimalno 50 cm s visinom slova od najmanje 8 cm. Natpis na ploči mora biti crne boje. Sa stražnje strane umjesto ploče može se nalaziti i aktivni svjetleći ekran s natpisom upozorenja. Osim natpisa „IZVANREDNI PRIJEVOZ“ i ostalih već navedenih pravila, vozilo ne smije na sebi imati druge reklame, naljepnice i oznake.

U slučaju izvedbe s odvojenim treptajućim ili rotirajućim svjetlima, koristi se tabla širine 80 cm sa natpisom izvedenim u jednom redu, visine slova 10 cm.



Slika 19. Varijanta A/standardna oznaka

(<https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>)



Slika 20. Varijanta B/aktivni ekran

(<https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>)

Oprema vozila za jednostavnu pratnju: [8]

- palica sa crvenom i zelenom površinom, koja po potrebi može emitirati crveno i zeleno svjetlo,
- CB primopredajnik,
- minimalno dva homologirana žuta treptajuća svjetla sa vlastitim napajanjem, sa nosačem ili osloncima.



Slika 21. Žuto treptajuće svjetlo

(<https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>)

- minimalno pet čunjeva visine 35 cm ili više



Slika 22. Čunjevi

(<https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>)

- trostrana reflektirajuća piramida sa znakom „opasnost na cesti“, „sužavanje trake“ i dopunska ploča s tekstom „izvanredni prijevoz“



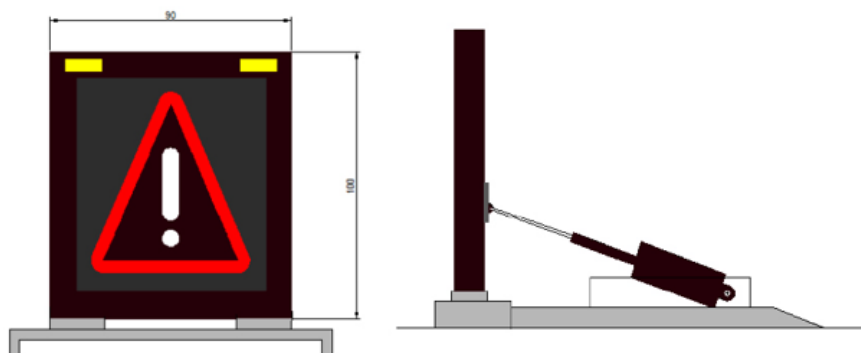
Slika 23. Trostrana reflektirajuća piramida

(<https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>)

Vozilo na krovu mora imati postavljenu svjetlosnu signalnu ploču minimalne veličine 100x90 cm s promjenjivim sadržajem prometnih znakova: znak „opasnost na cesti“, „zabranjeno pretjecanje svih vrsta motornih vozila osim motornih vozila na dva kotača“,

„zabranjeno pretjecanje za teretna vozila“, žuta treptajuća strelica, usmjerena lijevo ili desno, koja upozorava da je prometna traka zatvorena i da ju je potrebno mijenjati u smjeru strelice i obavijesti. [8]

Na signalnoj ploči ne smije biti nikakvih reklamnih poruka. Upotreba znakova mora biti upravljana iz vozila.



Slika 24. Svjetlosna signalna ploča

(<https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>)

4.7. Plan puta izvanrednog prijevoza

Plan puta (itinerar) mora sadržavati sljedeće podatke: [8]

- itinerar prijevoza s navođenjem javnih cesta po kojima će se odvijati izvanredni prijevoz te svih parkirališnih i drugih prometnih površina uz trasu prijevoza, prikladnih za zaustavljanje izvanrednog prijevoza i odgovarajući kartografski prikaz,
- vremenski tijek prijevoza s navođenjem predviđenih zaustavljanja na parkirališnim ili drugim prometnim površinama uz put prijevoza,
- opis, lokaciju i predviđeno vrijeme posebnog manevriranja vozilom ili manipuliranja teretom,
- opis predviđenih posebnih mjera pri izvođenju izvanrednog prijevoza (djelomično ili potpuno zatvaranje javne ceste zbog izvanrednog prijevoza s predviđenim vremenom trajanja),
- način uređivanja prometa u slučajevima izmjeničnog odvijanja cestovnog prometa usmjerenog pomoću semafora ili ručno, preusmjeravanja prometa na obilazne ceste i slično.

5. PRIMJER ORGANIZACIJE PRIJEVOZA SPECIJALNIH TERETA PREMUŽIĆ TRANSPORTI d.o.o.

Tvrtka Premužić transporti d.o.o. osnovana je u listopadu 1991. godine. Osnovna djelatnost tvrtke je internacionalni i nacionalni transport klasičnih i specijalnih tereta. Posjeduje prikolice različitih nosivosti i tehničkih karakteristika za cestovni prijevoz vangabaritnih i teških tereta. Tu spadaju tri niskopodne poluprikolice labudice sa otkrivenim teretnim prostorom, dvije nagibne poluprikolice koje su posebno dizajnirane za prijevoz limova i poklopaca sa ceradom, tri komada tridema (centralno postavljene tri osovine). Od tereta, najviše se transportiraju transformatorski kotlovi i njihovi dijelovi (poklopci, dna, konzervatori, baterije), poljoprivredni strojevi i mehanizacija, kamioni, silosi, CNC mašine, građevinski strojevi i mehanizacija te limovi.

Niskopodna nagibna prikolica tzv Schraglader, pogodna je za prijevoz limova. Također se koristi i za prijevoz krugova (poklopci silosa, razni šahtovi, dijelovi za bušotine...). Za takve terete prikolica ima posebne umetke. Na slici 25. prikazana je utovarena nagibna prikolica. Nakon utovara podignu se cilindri i cijeli teret ide pod ceradu. Neki limovi zbog daljnje obrade ne smiju se prevoziti otvorenim kamionom, većinom su to rostfrei materijali te ploče koje su već prošle dio obrade, odnosno proizvodnje.



Slika 25. Utovarena nagibna prikolica

Premužić transporti d.o.o.

Na ovom primjeru izvanrednog prijevoza tvrtke Premužić transporti d.o.o. prikazat ću organizaciju prijevoza dijelova za Pelješki most, čija je ruta bila iz Njemačke do Hrvatske. Na slici 25. prikazan je utovar tereta koji se odvio na Nizozemsko – njemačkoj granici.



Slika 26. Utovar tereta , Nizozemsko-njemačka granica

Premužić transporti d.o.o.

Prijevoz iz Njemačke do Hrvatske, uz jednostavnu pratnju, odvijao se po autocestama i ostalim cestama sve do trajektne luke gdje se vozilo zajedno sa teretom ukrcalo na trajekt i putovalo do poluotoka Pelješca.



Slika 27. Prijevoz tereta trajektom

Premužić transporti d.o.o.

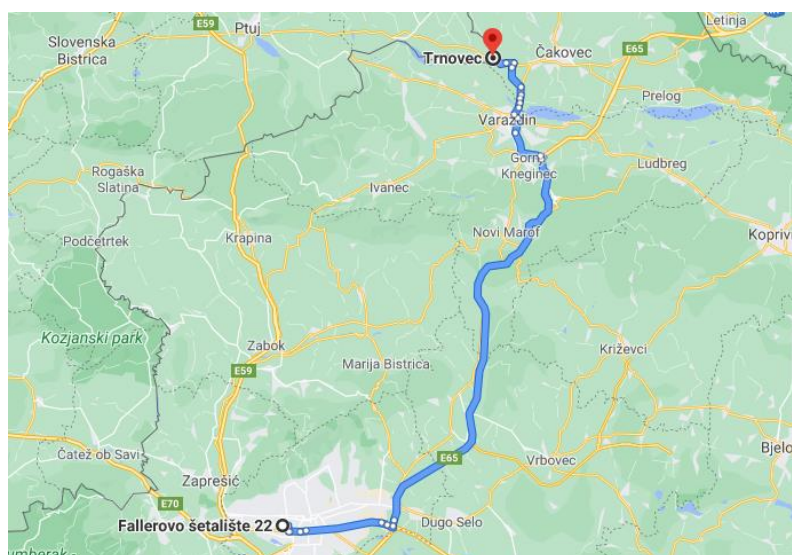
Nakon uspješnog prijevoza i iskrcaja na poluotok Pelješac, vozilo odlazi na drugu stranu Pelješca gdje slijedi istovar tereta u mjestu Brijesta.



Slika 28. Istovar tereta na Pelješcu

Premužić transporti d.o.o.

Tvrtka Premužić transporti d.o.o. specijalizirana za prijevoz specijalnih tereta pristupila je organizaciji prijevoza. Nakon utovara i osiguranja tereta (transformatorski kotao), te provjere opreme sve dokumentacije dozvola, suglasnosti i izvršene prijave, vozač kamiona u dogovoru sa pratnjom kreće sa adrese utovara (Končar MK, Fallerovo šetalište 22) prateći rutu koja je upisana u dozvoli. Prije samog kretanja treba se najaviti tehničkim službama na autocesti na brojeve koji su navedeni na suglasnosti i ispitati ako se u blizini nalaze neki izvanredni radovi. Nakon dolaska na GP Trnovec vozač se javi kod nadležne osobe radi kontrole dozvole.



Slika 29. Prijevozna ruta, Zagreb- GP Trnovec

Izradio autor

Na slici 29. prikazana je prijevozna ruta navedenog tereta za koju je pribavljena dozvola za prijevoz po državnim i ostalim cestama od adrese Fallerovo šetalište, 10110 Zagreb preko NC100450 - NC104000 - NC103800 - NC330201 – ČV.BUZIN – A3 – ČV.IVANJA REKA – A4 – TUNEL HRASTOVEC – A4 – TUNEL VRTLINOVEC – A4 – ČV.ČAKOVEC – DC20 – DC3 – DC208 do mjesta GP Trnovec. Ukupna duljina puta iznosi 124 km.

Jedna od bitnih stavka ako se prijevoz odvija kroz više država jest provjeriti i pripaziti na rute prijevoza zbog toga što kroz pojedine države nije moguće prolaziti zbog radova. Povremeno, ako su tereti vrlo visoki, treba ishoditi suglasnosti i od Elektre, Hrvatskih željeznica i drugo te obaviti mjerenja visina podvožnjaka mostova, širine ceste i širine ceste na granicama.



Slika 30. Izvanredni prijevoz transformatorskog kotla (Končar)

Premužić transporti d.o.o.

Pratnja izvanrednog prijevoza je potrebna za prijevoze koji nisu po godišnjoj dozvoli, a za strance za sve prijevoze. Pratnja je propisana NN 92/2018 (17.10.2018.), Pravilnikom o izvanrednom prijevozu. Jednostavna pratnja primjenjuje se za manje gabarite dok za veće je potrebna zahtjevnija i jednostavna ili dvije zahtjevne i policija, ovisi o davatelju dozvole i o strukturi same ceste.

5.1. Dozvola za obavljanje specijalnih prijevoza

Za dozvole urudžbiranje se vrši putem E-maila na ispostave Hrvatskih cesta gdje započinje prijevoz. Dozvolu može zahtijevati samo pravna osoba koja ima licencu za agencijsku djelatnost. U Republici Hrvatskoj, dozvolu nije moguće urudžbirati putem WEB portala kao na primjer u drugim EU državama.

Da bi se ishodovala dozvola (Prilog 1), potrebno je dostaviti (min. potrebna dokumentacija):

- popunjeni zahtjev za izvanredni prijevoz,
- obostrane preslike prometnih dozvola za vučno i priključno vozilo,
- skicu transporta sa unesenim dimenzijama, žigom i potpisom (Prilog 4),
- izjavu pošiljatelja tereta – problem sa stranim nalogodavcima je jer takve izjave treba prevesti sa stranog jezika na hrvatski,
- obrazac osposobljenosti izvršitelja,
- potvrdu o ispitivanju za vozilo(a) u pratnji,
- izjavu o trajanju (Prilog 5),
- obrazac izjave o odgovornosti,
- obrazac izjave o imenovanju voditelja.

Za izdavanje dozvole u Republici Hrvatskoj predviđen je rok od 30 dana. U Austriji izdavanje godišnje dozvole traje oko 2-3 sata, dok u Sloveniji 2-3 dana kao i u Mađarskoj, Belgiji, Nizozemskoj i Češkoj. Ostale dozvole izdaju se u roku od maksimalno 5 dana.

Prijevozna isprava teretni list za međunarodni promet propisana je Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom – CMR (Prilog 6). Teretni list treba ispuniti pošiljatelj prije ukrcaja robe. Nakon ukrcaja, prijevoznik ovjerava teretni list i vraća primjerak pošiljatelju, čime potvrđuje da je preuzeo robu.

Tvrtka obavlja transport iz Čakovca (Primabiro d.o.o.) do GP Trnovec dimenzija 20,00 m*4,50*4,20*40,00 t ukupno trase duljine cca 12,00 km gdje je cijena dozvole iznosila 2.500,00 kn, dakle, oko 200 kn/km. Za ovaj primjer Dozvola RH je bila 1/4 cijene ukupnog prijevoza. U slučaju da je udaljenost veća od 150 km cijena dozvole za iste gabarite iznosi 5.000,00 kn.

Plaćanje prema kategoriji i kilometrima (preko 150,00) nije pravedna prema svima iz razloga što nije isto prevoziti 40,00 t ukupne mase za 5.000,00 kn ili, primjerice, 90,00 t ili 120 t za isti iznos. Svi koji proizvode i prevoze terete manjih masa, a velikih gabarita oštećeni su takvim obračunom naknade a oštećena je i Hrvatska u čijem su vlasništvu ceste. Premašenje ukupne mase i osovinskih opterećenja oštećuje kolnik i cestovne objekte. Skuplje je održavanje, i to ne samo rutinsko, nego i izvanredno (veći porezi, veće cestarine, mostarine, trošarine, itd...).

Šteta prouzročena prolazom bilo kojeg teškog vozila određena je veličinom svakog njegovog osovinskog opterećenja, razmacima između osovina, brojem kotača, kontaktnim pritiskom guma i brzinom vožnje. Pukotine i trajna deformacija kolnika, što rezultira povećanjem hrapavosti, dovelo je do povećanja operativnih troškova vozila (oštećenje osovinskih i upravljačkih dijelova vozila, prijevremeno trošenje guma...), smanjenje kvalitete vožnje te smanjenih sigurnosnih uvjeta.

6. ZAKLJUČAK

Specijalni transporti i prijevozi specijalnih tereta predstavljaju veliki izazov koji zahtjeva između ostalog profesionalni pristup, specijalizirana vozila te prilagođene rute i projektnu organizaciju. Svjetski robni tokovi su iznimno razvedeni te ta činjenica svrstava prijevoz izvanrednih tereta u iznimno dinamične i jedinstvene projekte. Specijalni (izvanredni) prijevozi moraju se provesti na način da u najmanjoj mjeri ometaju odvijanje prometa i sigurnost te da budu ekonomični. Tegljači, prikolice i poluprikolice kojima se obavlja specijalni prijevoz su skuplje jer su veće, čvršće te imaju više osovina da bi mogle izdržati velika opterećenja koja prouzrokuju tereti poput transformatora.

Organizacija prijevoza specijalnih tereta je od izrazite važnosti te svaka stavka prijevoza mora biti pomno razrađena, stoga ujedno posao špeditera koji je složen i vrlo odgovoran postaje kompleksniji kod specijalnog prijevoza zbog zakonskih ograničenja te prikazane dokumentacije i dozvola koje se moraju riješiti i pribaviti tijekom navedenog postupka.

Prema podacima dobivenih iz tvrtke Premužić d.o.o. opisana je organizacija prijevoza transformatorskog kotla iz Zagreba do GP Trnovec. Tvrtka je prikupila potrebne dokumente te je ishodovana dozvola za specijalni prijevoz. Prijevoz je uspješno obavljen u pratnji jednog vozila prema odredbama navedenim u dozvoli.

LITERATURA

- [1] Zelenika Ratko: Prometni sustavi – tehnologija, organizacija, ekonomika, logistika, menadžment, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
- [2] <https://www.prometna-zona.com/cestovni-promet>
- [3] <https://www.prometna-zona.com/podjela-cesta/>
- [4] Božičević J., Topolnik D.: Infrastruktura cestovnog prometa, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 1996.
- [5] Golac Branimir: Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu, Škola za cestovni promet, Zagreb, 1993.
- [6] Ivaković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
- [7] <https://www.fas-logistika.hr/korisno.php>
- [8] <https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/useful-information/izvanredni-prijevoz>
- [9] https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2018_10_92_1802.html
- [10] Zavada Josip: Prijevozna sredstva, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2000.

Ostali izvori:

Premužić transporti d.o.o.

Popis slika

Slika 1. Prvi automobil na parni pogon N.J. Cugnot, 1769.....	3
Slika 2. Tegljač, tegljač sa poluprikolicom.....	6
Slika 3. FIATA logo.....	11
Slika 4. Obveze prodavatelja i kupca te prijenos rizika.....	14
Slika 5. Teleskopska poluprikolica.....	18
Slika 6. Niskopodna poluprikolica.....	19
Slika 7. Niskopodna poluprikolica (labudica).....	19
Slika 8. Kombinacija transporta.....	20
Slika 9. Prikolice za prijevoz spremnika.....	20
Slika 10. Prikolice za prijevoz dugačkih tereta.....	21
Slika 11. Samohodna prikolica.....	21
Slika 12. Natpis za izvanredni prijevoz.....	22
Slika 13. Označavanje širokog tereta.....	23
Slika 14. Crveno bijela reflektirajuća ploča.....	23
Slika 15. Oznaka duljine vozila.....	23
Slika 16. Pratlja izvanrednog prijevoza.....	24
Slika 17. Označeno vozilo jednostavne pratlje.....	25
Slika 18. Crveno bijela reflektirajuća traka.....	25
Slika 19. Varijanta A/ standardna oznaka.....	26
Slika 20. Varijanta B/aktivni ekran.....	26
Slika 21. Žuto treptajuće svjetlo.....	27
Slika 22. Čunjevi.....	27
Slika 23. Trostrana reflektirajuća piramida.....	27
Slika 24. Svjetlosna sigurna ploča.....	28
Slika 25. Utovarena nagibna prikolica.....	29
Slika 26. Utovar tereta, Nizozemsko-njemačka granica.....	30
Slika 27. Prijevoz tereta trajektom.....	30
Slika 28. Istovar tereta na Pelješcu.....	31
Slika 29. Prijevozna ruta, Zagreb – GP Trnovec.....	31
Slika 30. Izvanredni prijevoz transformatorskog kotla.....	32

Popis tablica

Tablica 1. Podjela cesta prema veličini motornog prometa.....	4
---	---

Popis priloga

Prilog 1 . Primjer ishodovane dozvole (str.1)

HRVATSKA CESTE D.O.O. Vončina 3, 10000 Zagreb OIB: 55545787885 KLASA: UP/I-340-03/20-09/4018 URBROJ: 345-900-901-559/484-20-03 Zagreb	159950		
Hrvatske ceste d.o.o. Zagreb kao pravna osoba sa javnim ovlastima, Poslovna jedinica Zagreb, Tehnička ispostava Zagreb, Metalčeva 5, 10000 ZAGREB po temeljem čl. 23. Zakona o općem upravnom postupku (NN 47/09) i Odluke Uprave KLASA: 011-01/2015-3/22, URBROJ: 345-520/455-2015-1 od 30.01.2015. povodom zahtjeva podnosioca PREMUŽIĆ TRANSPORTI D.O.O., Veliki Lovrečan, Sv. Lovre 2, 42208 CESTICA, OIB: 78654545509, u upravnoj stvari izdavanja dozvole za izvanredni prijevoz temeljem čl. 46. st. 5. čl. 74. st.1. alineja 1. Zakona o cestama (NN 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14), čl. 14. Pravilnika o izvanrednom prijevozu (NN 92/18) i čl. 96. st. 1. i st. 2. Zakona o općem upravnom postupku, (NN 47/09) izdaju			
JEDNOKRATNU DOZVOLU ZA VIŠE PONOVLJENIH IZVANREDNIH PRIJEVOZA II. KATEGORIJE BROJ 197540			
1. Dozvoljava se prijevozniku PREMUŽIĆ TRANSPORTI D.O.O., Veliki Lovrečan, Sv. Lovre 2, 42208 CESTICA, OIB: 78654545509, obavljanje 4 ponovljenih izvanrednih prijevoza II. kategorije koji podrazumijeva prijevoz			
po državnim i ostalim cestama od mjesta: FALLEROVO ŠETALIŠTE, 10110, ZAGREB			
preko: NC100450 - NC101100 - NC103000 - NC104000 - NC103800 - NC330201 - ČV. BUZIN - A3 - ČV. IVANJA REKA - A4 - TUNEL HRASTOVEC - A4 - TUNEL VRTLINOVEC - A4 - ČV. ČAKOVEC - DC20 - DC3 - DC208			
do mjesta: GP TRNOVEC			
za prijevoz tereta TRANSFORMATORSKI KOTAO u ukupnoj dužini od 124,00 km, koji će se izvršiti istovjetnim skupom vozila sa teretom i to:			
Registarska oznaka vozila			
Broj šasije vozila - VIN			
Država registracije vozila	REPUBLIKA HRVATSKA		
Broj prometne dozvole			
Vrsta vozila	TERETNO VOZILO		
Marka vozila	VOLVO		
Tip vozila	VTG37		
Broj osovina	3		
Masa vozila (t)	9,43		
Nosivost vozila (t)	16,57		
Najveća dopuštena masa vozila (t)	26,00		
Snaga motora (kW)	405		
Dimenzije (m) (dužina x širina x visina)	6,511 x 2,518 x 4		
Najveća brzina (km/h)	90,00		
Registarska oznaka vozila			
Broj šasije vozila - VIN			
Država registracije vozila	REPUBLIKA HRVATSKA		
Broj prometne dozvole			
Vrsta vozila	PRIKLJUČNO VOZILO		
Marka vozila	FAYMONVILLE		
Tip vozila	F-S42-1ACA		
Broj osovina	2		
Masa vozila (t)	12,16		
Nosivost vozila (t)	35,24		
Najveća dopuštena masa vozila (t)	47,40		
Snaga motora (kW)	0		
Dimenzije (m) (dužina x širina x visina)	13,7 x 2,54 x 2,26		
Najveća brzina (km/h)	90,00		
ukupne duljine	18,50 m,	najveće širine	3,50 m,
najveće visine	4,48 m,	ukupne mase	45,00 t,
osovinskim opterećenjem na 1. osovini (1. vozilo)		od	8,000 t.
osovinskim opterećenjem na 2. skupini osovina (1. vozilo)		od	18,000 t.
osovinskim opterećenjem na 1. skupini osovina (2. vozilo)		od	19,000 t.
2. Prijevoz iz točke 1. ove dozvole prijevoznik je dužan obaviti u roku od 30 dana od dana izdavanja ove dozvole.			

Prilog 2. – Primjer ishodovane dozvole (str.2)

3. Prijevoznik je za vođitelja izvanrednog prijevoza iz točke 1. ove dozvole imenovao:

R.br.	Ime i prezime	Tel.	Mob.	E-mail
-------	---------------	------	------	--------

1.				info@premuzic-transporti.hr
----	--	--	--	-----------------------------

Imenovani vođitelj izvanrednog prijevoza prijavu svakog izvanrednog prijevoza iz točke 1. ove dozvole mora izvršiti nakon što je izvanredni prijevoz formiran odnosno neposredno prije njegovog polaska, Hrvatskim cestama d.o.o. Zagreb, Poslovna jedinica Zagreb, Tehnička ispostava Zagreb, Metalčeva 5, 10000 ZAGREB.

4. Za prolaz izvanrednog prijevoza prijevoznik ne mora osigurati poduzimanje posebnih mjera zaštite ceste i sigurnog odvijanja prometa i to:

5. Prijevoznik mora osigurati pratnju izvanrednog prijevoza s jednom jednostavnom pratnjom

6. Prijevoznik ne mora prilikom obavljanja izvanrednog prijevoza osigurati sudjelovanje prometne policije:

7. Podnositelj zahtjeva je prije izdavanja dozvole uplatio:

1. Iznos naknade za izvanredni prijevoz II. kategorije (4 prijevoza):	1.200,00 kuna
2. Trošak tehničke obrade zahtjeva za izvanredni prijevoz II. kategorije:	300,00 kuna
3. Ostale troškove:	0,00 kuna
4. Ukupno (1+2+3):	1.500,00 kuna

Obračun ostalih troškova utvrđenog prijevoza koji su stvamo nastali, Hrvatske ceste d.o.o. će obračunati dopunskim rješenjem.

8. Ozirom na značajke izvanrednog prijevoza ili ranije obavljene kontrole izvanrednog prijevoza, Prijevoznik ne mora najmanje 0 sati prije početka obavljanja prijevoza pozvati davatelja dozvole, radi prethodnog pregleda vozila s teretom i/ili obavljanja kontrole izvanrednog prijevoza iz točke 1. ove dozvole. Ukoliko prijevoznik nije pozvao davatelja dozvole prije početka obavljanja prijevoza, radi prethodnog pregleda vozila s teretom i/ili obavljanja kontrole izvanrednog prijevoza iz točke 1. ove dozvole, ne može započeti prijevoz, a ukoliko započne prijevoz takav prijevoz će se smatrati prijevozom bez dozvole.

9. Prijevoznik ne mora prije obavljanja izvanrednog prijevoza obavijestiti ostale sudionike u prometu o smetnjama koje će izazvati obavljanje izvanrednog prijevoza putem sredstava javnog priopćavanja.

10. Prijevoznik kod obavljanja izvanrednog prijevoza mora, bez obzira na izdanu dozvolu, poštivati sva ograničenja prometa koja su nastupila nakon izdavanja dozvole i određena su prometnim znakom na javnoj cesti ili odlukom upravitelja ceste. Pored uvjeta iz ove dozvole prijevoznik i osobe koje sudjeluju u izvanrednom prijevozu dužne su postupati u skladu sa pozitivnim propisima kojima se uređuje izvanredni prijevoz i sigurnost prometa na cestama.

11. Prijevoznik se obvezuje:

- podmiriti svu materijalnu i nematerijalnu štetu koja nastane zbog obavljanja izvanrednog prijevoza protivno uvjetima iz ove dozvole,
- podmiriti svu materijalnu i nematerijalnu štetu koja nastane nakon obavljenog izvanrednog prijevoza i za koju se može sa sigurnošću utvrditi da je nastala kao izravna posljedica obavljenog izvanrednog prijevoza.

OBRAZLOŽENJE

Podnositelj zahtjeva **PREMUŽIĆ TRANSPORTI D.O.O.**, Veliki Lovrečan, Sv. Lovre 2, 42208 CESTICA, OIB: 78654545509, podnio je dana **15.07.2020.** zahtjev za izdavanje jednokratne dozvole za 4 ponovljenih izvanredni prijevoza II. kategorije uz koji je priložio sljedeću dokumentaciju:

Iz dokumentacije koju je podnositelj zahtjeva dostavio uz zahtjev proizlazi da je zahtjev podnositelja za izdavanje dozvole za 4 ponovljenih prijevoza II. kategorije osnovan..

Prije izdavanja dozvole pribavljene su suglasnosti upravitelja cesta na kojim će se izvršiti izvanredni prijevoz II. kategorije i to:

Odborom članka 2., st. 1. Pravilnika o izvanrednom prijevozu propisano je da se prijevoz vozilom ili skupom vozila koje samo ili zajedno s najtežim teretom premašuje propisane dimenzije (širina, dužina, visina) ili ukupnu masu odnosno propisana osovinska opterećenja može se obaviti samo na temelju dozvole za izvanredni prijevoz.

Odborom članka 4., st. 1., alinejom 2. navedenog Pravilnika propisano je da izvanredni prijevoz II. kategorije podrazumijeva prijevoz vozilom, koje samo ili skupa s teretom ima sljedeće vrijednosti ukupne mase, dimenzija ili osovinskih opterećenja: iznad 44 odnosno 48 tona do najviše 60 tona ukupne mase i/ili iznad 3 metra do najviše 3,5 metra širine i/ili iznad 4,2 do najviše 4,5 metra visine i/ili dužine veće od 23 metra do najviše 30 metara i/ili koji premašuje osovinska opterećenja za najviše 20% od najvećih propisima dozvoljenih ili određenih prometnim znakovima..

Odborom članka 15., st. 6. propisano je da se jednokratna dozvola može izdati za više ponovljenih izvanrednih prijevoza II. i III. kategorije uz uvjet unaprijed određenog puta prijevoza, tereta i broja pojedinačnih izvanrednih prijevoza.

Odborom članka 16., st. 2. propisano je da dozvola mora sadržavati uvjet da je Vođitelj izvanrednog prijevoza dužan prijaviti početak izvanrednog prijevoza, na način koji je određen ovim Pravilnikom i uz dodatni uvjet koji u dozvoli odredi izdavalatelj dozvole. Ukoliko imenovani vođitelj izvanrednog prijevoza ne izvrši prijavu prijevoza i ne upiše sve potrebne podatke ili upiše krive podatke prijava prijevoza smatrat će se nevažećom. Ukoliko prijevoznik započne prijevoz bez navedene prijave takav prijevoz smatrat će se prijevozom bez dozvole.

Odborom članka 24., st. 5., alinejom 12. navedenog Pravilnika propisano je da je vođitelj izvanrednog prijevoza odgovoran za ispravno prijavljen izvanredni prijevoz

Odborom članka 17., st. 3., alinejom 10. navedenog Pravilnika propisano je da je za podnošenje zahtjeva za dozvolu za izvanredni prijevoz potrebno imenovati vođitelja izvanrednog prijevoza sukladno Odluci o imenovanju vođitelja izvanrednog prijevoza prema prilozi 8.

Prilog 3. – Primjer ishodovane dozvole (str.3)

Pravilnika.

Odredbom članka 28., st. 1. navedenog Pravilnika propisno je da je podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole dužan platiti upravnu pristojbu za troškove postupka izdavanja dozvole, naknadu za izvanredni prijevoz te ostale troškove koji se odnose na izdavanje dozvole prije preuzimanja dozvole.

Odredbama članka 29. Pravilnika o izvanrednom prijevozu propisna su mjerila za obračun troškova postupka izdavanja dozvole i naknade za izvanredni prijevoz za pojedinu kategoriju izvanrednog prijevoza. Sukladno tome, utvrđeno je da je podnositelj zahtjeva prije izdavanja dozvole temeljem zaključka KLASA: UP/I-340-03/20-09/4018 URBROJ: 345-900-901-559/484-20-02 od 17.07.2020 dana platio iznos od 1500 kuna na ime naknade i troškova za izdavanje jednokratne dozvole za izvanredni prijevoz II. kategorije na transakcijski račun Hrvatskih cesta d.o.o., koji je obračunat na sljedeći način:

1. Iznos naknade za izvanredni prijevoz II. kategorije (4 prijevoza):	1.200,00 kuna
2. Trošak tehničke obrade zahtjeva za izvanredni prijevoz II. kategorije:	300,00 kuna
3. Ostale troškove:	0,00 kuna
4. Ukupno (1+2+3):	1.500,00 kuna

Podnositelj zahtjeva je platio pristojbu na zahtjev i rješenje u iznosu od 70,00 kuna po Tar. br. 1. i 2. Uredbe o tarifi upravnih pristojbi (NN 8/2017).

Slijedom navedenog odlučeno je kao u izreci ovog rješenja



Službena osoba:

Uputa o pravnom lijeku:

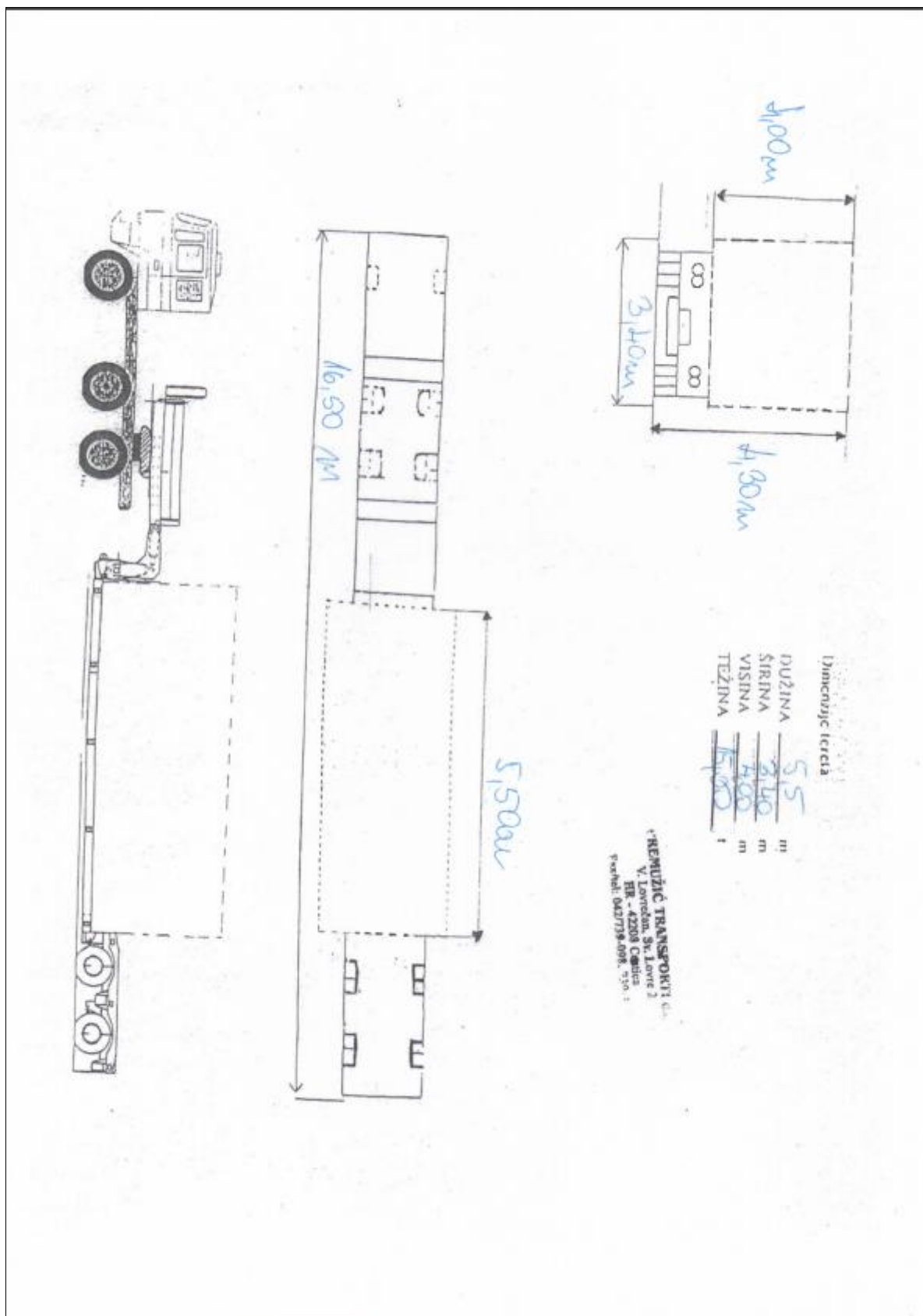
Protiv ovog rješenja može se izjaviti žalba Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, Zagreb, Prilavje 14, u roku od 15 (petnaest) dana od dana primitka ovog rješenja. Žalba se predaje izravno ili poštom, ili elektroničkim putem, a može se izjaviti i usmeno, u zapisnik, Hrvatskim cestama d.o.o. Tehnička ispostava Zagreb, Metalčeva 5, 10000 ZAGREB

Na žalbu se plaća 50,00 kuna pristojbe po tar. br. 3. Uredbe o tarifi upravnih pristojbi (NN 8/2017).

Dostaviti:

- Podnositelj zahtjeva,
- Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Uprava prometne inspekcije,
3. Ministarstvo unutarnjih poslova,
4. Pravna osoba koja upravlja javnom cestom po kojoj će biti obavljen izvanredni prijevoz, odnosno koncesionar HRVATSKE AUTOCESTE D.O.O. ZAGREB, GRAD ZAGREB, HRVATSKE CESTE D.O.O.
5. Arhiva.

Prilog 4. – Skica transporta sa unesenim dimenzijama, žigom i potpisom





Ur. Broj	19_2020
Datum	21.08.2020.

IZJAVA

kojom izjavljujemo da se 20.07.2020., od 19:00 sati planira izvršiti
izvanredni prijevoz skupom vozila [redacted]
na relaciji Zagreb - GP TRNOVEC


Izvršenje transporta planira se provesti u roku od 30 dana od datuma početka prijevoza

Planirana brzina kretanja transporta :

dozvoljena po prometnoj signalizaciji i trenutnom stanju na cesti

PREMUŽIĆ TRANSPORTI d.o.o.
V. Lovrećki, Sv. Lovre 2
HR - 42208 Čakovci
Pau/ tel: 042/739-098, 739-307

Prilog 6. – Primjer CMR-a

3A		Pošiljatelj (ime, adresa, zemlja) Expéditeur (nom, adresse, pays) Sender (name, adresse, country)		Na ovaj prijevoz će se primjeniti Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom bez obzira na bilo koje suprotne propise KMK 000697 20		
KONČAR - Metalne konstrukcije d.d., Falerovo šetalište 22, 10000 Zagreb, Hrvatska,				Ce transport est soumis à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route This carriage is subject to the Convention on the Contract for the Inter-Carriage of goods by road		
Primatelj (ime, adresa, zemlja) Destinataire (nom, adresse, pays) Consignee (name, address, country)		Prijevoznik (ime, adresa, zemlja) 16 Transporteur successives (nom, adresse, pays) Carrier (name, address, country)		FALEROVO ŠETALIŠTE 22 10000 ZAGREB, HRVATSKA		
Mjesto isporuke (mjesto, zemlja, datum) Lieu pour la livraison de la marchandise Place of delivery of the goods		Ostali prijevoznici (ime, adresa, zemlja) 17 Transporteurs successives (nom, adresse, pays) Successive carriers (name, address, country)		Lohfelder Str. 19-21, , 53604 Bad Honnef		
Mjesto i datum preuzimanja pošiljke na prijevoz (mjesto, zemlja) Lieu pour la livraison de la marchandise Place of delivery of the goods		Primjedbe i ograničenja prijevoznika 18 Reserves et observations du transporteur Carrier's reservations and observations		10000 ZAGREB		
Popratne liste Documents annexés Documents attached		697/2020				
Oznaka i broj Marques annexées Marks and number	broj koleta Nombre des colis Number of packages	vrsta ambalaže Mode d'emballage Method of packing	vrsta robe Nature de la marchandise Nature of the goods	statistički broj N° statistique N° statistic	Bruto težina kg Poids brut Kg Gross Weight Kg	Zapremina Cubage m3 Volume in m3
1	1		metal parts		14.510,0	
Classe Class	Cifre Number	Letere Letter	ADR			
13 Uputstva pošiljatelja (za carinske i druge radnje) Instructions de l'expéditeur Sender's instructions		19 Posebni dogovori Conventions particulières Special agreement				
registarska oznaka/Marques et numeros		20 Plaća: To be paid by:		Pošiljatelj Expéditeur/senders	Valuta Monnaie/Currency	Primatelj Le destinataire
14 Odredbe o plaćanju Presentations d'affranchement Instructions as to payment carriage plaća pošiljatelj / franco plaća primatelj / non franco		Prijevozni troškovi: Carriage charges: Descuents: Deductions:				
15 Ispostavljeno u: Estab a		dana: le on		27.07.2020		
21 Zagreb		15 podužće / Remboursement / Cash on delivery				
22 KONČAR-Metalne konstrukcije d.d. ZAGREB, Falerovo šetalište 22 27.07.2020 Potpis i pečat pošiljatelja Signature et timbre de l'expéditeur Signature and stamp of the sender		23 REMUŽIĆ TRANSPORTI d.o.o. V. Lovrečan, S. Lovrečan HR - 42208 Cestica Fax/tel: 042/39-098, 739-307 Potpis i pečat prijevoznika Signature et timbre du transporteur Signature and stamp of the carrier		24 Pošiljku preuzeo: / Marchandises reçues/ Goods received Mjesto 08.07.20 Lieu il Place J. ✓ le on		

—
|
HARON
ALISBAJNO
—

— DVA —
Sveučilište
Sjever



—
MI —

—
SVEUČILIŠTE
SJEVER
|
—

**IZJAVA O AUTORSTVU
I
SUGLASNOST ZA JAVNU OBJAVU**

Završni/diplomski rad isključivo je autorsko djelo studenta koji je isti izradio te student odgovara za istinitost, izvornost i ispravnost teksta rada. U radu se ne smiju koristiti dijelovi tuđih radova (knjiga, članaka, doktorskih disertacija, magistarskih radova, izvora s interneta, i drugih izvora) bez navođenja izvora i autora navedenih radova. Svi dijelovi tuđih radova moraju biti pravilno navedeni i citirani. Dijelovi tuđih radova koji nisu pravilno citirani, smatraju se plagijatom, odnosno nezakonitim prisvajanjem tuđeg znanstvenog ili stručnoga rada. Sukladno navedenom studenti su dužni potpisati izjavu o autorstvu rada.

Ja, ELA JAŠAREVIĆ pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor/ica završnog rada pod naslovom SPECIJALNI CESTOVNI PRIJEVOZ te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Studentica:

Jašarević
(vlastoručni potpis)

Sukladno Zakonu o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju završne/diplomske radove sveučilišta su dužna trajno objaviti na javnoj internetskoj bazi sveučilišne knjižnice u sastavu sveučilišta te kopirati u javnu internetsku bazu završnih/diplomskih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice. Završni radovi istovrsnih umjetničkih studija koji se realiziraju kroz umjetnička ostvarenja objavljuju se na odgovarajući način.

Ja, ELA JAŠAREVIĆ neopozivo izjavljujem da sam suglasna s javnom objavom završnog rada pod naslovom SPECIJALNI CESTOVNI PRIJEVOZ čiji sam autor/ica.

Studentica:

Jašarević
(vlastoručni potpis)