



Text Ing. Miroslav Bašta, Dostihové centrum Osvinov

Radosti a starosti při PŘEPRAVĚ ŽIVÝCH ZVÍŘAT

Přepravou zvířat se zabývám více jak 25 let. Za tu dobu jsem měl tu čest přepravovat mnoho živočišných druhů, ale specializuji se hlavně na přepravu sportovních koní.

Již dávno je tomu, kdy byli koně přepravováni na závody ve všem možném, co bylo zrovna po ruce a jízdy schopno. Často se jednalo o podomácku upravené přepravníky na nákladních vozidlech značek IFA, Škoda 706 RTO, Avia, případně daleko modernější vozidla – autobusy Škoda ŠL 11, nebo Karosa. Dnes je přeprava zvířat na úplně jiné úrovni a s tím samozřejmě souvisí daleko vyšší nároky na kvalitu přepravníků, na způsobilost osob doprovázejících zásilku živých zvířat a samozřejmě také širší povinnosti vyplývající z platné legislativy. Ta zahrnuje v zásadě dvě oblasti:

1. Zákony, předpisy, vyhlášky a nařízení týkající se dopravy, jako obecného pojmu

(Zákon o provozu vozidel na pozemních komunikacích, Zákon o silniční dopravě)

2. Zákony, předpisy, vyhlášky a nařízení týkající se veterinárních pravidel

(zejména Nařízení rady ES 1/2005)

B nebo E?

Pro přepravu živých zvířat (v mém případě koní) tedy nestačí připojit dnes tak hojně rozšířený vozík („hengr“) za nějakého mohutného Off Rooda, naložit koně a vyrazit. Asi není žádným tajemstvím, že tažné vozidlo musí splňovat veškeré náležitosti spojené s možností jeho užití na pozemní komunikaci. Řidič musí mít patřičné řidičské oprávnění – nejčastěji BE, protože nejvyšší povolená (celková) hmotnost přívěsu a jízdní soupravy tažného vozidla s přívěsem na koně téměř ve všech případech překračuje možnosti skupiny B (aktuální rozsah skupiny B je k dosažení na stránkách Ministerstva dopravy).

Kdy tachograf?

Pokud nejvyšší povolená hmotnost soupravy přesahuje 3500 kg a jedná se o komerční přepravu, je nutné mít tažné vozidlo vybaveno tachografem. A zde přichází první komplikace. Pořídíte-li si nové vozidlo (Off Road, případně SUV) a budete chtít od prodejce namontovat předepsaný digitální tachograf, patrně se dozvíte, že takové zařízení není originálním dílem a že vám tedy autorizovaný prodejce takovou službu nenabídne. Firem, které se zabývají montáží tachografů, je spousta. Ale pozor, pokud si tam takové zařízení necháte namontovat od tachografového prodejce, byť odborníka, vždy se jedná o zásah do konstrukce vozidla neautorizovaným servisem a hrozí, že v případě nějakého konfliktu přijmete o záruku na vámi zakoupené nové vozidlo.

Povolení od KVS

U přívěsu je situace ještě komplikovanější. Aktem zakoupení přívěs-

ného vozidla (i když má v technickém průkazu uvedeno, že se jedná o speciální přepravník živých zvířat) ještě nejste oprávněni ve vozidle živá zvířata bez omezení přepravovat. Můžete vozit prkna, beton, hřebíky a spoustu jakéhokoliv jiného materiálu, ale ne zvířata! To asi zřejmě nebyl ani smysl nákupu vozíku na koně. Proto, aby bylo možné přepravovat i živá zvířata, musíte mít na to vaše konkrétní vozidlo povolení (rozhodnutí) od KVS, a to konkrétně TYP 1, které se vydává zpravidla s platností na pět let a pouze pro zapsaný druh zvířat. Toto povolení získáte po odevzdání řádné žádosti a po provedené kontrole veterinárním inspektorem, samozřejmě je i tato služba zpoplatněna kolkovou známkou. S takovým povolením jste oprávněni transportovat živá zvířata, přičemž doba přepravy nesmí být delší než 8 hodin.

Do osmihodinového limitu se započítává i doba nakládky a skládání. Pak ještě existuje TYP 2 – pro dlouhotrvající cesty, tam je nutno mít přepravník vybaven klimatizační jednotkou s řízenou ventilací, digitálním záznamovým zařízením a další specifika popsané právě v nařízení ES 1/2005.

Průkaz osoby doprovázející živá zvířata

A stále ještě nejste oprávněni zvířata transportovat. Je nutné být držitelem průkazu osoby doprovázející zásilku živých zvířat. Taková osoba nemusí sama osobně automobil řídit, musí být ale během přepravy přítomna, pokud se jedná o transport na vzdálenost větší než 50 km. Do padesáti km se jedná zpravidla o tzv. farmovou přepravu v rámci jednoho okresu, přičemž i ona má jistá specifika. Průkaz vydává Ministerstvo zemědělství ČR po úspěšně absolvovaném školení, jež si samozřejmě uhradíte z vlastních finančních zdrojů.

Označení vpředu vzadu

Přepravník jste povinni mít vzadu, ale i vpředu označen symbolem. Na stránkách Státní veterinární správy je ke stažení doporučený návrh loga s textem v českém, anglickém a francouzském jazyce. O kvalitě onoho návrhu raději nebudu diskutovat, protože z takového loga není na vzdálenost větší než 20 metrů vůbec patrné, co se vlastně přepravuje. A zase, logo má být umístěno i vpředu přívěsu, proč, to nechám na zralé úvaze čitatele. Ze zkušenosti vím, že to označení přes tažné vozidlo vůbec není vidět. K tomu lze pouze podotknout, že symbolem může být i text, protože i písmena jsou symbolem.

Během přepravy by měl být vyplněn plán cesty, nákladový list a další dokumentace prokazující původ zvířat, druh, počet, datum poslední desinfekce přepravníku, čísla hospodářství odesílatele a příjemce zásilky, veterinární osvědčení. V zahraničí je všechno ještě daleko složitější. V Německu podle Spolkové sbírky zemědělského zákona platí ustanovení, že zastavit a kontrolovat vás je policista oprávněn pouze v případě, že je kontrole přítomen službukonající veterinární lékař. To, že praxe je předpisům na hony vzdána, je více než jasné.

Rychlosti? Jak kde...

Obdobně je to s maximální povolenou rychlostí jízdní soupravy.

V zákoně se uvádí, že maximální rychlost jízdní soupravy s celkovou hmotností vyšší než 3500 kg je 80 km/h, pokud není stanoveno jinak. Je-li přívěs homologován například na maximální rychlost 100 km/h a registrován v ČR, pak se rozumí „je stanoveno jinak“ a lze jezdit až sto kilometrovou rychlostí (jsou v provozu i legitimně přihlášené přívěsy s rychlostí 130 km/hod!). Jenže ani unijní předpisy nejsou ve všech zemích EU stejně vykládány. V Německu můžete s takovým stokilometrovým přívěsem stejně jezdit pouze 80 km/h. Lze ovšem absolvovat německou technickou kontrolu, kde obdržíte osvědčení, které deklaruje správnost homologace – COC listu – prohlášení o shodě. S tímto dokumentem je možné na Německém zemském úřadě absolvovat správní řízení, a pokud je vše v pořádku, je vám vydána nálepka s vyznačenou stokilometrovou rychlostí. Tato nálepka je výrazně větší, než běžné plakety, a zároveň je na ní známka vydávajícího zemského úřadu. Bez popsané známky je taková nálepka neplatná, a i přesto, že ji máte na vozidle vylepenou, můžete jezdit pouze 80 km/h. Pro úspěšnou kontrolu na TUV v Německu platí další omezení. Vlek musí mít hydraulické tlumiče na nápravách, nesmí mít namontovány pneumatiky starší šesti let a další zpřísnující podmínky povolení. Ovšem neradostné je, že naši němečtí sousedé takovou praxi zpravidla odmítají s tvrzením, že vozidlo musí být registrováno na území Německa. Víím, že to jde, sám jsem to absolvoval, jde o to, že se nesmíte nechat nějakým německým úředníkem odbýt. Postup je popsán na stránkách fy. Dekra.

Máte boční zábrany?

Závěrem konstatuji, že ony všechny zákony, předpisy, vyhlášky a nařízení stejně není v lidských silách do důsledku splnit. V původním nařízení ES se uvádí, že přepravníky musí mít nakládací rampy vybaveny boční zábranou proti pádu nakládaných zvířat z ní. Originální znění však uvádí, že takto musí být vybaveny přepravníky s celkovou hmotností nad 7,5 tuny. Naše (česká) verze uvádí, že všechny. Za oněch cca 25 roků jsem viděl mnoho přepravníků na koně, myslím zejména „hengrů“ za osobní automobil. Boční zábrany měly tak dva a ty ještě byly určitě dovezeny ze zahraničí, protože to byly vlekly od zahraničních výrobců. Co si o tom mám myslet, když podle povolení KVS přívěs odpovídá ES 1/2005 a on evidentně již kvůli rampě neodpovídá? Ale zase pozor, neodpovídá pouze u nás a v ostatních členských zemích EU je bez problémů. A další věc, veškerou potřebnou dokumentaci máte mít uloženu v přepravníku – tedy někde u koní, asi ve žlabu, nebo na zemi v igelitu – pozn. autora. Zjevně potřebné doklady vozit v tažném vozidle není možné, jedná se o porušení podmínek nařízení Rady Evropy. Patrně by se nejednalo o nějaké porušení závažné, přesto si myslím, že nařízení Rady Evropy by v rámci jeho celoevropské působnosti mělo být bezchybné.

Chápu, že původním účelem legislativy je zajištění welfare, tj. zdraví a pohody zvířat během přepravy. Problémem však je, že se kolem nás bohužel pohybují nejen koně, ale i lidé. Takoví, kterým vztah k živé přírodě vůbec nic neříká. Takoví, kteří vůbec neberou žádný ohled. Již několikrát a snad i neúmyslně, někdy ale zase zjevně naschvál došlo ke klasickému a sprostému vybrždění mého vozidla jiným řidičem a to jsem vezl koně!

Z popsaného jasně plyne, že přeprava živých zvířat s sebou nese více starostí, než radostí. Radost nám ale přináší zvířata sama. Jsem osobně rád, že jsem se v mém životě s koňmi potkal. Dokážou udělat velkou radost a na starosti s lidmi zapomenout. Přejí poznání stejných pocitů i všem ostatním ohleduplným účastníkům provozu, a hlavně – ať se po bezpečně jždě vždycky šťastně vrátí domů!

CESTOVÁNÍ S KOŇMI (nejen) po českých silnicích

Výše zmíněná kauza překročení rychlosti na území Spolkové republiky Německo při přepravě koní na přívěsu se udála vloni, ukončena však byla teprve letos. Pro všechny, kterých se problém prozatím nedotkl, uvádím následující informace.

Které legislativní podklady upravují rychlost jízdy pro přípojná vozidla v ČR?

Zákon č. 361/2000 Sb. ve znění pozdější předpisů § 18 odst. 5 (5) Řidič nesmí překročit nejvyšší povolenou rychlost vozidla, (2) a jde-li o jízdní soupravu, nejvyšší povolenou rychlost žádného z vozidel soupravy

Vyhláška MD ČR č. 341/2002 Sb. ve znění pozdější předpisů §14 odst. 11

(11) Pokud ministerstvo při schvalování technické způsobilosti typu přívěsů kategorií O1 a O2 nestanoví jinak, nesmí být nejvyšší rychlost přívěsu vyšší než 80 km/h. Přívěsy nesmí být používány k přepravě osob.

Z uvedeného vyplývá, že na území ČR o rychlosti soupravy, tvořené tažným vozidlem o nevyšší povolené hmotnosti nepřesahující 3500 kg a přípojným vozidlem, rozhoduje nejvyšší povolená rychlost přípojného vozidla, uvedená v jeho Technickém průkazu (setkáváme se i s rychlostmi 130 km/hod.). Jakmile však naše hranice překročíme, jsme povinni dodržet platná pravidla v jedné každé konkrétní zemi, v tomto zmiňovaném případě v Německu:

Výjimka TEMPO 100 pro přípojná vozidla kategorie O1 a O2

Obdobně jako u autobusů je v Německu omezena maximální rychlost jízdy při jízdě po dálnicích a silnicích dálničního typu i pro přípojná vozidla kategorie O1 a O2 na rychlost 80 km/h. Stejně jako u autobusů připouští německá národní legislativa po splnění daných podmínek zvýšení této rychlosti na 100 km/h i u přípojných vozidel resp. souprav. Konkrétně se jedná o 9. Vyhlášku o výjimkách k StVO ve znění Třetího nařízení o změně ze 7. října 2005. V současné době je zavedena možnost udělování výjimky TEMPO 100 pro přípojná vozidla, registrovaná v ČR. Výjimky jsou udělovány Drážďanským schvalovacím úřadem na základě podkladů, zpracovaných oprávněnou osobou pověřenou dozorcí organizace, tzn. pověřenými pracovníky DEKRA CZ a. s.

Výjimka se vztahuje mimo jiné na:

osobní motorová vozidla s přívěsy, ostatní vícecestná motorová vozidla, jejichž (vlastní) nejvyšší povolená hmotnost nepřevyšuje 3,5 t, pokud sebou vezou přívěs.

Je tedy zřejmé, že rychlosti přesahující 80 km/hod můžeme bez rizika využít pouze na pozemních komunikacích na území ČR. Již u našich nejbližších sousedů se pouze poměrně složitým postupem dostaneme maximálně do 100 km/hod. Jinak by to bylo drahé, a německý bodový systém je od 1. května 2014 již pouze 8 bodový, a vztahuje se pochopitelně, stejně jako ten náš, i na cizince. Bohumil Oslík, komentář a informace ze stránek společnosti dekra.cz