

**Vysoká škola logistiky o.p.s.**

**Kompetence celní správy v silniční  
dopravě**

(Bakalářská práce)

Přerov 2020

Lubomír Hájek



Vysoká škola  
logistiky  
o.p.s.

# Zadání bakalářské práce

student **Lubomír Hájek**

studijní program Logistika  
obor Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Kompetence celní správy v silniční dopravě**

Cíl práce:

S využitím teoretických znalostí dopravní logistiky a činnosti skupin mobilního dohledu zpracovat a vyhodnotit analýzu kontrolní činnosti Celní správy ČR v dodržování předpisů týkajících se práce osádek silničních vozidel. Navrhnout opatření pro zlepšení kontrolní činnosti.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Kompetence Celní správy ČR v komparaci s teorií logistiky silniční dopravy
2. Kontrolní činnost skupin mobilního dohledu se zaměřením na práci osádek silničních vozidel
3. Zhodnocení poznatků z analýzy provedených kontrol
4. Možná opatření na zkvalitnění kontrolní činnosti

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

NOVÁK, Radek a kol. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasílatelství. Praha: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6.

ČESKO. Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky. Sbíрка zákonů. Praha: Parlament ČR, 2012, ročník 2012, 5/2012, číslo 17. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-17>.

ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Sbíрка zákonů. Praha: Parlament ČR, 1994, 37/1994, číslo 111. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Blanka Kalupová

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2019

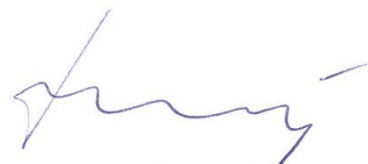
Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.  
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.  
rektor

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č.111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47 b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 05. 05. 2020

.....

podpis

## **Poděkování**

Rád bych touto cestou poděkoval všem, kteří mi pomohli a poskytli údaje potřebné ke zpracování této bakalářské práce. Konkrétně paní Ing. Blance Kalupové za odborné vedení bakalářské práce.

## **Anotace**

Bakalářská práce se zabývá s využitím teoretických znalostí problematikou státního odborného dozoru nad prací osádek silničních vozidel. Náplní práce je zpracování a vyhodnocení činnosti Celní správy ČR v kontrole dodržování předpisů. Na závěr práce jsou navržena vhodná opatření pro zlepšení kontrolní činnosti.

## **Klíčová slova**

Celní správa ČR, oddělení Mobilního dohledu, Státní odborný dozor, Dopravní politika, Statistika provedených kontrol, SWOT Analýza.

## **Annotation**

The bachelor's thesis deals, with the use of theoretical knowledge, with the issue of state professional supervision on the work of road vehicle crews. The scope of work is to process and evaluate activities of the Customs Administration of the Czech Republic in monitoring compliance with regulations. The last part of this thesis is about proposing appropriate measures to improve control activities.

## **Keywords**

Customs Administration of the Czech Republic, Mobile supervision department, State professional supervision, Transport policy, Statistics of performed inspections, SWOT Analysis.

# Obsah

Úvod.....	8
1 Kompetence Celní správy ČR v komparaci s teorií logistiky silniční dopravy.....	10
1.1 Silniční doprava v České republice.....	12
1.2 Státní odborný dozor v silniční dopravě .....	15
1.3 Kontrolní složky státního odborného dozoru.....	16
1.3.1 Ministerstvo dopravy ČR.....	16
1.3.2 Dopravní úřady .....	16
1.3.3 Celní správa ČR.....	17
1.3.4 Policie ČR.....	17
1.3.5 Centrum služeb pro silniční dopravu – Mobilní expertní jednotky .....	18
1.4 Kontrolních oprávnění Celní správy ČR.....	18
2 Kontrolní činnost skupin mobilního dohledu se zaměřením na práci osádek silničních vozidel.....	21
2.1 Odbor Dohledu celního úřadu.....	22
2.2 Statistika provedených kontrol státního odborného dozoru.....	30
2.3 Statistika kontrol státního odborného dozoru provedené Celní správou ČR...	33
2.4 Celkové shrnutí statistik kontrol státního odborného dozoru .....	34
2.5 SWOT analýza oddělení mobilního dohledu Celní správy ČR .....	35
3 Zhodnocení poznatků z analýzy provedených kontrol .....	39
4 Možná opatření na zkvalitnění kontrolní činnosti .....	41
Závěr .....	43
Seznam zdrojů.....	45
Seznam grafických objektů.....	47
Seznam zkratk .....	48
Seznam příloh .....	49

## Úvod

Celní správa v novodobé historii České republiky vždy plnila poměrně významnou úlohu jak správního orgánu, tak i bezpečnostního sboru. Její hlavní cíle byly převážně orientovány do oblasti fiskální politiky státu. Vstup České republiky na jednotný vnitřní trh Evropské unie, volný pohyb zboží a s tím související zrušení pravidelných celních kontrol na vnitřních hranicích členských států, znamenaly pro Celní správu ČR nutnost provedení významných změn. Došlo zejména k úpravě kompetencí a vzájemných vazeb na ostatní státní orgány.

Co se týče změn, kterými musela Celní správa ČR v důsledku vstupu České republiky do Evropské unie projít, muselo dojít k transformaci celních orgánů, a to podstatnou změnou charakteru jejich činností s potřebou vytvořit nezbytné podmínky pro výkon nových kompetencí v oblasti správy spotřebních daní, v oblasti kontrolních činností a formování nové role celních orgánů při ekonomické ochraně státu, resp. zájmů celého Evropského společenství. Celní správě ČR přibyly nové úkoly např. v oblasti společné zemědělské politiky, statistiky obchodu se zbožím, kontrol plnění povinnosti úhrady poplatků za užívání zpoplatněných komunikací, státního odborného dozoru v silniční dopravě, kontrol přepravy odpadů, nebo v oblasti odhalování zboží porušujícího některá práva duševního vlastnictví. Nejnověji pak kontroly evidence tržeb a provozování hazardních her a s tím související regulací reklamy. Posláním Celní správy ČR v období po vstupu České republiky do Evropské unie je efektivním výkonem získaných kompetencí zajišťovat zájmy státu a Evropské unie v oblasti fiskální, ochrany trhu a bezpečnosti občanů.

Bakalářská práce se zabývá problematikou výkonu státního odborného dozoru a kontrol v silniční dopravě z pohledu Celní správy ČR.

Cílem práce je s využitím teoretických znalostí dopravní logistiky a činnosti skupin mobilního dohledu zpracovat a vyhodnotit analýzu kontrolní činnosti Celní správy ČR za účelem vyhledání nedostatků v provádění kontrol v dodržování předpisů týkajících se práce osádek silničních vozidel. V případě nalezení nedostatků navrhnout opatření pro zlepšení kontrolní činnosti skupin mobilního dohledu Celní správy ČR.

Práce je rozdělena do čtyř částí. První část práce se zabývá problematikou státního odborného dozoru, kontrolními složkami státního odborného dozoru a kontrolními



opatřeními Celní správy ČR. Druhá část práce je zaměřena na kontrolní činnost skupin mobilního dohledu se zaměřením na práci osádek v silniční dopravě. Je zde také představen odbor Dohledu celního úřadu. Zároveň jsou zde analyzovány statistické údaje týkající se provedených kontrol, zpracovaná SWOT analýza a celkové shrnutí statistik kontrol státního odborného dozoru. V třetí části je provedeno zhodnocení poznatků. Ve čtvrté, závěrečné části jsou navržena opatření pro zkvalitnění kontrolní činnosti celní správy v této oblasti.

# 1 Kompetence Celní správy ČR v komparaci s teorií logistiky silniční dopravy

Dopravní sektor je jednou z nejdůležitějších oblastí národního hospodářství. Prakticky ovlivňuje všechny oblasti veřejného i soukromého života a podnikatelské sféry. Jedná se o sektor finančně velmi náročný, ale na druhé straně výrazně přispívá do příjmové stránky veřejných rozpočtů. [1]

Doprava je souhrnem jednotlivých účelných činností, pomocí nichž se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách, přičemž jako dopravní prostředky je možno označit veškerá technická prostředky, prostřednictvím nichž dochází k přemístění materiálů, výrobků či zboží. Je součástí hospodářské infrastruktury, jejímž přínosem je nehmotný efekt, a to přemístění neboli přeprava. Tento efekt nemůžeme skladovat, tudíž je nutné zabezpečit rezervy potřebných kapacit.

Podmínky pro chování dopravních podniků a jejich zákazníků vytváří dopravní politika, která se zabývá dlouhodobým zaměřením dopravního systému státu a jeho strukturou. Dopravní politika státu má za cíl optimalizaci podílů jednotlivých druhů dopravy na celkových výkonech dopravního systému státu při současném respektování principů trvale udržitelného rozvoje a ochrany životního prostředí. [2]

Dopravní politika zahrnuje opatření vlády k působení na makroekonomické i mikroekonomické proměnné v rámci realizace svých záměrů. Tzn., že každá organizace musí respektovat a dodržovat právní řád České republiky. Dopravní společnosti mají také vlastní obecné předpisy, které musí zainteresované osoby plnit a dodržovat. „*Jde například o přepravní smlouvy, podmínky jejich plnění a odpovědnosti dopravce, předpisy upravující pracovní právo, systém sazeb a tarifů, pojištění, účetnictví, dopravní a přepravní listiny, ustanovení vztahující se ke zdravotní způsobilosti provádění zaměstnání, bezpečnost provozu ve vztahu k přepravovanému zboží, prevence nehod a postup v případě nehody a jiné.*“ [3, s. 22]

Na logistické procesy v dopravě mají také velký vliv ekonomické (výběr druhů dopravy, stanovení cen, kvalita služeb, reklamace, náhrada škody, servis) a bezpečnostní regulace (pracovní normy, pracovní podmínky pro zaměstnance, pojištění, údržba vozidel atd.). [3]

Dopravní logistika se zabývá aplikací logistického přístupu na řízení pohybu zásilek po dopravních cestách, počínaje převzetím od odesílatele až po předání příjemci. Dopravní logistika se specializuje na problémy přepravního charakteru při přepravě zboží, osob a zvířat bez ohledu na druh dopravy. Zabývá se koordinací a optimalizací prostorového rozmístění kapacit, pohybu prostředků a zařízení po dopravní síti, jejichž součinnost je nutná k uskutečnění potřebné přepravy. Rozvoj je determinován úrovní dopravní infrastruktury, dopravních a přepravních prostředků a zařízení, přepravními a logistickými technologiemi, informačními a řídicími systémy.

V osobní dopravě se logistika zaměřuje především na dopravní obsluhu průmyslových podniků nebo na dopravní obsluhu měst, oblastí nebo regionů. V nákladní dopravě se logistika zaměřuje především na dopravní obsluhu výrobních a distribučních firem. [1]

Dopravce – podnikatel, který se smlouvou o přepravě věci zavazuje odesílateli, že za odplatu přepraví věc z místa odeslání do místa určení. Dopravce přepravu uskutečňuje.

Příkazce – osoba (právnícká osoba nebo fyzická osoba), která si u zasilatele objedná obstarání přepravy, popř. další pomocné služby souvisící s přepravou, na tento účel uzavírá se zasilatelem zasilatelskou smlouvu a ve věci pomocných služeb příslušné další smlouvy.

Přepravce – osoba, která je zadavatelem přepravy a plátcem přepravného dopravci. V takovém případě je přepravce subjektem přepravní smlouvy. Přepravce zpravidla fyzicky nepředává dopravci věc k přepravě. Přepravce není obvykle uveden v nákladním listě jako odesílatel. Přepravcem může být příjemce.

Zasílatel – podnikatel, který je držitelem živnostenského oprávnění na živnost volnou, opravňující ho provozovat živnost zasilatelství a zastupování v celním řízení (Živnostenský zákon). Zavazuje se příkazci, že mu ve vlastním jménem, na jeho účet a za úplatu obstará přepravu zboží z určitého místa na jiné určité místo. Může uskutečnit i pomocné služby souvisící s přepravou. [1]

Druhy dopravy:

- silniční – patří mezi nejrozšířenější a z hlediska univerzálnosti a flexibility nejlepší druhy dopravy, díky hustotě silniční infrastruktury je možné dostat se všude tam, kde je pozemní komunikace,
- železniční – není tak rozsáhlá a pružná, přesto je velkým konkurentem v oblasti stanovování cen a nákladů,

- letecká – nepovažuje se za standardní způsob přepravy, protože je velmi nákladná, za to ale velmi rychlá,
- vodní – zahrnuje jak vnitrozemskou (řeky, jezera), tak námořní přepravu. Používá se zejména pro zboží nízké hodnoty, protože tento druh přepravy je nízkonákladový a také nejpomalejší,
- potrubní – využívá se pro přepravu kapalných nebo plyných látek (např. ropa, zemní plyn, chemikálie), doprava je velmi spolehlivá a z hlediska nákladů výhodná,
- kombinovaná – může využívat výhod jednotlivých druhů dopravy, a tím pravděpodobně nejkvalitněji uspokojit požadavky zákazníků, je tedy považována za základ dopravní logistiky.

## 1.1 Silniční doprava v České republice

Další část práce se ve vztahu k tématu bakalářské práce dále zabývá pouze silniční dopravou. Ta je jednou z nejrozšířenějších druhů dopravy a její vývoj patří celosvětově k nejprogresivnějším. Poskytuje nejrozsáhlejší pokrytí trhu díky hustotě silniční sítě. Mezi její největší konkurenty patří železniční doprava v oblasti přepravy velkých zásilek a letecká doprava v přepravě menších zásilek (spíše v zahraničí).

Podíl silniční dopravy v České republice je dominantní a tvoří cca 80 %. Co se týče dalších druhů dopravy, tak např. železniční doprava, která je druhá nejrozšířenější, zastupuje pouze cca 17 %. Srovnání výkonů (v tisících tun) dle statistické ročenky dopravy Ministerstva dopravy ČR je uvedeno v tabulce č. 1.1.

Tab. 1.1 Mezioborové srovnání výkonů nákladní dopravy v ČR

	2016		2017		2018	
	absolutní hodnota (tis. tun)	relativní hodnota (%)	absolutní hodnota (tis. tun)	relativní hodnota (%)	absolutní hodnota (tis. tun)	relativní hodnota (%)
Přeprava celkem	539.063	100	570.976	100	593.761	100
Železniční doprava	98.034	18,2	96.516	16,9	99.307	16,7
Silniční doprava	431.889	80,1	459.433	80,5	479.235	80,7
Vnitrozemská vodní doprava	1.779	0,3	1.568	0,3	1.374	0,2
Letecká doprava	6	0,0	6	0,0	5	0,0
Ropovody	7.356	1,4	13.453	2,4	13.839	2,3

Zdroj: vlastní zpracování podle [4].

Mezi přednosti silniční dopravy patří zejména flexibilita, univerzálnost, dostupnost, rychlost, relativně nízké náklady, značný komfort a také rychlá přizpůsobivost tržím a poptávce. Na druhou stranu slabými stránkami jsou značná míra znečištění prostředí a také vysoký stupeň nebezpečí. Silniční doprava nespočívá jen v samotné přepravě zboží nebo osob, ale souvisí s ní i přenos informací, předání dokumentů, příprava zboží či osob k přepravě, manipulace, nakládka a vykládka zboží, plánování dané trasy, platba za přepravu nebo za určité zboží, přistavení či odstavení vozidla atd.

Silniční dopravu lze členit podle několika kritérií, např. podle druhu potřeby vlastní – cizí, podle přemísťovaného subjektu osobní – nákladní nebo podle geografického hlediska mezinárodní – vnitrostátní.

Silniční doprava pro vlastní potřeby je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí. Silniční dopravu pro vlastní potřeby může provozovat kdokoli, kdo dodržuje podmínky provozu silničních vozidel. Nepotřebuje k tomu žádné zvláštní povolení státu.

Silniční doprava pro cizí potřeby je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.

Provozovatel silniční dopravy (dopravce) je fyzická nebo právnická osoba, která provozuje silniční dopravu podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Povinnosti tuzemského dopravce:

- provozovat silniční dopravu vozidlem, kterému byla přidělena státní poznávací značka České republiky, a které je zapsáno v registru silničních vozidel s platnou technickou a emisní způsobilostí,
- zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a odpočinku, vést o tom záznam,
- uchovávat záznamy o dobách řízení a doklad o nákladu po dobu 1 roku od ukončení přepravy,
- zajistit, aby práce řidiče z povolání vykonávala osoba, která se zúčastnila školení řidičů z povolání, úspěšně absolvovala přezkoušení z pravidel silničního provozu, podrobila se pravidelné lékařské prohlídce a je podle ní způsobilá k řízení motorových vozidel,

- v mezinárodní dopravě zajistit, aby najaté vozidlo bylo používáno pouze za předpokladu, že je najato bez řidiče, vozidlo řídí dopravce sám nebo jeho zaměstnanec, a aby ve vozidle byla při jeho provozu smlouva o nájmu a pracovní smlouva řidiče, pokud není řidič zároveň dopravcem,

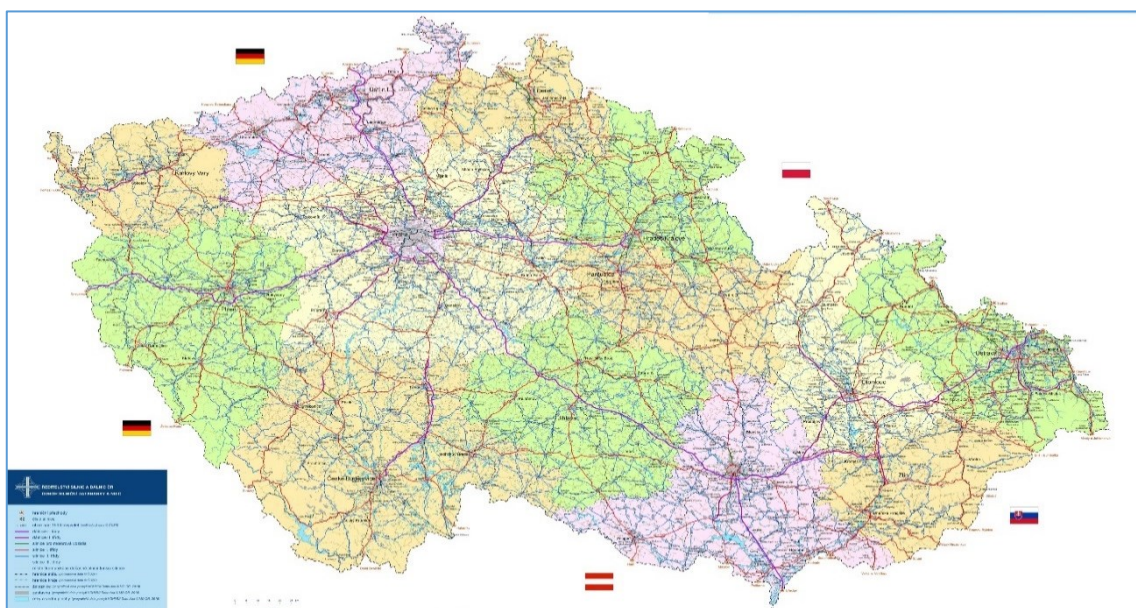
Dále platí, že podnikatel v silniční dopravě je povinen označit velká vozidla, která používá k podnikání, svým obchodním jménem a zajistit, aby v každém vozidle byl při jeho provozu doklad o oprávnění k podnikání nebo jeho kopie (výpis z obchodního rejstříku). [5]

### Charakteristika silniční sítě v České republice

Silniční síť představuje soubor pozemních komunikací vyskytujících se na územním celku. V České republice jsou rozlišovány podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích čtyři základní kategorie komunikací:

1. Dálnice – slouží pro rychlou dálkovou dopravu mezi většími městy či státy.
2. Silnice I., II. a III. třídy – jsou určeny pro dálkovou dopravu a pro dopravu mezi většími obcemi a městy.
3. Místní komunikace – pozemní komunikace uvnitř obcí nebo měst.
4. Veřejně přístupné účelové komunikace – spojující nemovitosti s pozemními komunikacemi. [6]

Mapa silniční sítě v České republice je na obrázku č. 1.1.



Obr. 1.1 Síť pozemních komunikací v ČR

Zdroj: [6].

## 1.2 Státní odborný dozor v silniční dopravě

Státní odborný dozor v silniční dopravě vykonávají dopravní úřady, celní úřady a Ministerstvo dopravy ČR. Dopravní úřady a celní úřady vykonávají ve svém správním obvodu státní odborný dozor ve všech věcech, které nepatří do gesce Ministerstva dopravy ČR. Ministerstvo dopravy ČR vykonává státní odborný dozor pouze v mezinárodní autobusové linkové silniční dopravě osob. Oprávnění ke kontrole mají tyto orgány podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Celní úřady provádějí státní odborný dozor nad prací osádek vozidel ve vnitrostátní a v mezinárodní silniční nákladní dopravě a ve věcech mezinárodní dopravy osob a podávají podněty dopravnímu úřadu, na jehož území bylo porušení zjištěno nebo Ministerstvu dopravy ČR, na zahájení řízení o uložení pokuty, zjistí-li, že byl porušen právní předpis. [5]

Hlavními cíli státního odborného dozoru v silniční dopravě jsou:

- zvýšení bezpečnosti silničního provozu,
- zlepšení sociálních podmínek řidičů v oblasti silniční dopravy,
- zajištění poctivé hospodářské soutěže v oblasti silniční dopravy.

Kontrolní orgán postupuje při výkonu kontrolní činnosti podle kontrolního řádu. Ustanovení zákona mimo jiné ukládá dopravci povinnost umožnit kontrolnímu orgánu v souvislosti s výkonem dozoru vstoupit do provozoven a všech prostor souvisejících s podnikáním v silniční dopravě, nahlížet do dokladů a evidencí týkajících se provozování silniční dopravy. Řidič má také při silniční kontrole povinnost předložit kontrolním orgánům doklady, které musí být ve vozidle při jeho provozu a poskytnout přístup k záznamovému zařízení, takže kontrolní pracovník je oprávněn při takovéto kontrole vstoupit do kabiny řidiče. [7]

Kontrolní orgán provádí státní odborný dohled:

- v jakoukoli dobu na různých místech pozemních komunikací vhodných z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- tak, aby bylo nesnadné se kontrolním bodům vyhnout,
- tak, aby nebyla jednostranně zaměřována, především na stát registrace vozidla, na stát, kde má dopravce sídlo nebo místo podnikání, nebo řidič bydliště, na výchozí a cílové místo přepravy, nebo na typ tachografu (analogový nebo digitální). [7]

Při určování místa provedení kontroly by měly být vzaty do úvahy oprávněné zájmy řidičů ovlivněných silniční kontrolou. Kontrolní pracovníci mají být při výkonu svých povinností profesionální a nestranní.

V případě zjištění porušení povinností uskuteční kontrolní orgán kontrolu v provozovně dopravce, vyžaduje-li to počet a závažnost zjištěných porušení uvedených v přímo použitelném předpise Evropské unie upravujícím klasifikaci závažných porušení pravidel Unie, jež mohou vést ke ztrátě dobré pověsti podnikatele v silniční dopravě. [8]

Za kontrolu v provozovně je také považována kontrola, kterou provádí kontrolní orgán na základě dokladů souvisejících s provozováním silniční dopravy, jež mu dopravce na jeho žádost předložil. [7]

### **1.3 Kontrolní složky státního odborného dozoru**

Posláním kontrolních složek státního odborného dozoru je dohlížet, zda dopravci, odesílatelé, příjemci, provozovatelé terminálů nebo řidiči, dodržují podmínky a plní povinnosti stanovené zákonem České republiky, předpisy EU nebo mezinárodními smlouvami a zda provozují dopravu podle uděleného povolení. [9]

#### **1.3.1 Ministerstvo dopravy ČR**

Ministerstvo dopravy vykonává státní odborný dozor v mezinárodní autobusové linkové silniční dopravě osob. Vrchní státní dozor provádí ve všech věcech silniční dopravy.

#### **1.3.2 Dopravní úřady**

Dopravní úřady ve svém správním obvodu vykonávají státní odborný dozor ve všech věcech podmínek provozu na pozemních komunikacích, které nenáleží Ministerstvu dopravy ČR. Dopravními úřady jsou podle zákona krajské úřady, pod něž spadá Odbor dopravy a silničního hospodářství. Tento odbor řeší ve správním řízení oznámení o porušení zákona o silniční dopravě a předpisů s ním souvisejících zjištěného při kontrolách řidičů a dopravců.



### 1.3.3 Celní správa ČR

Celní správa ČR ve stanoveném rozsahu kontroluje, zda osádky vozidel, která překračují hranice, mají předepsané doklady o oprávnění k mezinárodní silniční dopravě, doklady o dodržení předepsané doby řízení vozidla a odpočinku, zda se nejedná o zahraničního dopravce, kterému Ministerstvo dopravy ČR zakázalo provozovat silniční dopravu na území České republiky. Zjištěná porušení předpisů dopravcem jsou povinni oznámit příslušnému dopravnímu úřadu, v jehož obvodu bylo porušení zjištěno. Při zastavování dopravních prostředků postupuje celník obdobně jako příslušník Policie ČR.

### 1.3.4 Policie ČR

Orgány Policie ČR v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu kontrolují, zda je vozidlo vybaveno předepsanými doklady, zda je vozidlo označeno předepsaným způsobem, zda jsou dodrženy doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku řidičů, zda tuzemský dopravce používá vozidlo, jehož technický stav byl shledán vyhovujícím při technické kontrole, od které neuplynula doba stanovená zvláštním zákonem. Zjištěná porušení předpisů dopravcem jsou povinni oznámit příslušnému dopravnímu úřadu, v jehož obvodu bylo porušení zjištěno. Řidič vozidla je povinen předložit zákonem předepsané doklady a umožnit přístup k záznamovému zařízení. [10]

V následující tabulce č. 1.2 je pro zjednodušení uvedena působnost jednotlivých kontrolních orgánů, kdy A znamená oprávnění pro kontrolu a N opak.

Tab. 1.2 Působnost kontrolních orgánů při kontrolách SOD

Kontrolní orgán	Nákladní doprava			Doprava osob		
	mezinárodní		vnitrostátní	mezinárodní		vnitrostátní
	tuzemský	zahraniční		tuzemský	zahraniční	
Ministerstvo dopravy	N	N	N	A (pouze linková)		N
Dopravní úřad	A	A	A	A (mimo linkovou)		A
Celní správa ČR	A	A	A	A (mimo linkovou)		A
Policie ČR	A	A	A	A (mimo linkovou)		A

Zdroj: vlastní zpracování podle [10].

### **1.3.5 Centrum služeb pro silniční dopravu – Mobilní expertní jednotky**

Mobilní expertní jednotky (MEJ) byly vytvořeny jako odborně a materiálně i technicky vybavené složky na podporu výkonu státního odborného dozoru v silniční nákladní dopravě usnesením Vlády České republiky č. 171 z února 2002, ke koncepci výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě. Centrum služeb pro silniční dopravu je státní příspěvkovou organizací, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo dopravy ČR.

Centrum služeb pro silniční dopravu disponuje 15 MEJ rozmístěnými v jednotlivých krajích republiky, které provádějí svou každodenní expertní činnost převážně v součinnosti se službou dopravní Policie ČR a Celní správou ČR.

Mezi úkoly pracovníků MEJ patří posílení a zejména zkvalitnění a zintenzivnění úkonů státního odborného dozoru v silniční dopravě, odborně zajistit kontrolní činnosti vedoucí ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, zajistit jednotné kontrolní postupy a přístupy kontrolních orgánů a zpětnou vazbu směrem k jednotlivým odborům Ministerstva dopravy. Dále pak zajistit rychlou a kvalitní aplikaci národních i evropských právních norem platných v silniční dopravě do každodenní kontrolní praxe.

Jejich technické vybavení a odborné znalosti mohou také dopravci využít pro preventivní kontrolu povolených hmotností a rozměrů vozidel a předejít tak možným komplikacím a výrazně vyšším finančním postihům. Preventivní kontrolní vážení není určeno pouze pro přepravu nadrozměrných nákladů, tuto službu lze využít pro jakoukoliv přepravu. [11]

## **1.4 Kontrolních oprávnění Celní správy ČR**

Celní správa České republiky je ozbrojeným bezpečnostním sborem, jejíž úkoly plní celníci, kteří jsou považováni za příslušníky bezpečnostních sborů. Působí jako samostatný správní orgán, který je začleněn do resortu Ministerstva financí ČR. Její strukturu a úkoly definuje zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě ČR. Nejvyšším orgánem Celní správy ČR je Generální ředitelství cel, to pak dále řídí 15 celních úřadů s konkrétně stanovenou teritoriální působností. Po vstupu České republiky do Evropské unie vykonává, mimo tradičního výběru cla a správy spotřebních daní, další úkoly a kompetence. [5, 12]

Hlavní kontrolní opatření specializovaných složek Celní správy ČR je rozdělených do následujících agend:

- **Agenda celní**

Nejstaršími činnostmi orgánů Celní správy ČR je pátrání po zboží uniklém nebo odňatém celnímu dohledu, vykonávání dohledu a celní kontroly. Účelem celního řízení je rozhodnout o propuštění zboží do navrženého celního režimu a uplatnit příslušná tarifní či netarifní, obchodně–politická a fiskální opatření.

Úkolem celního řízení při dovozu zboží je vyměřit a vybrat dovozní clo, dovozní poplatky v rámci společné zemědělské politiky, daň z přidané hodnoty a spotřební daň. Při vývozu zboží do zahraničí musí vyměřit a vybrat vývozní clo a vývozní poplatky v rámci společné zemědělské politiky. [5]

- **Agenda daňová**

Velmi významnou kompetencí je správa vymezených daní, kdy celní orgány vedou daňová řízení v procesním postavení správce daně. Celní správa ČR je od 1. 1. 2004 výhradním správcem spotřebních daní. Součástí obecné správy spotřebních daní je také dozor nad dodržováním předpisů o nakládání s vybranými výrobky při jejich výrobě, skladování a dopravě. Dále pak jsou celní orgány správcem daně z přidané hodnoty, to však pouze v případech dovozu zboží ze třetích zemí, kdy deklarant není v Česku registrován jako plátce DPH dle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty.

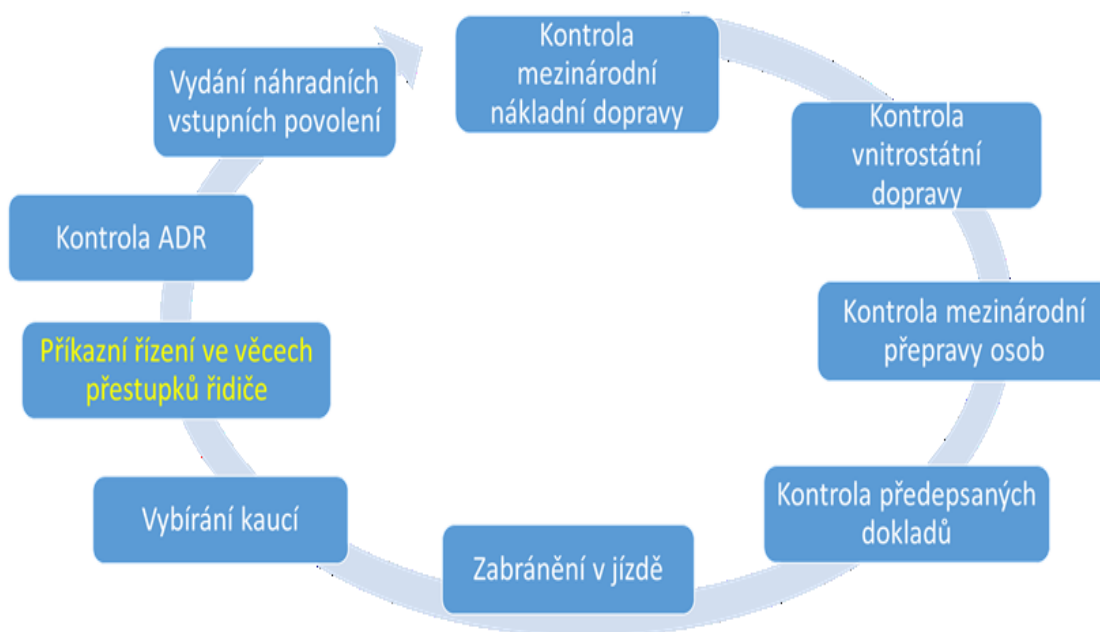
- **Agenda silničních kompetencí**

Operativním článkem přímého výkonu kontrolních činností Celní správy ČR jsou především oddělení odboru Dohledu, jejichž hlavním úkolem je provádět přímo v terénu, prostřednictvím motorizovaných hlídek, kontroly nad zbožím podléhajícím celnímu dohledu, kontroly přeprav vybraných výrobků (výrobky zatížené spotřební daní např. minerální oleje, lihoviny, pivo, víno a tabákové výrobky), a také plní úkoly v oblasti odhalování zboží porušující některá práva duševního vlastnictví. Kontrolní činnost je prováděna na celém území České republiky, a to nejen v silniční, ale i v železniční, letecké a vodní dopravě. Hlídky Dohledu rovněž sledují na pozemních komunikacích vozidla za účelem kontrol jejich nákladových prostor, kabin a dokumentů vztahujících se k dopravovanému zboží, včetně dokladů svědčících o dodržování celních a daňových předpisů, o určené trase či lhůtě prováděné přepravy. Dále v oblasti silniční dopravy vykonávají další důležité kompetence, mezi které patří kontrolní vážení, měření délky

a šířky jízdních souprav, kontrola plnění podmínek pro přepravu nebezpečných nákladů a státní odborný dozor nad prací osádek vozidel v silniční dopravě. Na stanovených úsecích dálnic a silnic I. tříd vykonávají také kontroly plnění povinnosti úhrady poplatku za užívání těchto komunikací.

Pozornost věnují hlídky i kontrole přepravy zboží dvojího použití v rámci Evropské unie. Mezi jejich další činnosti pak patří například kontrola dodržování podmínek stanovených celním režimem, do kterého bylo zboží propuštěno, kontrola značení spotřebitelského balení lihu kontrolní páskou, kontrola nakládání s odpady, různé asistenční služby pro územní finanční orgány a v neposlední řadě také v případě mimořádných událostí (např. při povodních) plní specifické úkoly v rámci Integrovaného záchranného systému České republiky.

Celkový výčet oprávnění celníka v silniční dopravě podle zákona č. 111/1994 Sb. je uveden na obrázku č. 1.2.



Obr. 1.2 Výčet oprávnění Celní správy podle zákona 111/1994 Sb.

Zdroj: [9].

## 2 Kontrolní činnost skupin mobilního dohledu se zaměřením na práci osádek silničních vozidel

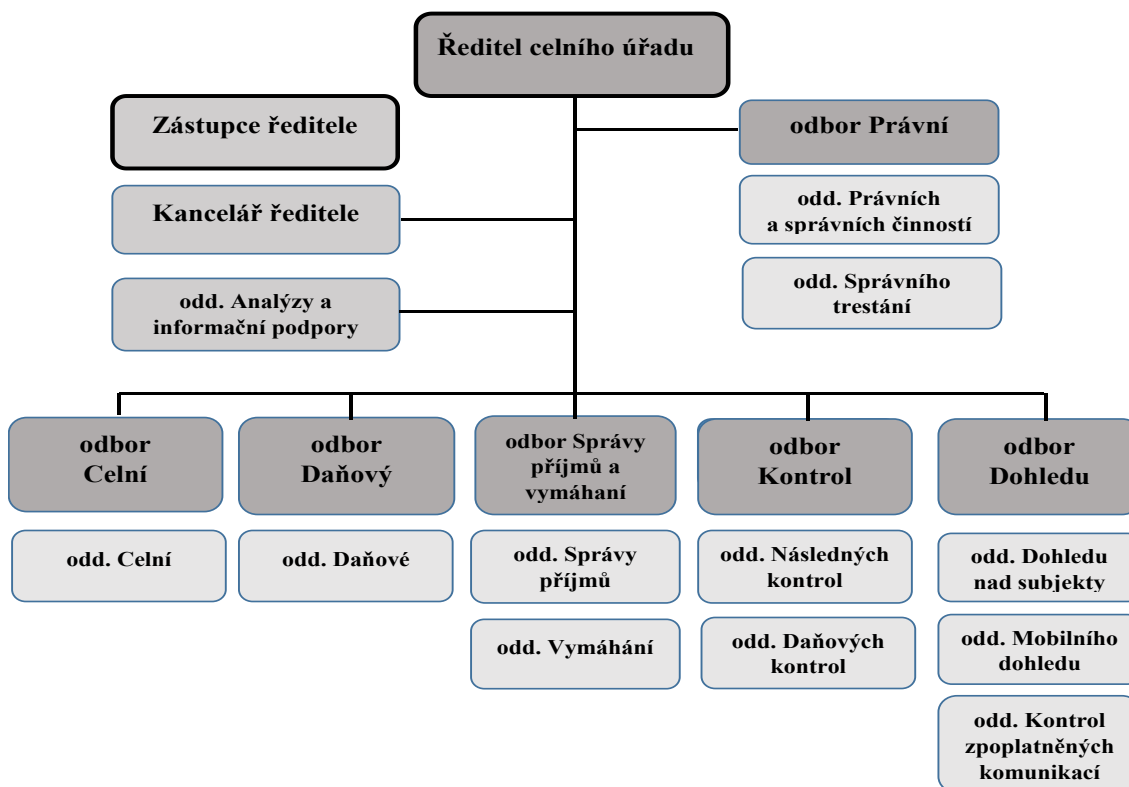
Role Celní správy ČR je v současnosti především zaměřená na ochranu fiskálních zájmů státu, resp. zájmů Evropské Unie, ve vztahu ke správě a výběru cel, daní a poplatků. Dále v ochraně zájmů výrobců, vyplývajících ze správy a výběru cel a daní, a ze závazků dle mezinárodních dohod, v oblasti prevence, sankce a represe (odhalování trestných činů) a ochraně vnitřního trhu (pracovní trh, spotřebitelé, životní prostředí, průnik nebezpečného zboží, zákazy a omezení v odvozu a vývozu, práva duševního vlastnictví). Specializovanými útvary, které provádějí tyto kontrolní činnosti na celních úřadech v silniční dopravě, jsou v rámci odboru Dohledu oddělení Mobilního dohledu. Na obrázku č. 2.1 je služební motorové vozidlo tohoto oddělení při kontrole SOD.



Obr. 2.1 Služební motorové vozidlo odd. Mobilního dohledu při kontrole  
Zdroj: [13].

## Organizační struktura celního úřadu

Organizačně je oddělení Mobilního dohledu včleněno pod odbor Dohledu celního úřadu. Na obrázku č. 2.2 je schématicky znázorněna celá struktura celního úřadu.



Obr. 2.2 Organizační struktura celního úřadu

Zdroj: vlastní zpracování podle [13].

### 2.1 Odbor Dohledu celního úřadu

Odbor Dohledu představuje uniformovanou kontrolní složku Celní správy ČR. Hlavním cílem je hájit fiskální zájmy státu v oblasti cel a daní (zejména spotřebních daní), odhalovat kontrolní činností případné celní a daňové úniky. Činnost odboru Dohledu vychází ze stanovených priorit pro daný rok. Priority jsou definovány rozkazem generálního ředitele Generálního ředitelství cel (GŘC) a ve svém zaměření vychází ze strategických cílů vlády České republiky.

Mezi prioritní oblasti výkonu Dohledu se řadí:

- pátrání po zboží uniklém nebo odňatém dohledu celních orgánů v souvislosti s dovozem, vývozem nebo průvozem zboží,

- kontrola značení a zdanění lihu a tabáku a tabákových výrobků a provádění odběru vzorků,
- kontrola přepravy vybraných výrobků a provádění odběru vzorků,
- kontrola hazardních her a evidence tržeb.

Oblasti výkonu dohledových činností jsou:

1. různé druhy přeprav:

1.1. silniční

- 1.1.1 osobní doprava
- 1.1.2 nákladní doprava (včetně cisteren)
- 1.1.3 speciální kontejnerová doprava

1.2. železniční

- 1.2.1 osobní doprava
- 1.2.2 nákladní doprava
- 1.2.3 speciální kontejnerová doprava

1.3. letecká

2. provozovny subjektů:

- 2.1. stánky a tržnice,
- 2.2. pevné stavby (prodejny, skladové prostory i restaurační a obdobná zařízení)

Odbor Dohledu se dále v rámci celního úřadu dělí na tři samostatné oddělení (viz obrázek Obr. 2.2). Jedná se o následující oddělení:

- Oddělení Dohledu nad subjekty  
náplň činnosti – kontrola hazardních her, reklamy a loterie, elektronická evidence tržeb, nelegální zaměstnávání cizinců, stánkového prodeje, značení vybraných výrobků, duševní vlastnictví, CITES (Úmluva o mezinárodním obchodu s ohroženými druhy volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin) a kulturní předměty.
- Oddělení Mobilního dohledu – viz odstavec Oddělení Mobilního dohledu,
- Oddělení Kontrol zpoplatněných komunikací  
náplň činnosti – kontrola výkonového zpoplatnění, časového zpoplatnění, dohledové činnosti.

Celkové shrnutí kompetencí agendy Dohledu je uvedeno v příloze A.

Metodicky řídí útvary Dohledu celních úřadů odbor 33 Dohledu Generálního ředitelství cel a to:

1. oddělení Metodiky vnějších činností – služební kynologie, výcvikové středisko služební kynologie, celostátní radiační monitorovací síť,
2. oddělení Metodiky dohledových činností – metodika kontrol přeprav vybraných výrobků (výrobky zatížené spotřební daní), výkonové a časové zpoplatnění, technické prostředky, asistenční činnosti, silniční kompetence (SOD, ADR, přepravní povolení, kontrolní vážení),
3. oddělení Koordinace a řízení kontrolních dohledových činností – vzdělávání, kontrolní akce, referát podpory dohledových činností (mobilní velkokapacitní RTG a mobilní laboratoř).

Nedílnou součástí odboru Dohledu GŘC je také velkokapacitní mobilní rentgen a mobilní laboratoř s celorepublikovou působností.

Výkon kontrolní činnosti v rámci svých svěřených kompetencí provádí jednotlivé oddělení odboru Dohledu také v součinnosti s jinými státními orgány, např. Policie ČR, Krajské úřady (Odbor dopravy a silničního hospodářství), Česká inspekce životního prostředí, Česká obchodní inspekce, Státní úřad pro kontrolu léčiv, Živnostenský úřad, Finanční správa České republiky, Státní úřad inspekce práce, na základě vlastního podnětu nebo z podnětu jiného státního orgánu.

### **Oddělení Mobilního dohledu**

Skupiny mobilního dohledu vznikly v roce 2004, kdy ČR vstoupila do Evropské unie a Celní správa ČR získala kompetence související s kontrolou pohybu zboží uvnitř Společenství a ochranou vnitřního trhu, což mělo za důsledek přesun kontrolní činnosti z hraničních přechodů na celé území České republiky.

Zaměření činnosti oddělení Mobilního dohledu je primárně orientováno do oblasti kontrol osobní a nákladní přepravy, s využitím analýzy rizik a vyhledávací činnosti u dopravních prostředků s následným ověřováním zjištěných skutečností, přičemž toto ověřování je následováno:

- řešením v rámci blokového řízení přímo na místě nebo
- předáním k následnému daňovému nebo správnímu řízení.



Do kompetencí oddělení Mobilního dohledu pak patří:

- a) pátrání po zboží protiprávně dovezeném nebo vyvezeném, anebo odňatém celnímu dohledu,
- b) kontrolu přepravy vybraných výrobků a v rámci výkonu této kompetence odebrání vzorků vybraných výrobků,
- c) kontrolu značení lihu a v rámci výkonu této kompetence odebrání vzorků,
- d) kontrolu v oblasti ochrany práv duševního vlastnictví a dozor nad ochranou spotřebitele,
- e) kontrolu přepravy odpadů,
- f) provádění dohledu nad zbožím, které je exemplářem CITES v dovozu, vývozu, zpětném vývozu a tranzitu,
- g) kontrolu přepravy nebezpečných věcí podle Dohody ADR,
- h) provádění státního odborného dozoru nad prací osádek vozidel ve vnitrostátní a mezinárodní silniční nákladní dopravě a ve věcech mezinárodní dopravy osob,
- i) kontrolu zaplacení poplatku za užívání dálnic a rychlostních silnic v rámci časového zpoplatnění,
- j) zajištění kontrolního vážení vozidel,
- k) zajištění asistenční činnosti podle zákona o celní správě,
- l) zabezpečení činnosti v rámci Celostátní radiační monitorovací sítě,
- m) poskytování součinnosti orgánům Celní správy ČR v postavení policejního orgánu,
- n) kontrolu přepravy radioaktivního materiálu,
- o) kontrolu v oblasti předmětů kulturní hodnoty, kulturních památek a sbírek muzejní povahy,
- p) kontrolu v oblasti mezinárodních kontrolních režimů,
- r) kontrolu přepravy vojenského materiálu,
- s) kontrolu v oblasti biologických agens a toxinů,
- t) kontrolu zboží, na které se vztahují některá opatření související se zákazem chemických zbraní,

- u) kontrolu chemických látek a chemických přípravků,
- v) kontrolu přepravy obalů,
- w) zabezpečení činnosti jako ostatní složka IZS, především při kontrole a usměrňování pohybu osob a vozidel v ohrožených oblastech a kontrolu vozidel a zboží, které vstupují do ohrožených oblastí a vystupují z ohrožených oblastí,
- x) doprovod zboží přepravovaného v silniční dopravě od celního úřadu odesláni k celnímu úřadu určení.
- y) kontrolu certifikátu při přepravě a prodeji mořských ryb a produktů aquakultury,
- z) kontrolu přepravy a balení reprodukčního materiálu lesních dřevin.

**Ad h) Provádění státního odborného dozoru nad prací osádek vozidel ve vnitrostátní a mezinárodní silniční nákladní dopravě a ve věcech mezinárodní dopravy osob**

Mobilní dohled kontroluje, zda je vozidlo v provozu vybaveno doklady předepsanými zákonem o silniční dopravě, zda je vozidlo v provozu stanoveným způsobem označeno nebo jinak vybaveno, a zda jsou dodržovány doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku řidičů. Mezi tyto doklady patří zejména záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu, doklad o oprávnění k podnikání. [9]

Základní předpisy upravující pracovní režimy řidičů:

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, vydáno Evropským parlamentem a Radou Evropské unie ve Štrasburku v roce 2006. Nařízení je platné od dubna 2007. [14]
2. Dohoda AETR (Accord européen sûr les transports routiers) je mnohostranná závazná mezinárodní dohoda, nesoucí významnou roli v přepravě osob a nákladů. Dohoda ustanovuje pracovní režimy řidiče, jako je doba jízdy a doba přestávky. Upravuje věk řidičů, technické požadavky na záznamové zařízení. Snaží se o sjednocení podmínek pro řidiče s návazností na bezpečnost provozu.

Samotné zahájení kontroly SOD začíná ověřením základních skutečností o dopravci a o prováděné dopravě. Zejména se jedná o zjištění zda:

- a) dopravu provozuje dopravce ze zemí Evropské unie (EU), nebo se jedná o dopravce ze státu mimo EU,
- b) doprava nepřekračuje území EU, pokud jde o dopravce ze zemí EU,
- c) doprava směřuje na území EU ze států, které přistoupily k Dohodě AETR, nebo směřuje mimo území EU do států Dohody AETR,
- d) doprava není vnitrostátní dopravou nepodléhající Nařízení 561/2006 nebo případně dopravou vyňatou z článků 5 až 9 Nařízení 561/2006,
- e) jde o dopravu prováděnou osobním nebo nákladním vozidlem,
- f) jde o dopravu pro vlastní potřebu nebo pro cizí potřebu.

Působnost právního předpisu použitého pro kontrolu se vymezuje:

- a) územím, ve kterém doprava probíhala,
- b) druhem vozidla,
- c) druhem provozované dopravy.

Nařízení č. 561/2006 se vztahuje na přepravu provozovanou v členském státu EU nebo mezi členskými státy EU, Švýcarskou konfederací a zeměmi Dohody o Evropském hospodářském prostoru vozidly:

- a) jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu, který je v době kontroly připojen, překračuje 3,5 tuny, nebo
- b) svou konstrukcí či trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.

Dohoda AETR se použije při mezinárodní dopravě, která se z části uskutečňuje mimo oblast působnosti Nařízení č. 561/2006:

- a) na celou cestu v případě vozidla registrovaného v EU nebo smluvních stranách dohody AETR,
- b) na část cesty probíhající po EU nebo zemí, které jsou smluvními stranami dohody AETR v případě vozidel registrovaných ve třetích zemích, které nejsou smluvními stranami dohody AETR. [14]

Dohoda AETR od svého vzniku po současnost prošla mnoha změnami napříč časovým spektrem. V současné době, dle platné legislativy, došlo ke sjednocení dohody AETR

a Nařízení č. 561/2006. I v režimu dohody AETR tak musí řidič dokládat činnost za aktuální den a předchozích 28 kalendářních dní a dodržovat všechny doby jako v případě Nařízení č. 561/2006.

O provedené kontrole motorového vozidla vyhotovuje mobilní dohled protokol o provedení kontroly provozování nákladní dopravy, nebo protokol o provedení kontroly provozování osobní dopravy, a to i v případech, kdy nebylo zjištěno porušení právních předpisů. Na základě § 35c odst. 1 zákona o silniční dopravě je celník oprávněn, při provádění kontrol uvedených v čl. 3, vybírat kauce. Při výběru kauce spolupracuje, pokud je to možné, s příslušným dopravním úřadem. Například se může jednat o otázku stanovení výše uložené kauce nebo otázku právní kvalifikace zjištěného porušení právních předpisů. Na základě výsledků silniční kontroly podává dopravním úřadům podněty k zahájení správního řízení o uložení pokuty podle § 35 zákona o silniční dopravě, tj. o uložení pokuty dopravcům. Při silniční kontrole zaznamenaná všechna zjištěná skutečnosti do protokolu z provedené kontroly tak, aby bylo jasně a přesně popsáno možné protiprávní jednání. Přílohou protokolu musí být i zadržené doklady, například záznamy o provozu vozidla, záznamy o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku atd.

V oblasti státního odborného dozoru v silniční dopravě došlo v roce 2017 ke dvěma zásadním změnám. Na základě stanoviska Ministerstva vnitra ČR, byl změněn postup při zjištění porušení v oblasti kontroly digitálního tachografu. Neoprávněná manipulace spočívající v přítomnosti magnetu na snímači, vložení externího přerušovače, použití zařízení určeného k manipulaci a zavedení druhého tachografu, či druhého snímače pohybu byly od výše uvedeného roku projednávány jako podezření ze spáchání trestného činu. Tato porušení byla později rozšířena i na jízdu na cizí kartu řidiče (i druhou kartu řidiče). Manipulace digitálního tachografu je motivována snahou obejít právní regulaci povinných bezpečnostních přestávek řidičů, tímto jednáním dochází k překračování doby řízení, jež je přirozeně spojena se vznikem závažného ohrožení pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Z poznatků vyplývá, že manipulace digitálních tachografů je v mnoha případech velice sofistikovanou protiprávní činností, která nese prvky organizovanosti. Dále dochází k nerovnému přístupu na trhu nabízených přepravních služeb, kdy je dopravcem placen pouze jeden řidič, tedy může nabízet levnější službu a zároveň její rychlejší vyřízení.

Druhou zásadní změnou je rozšíření oprávnění řešit na místě přestupky řidiče. Od roku 2017 byla sankční oprávnění rozšířena o řešení přestupku řidiče příkazem na místě. Nově byl zaveden přestupek jízdy bez vložené karty řidiče, kterou kontrolní orgán zjistil z dat uložených v tachografu. Toto jednání bylo v minulosti postihováno pouze pokud byl řidič přistižen přímo při kontrole bez vložené karty. Dále byl v souvislosti s kontrolou digitálního tachografu a karty řidiče umožněn online přístup k aplikaci TACHOnet – evidence paměťových karet řidiče. Tato aplikace je přístupná pro všechny dozorové orgány, a ty mají tak okamžitou informaci z registru paměťových karet (počet vydaných, platných atd.).

Sankční oprávnění Celní správy ČR v souvislosti se státním odborným dozorem v silniční dopravě lze rozdělit do dvou kategorií:

1. Projednáváno s řidičem:

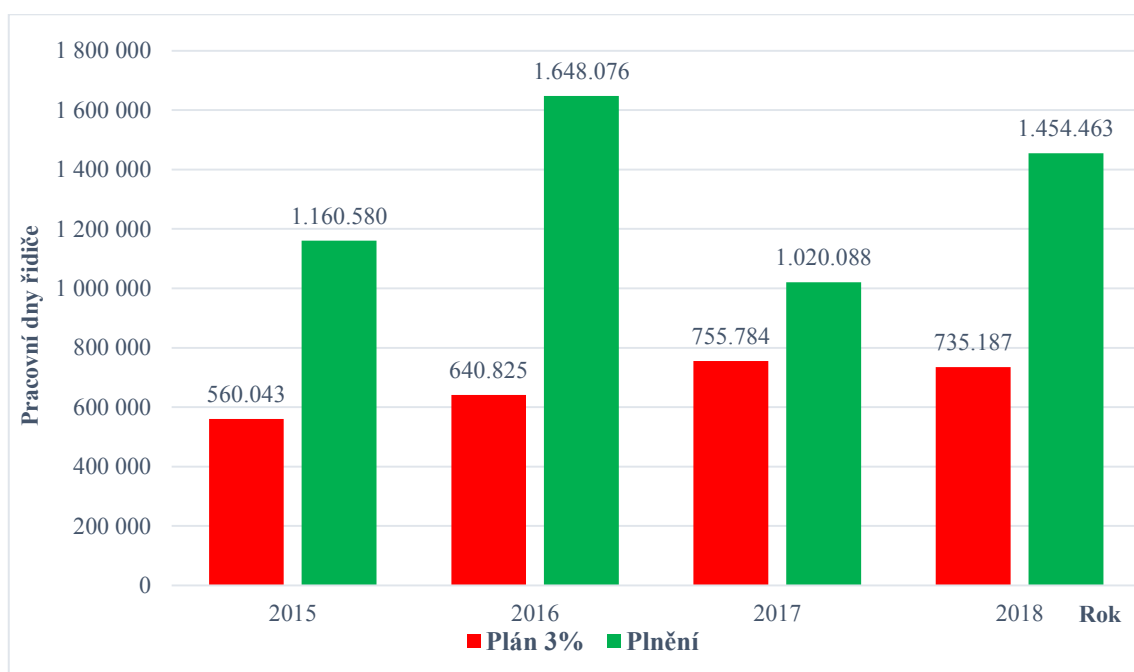
- podezření ze spáchání trestného činu uvedeného v § 232 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákona je předáváno Policii ČR,
- pokuta do 5000,- Kč (za předpokladu, že řidič s projednáním přestupku na místě souhlasí),
- oznámení přestupku dopravnímu úřadu obce s rozšířenou působností podle místa zjištění v případě, že řidič s projednáním přestupku na místě nesouhlasí.

2. Projednáváno s dopravcem:

- zjištěná porušení, kterých se dopustí řidič, pokud je současně dopravcem, jsou řešena dopravním úřadem jako přestupek dopravce, u ostatních přestupků jsou zjištěná porušení řešena souběžně s přestupkem řidiče,
- celník je oprávněn od dopravce vybrat kauci ve výši od 5 000 do 100 000,- Kč, při výběru kauce je dopravce zastupován kontrolovaným řidičem.
- za situace, kdy řidič nevlastní částku určenou jako kauci, je celník oprávněn zadržet doklady k vozidlu a nákladu, nebo zabránit odjezdu vozidla použitím technického prostředku, oznámení o přestupku dopravce je předáváno krajskému dopravnímu úřadu podle místa zjištění.

## 2.2 Statistika provedených kontrol státního odborného dozoru

Počet kontrol, které musí výše uvedené kontrolní orgány za rok provést, je stanoven vyhláškou č. 522/2006, o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, a podle níž musí být zkontrolovány nejméně 3 % pracovních dnů řidičů vozidel, na něž se vztahují přímo použitelné předpisy Evropské unie (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85). [7] Obrázek č. 2.3 graficky znázorňuje plán a plnění kontrol pracovních dnů řidičů.



Obr. 2.3 Plán a plnění kontrol pracovních dnů řidičů všech kontrolních orgánů

Zdroj: vlastní zpracování podle [15].

Kontrolní orgány provádí kontrolu na pozemních komunikacích nebo v provozovněch dopravců. Přímo na silnici je možné kontrolovat řidičův pracovní režim 28 dní zpětně a současný den. Kontroly v provozovně provádí zpravidla dopravní úřad, a to zpětně až po období jednoho roku.

Z uvedené tabulky č. 2.1 je patrné, že kontrolní orgány povinnost podle vyhlášky dlouhodobě splňují, kromě roku 2017 dokonce dvojnásobně.

Tab. 2.1 Plán a plnění kontrol pracovních dnů řidičů

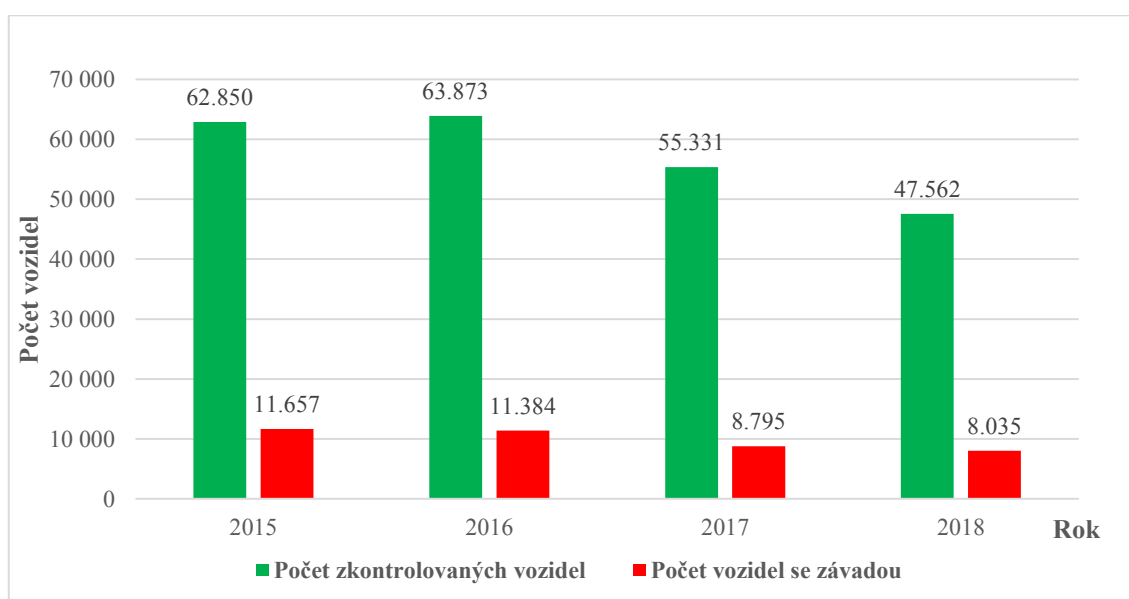
Plán a plnění kontrol pracovních dnů řidičů	Plán 3%	Plnění	Plnění v %
2015	560.043	1.160.580	6,22
2016	640.825	1.648.076	7,72
2017	755.784	1.020.088	4,05
2018	735.187	1.454.463	5,94

Zdroj: vlastní zpracování podle [15].

Z celkového počtu pracovních dnů řidiče bylo provedeno 63,5 % kontrol v silniční dopravě, oproti 36,5 % provedených kontrol v provozovně dopravce. [15]

Nejčastěji jsou při silničních kontrolách zastavováni řidiči nákladní dopravy, jejichž počet zkontrolovaných pracovních dnů byl v roce 2018 roven 884 130, zatímco řidičům osobní dopravy bylo zkontrolováno 38 880 dnů. Poměrově je tento rozdíl 44:1. [15]

Celkový počet zkontrolovaných vozidel za poslední čtyři roky při silničních kontrolách je uveden na obrázku č. 2.4. Na témže obrázku je zaznačen i počet vozidel se závadou, tedy porušením předpisů.

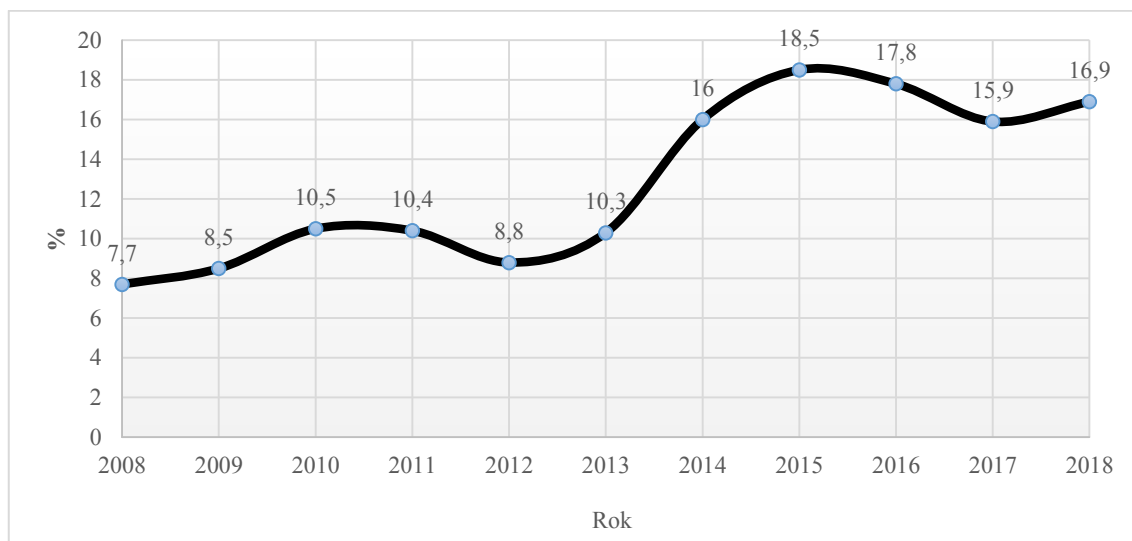


Obr. 2.4 Počet vozidel zkontrolovaných při silničních kontrolách

Zdroj: vlastní zpracování podle [15].

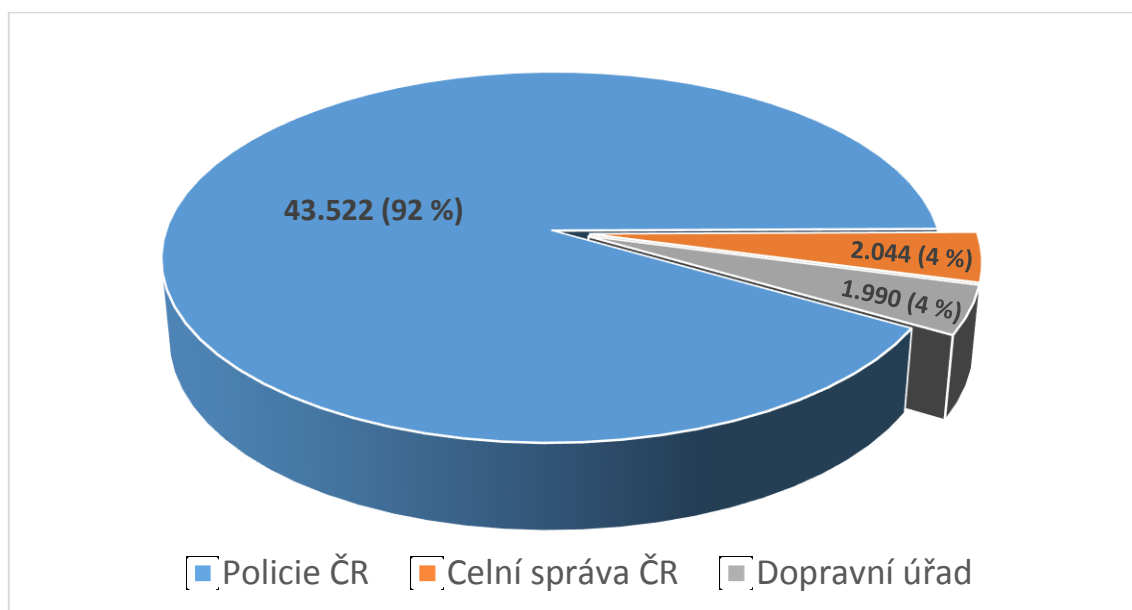
Procentuální úspěšnost kontrolních orgánů za období od roku 2008 do roku 2018 se prakticky zdvojnásobila. Dá se tedy říct, že za poslední čtyři sledované roky u každého 5. zastaveného vozidla z důvodu kontroly státního odborného dozoru bylo zaznamenáno porušení předpisů. V roce 2018 bylo odhaleno porušení předpisů u 8 035 ze 47 562

vozidel, tj. 16,9 %. I když se počet zkontrolovaných vozidel meziročně snižuje, procento odhalených přestupků zůstává za poslední čtyři roky přibližně stejné. Vývoj úspěšnosti odhalování porušení předpisů je patrný z obrázku č. 2.5.



Obr. 2.5 Vývoj odhalování porušení předpisů při silničních kontrolách

Zdroj: vlastní zpracování podle [15].



Obr. 2.6 Počet zkontrolovaných vozidel dle kontrolního orgánu v roce 2018

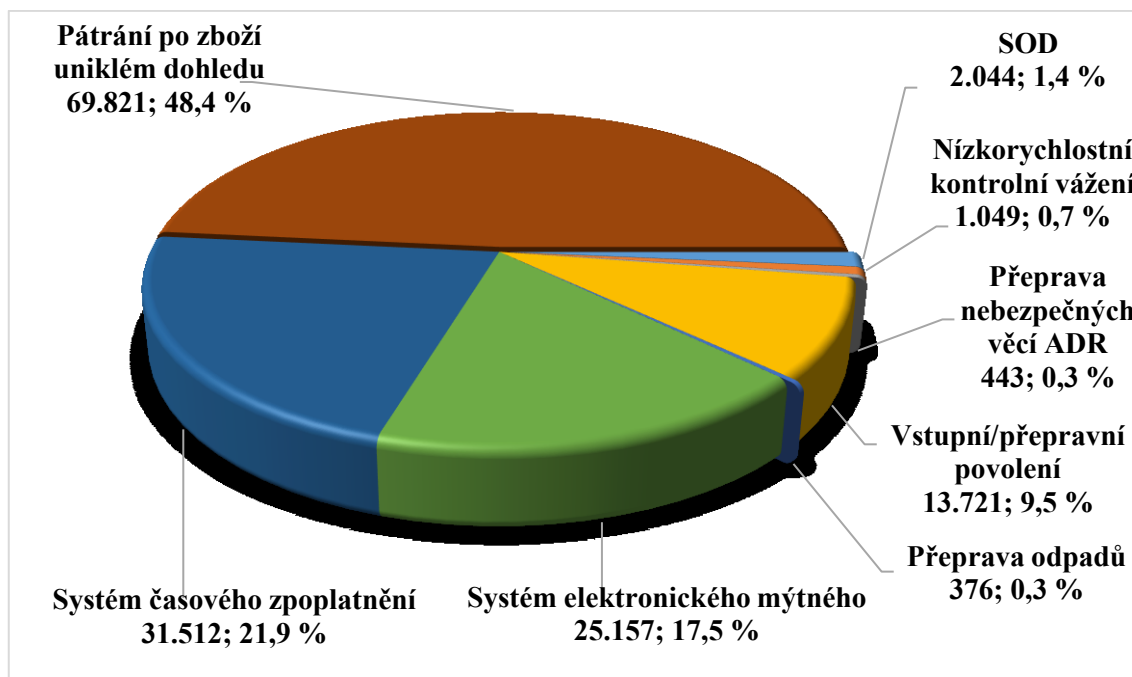
Zdroj: vlastní zpracování podle [15].

Na celkovém počtu 47 562 zkontrolovaných vozidel v silničním provozu v roce 2018 má největší podíl Policie ČR, u ostatních dvou kontrolních orgánů je procento cca 4 %, viz obrázek č. 2.6. U dopravního úřadu je počet kontrol ovlivněn tím, že činnost je převážně směřována na kontrolu přímo v provozovných dopravce, na silničních komunikacích jsou prováděny kontroly pouze v součinnosti s ostatními orgány.



## 2.3 Statistika kontrol státního odborného dozoru provedené Celní správou ČR

V rámci kontrolních činností prováděných na silničních komunikacích bylo celkově Celní správou ČR kontrolováno v roce 2018 144 123 vozidel. Priority kontrol jsou patrné z následujícího obrázku č. 2.7. Téměř padesát procent všech kontrol v silniční dopravě je zaměřeno na pátrání po zboží uniklém dohledu celních orgánů.



Obr. 2.7 Přehled všech kontrolovaných vozidel v roce 2018, dle zaměření kontroly

Zdroj: vlastní zpracování podle [17].

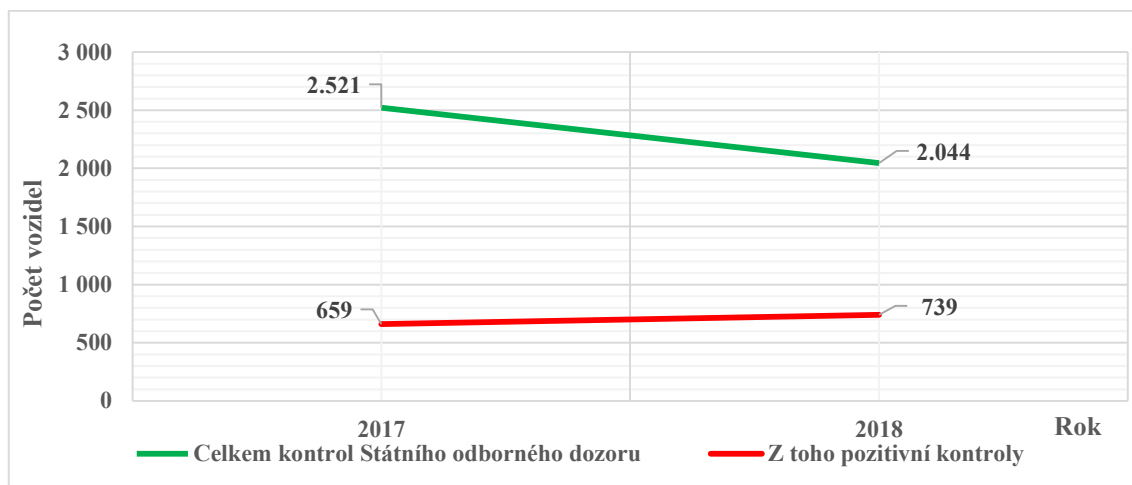
Z celkového počtu zastavených vozidel Celní správou ČR se kontrola zaměřená na státní odborný dozor týkala 2 044 vozidel. Ve srovnání s předchozím rokem 2017 se jedná o snížení počtu kontrol o 0,4 %. Kontrola státního odborného dozoru se tedy dotkla pouze 1,4 % všech zastavených vozidel Celní správou ČR, viz. tabulka č. 2.2.

Tab. 2.2 Kontroly provedené Celní správou ČR v silniční dopravě

Rok	Celkový počet kontrolovaných vozidel	Celkem kontrol SOD		Pozitivní kontroly SOD	
		absolutní hodnota	relativní hodnota	absolutní hodnota	relativní hodnota
2017	141.304	2.521	1,8 %	659	26,1 %
2018	144.123	2.044	1,4 %	739	36,2 %

Zdroj: vlastní zpracování podle [16, 17].

Výslednost, tj. počet porušení předpisů, je však v komparaci s ostatními dvakrát větší. V roce 2018 se podařilo Celní správě ČR odhalit 739 přestupků, což je 36,2 %. Ve srovnání s rokem 2017 se jedná o 10% nárůst, viz tabulka č. 2.2 a obrázek 2.8.



Obr. 2.8 Přehled kontrol SOD Celní správou ČR a počtu odhalených přestupků  
Zdroj: vlastní zpracování podle [17].

## 2.4 Celkové shrnutí statistik kontrol státního odborného dozoru

Z následující tabulky č.2.3 je možno vyčíst, že Celní správa ČR měla v roce 2018 v porovnání s ostatními v oblasti kontrol SOD velmi dobré výsledky. Počet pozitivních zjištění 36 % je víc jak dvakrát větší než je průměr všech kontrolních orgánů. Přitom počet služebních míst v přímém výkonu kontroly (Dopravní policie / oddělení Mobilního dohledu Celní správy ČR) je procentuálně přibližně stejný. Počet systemizovaných míst u dopravních úřadů není veřejně dostupný údaj.

Tab. 2.3 Procentuální vyjádření pozitivních kontrol SOD v roce 2018

Kontrolní útvar	Celkový počet systemizovaných míst (SM)	SM v přímém výkonu		Celkem kontrol SOD		Pozitivní kontroly SOD	
		absolutní hodnota	relativní hodnota	absolutní hodnota	absolutní hodnota	relativní hodnota	
POLICIE	40.152	2.959	7,4 %	43.528	45.518	7.296	16,0 %
DOPRAVNÍ ÚŘAD	x	x	x	1.990			
CELNÍ SPRÁVA	4.812	377	7,8 %	2.044	739	36,2 %	
CELKEM	-	-	-	47.562	8.035	16,9 %	

Zdroj: vlastní zpracování podle [16, 17, 18].

## 2.5 SWOT analýza oddělení mobilního dohledu Celní správy ČR

Pro přehlednost celkového zhodnocení je vypracována SWOT analýza, která ve čtyřech kategoriích přehledně prezentuje silné a slabé stránky oddělení Mobilního dohledu i její příležitosti a ohrožení. Analýza je vhodná k zacílení plánování činností a rozvoje.

### **Silné stránky (S):**

- S1 - Osobnostní charakteristiky příslušníků, díky kterým dokáže mobilní dohled plnit úkoly i při nižším a nevyhovujícím počtu příslušníků. Rozvojový potenciál již sloužících příslušníků.
- S2 - Hierarchická struktura s centrálním řízením – organizační struktura s jediným centrálním řídicím prvkem je výhodou pro zajišťování jednotnosti a efektivnosti činností.
- S3 - Dobrá schopnost čerpat mimorozpočtové prostředky pro podporu rozvoje.
- S4 - Plánování obměny a nákupu majetku.

### **Slabé stránky (W):**

- W1 - Nedostatečné personální zajištění úkolů napříč celou organizací. Počet zaměstnanců neodpovídá množství kompetencí – dlouhodobě neobsazené systemizované služební místa.
- W2 - Nevyhovující kapacita vzdělávání pro oblast základní odborné přípravy a naplňování dalšího následného odborného vzdělávání (odbornost nutná pro výkon služby).
- W3 - Informační podpora – vysoký počet informačních systémů či aplikací vybudovaných a provozovaných na nejednotných platformách a s roztržitým architektonickým přístupem. Datová základna je nejednotná, což výrazně ztěžuje její analytické vytěžování.
- W4 - Značná administrativní zátěž v souvislosti s plněním služebních úkolů.
- W5 - Nízká motivace ke změnám, jež je zapříčiněna častými a zásadními změnami vývoje bez garance stability.
- W6 - Neschopnost udržet profesionály střední generace (z důvodu častých a nepřipravených změn, platových náležitostí, možnosti uplatnění aj.).

### **Příležitosti (O):**

- O1 - Stabilní legislativní prostředí – jasně daný a garantovaný legislativní rámec.

- O2 - Významný rozvojový potenciál spolupráce s vědeckovýzkumnými institucemi a průmyslovými subjekty při aplikování nejnovějších poznatků do praxe, schopnost široké mezinárodní výměny poznatků.
- O3 - Efektivnější výkon kompetencí v oblasti státního odborného dozoru.
- O4 - Operativní řízení činnosti hlídek mobilního dohledu v terénu.
- O5 - Ochota občanů k nástupu k Celní správě. Postupné vracení krácených platových náležitostí a další zvyšování služebních příjmů.
- O6 - Intenzivnější zapojení do mezinárodní spolupráce při řešení situace v Evropě.
- O7 - Priority Evropské unie v oblasti elektronizace, centralizace a modernizace.

### **Hrozby (T):**

- T1 - Negativní vnímání Celní správy veřejnosti – pro formální výkon vzhledem k množství kompetencí.
- T2 - Změna ve struktuře trestné činnosti směrem k sofistikovanější a složitější trestné činnosti se závažnějšími následky a nutnost rozsáhlejšího prověřování a nasazování operativně pátracích prostředků.
- T3 - Neprovázanost velkého množství strategických a koncepčních materiálů s dopadem na činnost.
- T4 - Fluktuace zkušených a vyškolených zaměstnanců – odchod nositelů know-how bez předání znalostí.

### **Scoring model SWOT analýzy**

Aby bylo možné ze SWOT analýzy vyvodit závěry, je zapotřebí vytvořit scoring model. Výše uvedené komplexní zhodnocení vnějšího a vnitřního prostředí umožňuje rozdělit vnitřní faktory do kategorií silných – slabých stránek. Vnější faktory do kategorie příležitostí – ohrožení. Tím vzniká přehledné rozdělení, které není detailním popisem všech faktorů, ale těch, které byly identifikovány jako důležité.

Každému z řádků vnitřního prostředí SWOT analýzy jsou přiděleny čtyři další faktory:

- Váha – vyčíslení vymezuje, jak je daný faktor důležitý v konkrétním případě. Hodnoty faktorů mohou nabývat čísel od 0.1 (nejnižší důležitost) do 1.0 (nejvyšší důležitost). Součet těchto faktorů se musí rovnat 1 pro každou kategorii zvlášť.

- Hodnocení – každému z faktorů bylo přiděleno číslo od 1 do 5, přičemž 1 znamená málo významná stránka a 5 znamená velice významná stránka. Slabým stránkám jsou doplněny záporné hodnoty se stejnými pravidly.
- Součin – vyčíslení důležitosti a hodnocení.
- Suma – součet jednotlivých kategorií.

Každému řádku vnějšího prostředí SWOT analýzy jsou také přiděleny čtyři další faktory a to:

- Váha – vyčíslení definuje, jak je daný faktor důležitý v konkrétním případě. Hodnoty faktorů mohou nabývat čísel od 0.1 (nejnižší důležitost) do 1.0 (nejvyšší důležitost). Součet těchto faktorů se musí rovnat 1 pro každou kategorii zvlášť.
- Pravděpodobnost – pravděpodobnost výskytu ukazuje, s jakou možností se dané příležitosti či hrozby mohou vyskytnout. Příležitostem bylo přiděleno číslo od 1 do 5, přičemž 1 znamená nejnižší pravděpodobnost výskytu a 5 nejvyšší pravděpodobnost výskytu. Hrozbám jsou doplněny záporné hodnoty se stejnými pravidly.
- Součin – vyčíslení důležitosti a hodnocení.
- Suma – součet jednotlivých kategorií.

Výsledky scoring modelu jsou uvedeny v tabulce č. 2.4 níže.

Tab. 2.4 Scoring model SWOT analýzy

Vnitřní faktory – silné stránky		Váha	Hodnocení	Součin	Suma
<b>S</b>	Osob. charakteristika zaměstnanců	0,3	3	0,9	<b>2,7</b>
	Organizační struktura	0,4	3	1,2	
	Čerpání prostředků pro rozvoj	0,15	2	0,3	
	Obměna a nákup majetku	0,15	2	0,3	

Vnitřní faktory – slabé stránky		Váha	Hodnocení	Součin	Suma
<b>W</b>	Personální zajištění	0,2	-3	-0,6	<b>-3,1</b>
	Vzdělávání	0,3	-4	-1,2	
	Informační podpora	0,2	-3	-0,6	
	Administrativní zátěž	0,1	-2	-0,2	
	Motivace ke změnám	0,05	-1	-0,05	
	Odchod střední generace	0,15	-3	-0,45	

Vnější faktory - příležitosti		Váha	Pravděpodobnost	Součin	Suma
O	Legislativní prostředí	0,1	2	0,2	2,9
	Spolupráce s výzkumem	0,2	2	0,4	
	Efektivita výkonu	0,2	4	0,8	
	Operativní řízení	0,2	4	0,8	
	Nové nástupy do CS	0,1	2	0,2	
	Mezinárodní spolupráce	0,1	3	0,3	
	Priority EU modernizace	0,1	2	0,2	

Vnější faktory - hrozby		Váha	Pravděpodobnost	Součin	Suma
T	Negativní vnímání CS	0,1	-1	-0,1	-2,7
	Složitější trestné činnosti	0,4	-4	-1,6	
	Neprovázanost informačních zdrojů	0,2	-2	-0,4	
	Odchod nositelů know-how	0,3	-2	-0,6	

Zdroj: vlastní zpracování.

### 3 Zhodnocení poznatků z analýzy provedených kontrol

Analýza je nezbytnou součástí a podkladem pro řízení kontrolních a dohledových procesů. Vzhledem k jisté rozmělněnosti kompetencí agendy mobilního dohledu je nezbytné stanovit pro cílené zaměření kontrolní činnosti jak priority agendy (stanoveno na kalendářní rok rozkazem generálního ředitele GŘC), tak další faktory, které vedou k optimalizaci a zvýšení efektivity kontrolní činnosti.

Mezi tyto faktory patří zejména:

- okruh aktivit a činností (např. přeprava vybraných výrobků, stánkový prodej, druh přepravy se zvýšeným rizikem porušování právních předpisů – např. železniční přeprava apod.),
- subjekty – definovaná skupina obchodních subjektů, vykazující rizikové chování,
- lokace – místa s pravděpodobným výskytem nelegální činnosti (např. trasa přepravy, provozovna, skladovací prostory apod.).

Zvýšení efektivity kontrolní činnosti je úzce spjat s analýzou rizik v oblasti kontrolních a dohledových procesů. V této oblasti probíhají intenzivní práce na využití všech datových podkladů a informací tak, aby byla zabezpečena maximální informační podpora nejen útvarů Dohledu na celních úřadech, ale i hlídek při přímém výkonu služby v terénu. Jedná se o dlouhodobý, stále se vyvíjející proces, který je důležitým prvkem v oblasti boje s porušováním právních předpisů.

V silniční dopravě je vykonávána celá řada kompetencí dle různých právních předpisů a mezinárodních dohod, gesční ministerstvo je v těchto případech Ministerstvo dopravy ČR. Větší část kontrolních kompetencí je sdílená.

Pozitiva sdílených kompetencí:

- rozložení sil a kontrolně technických prostředků na více dozorových orgánů,
- vzájemná spolupráce při vzdělávání.

Negativa sdílených kompetencí:

- nutnost uzavřít dohody o spolupráci (zejména v oblasti výměny informací z kontrolní činnosti),

- zvýšené nároky na koordinaci kontrolní činnosti (odstranění duplicit, efektivita kontrolní činnosti),
- zdlouhavý legislativní proces (v případě, že se v praxi ukáže, že legislativní úprava je nevhodná či nedostatečná, změny, byť bagatelního charakteru, jsou uskutečňovány v řádech let),
- z pohledu zákaznické perspektivy jsou kontrolované subjekty zatěžovány opakovaně kontrolami různých dozorových orgánů.

### **Zhodnocení SWOT analýzy**

Vzhledem k tomu, že silné stránky, příležitosti a hrozby dosahují zhruba stejných hodnot, je vhodné se zaměřit na částečné odstranění či úplnou eliminaci slabých stránek, které nabývají hodnot výrazně větších a nejvíce ovlivňují výsledek scoring modelu SWOT analýzy a to především faktorem vzdělávání.

Nejvyšší bodové hodnocení samostatného faktoru dosahuje v hrozbách změna ve struktuře trestné činnosti směrem k sofistikovanější a složitější trestné činnosti se závažnějšími následky.

Tento přístup je navržen na základě hodnocení závažnosti vlivu jednotlivých vnitřních a vnějších faktorů. Toto primární zaměření však v žádném případě neznamená rezignaci na využití silných stránek a příležitostí, pouze poukazuje na prioritu v navrhovaných přístupech. Většina výše identifikovaných faktorů má odraz v navrhovaných opatřeních, aby Celní správa ČR využila veškerý potenciál.



## 4 Možná opatření na zkvalitnění kontrolní činnosti

Aby Celní správa ČR vykonávala své kompetence účelně a účinně musí zahrnovat takové věcné kompetence, které jsou zejména dlouhodobě udržitelné. Podmínkou výkonu takových kompetencí je vždy vyšší efektivita, pokud je dosažitelná především integrovaným výkonem, založená na znalostní bázi, s oprávněními a prostředky, kterými disponuje.

### **Navrhovaná opatření pro zkvalitnění kontrolní činnosti a předpokládaný přínos:**

1. Podpořit fungování tzv. regionálních aliancí, koordinované plánování činnosti útvarů Dohledu v územní působnosti dvou a více celních úřadů – přesné zacílení kontrolní činnosti do rizikových oblastí a k rizikovým subjektům (častější a důkladnější kontrola u dopravců s vysokým stupněm rizika), plánování a řešení prevence mezi úřady.
2. Vytvořit v rámci oddělení Mobilního dohledu skupiny specializované na činnosti sdílených kompetencí – účinnější využití personálních a technických zdrojů a to jak z hlediska kvantity, tak kvality, racionální organizace plánu činností oddělení, eliminace nedostatků zjištěných v oblasti efektivnosti výkonu kompetencí silničních kontrol.
3. Propojit činnost kontrolních hlídek útvarů Dohledu s analytickými výstupy útvaru Analýzy a informační podpory – cílené zaměření kontrolní činnosti, eliminaci zbytečných tedy negativních (neefektivních) kontrol, odhalování nelegální činnosti, využití analytických vozidlových kamer pro lustraci registračních značek vozidel v informačních systémech, efektivnější využívání dat v informačním systému.
4. Rozšířit stávající úvodní specializační profesní přípravy o průběžná školení opakující se v pravidelných intervalech, stávající úvodní vzdělávací kurz zaměřený na kontrolu státního odborného dozoru v rozsahu 26 vyučovacích hodin, je na náročnost obsahu nedostačující – rozšiřování znalostí, předávání informací o změnách legislativy, teoretické ověřování správnosti řešení problémů a osvědčených postupů, nových problémových situací, pokrok při zdolávání problémů, kritické myšlení, uvážlivá rozhodnutí.

5. Přijetí společné metodiky pro úvodní a průběžná školení pro všechny dozorové orgány – jednotné uplatňování předpisů, zlepšení podmínek pro udržitelné a efektivní využívání zdrojů.
6. Plánovat pravidelné regionální schůzky všech dozorových orgánů – významný přínos pro plánování nejen společných bezpečnostních akcí v regionu, výměna profesních zkušeností, společné podněty v oblasti odborné přípravy, operabilita v odhalování nových trendů porušování právních předpisů, zvýšení informační spolupráce, řešení mimořádných událostí, osvědčené postupy v oblasti silničních kontrol, harmonizovaný přístup.
7. Ukládat v souladu s kategoriemi porušení definovaných ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační sankce ve všech členských státech EU, zpřísnit kontroly a sankce (podporovat systematickou výměnu informací mezi členskými státy, koordinovat kontrolní činnosti a prosazovat odbornou přípravu kontrolních pracovníků) – stanovení jasných společných pravidel, zajištění spravedlivé hospodářské soutěže a regulace na vnitřním trhu silniční dopravy, rozvíjení politiky hospodářské soutěže, snížení nezákonných a nekalých podmínek a praktik, soudržnost politik hospodářské soutěže Evropské unie, snížení rizik vyplývajících z únavy řidičů – větší bezpečnost v silniční dopravě.
8. Zabezpečit zpětnou vazbu od dopravních úřadů o výsledcích správních řízení zahájených na základě podnětu kontrolního orgánu – poskytování nezbytných analytických informací a podpory příslušným útvarům a součinnostním orgánům o výsledcích řízení. Systémově nastavit předávání výsledků správního řízení.

## Závěr

Na základě výše uvedených informací je zřejmé, že mezi prioritní kompetence útvaru mobilního dohledu patří pátrání po zboží uniklé celnímu dohledu a kontrolní činnost v oblasti správy spotřebních daní, při které intenzivně spolupracuje i s finančními orgány.

Útvar mobilního dohledu však vykonává celou řadu dalších kontrolních kompetencí, které přímo nesouvisí s ochranou fiskálních zájmů, ale korespondují se strategií Celní správy ČR, zejména s ochranou trhu a ochranou spotřebitele. Právě tyto kontrolní kompetence jsou sdílené s jinými dozorovými orgány. V případě, že Celní správa ČR bude nadále dozorovým orgánem v rámci těchto kontrolních kompetencí, je nezbytně nutné nastavit pravidla spolupráce s příslušnými státními orgány a nadále tyto kontrolní kompetence rozvíjet tak, aby byl výkon těchto kontrolních kompetencí efektivní a účinný. S ohledem na aktuální vývoj situace na trhu, včetně trhu nelegálního (zejména s výrobky zatíženými spotřební daní), je rozvíjena spolupráce s ostatními dozorovými orgány, například Finanční správou ČR.

Kontrolní kompetence, u nichž není presumpce vývoje, který by směřoval ke zvýšení efektivity kontrolní činnosti a zároveň nekorrespondují se strategií, by měla Celní správa ČR vzhledem k širokému portfoliu kompetencí zabezpečovaných mobilním dohledem opustit a převést na ostatní kontrolní orgány.

Cílem bakalářské práce byla analýza kontroly státního odborného dozoru z pohledu Celní správy ČR, která vykonává tuto kompetenci podle rozsahu disponibilních zdrojů a společenské poptávky. Tvoří významnou a společensky žádoucí nadstavbu a přidanou hodnotu k výše jmenovaným prioritám Celní správy ČR. Jednoznačně se dá říct, že tuto kontrolu zvládá i když se jí věnuje jen velmi okrajově. Jak je možné zhodnotit z kapitoly č. 2.

Do budoucna je však potřeba přihlédnout ve větší míře ke změně ve struktuře porušování právních předpisů. Vývoj směřuje k sofistikovanější a složitější trestné činnosti se závažnějšími následky. Je třeba tento vývoj reflektovat a přizpůsobit vzdělávání pro oblast základní odborné přípravy a naplňování dalšího následného odborného vzdělávání. V tomto směru by bylo dobré vytvořit na oddělení Mobilního dohledu skupinu zabývající se pouze sdílenými kompetencemi a tuto navrhovanými opatřeními z kapitoly č. 4 profesionalizovat. Efektivně využívat technické vybavení za

pomoci analytické a informační podpory, a tak cíleně zaměřovat kontrolní činnosti odhalující nejzávažnější porušování předpisů.

Na závěr nutno dodat, že bez existence primárních procesů v Celní správě ČR je však tato zákonná kompetence (kontrola státního odborného dozoru) vždy do určité míry zpochybnitelná.

## Seznam zdrojů

- [1] SEIDL, M. *Dopravní logistika-2018*. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s., 2018. Dostupné také z: intranet Vysoké školy logistiky o.p.s.
- [2] OUDOVÁ, A. *Logistika Základy logistiky*. Prostějov: Computer Media, 2016. ISBN 978-80-7402-238-8.
- [3] DAVID, P. a F. ORAVA. *Vnitrostátní přeprava a zasílatelství*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2010. ISBN 978-80-01-04535-0.
- [4] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Ročenka dopravy České republiky 2018* [online]. 2019 [cit. 2020-02-11]. Dostupné z: [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2018.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2018.pdf).
- [5] NOVÁK, R. a kol. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasílatelství*. Praha: C. H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6.
- [6] ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC, *Silniční a dálniční síť ČR* [online]. 2019 [cit. 2020-02-17]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy>.
- [7] ČESKO. Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. *Sbírka zákonů*. Praha: Parlament ČR, 2006, 2006, 168/2006, číslo 522. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-522>.
- [8] EUR-LEX. *Nařízení komise (EU) 2016/403* [online]. [cit. 2020-03-03]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1583226727279&uri=CELEX:32016R0403>.
- [9] ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. *Sbírka zákonů*. Praha: Parlament ČR, 1994, 1994, 37/1994, číslo 111. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>.
- [10] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *METODIKA Kontroly dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě* [online]. 2019 [cit. 2019-05-16]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/cs/metodiky>.

- [11] CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU *Mobilní expertní jednotky* [online]. 2020 [cit. 2020-02-17]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/mobilni-expertni-jednotky>.
- [12] ČESKO. Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky. Sbírka zákonů. Praha: Parlament ČR, 2012, 2012, 5/2012, číslo 17. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-17>.
- [13] INTRANET CELNÍ SPRÁVY Kompetenční model [online]. [cit. 2020-02-17]. Dostupné z: <http://portal.cs.mfcr.cz/grc/odbor40/odd403/SiteAssets/prvni1.aspx>.
- [14] EUR-LEX. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 [online]. [cit. 2020-02-13]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=140%200419957800&uri=CELEX:32006R0561>.
- [15] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Výsledky kontrol silniční dopravy za rok 2018* [online]. 2019 [cit. 2020-02-14]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Statni-odborny-dozor?returl=/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava..](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Statni-odborny-dozor?returl=/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava..)
- [16] CELNÍ SPRÁVA ČR. *Statistika kontrolovaných vozidel* [online]. 2019 [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/statistiky/vozidla/Stranky/default.aspx>.
- [17] CELNÍ SPRÁVA ČR. *Statistiky kontrol státního odborného dozoru v silniční dopravě za rok 2017 a 2018* [online]. 2018 a 2019 [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/statistiky/skontroly/Stranky/default.aspx>.
- [18] POLICIE ČR. *Stav příslušníků Policie České republiky* [online]. 2019 [cit. 2020-03-25]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/stavy-prislusniku-policie-ceske-republiky.aspx>.

# Seznam grafických objektů

## Seznam obrázků

Obr. 1.1 Síť pozemních komunikací v ČR .....	14
Obr. 1.2 Výčet oprávnění Celní správy podle zákona 111/1994 Sb. ....	20
Obr. 2.1 Služební motorové vozidlo odd. Mobilního dohledu při kontrole .....	21
Obr. 2.2 Organizační struktura celního úřadu.....	22
Obr. 2.3 Plán a plnění kontrol pracovních dnů řidičů všech kontrolních orgánů .....	30
Obr. 2.4 Počet vozidel zkontrolovaných při silničních kontrolách.....	31
Obr. 2.5 Vývoj odhalování porušení předpisů při silničních kontrolách.....	32
Obr. 2.6 Počet zkontrolovaných vozidel dle kontrolního orgánu v roce 2018 .....	32
Obr. 2.7 Přehled všech zkontrolovaných vozidel v roce 2018, dle zaměření kontroly ....	33
Obr. 2.8 Přehled kontrol SOD Celní správou ČR a počtu odhalených přestupků.....	34

## Seznam tabulek

Tab. 1.1 Mezioborové srovnání výkonů nákladní dopravy v ČR.....	12
Tab. 1.2 Působnost kontrolních orgánů při kontrolách SOD.....	17
Tab. 2.1 Plán a plnění kontrol pracovních dnů řidičů.....	31
Tab. 2.2 Kontroly provedené Celní správou ČR v silniční dopravě.....	33
Tab. 2.3 Procentuální vyjádření pozitivních kontrol SOD v roce 2018 .....	34
Tab. 2.4 Scoring model SWOT analýzy .....	37

## Seznam zkratek

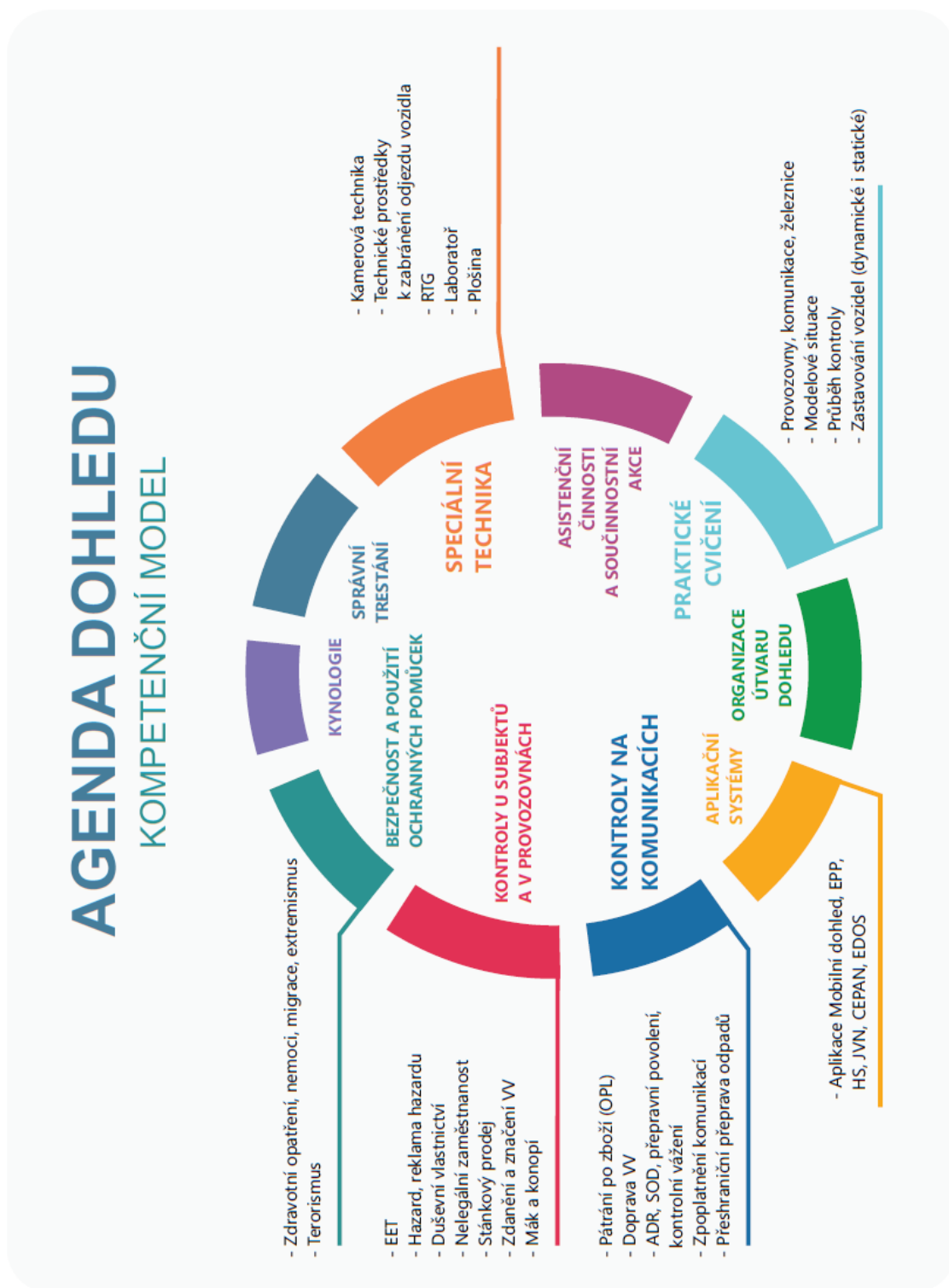
- ADR – Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
- AETR – Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
- CITES – Úmluva o mezinárodním obchodu s ohroženými druhy volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin
- ČR – Česká republika
- DPH – Daň z přidané hodnoty
- EHS – Evropské hospodářské společenství
- ES – Evropské společenství
- EU – Evropská unie
- GŘC – Generální ředitelství cel
- IZS – Integrovaný záchranný systém
- MEJ – Mobilní expertní jednotky
- RTG – Rentgen
- Sb. – Sbírka zákonů
- SM – Systemizovaná služební místa
- SOD – Státní odborný dozor



## **Seznam příloh**

Příloha A      Kompetenční model agendy Dohledu

Kompetenční model agendy Dohledu



Zdroj: [13]

<b>Autor</b>	<b>Lubomír Hájek</b>
<b>Název BP</b>	<b>Kompetence celní správy v silniční dopravě</b>
<b>Studijní obor</b>	<b>DOL</b>
<b>Rok obhajoby BP</b>	<b>2020</b>
<b>Počet stran</b>	37
<b>Počet příloh</b>	1
<b>Vedoucí BP</b>	<b>ing. Blanka Kalupová</b>
<b>Anotace</b>	Bakalářská práce se zabývá s využitím teoretických znalostí problematikou státního odborného dozoru nad prací osádek silničních vozidel. Náplní práce je zpracování a vyhodnocení činnosti Celní správy ČR v kontrole dodržování předpisů. Na závěr práce jsou navržena vhodná opatření pro zlepšení kontrolní činnosti.
<b>Klíčová slova</b>	Celní správa ČR, oddělení Mobilního dohledu, Státní odborný dozor, Dopravní politika, Statistika provedených kontrol, SWOT Analýza.
<b>Místo uložení</b>	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
<b>Signatura</b>	