

# **Kontrola nákladních vozidel orgány Celní správy České republiky**

Petra Jemelková

---

Bakalářská práce  
2019



**Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně**  
Fakulta logistiky a krizového řízení

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta logistiky a krizového řízení  
Ústav ochrany obyvatelstva  
akademický rok: 2018/2019

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra Jemelková**  
Osobní číslo: **L16087**  
Studijní program: **B2825 Ochrana obyvatelstva**  
Studijní obor: **Ochrana obyvatelstva**  
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Kontrola nákladních vozidel orgány Celní správy České republiky**

Zásady pro vypracování:

1. **Posudte současný stav prováděných kontrol orgány Celní správy České republiky.**
2. **Posudte rizika, které mají vliv na bezpečnost a ochranu příslušníka Celní správy České republiky, kontrolované dopravní prostředky a osoby.**
3. **Minimalizujte vybraná rizika ohrožení a zevšeobecněte je.**

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

[1] **Celní předpisy: celní zákon, zákon o Celní správě ČR, prováděcí předpisy, zboží porušující práva duševního vlastnictví. Ostrava: Sagit, 1995-. ÚZ. ISBN 978-80-7488-236-4.**

[2] **PŘIBYL, Pavel, Aleš JANOTA a Juraj SPALEK. Analýza a řízení rizik v dopravě: tunely na pozemních komunikacích a železnicích. Praha: BEN - technická literatura, 2008. ISBN 978-80-7300-214-5.**

[3] **Silniční doprava: pozemní komunikace, veřejné služby v přepravě cestujících, dráhy. Ostrava: Sagit, 2011-. ÚZ. ISBN 978-80-7488-251-7.**

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Miroslav Tomek, PhD.**  
Ústav ochrany obyvatelstva

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2018**

Termín odevzdání bakalářské práce: **15. května 2019**

V Uherském Hradišti dne 30. listopadu 2018

doc. Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.  
*děkanka*



prof. Ing. Dušan Vičar, CSc.  
*ředitel ústavu*

## **PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

Beru na vědomí, že:

- bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

### **Prohlašuji,**

- že jsem na bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou obsahově totožné.

V Uherském Hradišti, dne: 15. 5. 2019

Jméno a příjmení studenta: Petra Jemelková

.....  
podpis studenta

## **ABSTRAKT**

Bakalářská práce s názvem „Kontrola nákladních vozidel orgány Celní správy České republiky“ je zaměřena na kontrolu nákladních vozidel orgány Celní správy České republiky. Práce je zaměřena na vymezení základních právních předpisů souvisejících s kontrolou vozidel na pozemní komunikaci a technické prostředky využívající se ke kontrole na pozemní komunikaci. Za pomoci metod analýzy rizik byly identifikovány vybraná rizika spojená s kontrolou na pozemní komunikaci a ohrožení příslušníku Celní správy České republiky. Vybraná rizika byly ohodnoceny a na základě vyhodnocení byla navržena opatření k minimalizaci těchto rizik.

Klíčová slova: bezpečnost, celní, kontrola, orgány, prostředky, riziko, správa, technika

## **ABSTRACT**

Bachelor thesis with title „ Control of trucks by Customs Administration of Czech Republic“ was focused on the control of trucks by Customs Administration of Czech Republic. Work is focused to the definition of basic legislation rules, related with controls vehicles on the local road. With help using method of analysis risks, have been identified selected risk associated with control on the local road and threats members of Customs Administration of Czech Re-public. Selected risks have been rated and based on the evaluation has been sets measures for minimalize of these risks.

Keywords: safety, customs, control, organs, resources, risk, administration, technique

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce panu doc. Ing. Miroslavu Tomkovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a čas, který mi při zpracování bakalářské práci věnoval.

Mé poděkování patří i příslušníkům Celní správy ČR za poskytnutí informací a času.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

# OBSAH

ÚVOD.....	9	
<b>I</b>	<b>TEORETICKÁ ČÁST .....</b>	<b>10</b>
<b>1</b>	<b>SOUČASNÝ STAV PROVÁDĚNÝCH KONTROL ORGÁNY CELNÍ SPRÁVY ČESKÉ REPUBLIKY .....</b>	<b>11</b>
1.1	BEZPEČNOST CELNÍKŮ PŘI PROVÁDĚNÍ SILNIČNÍCH KONTROL .....	11
1.2	VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ SPOJENÝCH S KONTROLOU NÁKLADNÍCH VOZIDEL .....	12
1.3	ZÁKLADNÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY SOUVISEJÍCÍ S KONTROLOU PROVOZOVÁNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY ORGÁNY CELNÍ SPRÁVY ČESKÉ REPUBLIKY .....	13
1.3.1	Nařízení Rady č. 561/2006 a dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě .....	14
1.3.2	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí .....	15
1.3.3	Kontrola přepravy odpadu.....	16
1.3.4	Přeprava vybraných výrobků .....	17
1.4	KONTROLA ZBOŽÍ PODLÉHAJÍCÍ ZÁKAZŮM A OMEZENÍM .....	18
1.5	VYBRANÉ TECHNICKÉ PROSTŘEDKY .....	19
1.6	ČASOVÉ A VÝKONOVÉ ZPOPLATNĚNÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ.....	22
<b>2</b>	<b>CÍLE A METODY BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....</b>	<b>25</b>
<b>II</b>	<b>PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>26</b>
<b>3</b>	<b>KONTROLA NÁKLADNÍCH VOZIDEL ORGÁNY CELNÍ SPRÁVY ČESKÉ REPUBLIKY .....</b>	<b>27</b>
3.1	ZASTAVENÍ VOZIDLA HLÍDKOU CELNÍ SPRÁVY ČESKÉ REPUBLIKY .....	27
3.2	KONTROLA MAXIMÁLNÍ POVOLENÉ HMOTNOSTI .....	28
3.3	KONTROLA DODRŽOVÁNÍ STÁTNÍHO ODBORNÉHO DOZORU.....	29
3.4	KONTROLA PŘEPRAVY NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ.....	29
3.5	KONTROLA V SYSTÉMU ELEKTRONICKÉHO MÝTNÉHO A ČASOVÉHO POPLATKU .....	30
3.6	KONTROLA PŘEPRAVNÍCH DOKLADŮ.....	30
3.7	KONTROLA OMAMNÝCH A PSYCHOTROPNÍCH LÁTEK.....	31
<b>4</b>	<b>ANALÝZA RIZIK MAJÍCÍ VLIV NA BEZPEČNOST A OCHRANU PŘÍSLUŠNÍKŮ CELNÍ SPRÁVY.....</b>	<b>35</b>

4.1	IDENTIFIKACE RIZIK OHROŽUJÍCÍ PŘÍSLUŠNÍKY CELNÍ SPRÁVY A PROVOZ NA POZEMNÍ KOMUNIKACI.....	35
4.2	OHODNOCENÍ RIZIK OHROŽUJÍCÍ PŘÍSLUŠNÍKY CELNÍ SPRÁVY A PROVOZ NA POZEMNÍ KOMUNIKACI.....	36
4.3	MAPA RIZIK.....	39
4.4	NÁVRHY NA MINIMALIZACI OHROŽENÍ BEZPEČNOSTI PŘÍSLUŠNÍKŮ CELNÍ SPRÁVY ČR A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI.....	40
<b>5</b>	<b>ANALÝZA SPOJENÁ S KONTROLOU NÁKLADNÍCH VOZIDEL NA POZEMNÍ KOMUNIKACI.....</b>	<b>42</b>
5.1	APLIKACE METODY SWOT ANALÝZA KONTROLY NÁKLADNÍCH VOZIDEL NA POZEMNÍ KOMUNIKACI.....	42
5.2	GRAFICKÉ VYJÁDRĚNÍ SWOT ANALÝZY.....	44
5.3	NÁVRHY NA OPATŘENÍ KE ZLEPŠENÍ KONTROL NA POZEMNÍ KOMUNIKACI.....	45
	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>46</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>47</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>49</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ.....</b>	<b>50</b>
	<b>SEZNAM GRAFŮ.....</b>	<b>51</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>52</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>53</b>



## ÚVOD

Silniční kontroly na pozemní komunikaci provádí bezpečnostní složky. V bakalářské práci budu rozebírat rizika kontroly nákladních vozidel na pozemní komunikaci z pohledu celní správy a jejích kompetencí. Hlavním cílem bude kontrola přepravovaného zboží a k tomu předložených přepravních dokladů.

Téma bakalářské práce „Kontrola nákladních vozidel orgány Celní správy České republiky“ jsem si vybrala z důvodů praktických znalostní z mého povolání, které vykonávám.

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části, kdy v první části je rozebírána teoretická část a v druhé části praktická část. Teoretická část je zaměřena na současný stav prováděných silniční kontrol, základní pojmy, právní předpisy souvisejících s kontrolou provozování nákladní dopravy orgány Celní správy České republiky.

Praktická část pojednává o tom, jak celní správa provádí zastavování a kontroly nákladních vozidel, co vše je kontrolováno u vozidel a jaké technické prostředky jsou u kontroly používány. Následně jsou u vybraných rizik při provádění kontrol nákladních vozidel provedeny analýzy rizik, které jsou poté vyhodnoceny.

## I. TEORETICKÁ ČÁST

# 1 SOUČASNÝ STAV PROVÁDĚNÝCH KONTROL ORGÁNY CELNÍ SPRÁVY ČESKÉ REPUBLIKY

Celní správa České republiky (dále jen „ČR“) je vedle správního orgánu současně i bezpečnostním sborem a její činnost zapadá do systému celního dohledu nad zbožím v rámci jednotného celního území Evropské Unie a při realizaci tohoto dohledu postupuje podle jednotných celních předpisů Společenství (Celní kodex Společenství a prováděcí nařízení k němu, systém osvobození od dovozního cla a Společný celní sazebník Společenství). Určené útvary Celní správy ČR mají postavení policejního orgánu (orgánu činného v trestním řízení) pro vybrané trestné činy. [2]

## 1.1 Bezpečnost celníků při provádění silničních kontrol

Při kontrole na pozemní komunikace je možný výskyt rizik nebezpečí, který je spojen se zastavováním vozidla a proto je nutné těmto nebezpečím předcházet. Jednotlivé rizika nebezpečí si rozebereme a definujeme také pojem riziko. Riziko je kvalitativní a kvantitativní vyjádření ohrožení, zároveň riziko vyjadřuje pravděpodobnost vzniku negativního jevu a důsledky negativního jevu. [7]

Mezi hlavní rizika při zastavování vozidla lze zařadit povětrnostní podmínky, sníženou viditelnost, schopnosti a zkušenosti jak řidiče zastavovaného vozidla nebo také i schopnosti a zkušenosti zastavujícího orgánu, pozornost a připravenost řidiče. Všechna uvedená rizika jsou mezi sebou spojena. Pokud zastavující dá pokyn k zastavení zřetelně a včas, ale řidič nebude dávat pozor a nezareaguje v dostatečném předstihu, dojde ke vzniku nebezpečí. Proto jsou tyto rizika vzájemně ovlivněna.

Nejdůležitějším faktorem při kontrole na pozemní komunikaci je dbát na bezpečnost jak při zastavování kontrolovaného vozidla, tak i při provádění kontrole vozidla. [7]

Oprávnění k zastavování vozidel je upraveno v několika zákonech, podle nichž může celník zastavit, provést kontrolu vozidla a přepravních dokladů. Uplatnění tohoto oprávnění je vázáno podmínkou, že celník nemá jiný zájem než odhalení zboží, které uniklo celnímu dohledu a zjištění osoby, která zboží celnímu dohledu odňala nebo se tohoto odnětí zúčastnila, vyjma oprávnění uvedených v dalších zákonech. Ke kontrole vozidla je nutné vybrat vhodné kontrolní stanoviště. Kontrolní stanoviště je nutno vždy zvolit s ohledem na místní podmínky bezpečnosti silničního provozu. Kontrolované vozidlo nesmí tvořit překážku v silničním provozu. Vhodné místo na kontrolu vozidla je odstavná plocha, která se

pro kontrolu musí nacházet mimo jízdní pruhy vyznačené nebo nevyznačené na vozovce a boční odstup mezi kontrolovaným vozidlem a okrajem jízdního pruhu musí být minimálně 2 metry. Také se musí kontrolní stanoviště vybírat podle toho, zda kontrolované vozidlo má závažné poruchy nebo závažné porušení dle dohody ADR, aby bylo možné na kontrolním stanovišti odstavit. [12]

## 1.2 Vymezení základních pojmů spojených s kontrolou nákladních vozidel

S kontrolou nákladních vozidel na pozemní komunikaci si definujeme související základní pojmy. Mezi vybrané pojmy patří:

- Doprava pro cizí potřebu 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. [5]
- Doprava pro vlastní potřebu je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna a při ní nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí. [5]
- Dopravce je právnická nebo fyzická osoba, která provozuje silniční dopravu. [5]
- Mezinárodní silniční doprava je doprava, při níž místo výchozí a místo cílové leží na území dvou států, nebo doprava, při ní místo výchozí a místo cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu, nejedná-li se o vnitrostátní silniční dopravu. [5]
- Přepravní povolení je povolení určené k přepravě mezi ČR a nečlenskými státy EU nebo tranzitem přes tyto státy. Povolení přiděluje dle vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb. [18]
- Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostní osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnici, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. [5]

- Spotřební daň je nepřímá daň, za účelem regulace cen z vybraných výrobků a zvýšení příjmů do státního rozpočtu nebo snížení prodávaného množství zboží. [1]
- Třetí zemní přeprava je přeprava nákladu zahraničním dopravcem z území ČR do místa v jiném státě, který není státem registrace dopravce, nebo naopak, tj. přeprava nákladu ze státu, který není státem registrace zahraničního dopravce, na místo ležící na území ČR. [5]
- Vnitrostátní silniční doprava je doprava, při níž místo výchozí a místo cílové leží na území jednoho státu. [5]

### **1.3 Základní právní předpisy související s kontrolou provozování nákladní dopravy orgány Celní správy České republiky**

Celní správa ČR může na základně právních předpisů kontrolovat na území ČR nákladní vozidla. Celní správa se řídí zákonem následujícími vybranými právními předpisy:

- Zákon č. 17/2012 Sb. O Celní správě ČR. Tento zákon upravuje působnost Celní správy ČR, dále také vymezuje povinnosti a oprávnění celníka. [1]
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě zpracovává příslušné předpisy EU, zabývá se podmínkami silničních motorových vozidel provozovaných na pozemní komunikaci prováděné pro vlastní nebo cizí potřebu za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy. [5]
- Zákon č. 13/1997 Sb., o provozu na pozemní komunikaci a o změně některých zákonů. V tomto zákoně jsou upraveny práva a povinnosti na pozemní komunikaci uživatelů a vlastníků pozemních komunikací. Dále upravuje podmínky provozu na pozemní komunikaci. [5]
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě. Toto nařízení stanovuje povinnosti a požadavky týkající se konstrukce, montáže, používání, zkoušení a kontroly tachografu používané v silniční dopravě. [21]
- Zákon č. 353/2003 Sb. o spotřebních daních. Tento zákon zpracovává příslušné právní předpisy EU a upravuje podmínky zdanění vybraných výrobků, způ-

sob a značení vybraných výrobků, sledování zvláštních minerálních olejů a nakládání se surovým tabákem. [3]

### **1.3.1 Nařízení Rady č. 561/2006 a dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě**

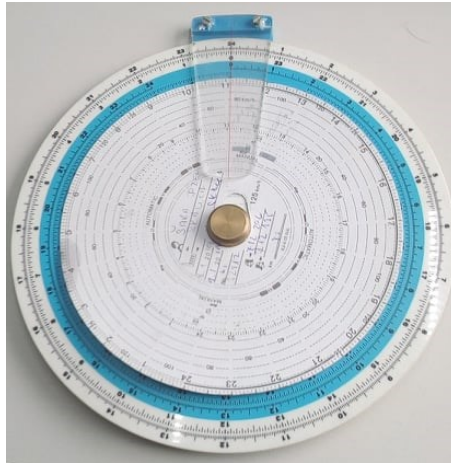
Celní správa ČR kontroluje řidiče podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, který vyšel v platnost 11. dubna 2007. Jedná se o sociální předpis v silniční dopravě upravující doby řízení, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku řidičů a jejich zaznamenávání.

Nařízení Rady č. 561/2006 se vztahuje na silniční dopravu bez ohledu na zemi registrace vozidla uskutečněnou výhradně uvnitř EU nebo mezi EU, Švýcarskem a zeměmi které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodaření.

Dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní dopravě se používá při mezinárodní dopravě, která se částečně provádí mimo oblast EU nebo Evropského hospodářského prostoru. [9]

Dle Nařízení rady č. 561/2006 Sb. nesmí řidič přesáhnout mezi dvěma denními odpočinky nebo jedním odpočinkem denním a jedním týdenním celkovou dobu řízení 9 hodin. Dva-krát za týden může prodloužit na 10 hodin, ale týdenní doba řízení nesmí být delší než 56 hodin. Za dva týdny po sobě jdoucí nesmí být delší než 90 hodin. V průběhu řízení řidič musí vykonávat bezpečnostní přestávky, během nichž nesmí vykonávat žádnou jinou práci. Bezpečnostní přestávku musí být nejpozději po 4,5 hodiny řízení a to v délce 45 minut. Tato doba může být rozdělena do dvou přestávek a to v délce 15 minut a poté musí být přestávka v délce 30 minut. Tyto přestávky nelze vybrat obráceně. Také musí být zároveň dodržena denní doba odpočinku a to v průběhu 24 hodin musí být doba odpočinku minimálně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin, jedná se o zkrácenou dobu odpočinku, kterou řidič může provést maximálně třikrát mezi dvěma týdenními dobami odpočinku. [11]

Ke kontrole analogového tachografu při předložení záznamových zařízení se kotoučky kontrolují pomocí šablony znázorněné na obrázku 1.



Obrázek 1 Šablona na kontrolu kotoučků z analogového tachografu [vlastní]

### 1.3.2 Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí

Při provádění kontroly, která je zaměřena na přepravu nebezpečných věcí v silniční dopravě, je celník povinen dbát na bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, osádky, kontrolovaného vozidla o ochranu životního prostředí. Kontrola by měla být prováděna mimo obce. Kontrolní stanoviště je nutno vybrat s ohledem na místní podmínky bezpečnosti silničního provozu. Při kontrole nesmí kontrolované vozidlo tvořit překážku v silničním provozu. Místo kontroly musí být vybráno tak, aby v případě zjištění porušení podle dohody ADR, bylo možno vozidlo odstavit. Každé vozidlo podle předpisu dohody ADR musí být vybaveno přepravními doklady, písemnými pokyny, průkazy totožnosti, osvědčení o schválení vozidla, osvědčení o školení řidiče, kopií schválení příslušného orgánu, pokud tyto doklady nepředloží řidič při kontrole, dochází k porušení dohody ADR.

Vozidlo přepravující nebezpečné látky musí být označeno bezpečnostními tabulkami, které identifikují přepravovanou látku a její stupeň nebezpečnosti. Označení osobního vozidla s přívěsným vozíkem se označuje oranžovou tabulkou bez čísel vepředu vozidla a vzadu na přívěsném vozíku. Skříňové vozidlo a vozidlo s plachtou je označeno oranžovými tabulkami bez čísel. Cisternové vozidlo přepravující jednu látku jsou označeny vepředu i vzadu oranžovými tabulkami bez čísel a na obou bočních stranách každé komory jsou označeny oranžovými tabulkami s čísly. Rovněž jsou označeny na bočních stranách a vzadu označeny bezpečnostními značkami a značkou ohrožující životní prostředí. Další možností označení cisternového vozidla je ta, že je vozidlo označeno vepředu i vzadu oranžovými tabulkami s čísly a na bočních stranách je označeno bezpečnostními značkami a značkami ohrožující životní prostředí. [12]

Oprávnění celníka provádět kontrolu vychází z § 38 odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. O provedené kontrole je vyhotoven protokol o provedené kontrole. Při kontrole je využíván program ADRem.

Dopravní jednotka musí být vybavena alespoň jedním přenosným hasicím přístrojem s obsahem nejméně 2 kg suchého prášku vhodného k hašení požáru v kabině nebo motoru dopravní jednotky. Kromě toho hasicího přístroje musí být také vybavena hasicími přístroji podle největší povolené hmotnosti dopravní jednotky. Do 3,5 tuny musí být vybavena minimálně dvěma hasicími přístroji s celkovou kapacitou 4 kg, alespoň jedním hasicím přístrojem o kapacitě 2 kg. Nad 3,5 tuny do 7,5 tuny největší povolené hmotnosti musí být vybavena nejméně dvěma hasicími přístroji o nejmenší celkové kapacitě na dopravní jednotku 8 kg, alespoň jeden hasicí přístroj musí mít nejmenší kapacitu 6 kg. Dopravní jednotka nad 7,5 tuny musí být vybaveno alespoň dvěma hasicími přístroji s nejmenší celkovou kapacitou 12 kg tím, že minimálně jeden hasicí přístroj musí mít nejmenší kapacitu 6 kg. Každá dopravní jednotka je povinna být vybavena zakládacím klínem, dvěma výstražnými trojúhelníky, kapalinou pro výplach očí. Člen osádky je povinen mít fluoreskující výstražnou vestu, přenosnou svítilnu, pár ochranných rukavic, ochranu očí. Dopravní jednotka může být dodatečně vybavena nouzovou únikovou vestou, lopatou, ucpávkou kanalizační výpustí a sběrnou nádobou. [9]

### 1.3.3 Kontrola přepravy odpadu

Celní úřady kontrolují vnitrostátní a přeshraniční přepravu odpadů, dovoz baterií nebo akumulátorů ze státu, které nejsou členskými státy EU, předávají podněty ministerstvu k uplatnění vrchního státního dozoru, ukládají nápravná opatření při porušení povinnosti vztahujících se k přepravě odpadu. Při přeshraniční přepravě se kontroluje, zda je odpad vybaven doklady a uvedené údaje odpovídají na průvodních dokladech. Při kontrole vnitrostátní přepravy nebezpečných odpadů a přeshraniční přepravy odpadu celník vždy vyhotoví protokol o provedené kontrole, bez ohledu na skutečnost, zda bylo zjištěno porušení právních předpisů. V průběhu kontroly je vhodná konzultace s místně příslušného Oblastního inspektorátu české inspekce životního prostředí. Při zjištění porušení podmínek vnitrostátní přepravy nebezpečných odpadů dávají podnět ministerstvu k uplatnění státního dozoru a inspekci k zahájení správního řízení. Dovoz odpadů za účelem odstranění je zakázán. [17]



### 1.3.4 Přeprava vybraných výrobků

Správa spotřebních daní připadla Celní správě ČR v roce 2004 vstupem ČR do EU, tudíž má oprávnění kontrolovat přepravu vybraných výrobků při silniční dopravě na daňovém území ČR. Při silniční kontrole se zjišťuje, v jakém režimu se přepravované vybrané výrobky nachází. Režimy lze rozdělit do 4 kategorií, a to:

- režim podmíněného osvobození od daně – jedná se o přepravu z jednoho skladového prostoru do druhého,
- ve volném daňovém oběhu – jsou to vybrané výrobky, které jsou určeny pro podnikání a byly zdaněny,
- ve volném daňovém oběhu osvobozené od daně – jsou určeny k podnikání a v ceně není zahrnuta daň,
- ve volném daňovém oběhu pro osobní spotřebu – vybrané výrobky jsou zdaněny a jsou určeny k uspokojení potřeb osoby přepravující tyto vybrané výrobky, přičemž jsou omezeny množstevními limity. [3]

Množstevní limity jsou definovány v § 4 odst. 5 zákona 353/2003 Sb., o spotřebních daních. Jedná se o:

- minerální oleje s výjimkou zkapalněných ropných plynů dopravovaných v tlakových nádobách o hmotnosti náplně do 40 kg včetně, množství dopravované v běžných nádržích zvýšené o 20 litrů,
- zkapalněných ropných plynů v tlakových nádobách o hmotnosti náplně do 40 kg včetně 5 tlakových nádob,
- lihovin podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího definici a popis lihovin 10 litrů konečných výrobků,
- piva 110 litrů,
- meziprodukty 20 litrů,
- vína 90 litrů, z toho u šumivých vín 60 litrů,
- cigaret 800 kusů,
- cigarillos nebo doutníků o hmotnosti nejvýše 3 g /kus 400 kusů,
- ostatních doutníků 200 kusů,
- tabáku ke kouření 1 kg. [1], [3]

Pokud by se jednalo o vybrané výrobky dovážené ze třetích zemí, platí určitá omezení.

Od cla, daně z přidané hodnoty a spotřební daně se osvobodí:

- 200 kusů cigaret,
- nebo 100 doutníků do 3 g
- nebo 50 doutníků,
- nebo 250 g tabáku ke kouření.

Každé množství představuje 100 % celkového povoleného množství tabákových výrobků. Tzn. Nelze povolit současně vše, je možno poměr výrobků kombinovat tak, aby součet nepřekročil 100 %. Například kombinace 100 cigaret a 50 doutníku do 3 g.

Dále se od cla, DPH a SPD osvobozuje:

- celkem 1 litr alkoholu a alkoholických nápojů o obsahu vyšším než 22 % objemu nebo nedenaturovaného lihu o obsahu nejméně 80 % objemu,
- celkem 2 litry alkoholu a alkoholických nápojů o obsahu alkoholu nejvýše 22 % objemu.

Každé množství v bodě 1 a 2 představuje 100 % celkového povoleného množství. Tzn. Nelze současně povolit vše, je možno poměr výrobků kombinovat tak, aby součet nepřekročil 100 %. [3]

Podle druhu režimu, ve kterém vybrané výrobky jsou v době kontroly provázeny, celní orgán vyžaduje k předložení zákonem stanovených dokladů, ze kterých je patrné, zda jsou zdaněny nebo jsou osvobozeny od daně. Doklady mohou být v listinné i elektronické podobě. Pokud se celní orgán rozhodne, může provést při kontrole odběr vzorků z převážných vybraných výrobků, sloužících k podrobnějšímu posouzení těchto výrobků. [3]

#### **1.4 Kontrola zboží podléhající zákazům a omezením**

Celní správa do roku 2004 prováděla kontrolu přepravy zboží na hraničních přechodech. Od roku 2004 ČR vstoupila do EU a kontroly na hraničních přechodech se zrušily a přesunula se do vnitrozemí. Reorganizací celní správy vznikl tzv. mobilní dohled, který doposud dohlíží nad přepravou zboží na území ČR.

Při provádění celní kontroly řidič byl povinen předložit přepravní doklady, kde bylo uvedeno místo odeslání, dodání, přepravce, druh přepravovaného zboží, z těchto údajů se dala

zjistit trasa přepravy nákladu. Podle uvedených údajů se celník mohl rozhodnout, zda bude provedena celní kontrola nákladu. Z důvodu zefektivnění kontrol nákladních vozidel celní správa pořídila vysokokapacitní mobilní rentgen, který je schopen vyhodnocovat důkladně a ušetření spoustu času při pátrání po zboží uniklém celního dohledu. Délka kontroly bez rentgenu je velmi časově náročná, musí se vyskladnit veškeré zboží, které je nutno kontrolovat na místech určených ke kontrole a jedna kontrola trvá déle než 10 hodin. S vysokokapacitním mobilním rentgenem trvá kontrola nákladního vozidla okolo 30 minut.

## 1.5 Vybrané technické prostředky

Celní správa při kontrolní činnosti používá různé technické prostředky k odhalování nelegální přepravy zboží:

- Mobilní rentgen typu HEIMANN CARGOVISION HCV – MOBILE 3 .8 MEV na podvozku vozidla MERCEDES ATEGO 2528 je využíván k podpoře činností při pátrání po zboží uniklém celnímu dohledu a při kontrole přeprav mezi členskými státy EU a přeprav na území ČR, např. přeprava odpadů, nebezpečných látek – ADR, chemických a radioaktivních látek. Využije se hlavně v boji proti terorismu, nelegální migraci a přepravě omamných a psychotropních látek na území ČR. Nasazení rentgenu je možné na hraničních přechodech, u celních úřadů, na kontejnerových překladištích, na letištích, na dálničních odpočívadlech, na železničních nádražích, a odstavných plochách u místních komunikací. Rentgen vyžaduje k provedení kontrolní činnosti dostatečný prostor, aby nedošlo k ozáření radioaktivní látkou, která vzniká při samotné kontrole. Rentgen je možno využívat 24 hodin denně. Rentgen je znázorněn na obrázku 2.

Kontrolovaná vozidla jsou směřována do vyčkávací zóny přímo před prostor kontroly, kde probíhá vlastní rentgenování. Operátor pověřený řízením provozu poučí řidiče kontrolovaných vozidel a vpouští je do prostoru určeného pro kontrolu. V kontrolním prostoru zastaví řidič na vyznačeném místě, vypne motor, zatáhne a zkontroluje ruční brzdu a opustí, spolu se všemi členy osádky, vozidlo. Operátor provozu zkontroluje umístění a připravenost kontrolovaného vozidla k rentgenování a odvede všechny členy osádky mimo kontrolní prostor. Odsud pošle prostřed-

nictvím dálkového ovládání potvrzení, že vozidlo je připraveno ke kontrole. Toto je první potvrzení k aktivaci rentgenové zařízení.

Systémový operátor, který ovládá pohyb vozidla při rentgenování, musí provést druhé potvrzení poté, co pomocí uzavřeného televizního obvodu, který je součástí samotného vozidla, zkontroluje, že se v bezpečnostní zóně nikdo nezdržuje. Po přijetí druhého potvrzení a posunu ovládací páčky vpřed nebo vzad, se nosné vozidlo začne automaticky pohybovat stálou rychlostí, jakmile optické senzory zaznamenají přítomnost kontrolovaného vozidla, spustí se proces rentgenování. Systémový operátor musí sledovat průběh skenování a vzdálenost vozidel pomocí televizního systému. Detektory v rameni jeřábu načítají informace o intenzitě prošlého rentgenového záření, ze kterých je v reálném čase vytvářen výpočetním systémem radioskopický obraz nákladu a vozidla, který je posílán na pracovní stanice operátorů k vyhodnocení. Skenování se ukončí, jakmile optické senzory detekují konec vozidla. Rentgenování se vypne a nosné vozidlo rentgenu se zastaví. Řidič kontrolovaného vozidla může po kontrole opustit s vozidlem kontrolní prostor a na výstupním parkovišti čeká na výsledek. Analýza získaného obrazu probíhá na jedné z pracovních stanic umístěných v kabině operátorů. Operátorovi je obraz k dispozici na velké ploché obrazovce s vysokým rozlišením. Operátor pracující s obrazem má k dispozici širokou sadu účinných nástrojů k vyhodnocení kontroly nákladu. Vyhodnocení jednoho obrazu trvá průměrně 4 až 6 minut. Operátor pracující s obrazem sdělí výsledek kontroly operátorovi pověřenému řízením provozu, který buď povolí vozidlu odjezd, nebo ho v případě, že bylo nalezeno zboží jiné než deklarované, předá k provedení důkladné kontroly. Na celý průběh kontroly dohlíží systémový operátor za pomoci řídicího systému a uzavřeného televizního okruhu. Kterýkoliv z operátorů může celý proces kontroly kdykoliv bezpečně zastavit. Komunikace mezi operátory probíhá pomocí radiostanic, které jsou součástí rentgenu.



Obrázek 2 Mobilní rentgen [vlastní]

- Kamerový systém JGuardCS využívá Celní správa ČR od listopadu roku 2018 ke čtení vozidel. Kamerový systém vylustruje vozidlo dle registrační značky a vyhodnotí ji. Dále kamery monitorují a kontrolují činnost příslušníku celní správy. Kamery jsou umístěny v přední i v zadní části vozidla za sklem. Systém je schopen pracovat s databází celní správy a z informací získaných z členských států EU.

Kamery pro čtení RZ vozidel jsou umístěny na kloubových držácích RAM, které lze nastavit libovolně na všech osách. Přední analytická kamera je umístěna na palubní desce napravo od řidiče. Zadní analytická kamera je umístěna za zadní řadou sedadel vpravo a před kamerou je namontovaná ochranná mřížka.

Součástí kamerového systému je tablet, který zobrazí vyhodnocení vozidla. Na tabletu je možno zobrazit všechny typy kamer, jak analytické přední nebo zadní, anebo přehledové kamery. Data získané z kamer se ukládají několik dní zpětně, které se dají importovat a uložit na jiném nosiči dat. [10]

- Mobilní laboratoř je vozidlo určené jako podpora výkonným útvarům celní správy při provádění kontrolní činnosti na pozemních komunikacích se zaměřením na problematiku minerálních olejů, lihu, lihovin a omamných a psychotropních látek. Jde o plnohodnotnou mobilní laboratoř, která svým nadstandartním vybavením

umožňuje okamžitě reagovat na požadavky vzniklé přímo v terénu. Ve vozidle je možnost analyzovat minerální oleje a zjistit, zda vzorek odpovídá zákonným a normativním požadavkům, kontroluje kvalitu pohonných hmot, zjišťuje přítomnost nedovolených směsí apod. Analýza odběru vzorků v mobilní laboratoři probíhá rychle. Mobilní laboratoř je vybavena širokou škálou přístrojů. Na odběr vzorků se nachází v laboratoři dvě nezávislá zařízení. Jedna čerpací jednotka se skládá se zásobníkem o objemu 200 litrů, s čerpadlem, spojovací pružné hadice, bezodkapové API spojky, ventily, redukce, signalizační a regulační prvky. Cílem čerpací jednotky je čerpání materiálu s následným vrácením zpět do kontrolované cisterny a zpětného vedení výparů. Vozidlo je vybaveno zvláštními výstražnými zařízeními, všechny přístroje umístěné v laboratoři jsou na antivibračních podložkách, automatickou ventilací a klimatizací, centrální jednotkou, vestavěným trezorem, WIFI routem apod. Mobilní laboratoř je znázorněna na obrázku 3.



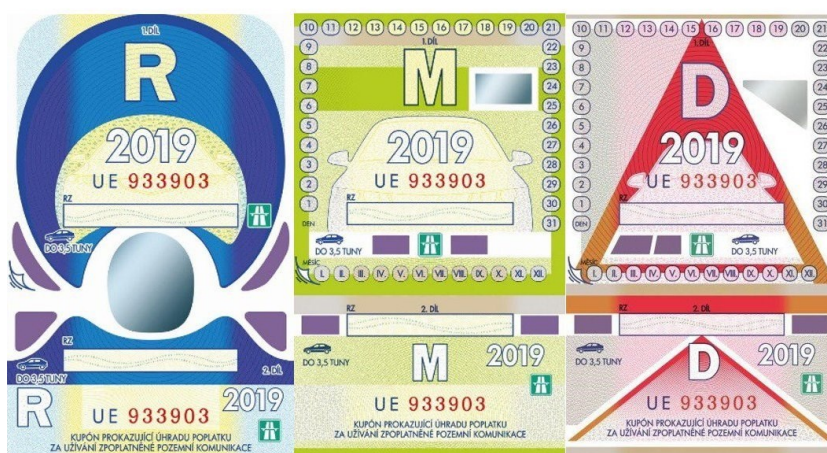
Obrázek 3 Mobilní laboratoř [vlastní]

## 1.6 Časové a výkonové zpoplatnění pozemních komunikací

Tato kapitola se bude zabývat zpoplatnění pozemních komunikací, která upravuje zákon č.13/1997 Sb., o pozemní komunikaci, ve znění pozdějších předpisů. Zákon stanovuje, že zpoplatněná pozemní komunikace je ta, kterou vymezují prováděcí předpisy a je označena příslušnou dopravní značkou. Rozlišuje dva typy zpoplatnění pozemní komunikace a to na časový poplatek a mýtné neboli výkonové zpoplatnění. Také existují výjimky ze zákona, které vozidla jsou osvobozeny od placení poplatků. Jsou to vozidla, která jsou

vybavena výstražným světlem záchranné služby, Vězeňské služby ČR, Policie ČR, ozbrojených sil, Celní správy ČR, vojenské policie, hasičských záchranných sborů a jednotek dobrovolných hasičů, obecní nebo městské police, vozidla přepravující těžce zdravotně postižené s průkazem ZTP, vozidla správce zpoplatněné komunikace atd. Dále mohou být osvobozena vozidla v případě, že je zpoplatněna komunikace určena jako náhradní trasa kvůli uzavírci. [5]

Časový poplatek za užití zpoplatněné komunikace je povinen uhradit řidič monitorového vozidla s nejméně čtyřmi koly, jehož nejvyšší povolená hmotnost činí 3,5 tuny. Časový poplatek uhradí řidič tím, že si zakoupí dálniční kupón na dané časové období. Je možno zaplatit na tři časové období a to desetidenní za 310,- Kč, měsíční za 440,- Kč anebo roční za 1500,- Kč. Časový poplatek musí být nalepen v pravém dolním rohu na předním skle vozidla. Platnost měsíčního a desetidenního kupónu vyznačí prodejce. Roční kupón pro rok 2019 je platný od 1.12.2018 do 31.1.2020. Po skončení platnosti kupónu zákon stanovuje odstranění kupónu. [5], [16] Na obrázku 4 je vyobrazen vzhled dálničních kupónů pro rok 2019.



Obrázek 4 Dálniční kupóny pro rok 2019 [15]

Mýtné jinak výkonové zpoplatnění platí pro silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly, jehož nejvyšší povolená hmotnosti činí více než 3,5 tuny a užila zpoplatněný úsek komunikace, podléhá úhradě mýtného. Výše mýtného se zjišťuje pomocí systému elektronického mýtného, jehož součástí je elektronické palubní zařízení schválené podle zvláštního zákona, kterým musí být vybaveno vozidlo v systému elektronického mýtného. Elektronické zařízení je nepřenosné a je vázáno na konkrétní vozidlo zaevidované v systému elektronického mýtného. Výše mýtného se stanoví součinem sazby mýtného

a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné komunikaci. Sazby mýtného mohou být rozlišeny podle emisní třídy vozidla, druhu vozidla, počtu náprav nebo jízdní soupravy, období dne, dne nebo období roku. Zpoplatněné komunikace jsou zobrazeny na obrázku 5. [14], [16]

Řidič vozidla v systému elektronického mýtného je povinen před užitím zpoplatněné pozemní komunikace zajistit zaevidování vozidla do systému mýtného, po celou dobu jízdy po zpoplatněné pozemní komunikaci udržovat elektronické zařízení v provozu, nakládat s elektronickým zařízením pouze způsobem stanoveným prováděcím právním předpisem, uhradit mýtné a na výzvu policisty nebo celníka umožnit kontrolu úhrady mýtného a funkčnost elektronického zařízení. [14]



Obrázek 5 Mapa zpoplatněných pozemních komunikací [13]



## 2 CÍLE A METODY BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem bakalářské práce je posoudit rizika při kontrole nákladních vozidel orgány celní správy, K naplnění hlavního cíle jsem si zvolila následující dílčí cíle:

- posoudit současný stav prováděných kontrol orgány Celní správy ČR,
- posoudit rizika, které mají vliv na bezpečnost a ochranu příslušníků Celní správy ČR,
- minimalizovat vybraná rizika ohrožení.

Bakalářská práce je rozdělena do dvou částí a to na teoretickou a praktickou část. Teoretická část je zaměřena na charakterizování současného stavu prováděných kontrol, kde jsou vymezeny právní předpisy a základní pojmy spojené s kontrolou celní správy na pozemní komunikaci. Dále je popsána v této části bezpečnost při prováděných kontrolách a vybrané technické prostředky celní správa využívá.

Praktická část je zaměřena na samotnou kontrolu už od zastavení vozidla. Kontroly jsou popsány podle toho, na co jsou zaměřeny a jaké technické prostředky se využívají. V další části jsou identifikována rizika ohrožující příslušníky a provoz na pozemní komunikaci, u kterých byla použita metoda skórovací s mapou rizik. Zvolení příslušníci Celní správy ČR za pomoci této metody vyhodnotily rizikové faktory. Každý rizikový faktor byl zprůměrován a hodnoty byly vloženy do mapy rizik. U daných rizik jsou navržena opatření k minimalizaci rizik.

Následně je provedena analýza rizik za pomoci SWOT analýzy, která je zaměřena na analýzu rizik spojenou s kontrolou nákladních vozidel na pozemní komunikaci. V této analýze, byly zhodnoceny vnitřní a vnější faktory ovlivňující kontrolu nákladních vozidel na pozemní komunikaci. Vybraná rizika jsou rozdělena do čtyř kategorií a to na slabé a silné stránky, příležitosti a hrozby. Vyhodnocení SWOT analýzy je pro přehlednost zhodnoceno do tabulky, kde každá kategorie a jednotlivé body jsou vyhodnoceny zvlášť váhou, hodnocením a celkovým výpočtem.

Po identifikaci těchto vybraných rizik jsou navržena opatření ke zlepšení kontrol na pozemní komunikaci.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

### 3 KONTROLA NÁKLADNÍCH VOZIDEL ORGÁNY CELNÍ SPRÁVY ČESKÉ REPUBLIKY

Celní správa kontroluje nákladní vozidla z různých důvodů. Hlavním důvodem je pátrání po zboží uniklém celnímu dohledu, zboží podléhajícímu zákazům a omezením. U nákladních vozidel celní správa kontroluje dodržování státního odborného dozoru, maximální povolenou celkovou hmotnost nákladního vozidla. Hlídka celní správy může požadovat předložení přepravních dokladů a také může provést kontrolu přepravovaného zboží i v případě, že nákladní prostor je zajištěn celní závěrou. [2]

#### 3.1 Zastavení vozidla hlídkou Celní správy České republiky

Zastavení vozidla může být prováděno hlídkou ve stanoveném počtu členů hlídky, a to je minimálně 2 celníci nebo 2 celníci + služební pes, která je určena k plnění konkrétních úkolů stanovených v rozkazu ke službě. Zastavovat vozidla ke kontrole může pouze proškolený celník v oblasti zastavování dopravních prostředků, ustrojený celník ve služebním stejnokroji s viditelným označením identifikačního znaku „Celní správa“, nebo při dynamickém způsobu zastavení užívá označené služební vozidlo.

Celní správa zastavuje dvěma způsoby:

- staticky,
- dynamicky.

Statické zastavení vozidla provádí celník stojící na pozemní komunikaci vystrojen oblečením s reflexními prvky. Celník zastaví vozidla viditelným, zřetelným pokynem za pomoci zastavovacího terče, vztyčenou paží nebo za snížené viditelnosti červeným světlem, kterým pohybují v horním půlkruhu.

Dynamické zastavení vozidla provádí pomocí služebního vozidla. Služebním vozidlem se zastavuje pomocí zvukovým výstražných zařízení (dále jen „ZVZ“) nebo příkazem celníka. Pokud celník zastavuje vozidla buďto civilním vozidlem nebo vozidlem s nápisem Celní správa ČR. Obě vozidla jsou vybaveny ZVZ, kde celník může několika způsoby zastavit vozidlo. Jedna z možností je, že pomocí předním signalizačním panelu se zvukovým zařízením zobrazí nápis „STOP“. Další možností je předjetím kontrolovaného vozidla a zastavení pomocí zadního signalizačního zařízení se zvukovým zařízením, kde se zobrazí

nápis „STOP“, poté lze zobrazit nápis „CELNÍ KONTROLA“ nebo „CELNÍ SPRÁVA“ apod. [1]

Tyto uvedené způsoby zastavení se musí dávat včas, zřetelně a s ohledem na okolnosti silničního provozu tak, aby řidič bezpečně zastavil vozidlo a nedošlo k ohrožení bezpečnosti osob a silničního provozu.

### 3.2 Kontrola maximální povolené hmotnosti

Celní správa ČR spolupracuje při vážení silničních vozidel za pohybu se společností Tenzováhy s.r.o.. Vážení vozidel probíhá za pohybu, kdy vozidlo je zváženo během přejezdu přes vážicí můstek (obrázek 8). Vážení vozidel probíhá v automatickém režimu, bez zásahu obsluhy. Přejezd přes vážicí můstek musí probíhat plynule jinak vážení vozidla je neplatné a musí se opakovat vážení. V průběhu vážení systém vyhodnocuje signály ze snímačů a vyhodnocuje hmotnosti jednotlivých náprav, skupin náprav, celkovou hmotnost a rychlost vozidla a vážení se ukončí po přejetí poslední nápravy. Výsledné údaje o hmotnosti, o zatížení náprav, o poměru hmotnosti tahače k hmotnosti mohou být zobrazeny ve formě tabulky na monitoru nebo mohou být vytištěny tiskárnou spolu s identifikačními údaji vozidla formou vážního lístku.



Obrázek 6 Vážení vozidel [8]

Váhy pro vážení vozidel za pohybu použité pro účely úředního měření musí být ČMI schváleny a ověřovány jako vážicí zařízení s automatickou činností pro vážení silničních vozidel za pohybu, a proto musí být vyhovět požadavkům doporučení OIML R 134 a některým relevantním požadavkům normy ČSN EN 45501.

Je-li zjištěno porušení při přepravě nákladu a jeho maximální přípustná hmotnost vozidla a maximální přípustná hmotnost na nápravu je překročena, hrozí řidiči vozidla bloková pokuta ve výši do 15 000,- Kč. Pokud je důvodné podezření, že podezřelý ze spáchání pře-

stupku se bude vyhýbat přestupkovému řízení nebo v případě, že provozovatel podezřelý ze spáchání správního deliktu se bude vyhýbat řízení o správním deliktu je možnost vybrat kauci ve výši od 5 000,- Kč do 50 000,- Kč.

### 3.3 Kontrola dodržování státního odborného dozoru

Celní úřady ČR vykonávají na základě § 34 odst. 3 zákona o silniční dopravě, státní odborný dozor nad prací osádek vozidel ve vnitrostátní a mezinárodní silniční nákladní dopravě a ve věcech mezinárodní dopravy osob, vyjma mezinárodní autobusové linkové dopravy návrhy na zahájení řízení o uložení pokuty podle § 35 zákona o silniční dopravě. Dopravním úřadem se rozumí Magistrát hlavního města Prahy a krajské úřady, vykonávající státní správu podle zákona o silniční dopravě.

Celní úřady kontrolují, zda vozidlo v provozu je vybaveno doklady předepsanými zákonem o silniční dopravě, zda vozidlo v provozu je stanoveným způsobem označeno nebo jinak vybaveno, a zda jsou dodržovány doby řízení vozidla, bezpečnostními přestávkami a doby odpočinku řidičů. [5]

Kontrola dodržování režimu řidiče stanovují tři předpisy. Jedná se o Nařízení 561/2006, Dohodu AETR a vyhlášku 478/2000 Sb. Působnost těchto předpisů se vymezuje podle:

- území,
- komunikací, na kterých je doprava provozována,
- druhu vozidla a provozované dopravy.

Při zjištění porušení je řidiči vyhotoven protokol o provedené kontrole a porušení je postoupeno na Odbor dopravy příslušného Krajského úřadu, kde je předán správní delikt provozovatele a přestupek řidiče je postoupen příslušné obci s rozšířenou působností. Řidiči je uložena bloková pokuta do výše 5 000,- Kč, pokud je důvodné podezření, že dopravce se bude vyhýbat řízení o správním deliktu nebo případné vymáhání uložené pokuty by bylo spojeno s nepřiměřenými náklady anebo nebylo vůbec možné, proto je možno uložit kauci ve výši od 5 000,- Kč do 100 000,- Kč.

### 3.4 Kontrola přepravy nebezpečných věcí

Kontrolou přepravy nebezpečných věcí celními úřady ověřují, zda osádka vozidla a dopravní prostředky splňují náležitosti Evropské dohody o mezinárodní přepravě nebezpečných

pečných věcí. Předmětem kontroly je průkaz totožnosti, průvodní doklady, značení vozidel dle dohody ADR, osvědčení vozidla, povinná výbava a výbava vozidla, hasicí přístroje, značení kusů, obaly a způsob přepravy.

Sankcí pro řidiče je bloková pokuta do výše 10 000,- Kč nebo oznámení přestupku dopravnímu úřadu obce s rozšířenou působností podle místa zjištění. Sankcí pro dopravce může být uložena kauce ve výši od 5 000 do 100 000,- Kč, pokud je důvodné podezření, že dopravce se bude vyhýbat řízení o správním deliktu nebo případné vymáhání uložené pokuty by bylo spojeno s nepřiměřenými náklady anebo nebylo vůbec možné.

### **3.5 Kontrola v systému elektronického mýtného a časového poplatku**

Celník je oprávněn zkontrolovat vozidlo v systému elektronického mýtného, zjistit totožnost řidiče a provozovatele vozidla a podrobit vozidlo, zda je vybaveno funkčním elektronickým zařízením, zda je zaevidováno v systému elektronického mýtného a zda jsou v systému zadané správné údaje stanovení mýtného, kontroly dokladu o úhradě mýtného. Dojde-li k porušení v systému elektronického mýtného, uloží celník pokutu příkazem jen v případě, že řidič souhlasí s porušením, je ochoten zaplatit, nestačí domluva. Pokuta uložena příkazem na místě lze uložit do výše 5 000,- Kč. V případě, že v přestupek nelze uložit příkazem na místě, daná věc je postoupena ke správnímu řízení místně příslušnému celnímu úřadu, který může uložit pokutu do výše 100 000,- Kč. Pokud je důvodné podezření z vyhýbání řízení o přestupku řidiče nebo provozovatele lze vybrat kauci ve výši od 5 000 do 50 000,- Kč. Časový poplatek lze uhradit zakoupením kupónu „Dálniční známka“, pokud řidič nezakoupí dálniční známku a využije zpoplatněné komunikace, hrozí mu pokuta příkazem na místě ve výši do 5 000,- Kč.

### **3.6 Kontrola přepravních dokladů**

Při kontrole přepravních dokladů ověřujeme pravost a správnost dokladů. Zda jsou dopravované vybrané výrobky doprovázeny příslušnými doklady se všemi povinnými údaji. Každá kontrola dokladu je zaměřená na skutečnost, zda předložené doklady splňují náležitosti stanovené zákonem č. 353/2003 sb., o spotřebních daních nebo předpisem EU. Nutné je dbát na ztotožnění vybraných výrobků z předložených dokladů. U lihovin je potřeba zkontrolovat správné značení lihu a u tabákových výrobků je zapotřebí zkontrolovat tabákovou nálepkou. Pokud se zjistí, že zboží není přepravováno dle zákona, celník zboží zajistí

a následně bude probíhat daňové řízení o prokázání zdanění vybraných výrobků a o případném propadnutí vybraných výrobků.

### 3.7 Kontrola omamných a psychotropních látek

Problematiku dovozu a vývozu omamných a psychotropních látek upravují dva předpisy. Jedná se o zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách, ve znění pozdějších předpisů a o Nařízení vlády č. 463/2013 Sb., o seznamech návykových látek. Celní úřady kontrolu omamné a psychotropní látky vykovávají na základě dle § 34 zákona č. 167/1998 Sb. Nejčastějším případem je, že fyzická osoba při kontrole neoprávněně přechovává návykovou látku v malém množství pro osobní potřebu.

Při hledání návykové látky jsou použity technické prostředky například:

- Itemiser 4DX-CEP se používá od roku 2018, při odhalování omamných a psychotropních látek. Přístroj je jeden z nejmodernějších přístrojů na detekci omamných a psychotropních látek a výbušnin (obrázek 7), který za pomoci stěru z předmětu detekuje přítomnost návykových látek. Umožňuje odhalení omamných a psychotropních látek přesně a spolehlivě za pomoci neradioaktivního ionizačního zdroje. Odběr stěru na speciální odběrový papírek může být proveden z nákladu zboží, zavazadlech, oblečení, kůži osob. V případě chemické látky zabalené v sáčku (nebo jiném obalu) není nutné narušit její obal – provede se stěr z obalu. Analýza odebraného stěru trvá pár vteřin. Odběrový papírek je pouze na jeden stěr, aby analýza nebyla ovlivněna předchozími stěry.



Obrázek 7 Itemiser [vlastní]

- Detect 4 drugs je multifunkční sprej k detekování látek, který je schopen ihned analyzovat o jakou látku se jedná. Sprej dokáže za pomoci stěru na příslušný papírek k tomu určený provedený stěr a poté za použití speciálních sprejů zobrazí barevné prvky, podle kterých lze určit, o jakou návykovou látku se jedná a detekovat, jestli jde o Cannabis (obrázek 8), PCB, Heroin, LSD, opium, methamphetamines, Ephedrine, pseudoephedrine, ketamine, amphetamine. K detekci drog se provádí stěr na speciální papírek, který je určený k detekci těchto drog a po následném provedeném stěru použije sprej detect 4 drugs, který se nastříká na papírek a ihned se na papírku zobrazí prvky a barva, podle toho se určí druh návykové látky nebo nezobrazí žádné prvky a výsledek je negativní.



Obrázek 8 Detect 4 Drugs - marihuana [vlastní]

- Coca test je určen k detekování kokainu a craku (obrázek 9). Tento test se provádí stejným způsobem jako detect 4 drugs. Při pozitivním výsledku testu se prvky zobrazí modrou barvou srovnatelnou na obalu spreje testu Coca. Detect 4 Drugs a Coca Test řadíme mezi předběžné screeningové testy, stěry lze provádět z obalu zásilky bez nutnosti jeho narušení, což je výhodné v případě výbušné látky.





Obrázek 9 Coca test – kokain [vlastní]

- Testy NARK jsou určeny k orientační identifikaci omamných a psychotropních látek. NARK testy dokážou otestovat pevné látky, tablety, prášky, tekutiny a rostlinné materiály. Systém NARK využívá k identifikaci drog barevnou reakci vzniklou na základě chemické reakce zkoumané látky s příslušným činidlem (obrázek 10). Každý test obsahuje jedno nebo více chemických činidel v ampulích, které způsobí zbarvení v případě, že testovaná látka je droga. Objeví se předpokládaná barevná reakce, můžeme považovat za pozitivní výsledek, ale pouze orientační. Následně musí být proveden laboratorní rozbor. Systém NARK obsahuje testovací sáčky na jednotlivé druhy drog.



Obrázek 10 NAKR test – pozitivní Marihuana [vlastní]

Další možností jak lze najít návykové látky je použitím služebního psa, který je vycvičen k vyhledávání omamných a psychotropních látek. Služební pes je schopný najít malé množství návykové látky nebo i místo, kde v minulosti návyková látka byla. Po nalezení známé látky pes vydá standardní signál k záchytu.

Při pozitivní kontrole zaměřené na OPL je hlídka povinna informovat operační středisko Celní správy ČR a vyhotoví záznam o průběhu úkonu dle § 36 zákona č. 17/2012 Sb. V případě věcné nepříslušnosti příslušník celní správy kontraktuje operační středisko Policie ČR a věc předá příslušníkům Policie ČR. Z případu se provede fotodokumentace. Při použití služebního psa se pořizuje videozáznam, kde je zaznamenána pozitivní reakce psa na OPL.

## 4 ANALÝZA RIZIK MAJÍCÍ VLIV NA BEZPEČNOST A OCHRANU PŘÍSLUŠNÍKŮ CELNÍ SPRÁVY

K analýze rizik ohrožující příslušníky celní správy a provoz na pozemní komunikaci byla vybrána skórovací metoda. Pomocí skórovací metody jsou uvedeny rizikové faktory ohrožující příslušníky celní správy a provoz na pozemní komunikaci, na které odpovědí vybraní příslušníci celní správy. Jejich odpovědi budou vyhodnoceny a navrženy opatření k snížení rizik.

Skórovací metoda s mapou rizik je rozdělena do tří fází a to na identifikaci rizika, ohodnocení rizika a následné návrhy na opatření ke snížení rizika. V této metodě se vychází ze seznamu nebezpečí ze čtyř oblastí. Mezi tyto oblasti patří oblast technická, finanční, personální, obchodní. Každý rizikový faktor se hodnotí pomocí možnosti výskytu a jeho dopadu prostřednictvím desetibodové stupnice. Rizikový faktor je porovnatelný nebo měřitelný ukazatel pro určení stupnice významnosti rizika. Expertní odhad se provádí metodou Team Delphi. Výpočet výsledného skóre jako aritmetický průměr odhadu jednotlivých členů. Ocenění rizik provedeme součinem skóre pravděpodobnosti a dopadu a jejich ohodnocení je v rozmezí 1 -100. V závěru se stanoví mapa rizik jako dvojrozměrná matice ve tvaru bodového grafu. Aby byl přehlednější zápis identifikace, hodnocení rizika, návrhů opatření ke snížení rizika a grafického znázornění mapy rizik využije tabulky. [20]

### 4.1 Identifikace rizik ohrožující příslušníky celní správy a provoz na pozemní komunikaci

V první fázi skórovací metody je identifikace rizik ohrožující příslušníka celní správy a provoz na pozemní komunikaci. V tabulce 1 vymezeny rizikové faktory stanoveny na základě zkušeností výskytu porušení ze strany řidičů na pozemní komunikaci.

Tabulka 1 Rizikové faktory [vlastní]

Pořadové číslo	Rizikový faktor
1.	Napadení celníka
2.	Nedodržení přestávek a doby řízení
3.	Jízda na cizí kartu řidiče
4.	Nerespektování pokynů celníka
5.	Přeprava nelegálního zboží
6.	Neoznačení přepravy nebezpečných látek
7.	Jízda bez předepsaných dokladů
8.	Přetížené vozidlo
9.	Nelegální migrace
10.	Nepřízpůsobení jízdy povětrnostním podmínkám

#### 4.2 Ohodnocení rizik ohrožující příslušníky celní správy a provoz na pozemní komunikaci

K ohodnocení rizik ohrožující příslušníky celní správy a provoz na pozemní komunikaci jsem si vybrala 10 příslušníků celní správy, kteří ohodnotili vybrané rizikové faktory dle svých zkušeností. Jejich ohodnocení bude uvedeno v tabulkách 2 – 11 a vyplněné tabulky vybraných příslušníků celní správy budou vloženy v přílohách II- IX.

Tabulka 2 Ohodnocení rizikové faktoru č. 1 [vlastní]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	1	1	6	3	2	2	1	2	2,25
Dopad (1 min. a 10 max.)	9	9	6	10	9	10	10	9	9
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu									20,25

Tabulka 3 Ohodnocení rizikové faktoru č. 2 [vlastní]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	6	4	5	2	4	7	6	5	4,86
Dopad (1 min. a 10 max.)	5	4	3	2	7	4	6	4	4,38
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu									21,29

Tabulka 4 Ohodnocení rizikové faktoru č. 3 [vlastní]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	5	4	8	1	1	4	5	6	4,25
Dopad (1 min. a 10 max.)	5	4	8	8	10	8	7	7	7,13
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu									30,3

Tabulka 5 Ohodnocení rizikové faktoru č. 4 [vlastní]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	2	3	5	3	2	2	2	3	2,75
Dopad (1 min. a 10 max.)	6	7	5	7	7	8	4	5	6,13
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu									16,86

Tabulka 6 Ohodnocení rizikové faktoru č. 5 [vlastní]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	7	7	10	6	3	6	5	6	5,5
Dopad (1 min. a 10 max.)	7	8	8	10	8	6	8	7	7,75
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu									42,63

Tabulka 7 Ohodnocení rizikové faktoru č. 6 [vlastní]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	3	3	6	5	2	4	3	2	3,5
Dopad (1 min. a 10 max.)	8	5	6	6	2	5	5	6	5,38
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu									18,83

Tabulka 8 Ohodnocení rizikové faktoru č. 7 [vlastní]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	6	5	4	4	4	4	6	5	4,25
Dopad (1 min. a 10 max.)	3	5	2	5	2	5	2	3	3,38
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu									14,37

Tabulka 9 Ohodnocení rizikové faktoru č. 8 [vlastní]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	8	6	8	6	3	7	8	7	6,63
Dopad (1 min. a 10 max.)	4	4	8	8	8	4	7	6	6,13
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu									40,64

Tabulka 10 Ohodnocení rizikové faktoru č. 9 [vlastní]

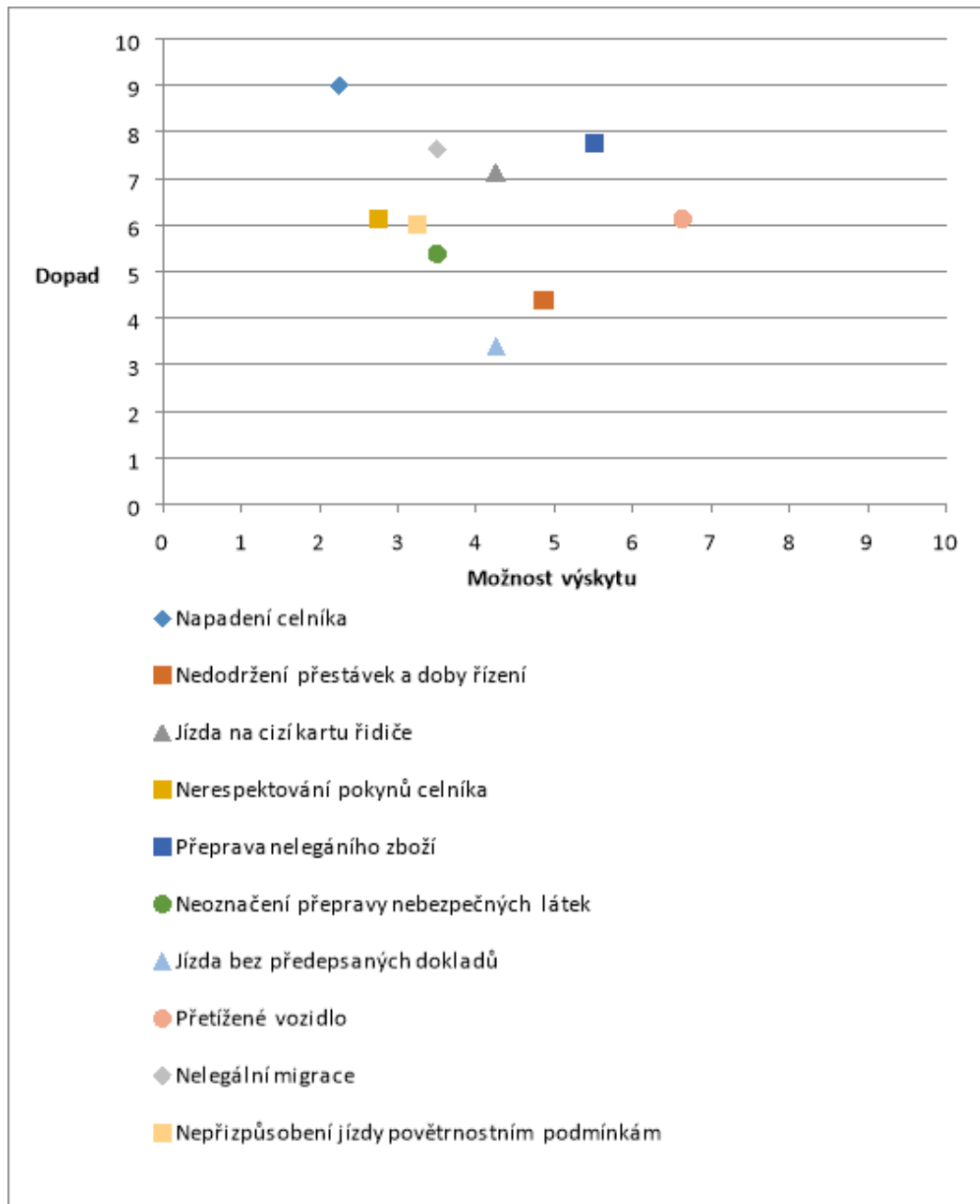
Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	2	3	6	5	2	5	3	2	3,5
Dopad (1 min. a 10 max.)	6	6	8	9	10	9	6	7	7,63
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu									26,71

Tabulka 11 Ohodnocení rizikové faktoru č. 10 [vlastní]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	5	5	3	4	2	2	6	3	3,25
Dopad (1 min. a 10 max.)	2	5	8	7	6	6	8	6	6
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu									19,5

### 4.3 Mapa rizik

Jednotlivé rizikové faktory ohodnotilo 8 vybraných příslušníků Celní správy ČR. Tyto odpovědi byly zavedeny do mapy rizik graf 1. K mapě rizik byla vytvořena legenda jednotlivým rizikovým faktorům graf 1.



Graf 1 Mapa rizik [vlastní]

#### 4.4 Návrhy na minimalizaci ohrožení bezpečnosti příslušníků Celní správy ČR a provozu na pozemní komunikaci

Na základě zjištěných odpovědí a zavedení rizikových faktorů do mapy rizik, byly vytvořeny návrhy na minimalizaci ohrožení bezpečnosti příslušníků Celní správy ČR. Návrhy byly seřazeny postupně podle přiřazeného čísla rizikového faktoru od rizikového faktoru 1 až po rizikový faktor 10. Tyto návrhy jsou zobrazeny v tabulce 10.



Tabulka 12 Návrhy na minimalizaci rizikových faktorů [vlastní]

Rizikový faktor	Návrh na minimalizaci ohrožení
1.	Pravidelný výcvik příslušníku, důrazné a profesionální vystupování
2.	Zvýšení kontrol řidičů nákladních vozidel, vyšší sankce, dodržování přestávky ze strany řidiče, pravidelné školení řidičů
3.	Menší nároky ze strany firmy, vyšší sankce, zvyšování počtu kontrol orgánů
4.	Včasné a zřetelné pokyny příslušníků, reflexivní prvky, správné použití výstražných zařízení
5.	Podrobnější kontroly, uzavření hranic
6.	Pravidelné školení řidičů ADR, více kontrol zaměřených na přepravu ADR
7.	Kontrola dokladů před začátkem jízdy, znalost právních předpisů
8.	Správné rozmístění nákladu, překontrolování nákladu a její hmotnosti firmou i řidičem
9.	Přísnější podmínky pro migranty, obnovení hraničních přechodů, zabezpečení nákladu ze strany řidiče
10.	Snížení rychlosti a zvýšení opatrnosti řidiče, pravidelná kontrola technického stavu vozidla

## 5 ANALÝZA SPOJENÁ S KONTROLOU NÁKLADNÍCH VOZIDEL NA POZEMNÍ KOMUNIKACI

K analýze kontrol nákladních vozidel na pozemní komunikaci byla použita metoda strategického plánování SWOT analýza. Pomocí SWOT analýzy byly identifikovány vnitřní a vnější stránky metody strategického plánování u kontrol nákladních vozidel na pozemní komunikaci. Porovnání výsledků externí a interní analýzy je zobrazeno v tabulce 15. Po porovnání výsledků byly výsledky graficky znázorněny na obrázku 12 a následně navržena opatření ke zlepšení kontrol na pozemní komunikaci.

### 5.1 Aplikace metody SWOT analýza kontroly nákladních vozidel na pozemní komunikaci

V rámci metody SWOT analýzy kontroly nákladních vozidel na pozemní komunikaci byly identifikovány slabé a silné stránky, příležitosti a hrozby (tabulka 13).

Tabulka 13 SWOT analýza kontroly nákladních vozidel na pozemní komunikaci. [vlastní]

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Profesionální přístup</li> <li>• Zkušenosti řidiče s kontrolou</li> <li>• Znalost zákonů</li> <li>• Školení řidičů</li> <li>• Změna kontrolního stanoviště</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Příliš mnoho kompetencí kontrolujícího orgánu</li> <li>• Málo zkušeností</li> <li>• Neochota spolupráce řidiče</li> <li>• Jazyková bariéra</li> <li>• Nepřípravenost</li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odhalení porušení právních předpisů</li> <li>• Předejití porušení právních předpisů</li> <li>• Předejití ohrožení účastníků na pozemní komunikaci</li> <li>• Snížení výskytu porušení</li> <li>• Nové technické vybavení</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Napadení celníka</li> <li>• Agresivita řidiče</li> <li>• Špatné povětrnostní podmínky</li> <li>• Snížená viditelnost</li> <li>• Neuposlechnutí výzvy</li> </ul>

Pomocí metody SWOT byl analyzován současný stav kontrol nákladních vozidel orgány Celní správy ČR (tabulka 14). Cílem této analýzy je odhalit příležitosti a ohrožení v okolí podniku a určit silné, slabé stránky. Následně byla navržena organizační a technická opatření, které by mělo pomoci najít nová řešení ke zlepšení problematiky s kontrolou vozidel na pozemní komunikaci a snížit slabé stránky. U slabých stránek a příležitostí se používá kladná stupnice od 1 do 5 hodnoty, číslo 5 znamená nejvyšší spokojenost, naopak číslo 1 nejnižší spokojenost. U slabých stránek a hrozeb se používá záporná hodnota od -1 do -5, kde -1 znamená nejnižší nespokojenost a -5 nejvyšší nespokojenost. Vyhodnocení SWOT analýzy je vypočteno z váhy a hodnocení. Váha je hodnota důležitosti každé položky v dané kategorii a součet vah v kategorii se musí rovnat 1. Výsledná hodnota určuje, zda problematika je výhodná, pokud číslo je kladné a nevýhodná, pokud číslo je záporné.

Tabulka 14 Vyhodnocení SWOT analýzy [vlastní]

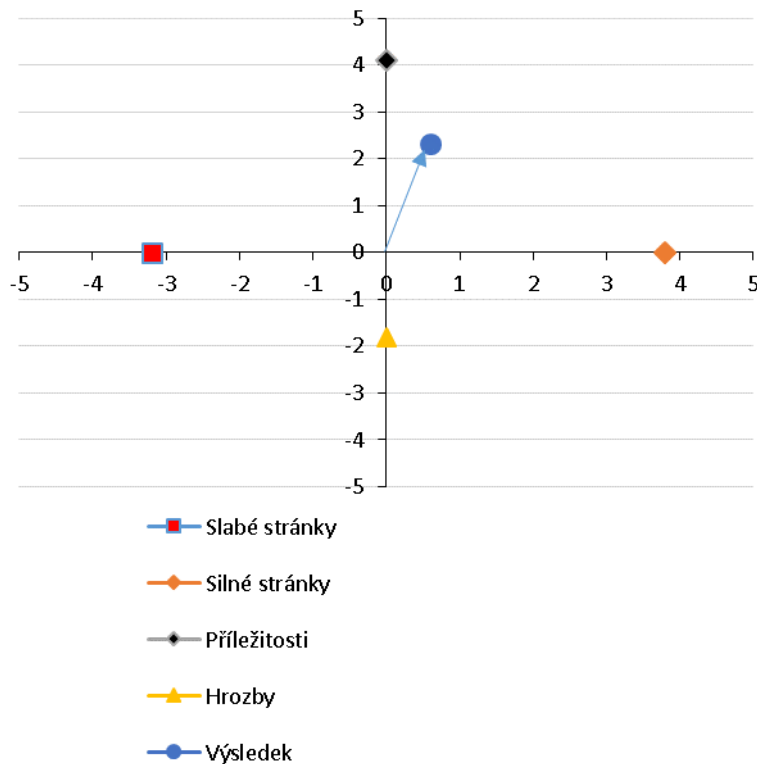
<b>Silné stránky</b>	<b>Váha</b>	<b>Hodnocení</b>	<b>Celkem</b>
Profesionální přístup	0,3	5	1,5
Zkušenosti řidiče s kontrolou	0,1	3	0,3
Znalost zákonů	0,3	4	1,2
Školení řidičů	0,1	4	0,4
Změna kontrolního stanoviště	0,2	2	0,4
<b>Součet</b>			3,8
<b>Slabé stránky</b>			
Příliš mnoho kompetencí kontrolujícího orgánu	0,2	-3	-0,6
Málo zkušeností	0,3	-4	-1,2
Neochota spolupráce řidiče	0,1	-5	-0,5
Jazyková bariéra	0,1	-2	-0,2
Nepřipravenost	0,3	-4	-1,2
<b>Součet</b>			-3,2

Tabulka 14 Vyhodnocení SWOT analýzy (pokračování tabulky) [vlastní]

<b>Příležitosti</b>			
Odhalení porušení právních předpisů	0,3	5	1,5
Předejití porušení právních předpisů	0,2	4	0,8
Předejití ohrožení účastníků na pozemní komunikaci	0,2	5	1
Snížení výskytu porušení	0,2	3	0,6
Nové technické vybavení	0,1	2	0,2
<b>Součet</b>			4,1
<b>Hrozby</b>			
Napadení celníka	0,3	-4	-1,5
Agresivita řidiče	0,2	-4	-0,8
Špatné povětrnostní podmínky	0,1	-2	-0,2
Snížená viditelnost	0,1	-2	-0,2
Neuposlechnutí výzvy	0,3	-3	-0,9
<b>Součet</b>			-1,8
Interní	0,6		
Externí	2,3		
Celkem	2,9		

## 5.2 Grafické vyjádření SWOT analýzy

Vyhodnocení SWOT analýzy strategického plánování je vyjádřeno graficky na grafu 2, kde jsou zobrazeny součty jednotlivých kategorií a výsledky interních a externích stránek. Z výsledků, lze získat kvalitativní informace, které zhodnotí úroveň jejich vzájemného střetu. Z grafu vyplývá, že výsledek je strategie spojení (odstranění slabých stránek využitím spojení).



Graf 2 Výsledný graf [vlastní]

### 5.3 Návrhy na opatření ke zlepšení kontrol na pozemní komunikaci

Ze slabých stránek je zřejmé, že závisí na lidském faktoru, zda kontrola na pozemní komunikaci proběhne s pozitivním nebo naopak s negativním výsledkem. Pokud dojde k negativnímu výsledku, vždy dojde k selhání lidského faktoru, buď to nepřipraveností anebo nedodržením zákona, předpisů nebo nařízení. Těmto příčinám lze předcházet sebevzděláním, rozšiřováním si znalostí a sledováním změn v zákonech, předpisech a nařízeních. Negativním hrozbám lze čelit na cestách každý den buď to přírodními vlivy anebo agresivními nespolupracujícími řidiči. Firmy často nutí řidiče, aby překračovaly povolené doby řízení nebo používali cizí karty řidiče z důvodů včasného doručení přepravovaného zboží. Tím pádem pak řidiči jezdí unavení, vyčerpaní, nedokáží se naplno věnovat řízení vozidla a každá kontrola je obtěžuje a zdržuje. Proto jsou nutné častější kontroly dodržování doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku. Také by měli být přísnější pokuty jak pro řidiče, tak pro firmu. Tím by nedocházelo k porušení zákonů, předpisů a nařízení a řidiči by nebyli tak unavení a neohrožovali by svým agresivním chováním ostatní účastníky provozu na pozemní komunikaci.

## ZÁVĚR

V bakalářské práci je rozebírán postup celní správy při kontrole nákladních vozidel na pozemní komunikaci. Jsou uvedeny právní předpisy, podle kterých se provádějí kontroly. Pro usnadnění kontroly a zefektivnění práce při kontrole se používají různé technické prostředky, které jsou uvedeny v této práci. V teoretické části jsou uvedeny kompetence celní správy na pozemní komunikaci a uvedené kompetence jsou charakterizovány.

Cílem praktické části je analyzovat rizikové faktory při prováděných kontrolách a rizikové faktory na pozemní komunikaci. Na začátku praktické části je popsán způsob zastavení vozidel a následně jsou kontroly rozděleny a charakterizovány podle toho, na co jsou zaměřeny. Každá kontrola je jiná, záleží na přepravovaném zboží, druhu přepravy a řidiči vozidla. Důležitým faktorem při kontrole hraje roli lidský faktor, jak ze strany kontrolujícího, tak ze strany kontrolovaného. Za pomoci skórovací metody byly charakterizované rizikové faktory vyhodnoceny číselnou stupnicí. Po charakterizování vybraných kontrol z praktických zkušeností a znalostí byla provedena analýza rizik mající vliv na bezpečnost a ochranu příslušníků celní správy ČR. Vybraná rizika byla dána osmi příslušníkům celní správy, kteří ohodnotili možnost výskytu a jejich dopad. Pomocí skórovací metody s mapou rizik byly vyhodnoceny rizikové faktory hrozící na pozemní komunikaci při silniční kontrole. Z výsledků vybraných příslušníků celní správy u každého rizikového faktoru byly výsledné hodnoty zprůměrovány a zavedeny do mapy rizik. Následně na vyhodnocené rizikové faktory byly navrženy opatření ke každému rizikovému faktoru zvlášť, aby bylo co nejvíce možno eliminovat výskyt rizikových faktorů a nedošlo k ohrožení účastníku na pozemní komunikaci.

V bakalářské práci byla provedena metoda strategického plánování spojená s kontrolou nákladních vozidel na pozemní komunikaci. Za metodu strategického plánování byla použita SWOT analýza, kde byly identifikovány slabé, silné stránky, příležitosti a hrozby. Za pomoci SWOT analýzy byla vyhodnocena váha a hodnocení. Každá kategorie byla vyhodnocena zvlášť. Ze zjištěných výsledků byla navržena opatření k jejich minimalizaci.

Většina možností snížení rizik je závislá na lidském faktoru, který nelze dopředu předvídat a každá kontrola je jiná.

Navržená opatření v mé bakalářské práci vedou ke snížení výskytů daných rizik.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] ČESKO. *Celní předpisy: celní zákon, zákon o Celní správě ČR, prováděcí předpisy, zboží porušující práva duševního vlastnictví : redakční uzávěrka ..* Ostrava: Sagit, 1995-. ÚZ. ISBN 978-80-7488-236-4 .
- [2] Celní správa České republiky [online]. [cit. 2018-11-14]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/o-nas/kompetence/Stranky/default.aspx>
- [3] ČESKO. *Daňové zákony ...: úplná znění platná k ...* Praha: Grada, 1999. ISBN 978-80-271-0022-4.
- [4] PŘIBYL, Pavel., Aleš JANOTA a Juraj SPALEK. *Analýza a řízení rizik v dopravě: tunely na pozemních komunikacích a železnicích.* Praha: BEN - technická literatura, 2008. ISBN 978-80-7300-214-5 .
- [5] *Silniční doprava: pozemní komunikace, veřejné služby v přepravě cestujících, dráhy : redakční uzávěrka k ..* Ostrava: Sagit, 2011-. ÚZ. ISBN 978-80-7488-251-7.
- [6] Státní odborný dozor v silniční dopravě: SP č. 111/2012 [služební předpis]. Praha: Generální ředitelství cel, 2012 [cit. 2018-11-07].
- [7] BERNATÍK, Aleš. *Prevence závažných havárií I.* Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2006. ISBN 80-866-3489-2 .
- [8] *Tenzováhy s .r .o .* [online]. [cit. 2019-01-01]. Dostupné z: <https://www.tenzovahy.cz/dynamicke-napravove-vahy-pro-automaticke-vazeni-vozidel-za-jizdy>
- [9] NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství.* V Praze: C .H . Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-514-5 .
- [10] *Kamerový systém* [online]. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/tiskove-zpravy/2018/Stranky/celnici-vyuzivaji-novy-kamerovy-system.aspx>
- [11] *NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006* [online]. 2006, 15. března 2006 [cit. 2019-01-26]. Dostupné z: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32006R0561>

- [12] MÁLEK, Zdeněk a Miroslav TOMEK. *Logistika přeprav nebezpečných věcí*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2011. ISBN 978-80-7454-131-5 .
- [13] *Mýto: Mapa zpoplatněných komunikací* [online]. 2018 [cit. 2019-02-04]. Dostupné z : [http://www.mytocz.eu/files/images/maps/MYTOCZ\\_381\\_toll\\_map.gif](http://www.mytocz.eu/files/images/maps/MYTOCZ_381_toll_map.gif)
- [14] *Mýto* [online]. [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: <http://www.mytocz.eu/>
- [15] *Dálniční známky* [online]. 2018 [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: <https://autobible.euro.cz/dalnicni-znamky-2019-vse-co-potrebujete-vedet/>
- [16] ČESKO. *Nariadení vlády č. 484/2006 Sb.: Nariadení vlády o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací* [online]. [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-484>.
- [17] ČESKO. *Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů*. [online]. ASPI [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: <https://www.mzp.cz/www/platnalegislativa.nsf/d79c09c54250df0dc1256e8900296e32/8fc3e5c15334ab9dc125727b00339581?OpenDocument>
- [18] *Ministerstvo dopravy České Republiky* [online]. Dostupné také z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Kabotaz,-eurolicence,-prepravni-povoleni>
- [19] *Statistika v systému elektronického mýtného a časového zpoplatnění v roce 2018* [online]. Dostupné také z: <https://www.celnisprava.cz/cz/statistiky/Kontroly%20mtnho%20a%20dlnnch%20kupn/2018.pdf>
- [20] DOLEŽAL, Jan, Pavel MÁCHAL a Branislav LACKO. *Projektový management podle IPMA*. Praha: Grada, 2009. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-2848-3
- [21] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014. *Tachoscan* [online]. 4.února 2014 [cit. 2019-05-07]. Dostupné z: [http://www.tachoscan.cz/dl/narizeni\\_165\\_2014.pdf](http://www.tachoscan.cz/dl/narizeni_165_2014.pdf)



**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

AETR	Accord européen sùr les transports routiers
ADR	Acord Dangereuses Route
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
EU	Evropská unie
LSD	Lyserg Sörge Diethylamid
OPL	Omamnè a psychotropní látky
PCB	polychlorované bifenyly
WIFI	Wireless Fidelity

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1 Šablona na kontrolu kotoučků z analogového tachografu [vlastní] .....	15
Obrázek 2 Mobilní rentgen [vlastní] .....	21
Obrázek 3 Mobilní laboratoř [vlastní] .....	22
Obrázek 4 Dálniční kupóny pro rok 2019 [15] .....	23
Obrázek 5 Mapa zpoplatněných pozemních komunikací [13] .....	24
Obrázek 6 Vážení vozidel [8] .....	28
Obrázek 7 Itemiser [vlastní] .....	31
Obrázek 8 Detect 4 Drugs - marihuana [vlastní] .....	32
Obrázek 9 Coca test – kokain [vlastní] .....	33
Obrázek 10 NAKR test – pozitivní Marihuana [vlastní] .....	33
Obrázek 13 Statistika v systému elektronického mýtného a časového zpoplatnění v roce 2018 [19] .....	54

**SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1 Mapa rizik [vlastní] .....	40
Graf 2 Výsledný graf [vlastní] .....	45

**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 Rizikové faktory [vlastní] .....	36
Tabulka 2 Ohodnocení rizikové faktoru č. 1 [vlastní] .....	36
Tabulka 3 Ohodnocení rizikové faktoru č. 2 [vlastní] .....	37
Tabulka 4 Ohodnocení rizikové faktoru č. 3 [vlastní] .....	37
Tabulka 5 Ohodnocení rizikové faktoru č. 4 [vlastní] .....	37
Tabulka 6 Ohodnocení rizikové faktoru č. 5 [vlastní] .....	37
Tabulka 7 Ohodnocení rizikové faktoru č. 6 [vlastní] .....	38
Tabulka 8 Ohodnocení rizikové faktoru č. 7 [vlastní] .....	38
Tabulka 9 Ohodnocení rizikové faktoru č. 8 [vlastní] .....	38
Tabulka 10 Ohodnocení rizikové faktoru č. 9 [vlastní] .....	38
Tabulka 11 Ohodnocení rizikové faktoru č. 10 [vlastní] .....	39
Tabulka 12 Návrhy na minimalizaci rizikových faktorů [vlastní] .....	41
Tabulka 13 SWOT analýza kontroly nákladních vozidel na pozemní komunikaci. [vlastní] .....	42
Tabulka 14 Vyhodnocení SWOT analýzy [vlastní] .....	43

## SEZNAM PŘÍLOH

- P I Statistika v systému elektronického mýtného a časového zpoplatnění za rok 2018
- P II Ohodnocení rizik příslušník číslo 1
- P III Ohodnocení rizik příslušník číslo 2
- P IV Ohodnocení rizik příslušník číslo 3
- P V Ohodnocení rizik příslušník číslo 4
- P VI Ohodnocení rizik příslušník číslo 5
- P VII Ohodnocení rizik příslušník číslo 6
- P VIII Ohodnocení rizik příslušník číslo 7
- P IX Ohodnocení rizik příslušník číslo 8

# PŘÍLOHA P I: STATISTIKA V SYSTÉMU ELEKTRONICKÉHO MÝTNOHO A ČASOVÉHO ZPOPLATNĚNÍ ZA ROK

2018

Statistika kontrolní činnosti v systému elektronického mýtného za celou ČR v roce 2018			
Měsíce	Počet zjištěných porušení právních předpisů	Počet případů postoupených ke správnímu řízení na místně příslušné celní úřady	Výše uložených blokových pokut v korunách
Leden	2 182	341	1 844 650
Únor	1 748	226	1 596 300
Březen	1 982	250	1 770 490
Duben	1 841	278	1 724 780
Květen	1 881	242	1 760 620
Červen	1 879	248	1 738 350
Červenec	1 712	250	1 660 255
Srpen	1 972	279	1 947 500
Září	1 842	247	1 743 250
Říjen	2 022	294	1 861 900
Listopad	1 995	212	1 991 550
Prosinec	1 279	101	1 290 700
<b>Celkem</b>	<b>22 335</b>	<b>2 968</b>	<b>20 930 345</b>

Statistika kontrolní činnosti v systému časového zpoplatnění za celou ČR v roce 2018			
Měsíce	Počet zjištěných porušení právních předpisů	Počet případů postoupených ke správnímu řízení na místně příslušné celní úřady	Výše uložených blokových pokut v korunách
Leden	1 150	8	1 250 700
Únor	1 922	13	1 935 900
Březen	1 396	6	1 530 300
Duben	1 307	8	1 431 380
Květen	1 355	9	1 489 350
Červen	1 199	4	1 343 250
Červenec	1 804	11	2 067 500
Srpen	1 250	7	1 413 300
Září	1 079	4	1 170 100
Říjen	979	4	1 065 600
Listopad	912	2	998 800
Prosinec	625	2	664 750
<b>Celkem</b>	<b>14 978</b>	<b>78</b>	<b>16 360 930</b>

Obrázek 11 Statistika v systému elektronického mýtného a časového zpoplatnění v roce 2018 [19]

## PŘÍLOHA P II: OHODNOCENÍ RIZIK PŘÍSLUŠNÍK ČÍSLO 1

### Analýza rizik ohrožující příslušníka celní správy a provoz na pozemní komunikaci

Datum hodnocení: 22.2.2019

Pracoviště: Celní úřad pro Zlínský kraj

U každého rizikového faktoru se ve skórovací metodě hodnotí, jak možnost výskytu rizikového faktoru, tak jeho dopad prostřednictvím desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 maximální.

Pořadové číslo	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Napadení celníka	1	9
2.	Nedodržení přestávek a doby řízení	6	5
3.	Jízda na cizí kartu řidiče	5	5
4.	Nerespektování pokynů celníka	2	6
5.	Přeprava nelegálního zboží	7	7
6.	Neoznačení přepravy nebezpečných látek	3	8
7.	Jízda bez předepsaných dokladů	6	3
8.	Přetížené vozidlo	8	4
9.	Nelegální migrace	2	6
10.	Nepřízpůsobení jízdy povětrnostním podmínkám	5	2

## PŘÍLOHA P III: OHODNOCENÍ RIZIK PŘÍSLUŠNÍK ČÍSLO 2

### Analýza rizik ohrožující příslušníka celní správy a provoz na pozemní komunikaci

Datum hodnocení: 22.2.2019

Pracoviště: Celní úřad pro Zlínský kraj

U každého rizikového faktoru se ve skórovací metodě hodnotí, jak možnost výskytu rizikového faktoru, tak jeho dopad prostřednictvím desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 maximální.

Pořadové číslo	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Napadení celníka	1	9
2.	Nedodržení přestávek a doby řízení	4	4
3.	Jízda na cizí kartu řidiče	4	4
4.	Nerespektování pokynů celníka	3	7
5.	Přeprava nelegálního zboží	7	8
6.	Neoznačení přepravy nebezpečných látek	3	5
7.	Jízda bez předepsaných dokladů	5	5
8.	Přetížené vozidlo	6	4
9.	Nelegální migrace	3	6
10.	Nepřízpůsobení jízdy povětrnostním podmínkám	5	5



## PŘÍLOHA P IV: OHODNOCENÍ RIZIK PŘÍSLUŠNÍK ČÍSLO 3

### Analýza rizik ohrožující příslušníka celní správy a provoz na pozemní komunikaci

Datum hodnocení: 24.2.2019

Pracoviště: Celní úřad pro Zlínský kraj

U každého rizikového faktoru se ve skórovací metodě hodnotí, jak možnost výskytu rizikového faktoru, tak jeho dopad prostřednictvím desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 maximální.

Pořadové číslo	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Napadení celníka	6	6
2.	Nedodržení přestávek a doby řízení	5	3
3.	Jízda na cizí kartu řidiče	8	8
4.	Nerespektování pokynů celníka	5	5
5.	Přeprava nelegálního zboží	10	8
6.	Neoznačení přepravy nebezpečných látek	6	6
7.	Jízda bez předepsaných dokladů	2	2
8.	Přetížené vozidlo	8	8
9.	Nelegální migrace	6	8
10.	Nepřízpůsobení jízdy povětrnostním podmínkám	3	8

## PŘÍLOHA P V: OHODNOCENÍ RIZIK PŘÍSLUŠNÍK ČÍSLO 4

### Analýza rizik ohrožující příslušníka celní správy a provoz na pozemní komunikaci

Datum hodnocení: 26.2.2019

Pracoviště: Celní úřad pro Olomoucký kraj

U každého rizikového faktoru se ve skórovací metodě hodnotí, jak možnost výskytu rizikového faktoru, tak jeho dopad prostřednictvím desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 maximální.

Pořadové číslo	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Napadení celníka	3	10
2.	Nedodržení přestávek a doby řízení	2	2
3.	Jízda na cizí kartu řidiče	1	8
4.	Nerespektování pokynů celníka	3	7
5.	Přeprava nelegálního zboží	6	10
6.	Neoznačení přepravy nebezpečných látek	5	6
7.	Jízda bez předepsaných dokladů	4	5
8.	Přetížené vozidlo	6	8
9.	Nelegální migrace	5	9
10.	Nepřízpůsobení jízdy povětrnostním podmínkám	4	7

## PŘÍLOHA P VI: OHODNOCENÍ RIZIK PŘÍSLUŠNÍK ČÍSLO 5

### Analýza rizik ohrožující příslušníka celní správy a provoz na pozemní komunikaci

Datum hodnocení: 27.2.2019

Pracoviště: Celní úřad pro Zlínský kraj

U každého rizikového faktoru se ve skórovací metodě hodnotí, jak možnost výskytu rizikového faktoru, tak jeho dopad prostřednictvím desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 maximální.

Pořadové číslo	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Napadení celníka	2	9
2.	Nedodržení přestávek a doby řízení	4	7
3.	Jízda na cizí kartu řidiče	1	10
4.	Nerespektování pokynů celníka	2	7
5.	Přeprava nelegálního zboží	3	8
6.	Neoznačení přepravy nebezpečných látek	2	2
7.	Jízda bez předepsaných dokladů	4	2
8.	Přetížené vozidlo	3	8
9.	Nelegální migrace	2	10
10.	Nepřízpůsobení jízdy povětrnostním podmínkám	2	6

## PŘÍLOHA P VII: OHODNOCENÍ RIZIK PŘÍSLUŠNÍK ČÍSLO 6

### Analýza rizik ohrožující příslušníka celní správy a provoz na pozemní komunikaci

Datum hodnocení: 27.2.2019

Pracoviště: Celní úřad pro Zlínský kraj

U každého rizikového faktoru se ve skórovací metodě hodnotí, jak možnost výskytu rizikového faktoru, tak jeho dopad prostřednictvím desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 maximální.

Pořadové číslo	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Napadení celníka	2	10
2.	Nedodržení přestávek a doby řízení	7	4
3.	Jízda na cizí kartu řidiče	4	8
4.	Nerespektování pokynů celníka	2	8
5.	Přeprava nelegálního zboží	6	6
6.	Neoznačení přepravy nebezpečných látek	4	5
7.	Jízda bez předepsaných dokladů	4	5
8.	Přetížené vozidlo	7	4
9.	Nelegální migrace	5	9
10.	Nepřízpůsobení jízdy povětrnostním podmínkám	2	6

## PŘÍLOHA P VIII: OHODNOCENÍ RIZIK PŘÍSLUŠNÍK ČÍSLO 7

### Analýza rizik ohrožující příslušníka celní správy a provoz na pozemní komunikaci

Datum hodnocení: 27.2.2019

Pracoviště: Celní úřad pro Zlínský kraj

U každého rizikového faktoru se ve skórovací metodě hodnotí, jak možnost výskytu rizikového faktoru, tak jeho dopad prostřednictvím desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 maximální.

Pořadové číslo	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Napadení celníka	1	10
2.	Nedodržení přestávek a doby řízení	6	6
3.	Jízda na cizí kartu řidiče	5	7
4.	Nerespektování pokynů celníka	2	4
5.	Přeprava nelegálního zboží	5	8
6.	Neoznačení přepravy nebezpečných látek	3	5
7.	Jízda bez předepsaných dokladů	6	2
8.	Přetížené vozidlo	8	7
9.	Nelegální migrace	3	6
10.	Nepřízpůsobení jízdy povětrnostním podmínkám	6	8

## PŘÍLOHA P IX: OHODNOCENÍ RIZIK PŘÍSLUŠNÍK ČÍSLO 8

### Analýza rizik ohrožující příslušníka celní správy a provoz na pozemní komunikaci

Datum hodnocení: 27.2.2019

Pracoviště: Celní úřad pro Zlínský kraj

U každého rizikového faktoru se ve skórovací metodě hodnotí, jak možnost výskytu rizikového faktoru, tak jeho dopad prostřednictvím desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 maximální.

Pořadové číslo	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Napadení celníka	2	9
2.	Nedodržení přestávek a doby řízení	5	4
3.	Jízda na cizí kartu řidiče	6	7
4.	Nerespektování pokynů celníka	3	5
5.	Přeprava nelegálního zboží	6	7
6.	Neoznačení přepravy nebezpečných látek	2	6
7.	Jízda bez předepsaných dokladů	5	3
8.	Přetížené vozidlo	7	6
9.	Nelegální migrace	2	7
10.	Nepřízpůsobení jízdy povětrnostním podmínkám	3	6