

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Fakulta pedagogická
Katedra germanistiky



Bakalářská práce

**Strukturální změny v českobudějovické pobočce firmy Schenker spol. s r.o. po
vstupu České republiky do Evropské unie**

**Strukturveränderungen in der Budweiser Filiale von Schenker GmbH nach dem
EU-Beitritt der Tschechischen Republik**

**Structural change in the branch of Schenker České Budějovice after the Czech
Republic joined the European Union**

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Zdeněk Pecka

Duben 2007

**Michaela Rychnavská
Nádraží 608,382 32 Velešín
Anglický a německý jazyk pro
hospodářskou sféru**

Danksagung

I danke für die Leitung der Bakkalaureusarbeit, für die Konsultationen, für die Fachberatung, für die Bereitwilligkeit dem Mgr. Zdeněk Pecka.

Ich danke für die Fachberatung und für die Kontrolle der Fakten Herrn Peter Papan, dem Manager des Inlandsdistributionssystems von RAPID Schenker CZ.

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

Ve Velešíně, dne 23.4.2007

.....

Annotation:

Strukturveränderungen in der Budweiser Filiale von Schenker GmbH nach dem EU-Beitritt der Tschechischen Republik

Autor: Michaela Rychnavská

Arbeitsleiter: Mgr. Zdeněk Pecka

In dieser Arbeit sind die Veränderungen beschrieben, die in der Filiale von Schenker České Budějovice verliefen sind, nachdem die Tschechische Republik der Europäischen Union beigetreten war. Die Arbeit beschäftigt sich nicht nur mit den Veränderungen der Legislative, welche Schritte man früher und heute machen muss, damit bestimmte Waren transportiert werden können, sondern auch, wie die ganze Arbeit der Filiale, oder eigentlich auch der anderen Speditionsfirmen und im Allgemeinen der Verkehr heutzutage arbeitet. Ein Teil wird auch der Geschichte und der Struktur der Firma widmen.

Anotace:

Strukturální změny v českobudějovické pobočce firmy Schenker spol. s r.o. po vstupu České republiky do Evropské unie

Autor: Michaela Rychnavská

Vedoucí práce: Mgr. Zdeněk Pecka

Cílem této bakalářské práce je nastínit čtenářům proces, který probíhá v odvětví přepravních služeb. Jaké kroky, dokumenty, jaká legislativa byla nutná před vstupem České republiky do Evropské unie a co vstup znamenal pro české obchodníky a celý tento proces. Tato práce je zaměřena na strukturu firmy a strukturu filiálky v Českých Budějovicích, historii firmy a veškeré legislativní změny, které proběhly a jaký dopad měly tyto změny na jednotlivá oddělení filiálky a jak se tyto změny objevily na obchodu jako takovém.

Annotation of bachelor thesis:

Structural changes in the branch of Schenker České Budějovice after the Czech Republic joined the European Union

Author: Michaela Rychnavská

Supervisor: Mgr. Zdeněk Pecka

The aim of this bachelor thesis is to show the changes before and after the Czech Republic has entered the European Union. The thesis is occupied itself not only with the changes concerning to legislative and structure of the company, but also there is an analysis of the company in general. There is described the history and the structure of the company as well as the action, how actually the transport works nowadays. The thesis should bring near the differences what was necessary to do before, what kind of documentation, and how has the operation changed after the entry of the Czech Republic to the European Union. The thesis is concentrated on the branch in České Budějovice.

Inhalt:

- 1. Einleitung**
- 2. Schenker AG**
 - 2.1 Die kurzgefasste Geschichte**
 - 2.2 Struktur der Firma**
- 3. Schenker GmbH Tschechische Republik**
 - 3.1 Geschichte**
 - 3.2 Über die Firma**
 - 3.3 Schenker CZ in Zahlen**
- 4. Schenker GmbH České Budějovice**
 - 4.1 Die Struktur der Filiale**
 - 4.2 Die Abteilungen in der Filiale**
 - 4.2.1 Die Abteilung Italien**
 - 4.2.2 Die Abteilung Österreich**
 - 4.2.3 Nationale Verkehre**
 - 4.3 Dienstleistungen der Filiale**
 - 4.3.1 RAPID**
 - 4.3.2 Stückgutsendungen**
 - 4.3.3 Kompletteladungen**
- 5. Veränderungen vor und nach dem EU-Beitritt**
 - 5.1 Zollunion**
 - 5.2 Zolldeklaration vor dem Beitritt**
 - 5.3 Zolldeklaration nach dem Beitritt**
 - 5.3.1 Die Abteilung Italien**
 - 5.3.2 Die Abteilung Österreich**
 - 5.3.3 Die kompletten Sendungen nach dem EU-Beitritt der Tschechischen Republik**
 - 5.4 Zollsätze**
 - 5.5 Veränderung der Legislative nach dem Beitritt**
 - 5.5.1 Regelungen des Rats (EWG)**
 - 5.6 Intrastat**
 - 5.6.1 Intrastat-System**
 - 5.6.2 Drittlandsverkehre**
 - 5.7 Mehrwertsteuergesetz Nr. 235/2004 Slg.**
 - 5.8 Strukturveränderungen der Filiale**
- 6. Nachwort**
- 7. Beilagen: INCOTERMS
Dokumente (CMR,JSD,
Tabellen - Organigrammen**
- 8. Resumé**

1 Einleitung

Der 1. Mai 2004 war ein historischer Meilenstein in der neuzeitlichen Geschichte der Tschechischen Republik. Zusammen mit der Slowakei, Polen, Ungarn, Litauen, Lettland, Estland, Malta, Slowenien, und Zypern wurde die Tschechische Republik zum vollwertigen Mitglied der Europäischen Union. Es wurde uns die Tür des einheitlichen Marktes geöffnet, wo der freie Waren-, Dienstleistungs-, Personen- und Kapitalverkehr möglich ist und wo es keine Zölle und Quoten oder keine administrativen Beschränkungen des Exports und Imports gibt und wo man etwa 450 Millionen Verbraucher anreden kann.

Die tschechischen Firmen können innerhalb der EU viel einfacher und billiger handeln. Sie können auch verschiedene Dotationen zum Beispiel aus den Strukturfonds bekommen oder sie können öffentliche Aufträge auch in den anderen Mitgliedstaaten gewinnen.

Es gibt nicht nur große Gelegenheiten auf diesem großen Markt, sondern auch große Konkurrenz. Die kann zu der Senkung des Marktanteils von vielen tschechischen Subjekten führen und danach kann auch die Wettbewerbsfähigkeit sinken. Die kleinen und mittleren Firmen können von den stärkeren und größeren Firmen bedroht sein. In der EU gibt es mehr als 18 Millionen Firmen und Gewerbebetriebe, die aber auch trotz der fortschreitenden Vereinigung der Legislative in der ökonomischen Situation immer unterschiedlich sind. (Zum Beispiel – BIP in Dänemark ist dreimal höher als in Griechenland) Jedes Land hat seine eigene kulturelle und soziale Besonderheiten, die sich in dem Handel widerspiegeln.

Wegen des Eintritts musste man sich an irgendwelche Veränderungen anpassen. Manche Namen der Firmen mussten gewechselt werden, man musste neue hygienische und rechtliche Normen akzeptieren usw.

Meiner Meinung nach wurde am meisten der Bereich des internationalen Verkehrs getroffen. Das Zollgesetz und der Zollkodex der EU haben beträchtlich die

Pflichten von den Angestellten der Staatsverwaltung – Zollorgane und auch den Privatsektor – die Stelle des Zolldeklaranten ist verschwunden – betroffen. Solche Berufe wie in der Spedition oder Zolldeklarant waren sehr wichtig in dem internationalen Warenverkehr. Speditionen haben den Schaderersatz beantragt. Tausende Menschen mussten neue Arbeit finden. Andererseits wurde der Handel innerhalb der EU für Importeure und Exporteure herabgesetzt, vereinfacht und dynamisiert.

Ich habe mich dafür interessiert, was sich im Bereich des Verkehrs verändert hat, nachdem die Tschechische Republik in die EU eingetreten war. Dafür habe ich die Firma Schenker ausgewählt, wo ich die Struktur der Firma beschrieben habe, wie der Verkehr im Allgemeinen eigentlich funktioniert und welche Auswirkungen der EU-Beitritt auf die Struktur und Arbeit dieser Firma hatte, und auch alle Regeln und Gesätze, die jeder, der sich im Verkehr bewegt, akzeptieren muss.

SCHENKER AG

2 Schenker AG in der Welt

2.1 Die kurzgefasste Geschichte der Firma Schenker AG¹

Am 1. Juli 1872 gründete Gottfried Schenker in Wien mit zwei Geschäftspartnern die Spedition Schenker & Co. Die hervorragende unternehmerische Leistung des gebürtigen Schweizers bestand in der Einführung des Bahnsammelverkehrs. Die Idee, Kleinsendungen zu einer größeren Einheit zusammenzufassen, führte zu einem völlig neuartigen, preiswerten und schnellen Transportsystem unter Nutzung von Schiene, Straße und Wasserwegen.

Rasch wuchs das Netz der Niederlassungen. Schenker war schon am Ende des 19. Jahrhunderts das einzige Unternehmen, das von London bis Istanbul durchgehend kalkulierte Tarife anbot. Sein Erfolgsrezept - „Von Haus zu Haus in einer Hand“ - machte ihn rasch zum Marktführer, weil er die Wünsche seiner Kunden besser und schneller als jeder andere erfüllte.

Ein Historiker unserer Tage schrieb über den 1901 verstorbenen Gottfried Schenker: „Er gehörte zu den großen Pionieren der Wirtschaft des 19. Jahrhunderts und erlangte großes Ansehen weit über die Grenzen Österreich-Ungarns hinaus.“

Wien war um die Jahrhundertwende die Metropole eines Staates im Herzen Europas, in dem zehn Sprachen gesprochen wurden. Von Wien aus erschloss sich das Unternehmen Märkte inner- und außerhalb der österreich-ungarischen Monarchie. In rascher Folge gründete Gottfried Schenker Niederlassungen in Budapest, Triest, Prag, Belgrad, Sofia, Saloniki und Konstantinopel. Zur Zeit Gottfried Schenkers sorgte in den Städten und Regionen noch der Pferdewagen für die Warenverteilung. Imposante Lagerhäuser wie das in Wien waren Handelsdreh scheiben. Über große Entfernungen besorgte die Bahn den Transport. Sammelgutverkehre im kontinentalen Maßstab oder

¹ Quelle: Die Geschichte der Firma Schenker weltweit - www.schenker.at

die Beförderung von Massengütern waren aber auch auf die Schifffahrt angewiesen. Vorausschauend beteiligte sich Gottfried Schenker an Schifffahrtslinien. Von Triest aus organisierte er den Verkehr im Mittelmeer, nach Belgien, den Niederlanden, Deutschland und Großbritannien sowie nach Nordamerika. Eigene Schiffe mit dem Namen „Gottfried Schenker“ und dem seiner Ehefrau „Betty“ querten den Atlantik. 1913 entstand in New York die erste Niederlassung außerhalb Europas. Zugleich nutzte das Unternehmen die Möglichkeiten moderner Technik konsequent: es verknüpfte das Speditionsgeschäft mit der aufkommenden Telekommunikation. Zeitgleich mit der Erschließung neuer Verkehrswege nach Amerika beteiligte sich das Unternehmen an namhaften Telegraphengesellschaften, die mit ihren Kommunikationsleitungen Europa und Amerika erstmals verbanden.

Gottfried Schenker legte den Grundstein für die zukunftsorientierte Vernetzung von Transportmitteln, die Nutzung der Informationstechnologie und die globale Präsenz des Unternehmens. Auf seinen Prinzipien beruht der Erfolg von Schenker seit über 125 Jahren.

In den letzten 20 Jahren sind manche Akquisitionen (BAX Global) durchgelaufen, Stinnes AG hat die Mehrheit von Deutschen Bundesbahn und BTL AB übernommen, Schenker war Offizieller Spediteur der Olympischen Spiele in München, Sydney, Athen, Turin usw.

2.2 Die Struktur der Firma

Das Firmenprofil

Die Industrie und Handel werden von Schenker beim globalen Gütertausch unterstützt: im Landverkehr, bei der weltweiten Luft- und Seefracht sowie allen damit verbundenen logistischen Dienstleistungen. In der ganzen Welt erwirtschaften 42.000 Mitarbeiter an rund 1.100 Standorten einen Gesamtumsatz von 8,9 Milliarden Euro im Jahr.

Als Spezialist für Landverkehre in Europa, auf Straße und Schiene, verbinden sie mit einem dichten Netz von Linienverkehren nach Fahrplan die wesentlichen Wirtschaftsregionen in über dreißig europäischen Ländern. Sie sind gleichermaßen auf

weltweite Lösungen in der Luft- und Seefracht sowie alle damit verbundenen logistischen Dienstleistungen spezialisiert. Ihre integrierten Logistik-Zentren an den Schnittstellen der globalen Güterströme schaffen die wirkungsvolle Verbindung zwischen allen Verkehrsträgern und ermöglichen eine breite Palette an Value Added Services.

Die Fachleute erarbeiten durchgängige Lösungen für die Anforderungen der Wirtschaft von heute und morgen. Internationale Teams von Spezialisten verknüpfen die Module des gesamten Dienstleistungsangebotes der Gruppe zu komplexen Wertschöpfungsketten, die zuverlässigen Waren- und Informationsfluss gewährleisten.

Aus einer Hand erhalten Schenker-Kunden alle wesentlichen Dienstleistungen - ein Geschäftsprinzip, das sich seit der Gründung des Unternehmens vor über 130 Jahren durch Gottfried Schenker in Wien bewährt hat. Schenker gehört zu DB Logistics, dem Ressort Transport und Logistik der Deutschen Bahn AG.

Kennzahlen Schenker – Weltweit* (2004)			
	Gesamtumsatz (Milliarde EUR)	Mitarbeiter	Standorte
Landverkehr	3.867	22.100	700*
Luft-, Seefracht	3.129	10.500	800*
Logistik	1.046	6.400	400*
Gesamt	8.042	39.000	1.100*

²

Jedes Land hat seinen eigenen Geschäftsführer, aber jedes vorgeordnete Gebiet hat einen Vorstand. Zum Beispiel Schenker Tschechische Republik gehört zum Management in Süd-Ost-Europa wie Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Griechenland, Serbien-Montenegro, Kroatien, Mazedonien, Rumänien, Slowakische Republik, Slowenien, Österreich, Türkei und Ungarn mit dem Hauptsitz in Wien. Heutzutage verdienen in diesen Ländern über 1.600 Mitarbeiter einen Jahresumsatz von über EUR 276 Mio.

² Quelle: www.schenker.com

Vorstand Österreich und Südosteuropa



Mag. Elmar Wieland - Sprecher
des Vorstandes

Unternehmensentwicklung
Führungskräfte
Marketing
Informationstechnologie
Beteiligungsmanagement



Klaus Lippstreu

Luftfracht
Seefracht
Logistik



Mag. Reinhard Just

Nationale Landverkehre
Europäische Landverkehre
Qualitätsmanagement



Michael Meyer

Finanz-Rechnungswesen
Controlling
Personal
Einkauf

3 Schenker GmbH Tschechische Republik

3.1 Geschichte

Zum ersten mal können wir über die Firma Schenker in der Tschechischen Republik schon in 1874 hören. Die erste Filiale wurde in Prag eingerichtet. Schenker ist wieder auf den Markt in 1991 aufgetreten, die Filiale wurde in Prag mit 4 Mitarbeitern unter dem Namen Schenker CS Interlogistic errichtet. Im Jahre 1993 wurden das erste Terminal in Prag – Zličín, die Filiale in Brün und in Folmava und Vojtanov eröffnet. Die Rechtsform wurde auf Schenker Interlogistik GmbH geändert und der neue Besitzer des Konzerns ist STINNES AG geworden. In 1998 hat STINNES AG das Swedische Speditionskonzern BTL AB übernommen und in 1999 ist eine neue Gesellschaft SCHENKER-BTL STINNES Logistics entstanden. In 2000 hat Schenker in Tschechien 200 Leute in 11 Filialen beschäftigt. In 2002 wurde das Netz Schenker mit 20 Geschäftsstellen in 15 Städten gebildet und der Jahresumsatz hat eine Milliarde gereicht. Deutsche Bahn AG hat den Konzern Stinnes AG in 2003 übernommen und Schenker CZ hat mehr als 100 tausend Sendungen transportiert. In 2004 ist die Tschechische Republik in die Europäische Union eingetreten, deshalb wurden die Grenzfialien aufgehoben und es wurde auch ein neues System INTRASTAT eingeführt. Die Firma wurde in 2005 unter dem neuen Namen Schenker DB Logistic

präsentiert. Es wurde auch ein neues nationale Distributionssystem RAPID eingeführt. Im Jahre 2006 hat Schenker mehr als 570 Mitarbeitern in 18 Filialen gehabt und hat mehr als 200 tausend Sendungen transportiert. Der Jahresumsatz hat zwei Milliarden Kronen erreicht. Schenker war auch offizieller Partner der Fußballweltmeisterschaft 2006.

3.2 Über die Firma

Rechtsnatur:

GmbH

Gesellschaftszweck:

Nationale Verkehre

Internationale Verkehre

Zolldeklaration

Lagerung

Vermietung der Immobilien

Warenankauf zum Zweck seines weiteren Verkaufs

Logistik

Teilhaber:

Schenker & Co AG Wien

Handelsregistereintragung:

29.7.1994

Als Tochtergesellschaft , die zu dem kompakten europaweiten Netz zählt, verfügt sie über alles Vermögen des Know-hows und das technische, technologische und kapitale Hintergrund.

Schenker ist Mitglied der Organisationen wie SSL (die Union der Spedition und Logistik CZ), FIATA (International Federation of Freight Forwarders Association) und IATA (International Air Transport Association). Weil Schenker eine

Transportfirma ist, hat sie das Zertifikat der Qualität ISO 9001:2000 gewonnen. Die Qualität der Dienstleistung hängt auch von den Verfrachtern ab. Darum wird jährlich ein Audit vorgenommen, wo die Firma feststellen muss, ob die Verfrachter ausreichend versichert im Bereich CMR sind. (CMR = Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr)

Geschäftsleitung der Tschechischen Republik



Geschäftsführer Ing. Tomáš Holomoucký MBA

3.3 Schenker CZ in Nummern

Die Firma hat 18 Arbeitsorte (2x Prag, 2x Brünn, Budweis, Pilsen, Rudná bei Prag, Tetschen, Cheb, Bor u Tachova, Katusice, Liberec, Trutnov, Mladá Boleslav, Hradec Králové, Ostrava, Kunín, Šenov u Nového Jičína) mit 570 Mitarbeitern. Sie hat 43 direkte Sammellinien, 800 Verkehrseinheiten. Der Jahresumsatz (per 31.12.2005) war 1 878 Mil. CZK, was 151 864 Sendungen dargestellt hat und was 516 277 t Güter repräsentiert. Im Jahre 2006 wurde der Jahresumsatz bis auf 2 371 Mil. CZK erhöht, wobei 186 122 Sendungen mit 603 721 t transportiert wurden.

4 Schenker GmbH České Budějovice

4.1 Die Struktur der Filiale

- 16 Mitarbeiter
- Regelmäßige Linien – Österreich, Italien, nationale Verkehre

Diese Filiale wurde am 1.4.2000 mit 18 Mitarbeitern errichtet. Die meisten Leute hatten schon langjährige Erfahrungen aus anderen konkurrierenden Firmen und gerade diese Leute haben dank ihrer guten Arbeit in diesem Bereich viele alte Kunden mitgebracht. In dem Transport ist der Name der Firma oder Eigenkapital der Firma nicht wichtig, sondern es geht darum, wie und wieviel der ausgeführte Dienst kostet.

Heutzutage hat die Firma 16 Mitarbeiter, während der Zeit haben aber Leute viel gewechselt.

Die Organisationsstruktur ist vermischt, die Abteilungen sind nach dem territorialem Aspekt geformt. Die Filiale hat folgende Abteilungen : Italien, Österreich, nationale Verkehre, Verkauf, Lager, Finanzen. Die Einordnung des Lagers und Inlands war immer ein bisschen problematisch. Diese Abteilungen waren in Kompetenz einer anderen Filiale, aber seit 2005 sind sie völlig in der Kompetenz des Filialleiter von Budweis. Die Abteilung des Verkaufs ist umgekehrt heutzutage in der Kompetenz des HUBs (Hauptfiliale in Rudná).

In 2007 sieht die Struktur der Filiale so aus. Die Filiale wird von dem Filialleiter geleitet. Die Filiale hat 6 Abteilungen, eine von denen gehört aber zu HUB. Die Abteilung Italien hat drei Mitarbeiter, in der Abteilung Österreich arbeiten 5 Angestellten und für die nationalen Verkehre sind zwei Leute ausreichend. Die Abteilung der Finanzen hat zwei Mitarbeiter und einer von ihnen beschäftigt sich auch mit der Zolldeklaration, wenn es nötig ist.

Die Mitarbeiter in den Abteilungen:

	2003	2004	2007
Italien	2	2	3
Österreich	4	4	5
Inland	2	1	2
Lager	3	2	3
Finanzen	1	1	2
Verkauf	2	1	2
Zolldeklaration	5	3	1
Direktor	1	1	1

3

4.2 Die Abteilungen der Filiale

Die Filiale Budweis liegt fast an der Grenze mit Österreich, deshalb richten sich fast alle internationalen Handlungen auf Österreich und Italien. Selbstverständlich besorgt die Filiale auch Inlandsfracht. In der Filiale gibt es auch die Geschäftsabteilung, wo zwei Handelsvertreter arbeiten, die aber in die Kompetenz der Hauptfiliale in Prag – Rudná (HUB) fallen. Jede Filiale hat ihre eigene Umschlaganlage, wo drei Leute arbeiten.

4.2.1. Die Abteilung Italien

Export nach Milano fährt jeden Tag außer Donnerstag ab und nach Bologna ist es einmal pro Woche. Import aus Milano wird am Mittwoch und am Freitag durchgeführt, aus Bologna nur am Freitag, wobei die Sendungen am Montag in der Tschechischen Republik ankommen. In dieser Abteilung arbeiten zwei Leute, die zusammenarbeiten. Sie beschäftigen sich mit Komplettladungen, Sammelgut und auch mit Teilladungen.

Die regelmäßigen Linien führen nach Milano und Bologna, und mehrmals in der Woche abfahren, auch wenn der Wagen nicht voll abgefüllt ist.

Aus jedem Terminal in Italien fährt mindestens ein sog. Stückgutwagen pro Woche ab, das heißt, dass die Sendungen während der Woche auf den Partnerterminal

³ Innere Informationen von Schenker Budweis, Organigramm siehe weiter unten - Beilagen

zum Beispiel in Milano zusammengeführt werden, wo sie auf den Wagen, der in die Tschechische Republik fährt, aufgeladen werden. Außer diesen Stückgutwagen fahren auch sogenannten Teilladungswagen, die aber zu den Partnerterminalen nicht ankommen, sondern sie werden durchlaufend mit den Teilladungen aufgeladet. Diese LKWs kommen entweder auf den Terminal in Budweis und ein Teil der Sendungen wird aufgeladet und zu dem Kunden werden die Waren mit anderem Wagen geliefert oder sie fahren sog. direkt, wenn die Ausladungen in der gleichen Richtung sind. Die Disponenten bemühen sich meistens diese Ausladungen zu gestalten, dass alle Ausladungsorte in einer Richtung wären.

Import und Export mit Italien ist stark von der Mentalität der Italiener und dem Weg des Handels beeinflusst. Meistens werden die Sendungen für Import aus Italien am Ende der Woche vorbereitet. Die italienischen Hersteller bemühen sich die Lagerzeiten zu verkürzen, darum sind die Waren am Ende der Woche abgesendet und am Montag beginnen sie neue Güter zu erzeugen. Das stärkste Handelsvolumen des Transports ist im Dezember und im März, weil die Italiener starke Gläubigen sind und darum werden viele Transporte vor dem Weihnachten und dem Ostern verführt. Im August tritt absolute Dämpfung des Handels ein, weil die Italiener den ganzen August Urlaub haben, sind auch starke Monate Juli und September.

Diese Abteilung besorgt auch die Transporten nach Belgien und in die Niederlanden. Es handelt sich um die Komplettladungen, die Schenker Schweden bei Schenker Budweis bestellt. Es werden in Vamberk 2 - 4 LKWs pro Tag verladen. Diese Transporte werden auf Schenker Schweden in Rechnung gestellt.

4.2.2. Die Abteilung Österreich

Diese Abteilung verfügt über fünf Mitarbeiter. Zwei Leute beschäftigen sich mit dem Import der Stückgutsendungen. Sie besorgen nicht nur die Sendungen aus Österreich, sondern auch aus anderen Ländern wie z.B. aus der Türkei oder Griechenland usw. Der Leiter der Disponenten stellt den guten Lauf des Betriebsteils der Filiale sicher und zusammen noch mit einer Person beschäftigt er sich mit dem Export des Sammelgutes nicht nur nach Österreich sondern auch in die Drittländer - in

die Türkei und andere Länder, wobei der Export durch Österreich führt. Der fünfte Disponent besorgt den Export der Komplettladungen allerorten.

Eine der Dienstleistungen, die die Abteilung Österreich anbietet, ist der regelmäßige Stückgutverkehr zwischen České Budějovice und Salzburg. Die Stückgutwagen fahren täglich und sie machen so einen Rundlauf. Sie kommen auf den Terminal in Budweis um 7 Uhr morgens, laden die Waren auf und sind um 9 Uhr wieder auf dem Weg nach Salzburg. Nach Salzburg kommen sie gegen 14 Uhr an, laden die Güter aus und der salzburger Partner stellt die Sendungen den Kunden in Österreich zu. Diese Sendungen transportieren die tschechischen Frächter, die von Schenker Budweis bezahlt werden.

Seit Sommer 2006 wird die neue Linie Budweis – Thessaloniki Griechenland etabliert. Während der Woche werden die Sendungen auf dem Terminal in Budweis aus der ganzen Tschechischen Republik versammelt. Der Disponent avisiert dann nach Griechenland, welche, wie viel und wohin das Gut transportiert wird. Am Freitag fährt der LKW aus Budweis ab und kommt am Dienstag zu dem Schenker Partner in Thessaloniki an, woher die Waren am Mittwoch zu den Kunden im ganzen Griechenland geliefert werden. Diese Transporte besorgen die griechischen Frächter.

Der Stückgutverkehr nach Linz fährt zweimal pro Woche und es hängt von dem Schenker Partner in Linz ab, weil sie den Wagen schicken und dem Frächter zahlen. Dieser Transport ist mittels sog. „WAB LKWs“ realisiert, die abnehmbare Abstellräume haben. Diese Sattelschlepper kommen aufgeladet auf den Terminal in Budweis, trennen die Fracht ab, die Waren werden ausgeladet und am Morgen werden neue Sendungen wieder aufgeladet und der LKW fährt zurück nach Linz.

Solche Stückgutverkehre funktionieren auch in andere Orte aber sie sind nicht regelmäßig wie zum Beispiel nach Bregenz, Innsbruck, usw.

4.2.3. Nationale Verkehre

Hier arbeiten zwei Leute, die den Transport innerhalb der Tschechischen Republik organisieren. Wenn die Waren aus dem Ausland auf den Terminal in Budweis ankommen, dann übernehmen sie diese Leute und liefern die Waren weiter zu dem tschechischen Empfänger durch das System RAPID.

Das System Schenker RAPID funktioniert so, dass die Sendungen aus allen Filialen in der Tschechischen Republik auf den HUB (Hauptterminal in Rudná) zusammengeführt werden, dort werden sie während der Nacht ausgeladet und wieder in den anderen Wagen (sog. Shuttle) aufgeladet und am Morgen fahren sie in die bestimmten Stellen zu den Empfängern ab. Es gibt Linien nicht nur zwischen den Filialen und HUB, sondern auch zwischen den anderen Terminalen (Budweis – Brünn, Nový Jičín, Liberec, Děčín).

Seit Anfang 2007 war das neue System Schenker RAPIDDIREKT eingeführt. Das heißt, das die Waren gerade zu dem Empfänger geliefert werden.

Der Anfang dieser Transporten beginnt eigentlich in den Fremdbteilungen. Wenn die Disponenten den Wagen aus dem Ausland bekommen, müssen sie alle nötigen Dokumenten ausstellen, den Kamion abfertigen und dann geben sie die Forderung in das System NORIS in dem Computer auf, wohin und welche Sendungen sollen transportiert werden. Dann sind diese Sendungen von den inländischen Disponenten übernommen und sie organisieren durch die Systeme Schenker RAPID und RAPIDDIREKT den Transport zu den Kunden.

4.3 Dienstleistungen der Filiale

4.3.1. RAPID

Die regelmäßigen Linien innerhalb der Tschechischen Republik

Versandort	Via	Empfangsort	Abfahrt	Tag	Ankunft
ČB	-	HUB	18:00	Mo-Fr	21:30
ČB	HUB	Děčín	18:00	Mo-Fr	21:30
ČB	HUB	Plzeň	18:00	Mo-Fr	21:30
ČB	-	Brno	15:30	Mo-Fr	20:00
ČB	Brünn	Nový Jičín	15:30	Mo-Fr	20:00
ČB	HUB	Hradec Králové	18:00	Mo-Fr	21:30
ČB	HUB	Liberec	18:00	Mo-Fr	21:30
HUB	-	ČB	1:00	Mo-Fr	6:00
Plzeň	HUB	ČB	19:00	Mo-Fr	20:30
Děčín	HUB	ČB	18:30	Mo-Fr	21:00
Hradec Králové	HUB	ČB	18:30	Mo-Fr	21:30
Nový Jičín	Brünn	ČB	17:30	Mo-Fr	19:30
Brno	-	ČB	22:00	Mo-Fr	5:30
Liberec	HUB	ČB	18:00	Mo-Fr	21:00

4

⁴ Quelle: Fahrpläne - www.schenker.cz

4.3.2. Regelmäßige Stückgutsendungen

Der regelmäßige Stückgutverkehr

	Land	Terminal des Partners	Export		Import	
			Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft
Terminal Budweis	AT	Linz	zweimal pro Woche		zweimal pro Woche	
	AT	Salzburg	täglich		täglich	
	GR	Thesaloniki	Fr	Di		
	IT	Milano	Mo	Mi	Mit	Fr
			Di	Do		
			Mi	Fr	Fr	Mo
			Fr	Mo		
IT	Bologna	einmal pro Woche		Fr	Mo	

⁵

4.3.3. Komplettladungen

Mit den Komplettladungen ist es mehr kompliziert. Es gibt keinen regelmäßigen Fahrplan. Der Verkehr hängt von den Bestellungen ab. Der Arbeiter, der sich mit den Komplettensendungen beschäftigt, ist fähig die Importe und Exporte in ganz und aus ganz Europa zu sichern. Die Handelsvertreter bekommen die Bestellung von dem Kunden und dann behandeln sie die Bestellung mit dem Disponenten, ob er fähig ist den Kamion für den Transport und für bestimmten Preis zu beschaffen. Diese Transporte sind meistens einmalig und es gibt auch mehrere Beförderungen per Tag.

⁵ Quelle: Fahrpläne - www.schenker.cz

5 Veränderungen vor und nach dem EU-Beitritt

5.1 ZOLLUNION

Die Zollunion ist ein wesentliches Element des EU-Binnenmarktes mit seinen vier Grundfreiheiten: freier Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr. Mit seinen 370 Millionen Verbrauchern ist der Binnenmarkt der größte Markt der industrialisierten Welt. Der Binnenmarkt ohne interne Wirtschaftsgrenzen ist der Katalysator für die wirtschaftliche Integration der Europäischen Union. Somit hat die Zollunion der Gemeinschaft weitreichende Auswirkungen.

Einen Binnenmarkt mit freiem Warenverkehr aufzubauen, zu entwickeln und umzusetzen, ist nur im Rahmen einer Zollunion möglich, die gemeinsame Vorschriften für die Außengrenzen vorsieht. Eine Zollunion ist ein solides Fundament für eine weitgehende Integration. Ohne die Zollunion der Gemeinschaft wären die gemeinsame Handels- und Entwicklungspolitik der Europäischen Union, ihr gemeinsamer Agrarmarkt und eine wirksame Koordinierung der Wirtschafts- und Währungspolitik nicht möglich.

Ziele der gemeinsamen Zollpolitik

- Förderung des Welthandels
- Förderung des fairen Handels
- Steigerung der Attraktivität der EU als Standort für Industrie und Handel und Beitrag zur Schaffung neuer Arbeitsplätze
- Förderung der Entwicklung weltweit
- Vorbereitung der Beitrittskandidaten auf ihre künftige Rolle
- Schutz der Bürger und der Wirtschaft der Gemeinschaft in allen Import- und Exportbereichen auf verständliche, einheitliche, einfache und möglichst effiziente Weise
- Schutz des Binnenmarktes zur Sicherung des größtmöglichen Nutzens für alle

- Vereinfachung des Systems für die Erhebung der Einnahmen, der Zölle, der MwSt und der Verbrauchsteuern
- Erhebung wichtiger Handelsdaten für statistische Zwecke

5.2 Zolldeklaration vor dem Beitritt

Diese Dienstleistung bedeutet zusammen mit dem Zolllager einen großen Konkurrenzvorteil gegenüber anderen Verfrachtern, die diese Dienstleistung nicht angeboten haben, vorgestellt. Es war auch ein bedeutender Bestandteil der gesamten Umsatzerlöse. Im Jahre 2003 war der durchschnittliche monatliche Gewinn 400 000 CZK.

Der Legislative nach vor dem EU-Beitritt der Tschechischen Republik musste die Person, die die Güter aus der oder in die Tschechische Republik über den Grenzübergang transportiert hat, die Güter auf dem nächsten Grenzzollamt melden und sie musste auch alle nötigen Dokumente, die sich zu den Gütern bezogen haben, vorlegen. Die Einleitung des Zollverfahrens (das heißt - Eingabe der Zollerklärung) konnte dann auf der Grenze oder im Inland mit Hilfe der Zolllager, wo die Güter auch gleich verlagert wurden, beginnen. Der Vorteil des Zolllagers war, dass die Zollbeamten die Kontrollen im Lager durchführen konnten und die Deklaranten nicht in das Zollamt gehen mussten. Die Zollerklärung wurde in der Regel in der schriftlichen Form ausgefertigt. Die Einfuhrhändler und Ausführer haben meistens ihr nach dem Gesetz gegebenes Recht genutzt, dass sie eine andere Person bevollmächtigt haben, sie in dem Zollverfahren zu vertreten (Spedition, Verfrachter, Versender). Diese Vertretung war selbstverständlich nicht kostenlos. Der Preis hat die Ausfertigung der (die tschechische Abkürzung) JCD – Einheitszolldeklaration – und andere für die Zwecke des Zollverfahrens notwendige Dokumente und die Benutzung des Zolllagers beinhaltet. Wenn alle Dokumente in Ordnung waren und die deklarierten Waren mit den wirklich importierten Waren zusammengestimmt haben, dann wurden die Waren in den Freihandel ausgelassen. Das heißt, dass das importierte Gut den Statut des tschechischen Gutes bekommen hat und man konnte mit ihm frei handeln.

Wegen der Freigabe der Güter in den freien Handel ist die sog. Zollschuld entstanden, wo der Schuldner der Zolldeklarant war. Wenn der Zoll kleiner als 400 CZK war, hat es das Zollamt nicht eingefordert. Wenn der Zoll aber im Gegenteil mehr als 20 000 CZK war, wurde die Erlegung der sog. Zollsicherheit oder der globalen oder individuellen Garantie gefordert.

Der Firma Schenker wurde die Benutzung der Zollsicherheit bis 33 Mil. CZK erlaubt und dank diesem Umstand mussten ihre Kunden kein Zollkapital hinterlegen. Die Fälligkeit der Zollschuld war 10 Tage nach dem Übernehmen der Zollbemessung. Soweit die Schuld in dieser Zeit nicht rückgezahlt war, musste sie der Garant zahlen, in diesem Fall war es die Firma Schenker GmbH.

Die nächste Variante war die Kompletvertretung in dem Zollverfahren. Nach der Rechnung und EUR 1 (Erklärung über die Provenienz der Güter aus der EU, woraus die Zollfreiheit gefolgt ist) wurde die Bearbeitung der JCD – Einheitszolldeklaration durchgeführt, die man zum bestimmten Zollamt zustellen musste, das die Mehrwertsteuer, die Verbrauchssteuer und den Zoll bemessen hat. Dann wurden die Güter zusammen mit der Rechnung und mit der Kopie des EUR 1 zu dem Kunden geschickt. Der Teil 3/8 der JCD war ein notwendiges Dokument für die Buchhaltung und es wurde nach der Bezahlung der Zollschuld geschickt, damit man die späteren Zahlungen von dem Kunden vorbeugen konnte.

Wenn der Kunde die Speditionsdienstleistungen der Firma nicht ausnutzen wollte, wurde dann aufgrund der Vollmacht das Dokument TCP (Transitzollerklärung) ausgestellt; auf seiner Basis musste man binnen 5 Tagen das Zollverfahren einleiten.

Die Mehrheit der Sendungen wurde ohne physische Kontrolle des Zollbeamten in den freien Handel ausgelassen. Umgekehrt, fast alle Sendungen der importierten Textilien und Schuhe wurden kontrolliert, weil es bei diesen Sendungen oft zu den Steuerumgehungen gekommen ist.

5.3 Zolldeklaration nach dem Beitritt

Diese Abteilung wurde zu 1.5.2004 aufgelöst, in der Filiale gibt es nur einen Zolldeklaranten, dessen Hauptarbeitsinhalt nicht die Zolldeklaration ist, sondern er ist ein Betriebsökonom dieser Filiale und macht die Zolldeklaration, wenn es nötig ist, also für die Waren aus den Drittländern oder für die Waren, die in die Drittländer gehen. Die Zolldeklaration ist also nicht völlig verschwunden. Es könnte scheinen, dass das INTRASTAT die JCD ersetzt, aber diese Pflicht haben nicht alle Importeure und Exporteure. Nur die Verfrachter, die die Waren innerhalb der EU transportieren. Die Zolldeklaration wird aufgrund TARIC (siehe unten) und der Rechnung herausgeschrieben. Auf der Rechnung steht der Zollwert der Waren, die verkauft werden. Mit den transportierten Waren wird man das T1 Dokument erhalten, was ein von dem Absender herausfertigter Begleitschein ist, und dann stellt der Zolldeklarant JSD (früher JCD) aus. Der Kunde bezahlt keinen Zoll, insofern das Gut ATR hat. ATR ist ein Ausweis über die Herkunft der Waren. Der Kunde muss aber die Mehrwertsteuer bezahlen.

Eine gute Veränderung war für die tschechischen Exporteure, dass die Unternehmer jetzt die Lieferungsbedingung DDP benutzen können, die die breiteste Bedingung ist, und sie waren früher nicht fähig diese Parität wegen der Legislative bei der Importabfertigung durchzuführen. Diese Veränderung hat den tschechischen Unternehmern in der Konkurrenzfähigkeit beigesteuert, dass sie auch den größten Abnehmern liefern können.

5.3.1 Die Abteilung Italien

In der Tätigkeit dieser Abteilung sind nach dem Beitritt keine größeren Veränderungen geschehen. Beim Import, was die Sammelgutladungen betrifft, dort handelt es sich um keinen markanten Unterschied im Vergleich mit der Situation heute, in Ansehung dessen, dort geht es um große Distanzen z.B. Milano 990 Km, Prato 950

Km, Bologna 850 Km, Verona 750 Km, und die Mehrheit von den Firmen ist nicht fähig sich den Transport aus den Eigenressourcen sicherzustellen.

Beim Export ist aber die Zahl der Sendungen gewachsen. Es geht sowohl um die Sendungen von 1 Kg bis 100 Kg, als auch um die größeren Umfänge der Waren und die tschechischen Firmen können auf dem Weltmarkt expandieren.

5.3.2 Die Abteilung Österreich

Im Allgemeinen wurde das Handelsvolumen zwischen der Tschechischen Republik und der Europäischen Union vergrößert. Die Ursache ist einfach. Viele Zollformalitäten sind ausgefallen, weil es sich den Subjekten überhaupt nicht gelohnt hat, wenn sie die Güter exportieren oder importieren wollten. Es ist ganz sichtbar in der Zahl der Sendungen zwischen der Tschechischen Republik und Österreich geworden, die heute merklich höher ist als früher. Der Unterschied zwischen dem Export und dem Import ist gesunken, aber das Importsvolumen ist immer höher als Export, was auch vor dem Beitritt war.

Die Zahl der Sendungen über 300 Kg hat sich rapid gesunken. Heutzutage transportieren diese Güter die Firmen selbst oder sie benutzen den Verfrachter direkt. Wenn sich der Kunde so entschließt, dass er seine Güter nicht selbst transportiert wird, dann tritt ein Konkurrenzkampf zwischen der Transports- und Speditionsfirma ein. Es handelt sich vor allem um die Komplettsendungen – der Kunde bestellt sich den ganzen Wagen. Das Komplexservice ist hier unnötig, also es geht um keinen Konkurrenzvorteil. Bei den Stückgutladungen sieht die Situation ganz anders aus. Hier ist der Hauptkonkurrent der andere Spediteur, weil die Kompletation des ganzen Wagens manchmal eine sehr schwere Sache ist, die großen personalen und auch technischen Aufwand erfordert. Dieses haben meistens die Frächter nicht, darum konzentrieren sie sich auf die Komplettladungen.

5.3.3 Die kompletten Sendungen nach dem EU-Beitritt der Tschechischen Republik

Die bedeutendsten Änderungen sind die Wartezeiten der Zollabfertigung, früher konnte man manchmal bis zwei Tage auf alle Dokumente warten. Also die Hauptveränderung ist die Zeit, in der der LKW die Güter von dem Aufladungsort bis in den Ausladungsort transportiert. Heutzutage genügt es, dass der Sender zusammen mit der Sendung die Rechnung und die Versandliste übergibt und der LKW dann zu dem Empfänger fahren kann. Hierdurch ist es dazu gekommen, dass die Agenda für das Finanzamt vereinfacht wurde, denn heutzutage muss der Kunde sog. INTRASTAT aufweisen, der eigentlich völlig alle Verzollungspapiere ersetzt. Dies gilt selbstverständlich nur innerhalb der Europäischen Union.

5.4 Zollsätze

Die Zollsätze⁶ ergeben sich aus dem Zolltarif (TARIC siehe unten). Der freie Warenverkehr innerhalb der Europäischen Union ist der interne Aspekt der Zollunion und der Gemeinsame Zolltarif der externe. Der Zolltarif gilt für Waren, die über die Außengrenzen der Zollunion eingeführt werden. Im Rahmen der gemeinsamen Handelspolitik werden die Zölle für die in die Gemeinschaft eingeführten Waren sowie Ausnahmeregelungen, Verbote und Beschränkungen festgelegt. Das alles wird von den Mitarbeitern des Zolls überwacht und kontrolliert. Der Gemeinsame Zolltarif (GZT) wird von allen Mitgliedstaaten der Union einheitlich angewendet, allerdings werden je nach Art und Ursprung der eingeführten Waren unterschiedliche Zollsätze auferlegt. Die Höhe der Zölle, die dem Schutz der wirtschaftlichen Interessen der Gemeinschaft dienen, hängt von der wirtschaftlichen Empfindlichkeit der Waren ab.

Mit dem Gemeinsamen Zolltarif will die Gemeinschaft sicherstellen, daß die Hersteller auf dem Gemeinschaftsmarkt zu gleichen und fairen Bedingungen mit den Anbietern aus Drittländern konkurrieren können.

⁶ Quelle: ec.europa.eu

Rohstoffe und Halbfertigprodukte, die die Gemeinschaft häufig nicht selbst herstellt, aber zur Herstellung von Waren benötigt, unterliegen in der Regel niedrigen Zollsätzen. Außerdem gibt es die Möglichkeit vorübergehender oder permanenter Zollaussetzungen, wenn Gemeinschaftshersteller Vormaterialien oder Bauteile zur Herstellung von Waren benötigen, die aus der Gemeinschaft wiederausgeführt werden sollen. So können EU-Hersteller billige Rohstoffe und Halbfertigprodukte zu denselben Wettbewerbsbedingungen beziehen wie ausländische Verarbeiter. Diese Verfahren der Zollbefreiung werden "aktive Veredelung" oder "Zollaussetzung" genannt.

In bestimmten Branchen muß der Wettbewerb durch niedrige Zollsätze stimuliert werden. Dies ist z.B. im pharmazeutischen Bereich und in der Informationstechnologie der Fall.

Die Gemeinschaft paßt den Gemeinsamen Zolltarif als Instrument zur Steuerung des Welthandels ständig an. Im Rahmen des "Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens" (GATT), das inzwischen in der Welthandelsorganisation (WTO) entstanden ist, nahm sie bereits an acht Runden teil, bei denen die Zölle erheblich gesenkt wurden. Die letzten multilateralen Verhandlungen im Zuge der sogenannten "Uruguay-Runde" betrafen in erster Linie die Abschaffung bzw. Senkung der Zölle auf Erzeugnisse der Informationstechnologie, einem der strategischen Sektoren des Welthandels. Die nächste Runde, auch "Jahrtausendrunde" genannt, befindet sich bereits in Vorbereitung.

Zollerhöhungen sind nur in Übereinstimmung mit den WTO-Regeln möglich, die normalerweise einen Ausgleich in Form von Senkungen anderer Zölle vorsehen. Das kann z.B. erforderlich sein, wenn Länder einer Zollunion beitreten, da manchmal in einer Zollunion auf bestimmte Erzeugnisse höhere Zölle erhoben werden.

Die Europäische Union hat ihren Gemeinsamen Zolltarif in Einklang mit der Welthandelsorganisation geschaffen und somit unter Beweis gestellt, daß sie ihre Verantwortung für einen freien Welthandel sehr ernst nimmt.

5.5 Veränderungen der Legislative nach dem EU-Beitritt

Zu 1.5.2004 ist zu umfangreichen Veränderungen in der Legislative betreffend Handel zwischen der Europäischen Union und den sog. Dritten Staaten gekommen. Diese Veränderungen haben besonders die Vereinfachung der die mit dem Außenhandel verbundenen Administrative und der Abschaffung der Zollabschirmungen gebracht.

Weil die Pflicht, die innerhalb der EU gehandelten Waren zum Zollverfahren melden zu müssen, ausgelassen war, wurden die Lieferfristen verkürzt und auch der Preis des Transports ist gesunken und anschliessend haben sich die Handelsvolumen zwischen der Tschechischen Republik und der Europäischen Union größer geworden.

Nach 1.5.2004 einige Gesetze in Kraft getreten sind, einige wurden abgeändert.

- Zollgesetz Nr. 13/1993 Slg.

wurde novelliert. Es handelt sich um die nationale Legislative in dem Zollbereich, die das Gesetz anpasst. Das Gesetz regelt manche rechtlichen Beziehungen im Bereich des Zollwesens, die unmittelbar von der EG Bestimmungen nicht geregelt waren - Zollkodex und die Verordnungen der EWG über die Befreiung von Einfuhrzoll, über die Statistik des Warenverkehrs unter den Drittländern, über die statistische Nomenklatur und über den gemeinsamen Zolltarif TARIC. (siehe unten). Dieses Gesetz regelt auch u.a. die Bearbeitung der Personaldaten, die Pflichten des Zollbeamten, Schadensersatz, Zollschild und andere besondere Zollverfahren usw. Bezüglich Import und Export der Waren widmet sich dieses Gesetz dieser Problematik in Kopf 8, Par. 80 – 97, wo nur der Teil 3 – die Haftung für Schäden und der Teil 6 - Lagermiete geblieben sind.

- Die Verkündung Nr. 200/2004 Slg.

über die Statistik der importierten und exportierten Güter und über die Art der Mitteilung der Angaben über den Handel zwischen der Tschechischen Republik und den anderen Staaten der Europäischen Gemeinschaft.

➤ Die Ratsverordnung für die Befreiung von Einfuhrzoll

Am 1.1.2005 ist in Kraft die Novelle Nr. 235/2004 Slg. über die Mehrwertsteuer getreten. Novelliert sind auch die Verordnungen, die im Zusammenhang mit der Bemessung und der Erhebung der MwSt. beim Import und Export der Waren und mit der Befreiung der MwSt. beim Export der Waren mit Nachdruck auf die Tätigkeit der Freihandelszone und der Freiläger stehen. Dank der Novelle über die Mehrwertsteuer sind die Kollisionen der Zollbestimmungen der EG eliminiert.

Früher waren die Zollämter die Steuerverwalter beim Import. Im Rahmen der Neufassung Par. 4, in Abs. 1, Buchstabe r / des Gesetzes über die Mehrwertsteuer sind die Steuerverwalter beim Import der Waren heutzutage auch die Finanzämter, sofern die Steuerpflicht dem Zahler laut dem Par. 23, in Abs. 3 oder in Abs. 4 / des Gesetzes über die MwSt. entsteht.

- Einfuhrbeschränkungen

Einfuhren aus Niedrigpreisländern mit ungewöhnlich geringen Produktionskosten können Einfuhrbeschränkungen oder "Überwachungsmaßnahmen" unterworfen werden, wenn zunächst die weitere Entwicklung der Situation beobachtet werden soll. Zur Begrenzung der Einfuhren in die Gemeinschaft können "mengenmäßige Beschränkungen" angewandt werden.

Selbstverständlich sind darauf die normalen Zölle zu entrichten. Dank der - mittlerweile auslaufenden - Einfuhrbeschränkungen für Textilien und Bekleidung gelang es der Textilindustrie der EU, ihre Produktion umzustrukturieren und die Fertigungsprozesse zu modernisieren.

Die Zollverwaltungen der Mitgliedstaaten sind für die Überwachung und die Durchsetzung der Beschränkungen zuständig, während die Europäische Union die entsprechenden Vorschriften erläßt.

➤ Die Ratsverordnung über die statistische Nomenklatur

Eine Nomenklatur (lateinisch nomenklatura) ist eine Sammlung von Richtlinien, nach denen sich die Benennung von Objekten in einem bestimmten Themengebiet richten soll.

Die Nomenklatur der Gemeinschaft basiert auf einem internationalen Instrument zur Klassifizierung der Waren , dem harmonisierten System, das von der Weltzollorganisation (WZO), einer zwischenstaatlichen Organisation mit Sitz in Brüssel, verwaltet wird. Diese systematisch aufgebaute Warenliste wird von den meisten Handelsnationen für eine Vielzahl von Zwecken verwendet. Sie dient als Grundlage für internationale Handelsverhandlungen und die Beilegung von Zollstreitigkeiten sowie für die Erstellung von Handelsstatistiken.

Waren müssen zur Einfuhr oder Ausfuhr angemeldet werden. Dabei ist anzugeben, unter welche Codenummer der Nomenklatur sie fallen, um den geltenden Zollsatz ermitteln und die Waren statistisch erfassen zu können. Von dieser Einreihung hängt alles ab, denn bei allen handelspolitischen Maßnahmen wird die Nomenklatur zur Festlegung des Geltungsbereichs zugrunde gelegt. Die Nomenklatur ist also für die genaue Beschreibung der Waren und deren Einreihung zu handelsrechtlichen Zwecken von zentraler Bedeutung. Sie wird z.B. Identifizierung der Waren, den nichttarifären Maßnahmen, Kontingenten oder Überwachungsmaßnahmen unterliegen, und zur Verhinderung die Einfuhr bestimmter Waren verwendet. Außerdem wird sie zur Formulierung und Anwendung der Ursprungsregeln herangezogen, bei denen weitgehend davon ausgegangen wird, daß die Fertigerzeugnisse einer anderen Codenummer zugewiesen werden als die eingeführten Vormaterialien, aus denen sie hergestellt wurden.

➤ Der gemeinsame Zollltarif (TARIC)

Nach dem EU-Beitritt der Tschechischen Republik hat der tschechische integrierte Tarif aufgehört zu gelten. TARIC fasst alle Maßnahmen der Handelspolitik der EU im Bezug auf Codes der kombinierten Nomenklatur

zusammen. TARIC wird von der Europäischen Kommission auf dem Grund des Paragraphs 6, EWG Verordnung Nr. 2658/87 seit 23.7.1987 ausgegeben.

Die kombinierte Nomenklatur enthält gegen 10 000 Subposten, die achtstellige Codes sind, und gegen 18 000 zweistellige Codes, die hinter die Subposten gestellt werden. TARIC dient also als Grund für die Arbeit mit dem Tarif in den Mitgliedstaaten.

Die TARIC Tarife kann man z.B. auf der Webseite http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/en/tarhome.htm finden, wo man den Code eingeben muss.

5.5.1 Die Ratsverordnung der EWG Nr. 2913/1992 – Zollkodex der EU

Der Zollkodex ist eine vom Rat der Europäischen Union am 12. Oktober 1992 erlassene Verordnung (VO (EWG) Nr. 2913/92) zur europaweiten Vereinheitlichung der Zollvorschriften. Der Zollkodex bildet eine Grundlage des Zollrechts der Europäischen Gemeinschaft und regelt in erster Linie die Erhebung der Einfuhrangaben und Ausfuhrangaben, die beim Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der EU und den Drittländern anfallen. Der Zollkodex ist nur im Zollgebiet der Gemeinschaft anwendbar und wird teilweise durch die Bestimmungen der Zollkodex-Durchführungsverordnung (ZK-DVO) sowie durch nationale Regelungen ergänzt.

Dieser Kodex bezieht sich also auf den Handel zwischen der EU und den Drittländern und auf die Waren, auf die sich : Der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS-Vertrag), der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG-Vertrag), der Vertrag zur Gründung der EG für Atomkraft (EURATOM-Vertrag) beziehen.

Der Zollkodex ist die Zusammenfassung und Harmonisierung aller Zollvorschriften und dient somit der Zollunion der Europäischen Gemeinschaft. Ausgehend vom Konzept des Binnenmarktes enthält der Kodex allgemeine Bestimmungen, Verfahrensvorschriften und andere Regelungen, welche die

Anwendung der zollrechtlichen, zolltariflichen und übrigen Maßnahmen sicherstellen, die im Rahmen des Warenverkehrs zwischen der Gemeinschaft und den Drittländern erlassen wurden.

5.6 INTRASTAT

INTRASTAT⁷ steht als Abkürzung für die Bezeichnung eines neuen Systems, das im Januar 1993 eingeführt wurde. Schenker CZ hat dieses System im Jahre 2004 begonnen zu benutzen, wenn die Tschechische Republik in die EU eingetreten ist. Die vollständige Bezeichnung lautet - Innergemeinschaftliche Handelsstatistik oder ICTS. System INTRASTAT ist pflichtig für alle Mitgliedstaaten der EU, es ist aber nicht einheitlich im Gebiet der Erfassung der Undaten z.B. Ausweisform, Organisationsabsicherung, usw.

Die Pflicht, die Daten aufzuweisen, haben die Personen, die Assimilationsnetzriegel bei der Aufnahme oder Abfertigung der Güter übertreten, über denen die Daten aufgewiesen werden müssen. Damit werden sie die Nachrichteneinheiten. Die Nachrichteneinheiten werden aber nicht die Personen, die die Pflicht die Mehrwertsteuererklärung zu anerkennen nicht haben, also die keine MwStzahler sind.

Der Assimilationsnetzriegel ist für die gesendeten Güter im Wert von über 4 Millionen CZK festgelegt und für die aufgenommenen Güter im Wert von über 2 Millionen CZK bestimmt. Es wird von dem fakturierten Wert unabhängig voneinander bestimmt. Die Nachrichteneinheiten, bei denen der fakturierte Wert für das Gut im INTRASTAT bei seiner Aufnahme oder Abfertigung den Assimilationsnetzriegel überschreitet, aber man hat nicht den spezifischen bis 100 Millionen festgelegten Netzriegel überschreitet, weist er die Daten für INTRASTAT vereinfacht ohne die Daten über den statistischen Wert, die Art des Verkehrs und die Lieferbedingungen

⁷ Quelle: http://www.ma-tax.de/A_H_P/fachthem/docs/intrastat/intrastat.pdf

auf. Die Personen oder die Nachrichteneinheiten, die diesen Netzriegel überschreiten, müssen sie alle vorgeschriebenen Daten aufweisen.

Der Assimilations- und spezifische Netzriegel wird man extra für die Aufnahme und extra für die Abfertigung der Güter aussetzen. Bei der Überlastung nur eines von ihnen beziehen sich die Pflichten nur zu diesem. Jedes Subjekt muss sich selbst den Wert kontrollieren und bewachen und bei der Überlastung muss es selbst ohne die Anregung seine Pflichte erfüllen.

Die Abrechnung für INTRASTAT kann der ermächtigte Vertreter statt der Nachrichteneinheit abfertigen und sie dem Zollamt übergeben. Die Beauftragung muss der Vertreter auf Anfrage dem Zollamt vorweisen. Der Muster der Bevollmächtigung oder die Form ist aber nicht festgelegt.

5.6.1 INTRASTAT-System

INTRASTAT ist das momentane System zum Sammeln von Handelsstatistiken in der Beförderung von Gemeinschaftsgütern zwischen den EU-Ländern. Es beinhaltet keine Dienstleistungen, Finanzen, Versicherungen etc. Die gesetzliche Basis von INTRASTAT ist in der EC-Rats-Regulierung 3330/91 (Abl. L 316 vom 16.11.1991) festgelegt.

INTRASTAT hat den Zweck, den Gesamt-Warenwert von Gütern zu zeigen, die in andere EU-Länder exportiert werden und ebenfalls den Wert von Importwaren aus anderen EU-Ländern (nur Gemeinschaftsgüter). Diese Information wird benötigt, um eine Liste von Händlern aufzustellen, die Geschäfte mit der EU zu tätigen und um das Handelsvolumen darzustellen. Unter dem Intrastat-System werden die Exporte von Waren als Versendungen und die Importe von Waren als Eingänge bezeichnet.

In die Statistik des Handels unter den Mitgliedstaaten sind alle Waren aufgenommen, die den Status der Gemeinschaft haben und sich zwischen den Mitgliedstaaten bewegen. Unter dem Begriff „die Waren der Gemeinschaft“ versteht man die Waren:

- ganz gewonnene oder hergestellte in dem Gebiet der Gemeinschaft
- Waren aus den Ländern oder Gebieten, die kein Teil des Zollgebietes sind, die in die Freihandelszone angelassen waren
- die gewonnenen oder hergestellten Waren, die schon früher angeführt waren

In die Abrechnung für INTRASTAT werden nicht die Daten über die gesendeten in das Gebiet oder aus dem Gebiet empfangenen Waren einbezogen, die keine Mitglieder der Gemeinschaft laut der Richtlinie des Europarates 77/388/EWG sind. Es handelt sich um diese Gebiete:

- Überseegebiete des Frankreichs (Martinique, Guadeloupe, Französische Guayana, La Réunion)
- Deutschland (Helgoland und Büsingen)
- Spanien (Kanarische Inseln, Ceuta, Melilla)
- Italien (Livigno, Campione d'Italia, Lugano)
- Griechenland (der Berg Athos)

Bei dem Warenversand werden die Informationen angegeben, welche Waren das Gebiet der Tschechischen Republik verlassen sind, um in einen anderen Mitgliedstaat transportiert zu werden, und auch die Waren, die in der Tschechischen Republik in den Freihandel von den Zollbeamten weggelassen wurden und weiter in einen anderen Mitgliedstaat versandt wurden, wo die Waren abschließend benutzt oder verbraucht werden.

Bei der Güterannahme werden die Informationen angegeben, welche Waren in das Gebiet der Tschechischen Republik eingetreten sind und nicht unter der Zollkontrolle sind z.B. sie sind nicht in dem Zollregime des Transits und auch z.B., dass die Waren nicht nur durch die Tschechische Republik überführt werden

Die Operationen haben nicht nur den Handelscharakter. Die Nachrichteneinheit bietet die Informationen an, dessen ungeachtet, ob die Wareneinstellung im Zusammenhang mit den Geldgeschäften steht oder nicht. Informationen von der Person, die in dem Versandland und auch in dem Bestimmungsland kein MwSt-Zahler ist, werden nicht für INTRASTAT aufgewiesen.

5.6.3 Drittlandsverkehre

Alle anderen Waren, die nicht unter Ziffer 3 fallen, sind somit Nichtgemeinschaftswaren. Importe und Einfuhren aus einem Drittland z. B. aus den USA in die EU sind von der INTRASTAT ausgeschlossen und werden im Extrahandel durch die Importverzollung erfasst. Gleiches gilt auch für Nichtgemeinschaftswaren, welche sich innerhalb der EU Länder bewegen z. B. Auslagerung aus einem Zollager im Versand-Verfahren. Auch hierfür darf keine INTRASTAT –Erfassung erfolgen. Der Zoll arbeitet mit Verfahren, welche die Warenbewegungen innerhalb der EU kontrollieren. Wenn einmal die Einfuhrabgaben auf diese Waren in irgendeinem Mitgliedstaat ordnungsgemäß entrichtet worden sind (freier Verkehr), dann sind alle folgenden Warenbewegungen innerhalb der EU im System der INTRASTAT zu erfassen, da diese Waren als Gemeinschaftswaren am freien Warenverkehr ohne Einschränkungen teilnehmen dürfen. Exporte aus der EU in ein Drittland werden mittels des Einheitspapierses in Form einer Ausfuhranmeldung - Single Administration Document –SAD (in Tschechischem JSD, siehe Beilagen) erfasst, um statistische Informationen zu erhalten.

Eine INTRASTAT - Meldung muss u.a. folgendes enthalten:

- Intrastat ID-Nummer
- Beschreibung der Ware
- KN-Code (8 Ziffern)
- Versenderstaat
- Menge
- Wert
- Statistischer Wert (Grenzübergangswert)
- Art des Geschäftes (Kauf, Miete)
- Transportart (Schiff, Flugzeug, LKW)
- Bestimmung
- Abladestelle
- Zollabwicklung
- Herkunftsland

5.7 Mehrwertsteuergesetz Nr. 235/2004 Slg.

Par. 20 – Wareneinfuhr

Unter Wareneinfuhr versteht man das Eintreffen der Waren aus dem Drittland in das Gebiet der EU. Für Import haltet man die Warenrücksendung, die in den Freizollager oder in die Freizollzone oder zurück in das Inland gebracht wurden.

Par. 18 – Verfrachtung von Waren

Unter Verfrachtung von Waren versteht man die Lieferung in einen anderen Mitgliedstaat aus dem Inland, sofern die Waren von dem Zahler, der die Waren liefert, in einen anderen Mitgliedstaat versandt oder verfrachtet wurden.

Unter Verfrachtung von Waren versteht man auch die Lieferung der Waren aus anderem Mitgliedstaat in das Inland von der in dem anderen Mitgliedstaat zu der Steuer registrierten Person, die im Inland keinen Sitz hat, zu dem Nichtzahler der Steuer.

Bei der Verfrachtung von Waren in den anderen Mitgliedstaat aus dem Inland muss sich der Zahler zu der Steuer in dem Mitgliedstaat registrieren, wohin er die Waren sendet, sofern er den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Wert überschreitet.

Par. 23, u.a.

Dieser Paragraph definiert u.a. die Entstehung der Steuerpflicht und die Pflicht des Zahlers die MwSt. in die Steueranmeldung zugeben. Mit Gültigkeit vom 1.1.2005 ist der Verwalter bei dem Import in die Drittländer nicht mehr das Zollorgan, sondern das lokale kompetent Finanzamt.

Für die Importeure aus den Drittländern ist zu einer grundsätzlichen Veränderung gekommen. Sie führen nicht die ganze Steuer ab als den Bestandteil der Zollschuld, sondern sie beinhalten MwSt. in den Zeitraum, wann die Waren zollrechtlich abgefertigt wurden.

In der Praxis bedeutet es, dass aufgrund des JSD (SAD) nur der Zoll oder die Verbrauchssteuer bemessen ist, also MwSt. ist nicht in die Zollschuld inbegriffen und man fordert keine Rückversicherung. Für die Kunden, die die Waren regelmäßig aus den Drittländern importieren, wurden die Bedingungen gleichgemacht, mit denen, die die Waren innerhalb der EU verfrachten.

5.8 Strukturveränderungen der Filiale nach dem EU-Beitritt

Die Firma hat ihr System und ihre Mitarbeiter schon zwei Jahre früher auf die mit dem EU-Beitritt verbundenen Veränderungen bereitgestellt. Die Firma hat den Mitarbeitern die Chance gegeben, damit sie ausrichten konnten, dass sie weiterhin für die Firma nutzbar waren. Sie hat die interne Informationskampagne organisiert, wo sie die Mitarbeiter über den Beitritt und über seine Auswirkungen informiert hat. Es war klar, dass der Beitritt den Personalabbau bringen sollte, weil die Behandlung der Sendungen nicht mehr so anspruchsvoll weder zeitlich noch arbeitsaufwendig ist. Die Angestellten konnten sich weiterentwickeln z.B. sie konnten sich sprachlich oder fachgerecht für andere Abteilung verbessern, damit die Firma sie in die andere Abteilung verschieben konnte.

Die Firma hat auch solche Sozialfonds ausgebildet, damit die seit 30.4.2004 gekündigten Angestellten nachträgliche Prämien bekommen konnten. Die Situation war in der Filiale und vielleicht in allen anderen Firmen ein halbes Jahr vor dem Beitritt sehr unangenehm, weil die Leute sehr unmotiviert waren, die Unsicherheit überall geherrscht hat und so waren die Leistungen der Leuten sehr niedrig. Einige Mitarbeiter konnten nicht den Druck ertragen und der Filialleiter musste sich z.B. mit den Rentnern aushelfen.

In dieser Filiale sind solche Änderungen angegangen: In 2003 sind in der Filiale 20 Mitarbeiter gewesen. Nach dem EU-Beitritt in 2004 sind dort 16 Leute geblieben. Ein Lagerarbeiter war gekündigt, ebensowohl zwei Zolldeklaranten und der Betriebsökonom. Einer von den Zolldeklaranten ist gleichzeitig der Zolldeklarant und der Betriebsökonom geworden, wie es auch heute so ist. Die Anzahl der Leuten war in

den Abteilungen Österreich und Italien dasselbe, aber die Leute wurden umgeordnet. Einige Leute mussten gekündigt oder ausgetauscht werden, weil sie unzureichende Kenntnisse gehabt haben und für die andere Abteilung waren sie entsprechend.

6 Nachwort

In meiner Arbeit wollte ich die Struktur der Firma und der Filiale in Budweis, die Situation der Firma vor und nach dem EU-Beitritt der Tschechischen Republik beschreiben. Ich habe mich mit den Veränderungen von der Struktur der Filiale sowohl als die Veränderungen in der Legislative beschäftigt. Ich habe mich bemüht festzustellen, was die Veränderungen im Allgemeinen in dem Bereich des Verkehrs gebracht haben, welche Gesetze verändert waren und was man heute machen muss, wenn er einige Waren transportieren will. Ich wollte den Laien erklären, wie der Ablauf der Beförderung der Waren von dem Absender zu dem Empfänger durchläuft, welche Schritte dort sind und ich habe es auf dem Beispiel der Firma Schenker GmbH die Filiale Budweis gezeigt.

Nach dem EU-Beitritt hat der Ablauf der Beförderung viel vereinfacht. Die Lieferungsfristen sind kürzer geworden und die bürokratische Behandlung ist nicht mehr so langsam und strickt, also der Empfänger bekommt die Waren schneller gegenüber wie es früher war, wenn man die Zolldeklaration machen musste.

Im Allgemeinen war die Situation für tschechische Unternehmer nach dem EU-Beitritt simplifiziert und die Unternehmer haben neue Möglichkeiten in dem freien Einheitsmarkt bekommen. Die Vorteilen sind nicht nur, dass die Zölle und mengenmäßige Beschränkungen der Bewegung von den Waren aufgelassen wurden, sondern es hat den Grundsatz gebracht, dass die Leistungswettbewerb innerhalb der ganzen Gemeinschaft nicht angegriffen sein kann. Die Unternehmer innerhalb der EU haben gleiche Chancen in den freien Markt sich durchzudrängen.

7 Beilagen

1 INCOTERMS 2000⁸

Die internationalen Lieferungsbedingungen (**IN**ternational **CO**mmercial **TERMS**) enthalten international anerkannte Regeln über

1. die Verteilung der Transportkosten,
2. den Gefahrenübergang (Transportrisiko) und
3. die Frage, wer den Transportraum zu besorgen hat (Beförderungsvertrag).

Bei Verwendung dieser Formeln entfallen für den Exporteur und Importeur die genaue - und wegen sprachlicher Probleme - oft schwierige Ausformulierung vieler Vertragsdetails.

Die **Internationale Handelskammer in Paris** hat erstmals im Jahre 1936 internationale Regeln zur Auslegung von handelsüblichen Vertragsformeln herausgegeben. Diese Regeln wurden unter dem Namen INCOTERMS 1936 bekannt. Spätere Ergänzungen und zusätzliche Klauseln wurden notwendig, um die Regeln der sich ständig verändernden Handelspraxis (z.B. neue Transporttechniken wie Containerverkehr, zunehmender Einsatz elektronischer Kommunikationsmittel, vereinfachte Warenlieferungen im Binnenmarkt und in Freihandelszonen) anzupassen. Die letzte Veränderung (6. Revision) erfolgte im Jahre 2000.

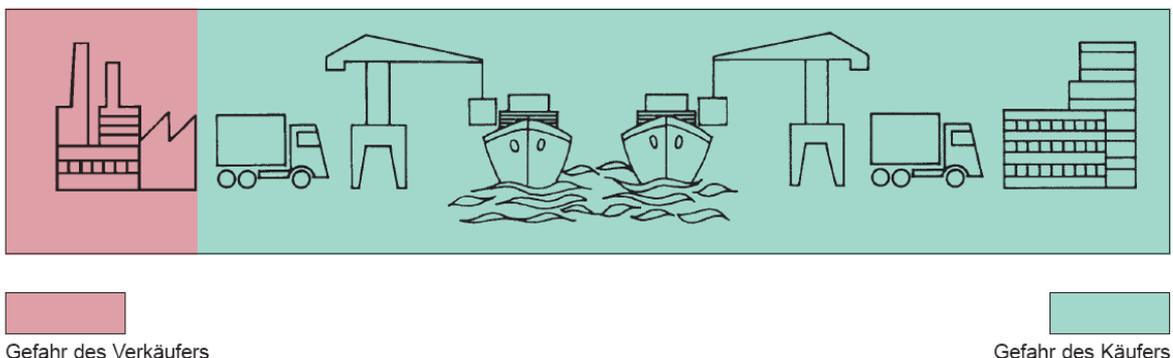
Gruppe E

(Abholklausel)

EXW = ex works ...
= ab Werk ...

Der Verkäufer hält die Ware zum vereinbarten Liefertermin am vereinbarten Ort (Werk, Lager) bereit. Die Kosten und das Risiko trägt der Käufer von dem Zeitpunkt ab, an dem die Ware abzunehmen ist.

EXW = Ab Werk (... benannter Ort)
= "ex works"



Gruppe F

⁸ Quelle: <http://www.nationalesuisse.ch/downloads/de/incoterms.pdf>

(Verkäufer ist verpflichtet, die Ware einem vom Käufer benannten und bestellten Frachtführer zu übergeben, der Haupttransport wird vom Käufer bezahlt)

FCA = free carrier ...
= frei Frachtführer ...

Der Verkäufer trägt Kosten und Gefahr bis zur Übergabe an den Frachtführer.

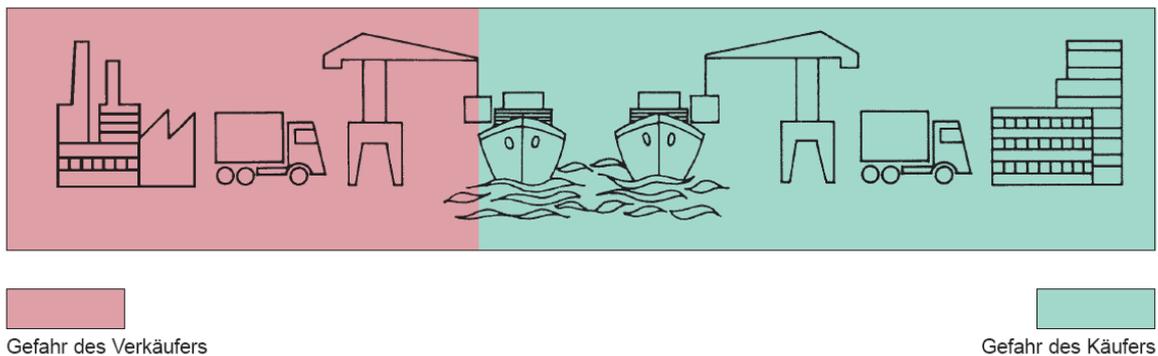
FAS = free alongside ship ...
= frei Längsseite Seeschiff ...

Der Verkäufer muss die Ware längsseits des Schiffes, d.h. bis an die Verladeeinrichtung im Verschiffungshafen auf seine Kosten und Gefahr anliefern. Das Verladerisiko trägt der Käufer.

FOB = free on board ...
= Frei an Bord ...

Der Verkäufer trägt Kosten und Gefahr, bis die Ware die Schiffsreling im Verschiffungshafen überschritten hat.

FOB = Frei an Bord (... benannter Verschiffungshafen)
= "free on board"



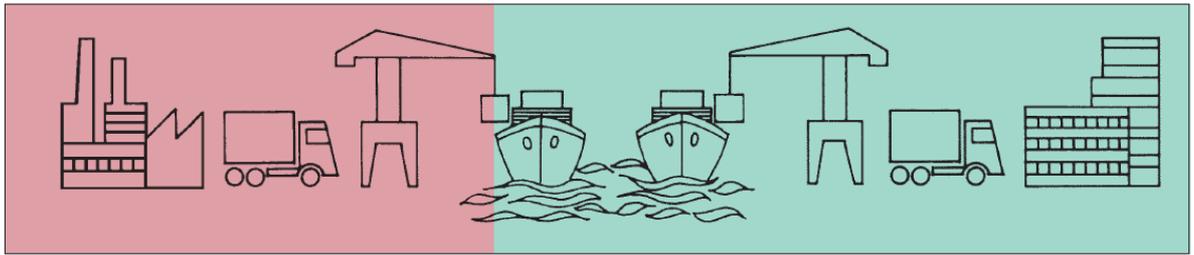
Gruppe C

Verkäufer hat den Beförderungsvertrag abzuschließen und die Kosten des Haupttransports zu zahlen)

CFR = cost and freight ...
= Kosten und Fracht ...

Verladegebühren und Frachtkosten bis zum Bestimmungshafen gehen zu Lasten des Verkäufers. Das Transportrisiko geht über, sobald die Ware die Reling überschritten hat.

CFR = Kosten und Fracht (... benannter Bestimmungshafen)
= "Cost and Freight"



 Gefahr des Verkäufers

 Gefahr des Käufers

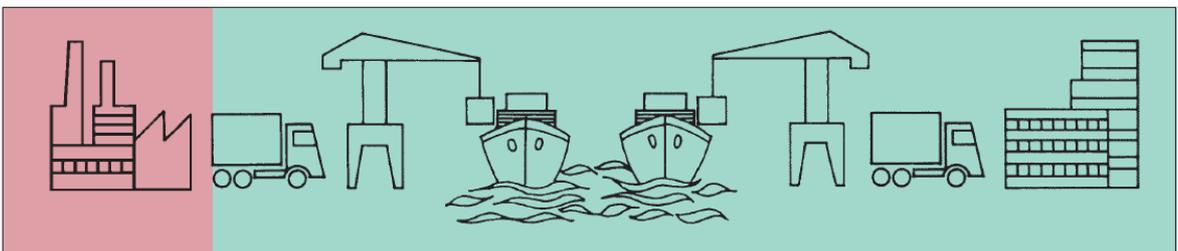
CIF = cost, insurance, freight ...
= Kosten, Versicherung und Fracht ...

Außer den CFR-Kosten ist noch die Prämie für die Seeversicherung enthalten. Das Risiko geht wie bei CFR mit dem Übergang der Ware über die Reling auf den Käufer über.

CPT = carriage paid to ...
= Frachtfrei ...

Der Verkäufer trägt die Fracht bis zum Bestimmungsort. Der Gefahrenübergang erfolgt mit der Übergabe der Ware an den (ersten) Frachtführer.

CPT = Frachtfrei (... benannter Bestimmungsort)
= "Carriage paid to"



 Gefahr des Verkäufers

 Gefahr des Käufers

CIP = carriage and insurance paid to ...
= Frachtfrei versichert ...

Geregelt wie CPT. Der Verkäufer trägt zusätzlich die Transportversicherung.

Gruppe D

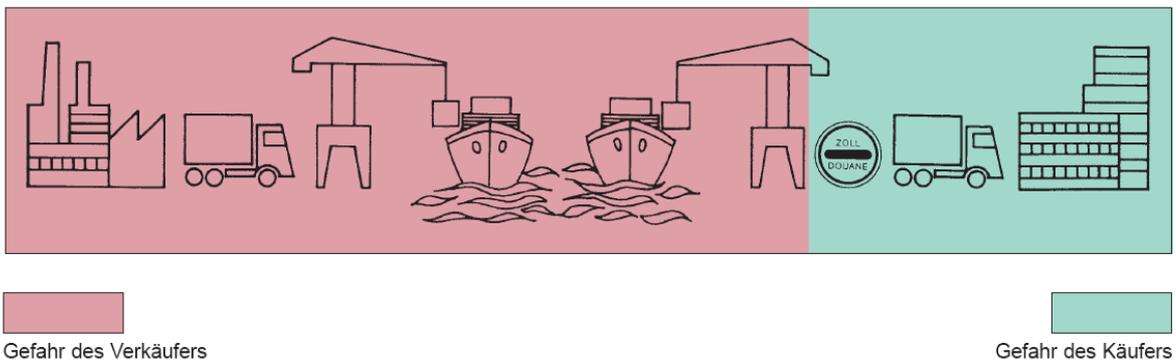
(Verkäufer trägt alle Kosten und Risiken, bis die Ware im benannten Bestimmungsland eintrifft. Er hat auch den

Beförderungsvertrag abzuschließen.)

DAF = delivered at frontier ...
= Geliefert Grenze ...

Freie Lieferung bis Grenzzort.

DAF = Geliefert Grenze (... benannter Lieferort an der Grenze)
= "Delivered at Frontier"



DES = delivered ex ship ...
= Geliefert ab Schiff ...

Freie Lieferung durch den Verkäufer bis zum Schiff im benannten Bestimmungshafen.

DEQ = delivered ex quay ...
= Geliefert ab Kai ...

Freie Lieferung durch den Verkäufer bis zum Kai im benannten Bestimmungshafen.

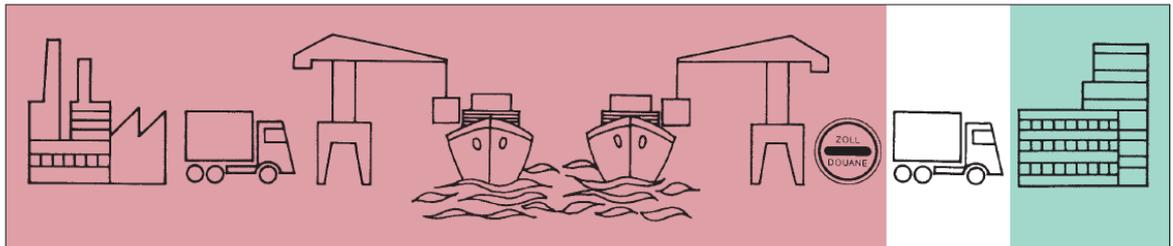
DDU = delivered duty unpaid ...
= Geliefert unverzollt ...

Frei bis zum benannten Bestimmungsort (außer Zoll und sonstige Abgaben).

DDP = delivered duty paid ...
= Geliefert verzollt ...

Frei bis zum benannten Bestimmungsort.

DDP = Geliefert verzollt (... benannter Bestimmungsort)
= "Delivered duty paid"




Gefahr des Verkäufers


Gefahr des Käufers

2 DOKUMENTE

1 JSD

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ					A CELNÍ ÚŘAD ODESLÁNÍ / VYVOZU / URČENÍ						
1 6 Výtisk pro zemi odeslání / vývozu Výtisk pro zemi určení celní	2 Odesílatel / Vývozce č.				1 PROHLÁŠENÍ						
	8 Příjemce č.				3 Tiskopisy		4 Ložné listy				
	14 Deklarant / Zástupce č.				5 Položky		6 Nákl. kusy celkem		7 Referenční číslo		
	18 Pozn. zn. a st. přísl. dopravního prostředku při odjezdu / příjezdu				19 Kont.		20 Dodací podmínky				
	21 Pozn. zn. a st. přísl. aktivního dopravního prostředku překračujícího hranici				22 Měna a celková fakturovaná částka		23 Směnný kurz		24 Druh obchodu		
	25 Druh dopravy na hranici		26 Druh dopravy ve vnitrozemí		27 Místo nakládky / vykládky		28 Finanční a bankovní údaje				
	29 Výstupní / vstupní celní úřad				30 Umístění zboží						
	31 Nákladové kusy a popis zboží				32 Poř. č. pol.		33 Zbožový kód		34 Kód země původu	35 Hrubá hmotnost (kg)	36 Preference
	44 Zvláštní záznamy / Předložené doklady / Osvědčení a povolení				37 REŽIM		38 Čistá hmotnost (kg)		39 Kvóta		40 Souhrnné prohlášení / Předchozí doklad
	47 Výpočet poplatků				48 Odklad platby		49 Označení skladu				
50 Hlavní povinný č.				Podpis:		C CELNÍ ÚŘAD ODESLÁNÍ					
51 Předpokládané celní úřady tranzitu (a země)				zastoupen		Kód z. z.				45 Oprava	
52 Jistota neplatí pro				Místo a datum		46 Statistická hodnota					
DÚ KONTROLA CELNÍM ÚŘADEM ODESLÁNÍ / URČENÍ				Razítko:		53 Celní úřad určení (a země)					
Výsledek:				Podpis a jméno deklaranta / zástupce		54 Místo a datum					
Připojené závěry: Počet:											
Označení:											
Lhůta (poslední den):											
Podpis:											

Zu 1

JSD hat 4 Listen (Exemplar für Land des Exports, für die Statistik des Landes des Imports, für den Absender, für den Deklaranten). Es ist ein Einheitsverwaltungsdokument, die Verkürzung JSD ist im Tschechischen. Der Deklarant schlägt die Entlassung der Güter in das Zollregime durch dieses Dokument vor.

Zu 2

CMR = von franz. *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*. Internationale Transporte die mit Straßenfahrzeugen durchgeführt werden, unterliegen der Internationalen Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen, wenn das Abgangs- oder Empfangsland des Gutes ein CMR-Mitgliedsstaat ist. Eine weitere Voraussetzung für die Durchführung ist, dass die CMR nur ihre Gültigkeit besitzt, wenn Straßenfahrzeuge verladen werden. Das bedeutet, dass Container oder Wechselaufbau nicht als Fahrzeuge gelten.

CMR-Mitgliedsstaaten ⁹ – stand 16. Oktober 2006 laut:

Albanien, Armenien, Aserbeidschan, Belgien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Großbritannien, Iran, Irland, Italien, Kasachstan, Kirgisistan, Kroatien, Lettland, Libanon, Litauen, Luxemburg, Marokko, Mazedonien, Moldawien, Mongolei, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien-Montenegro, Slowenien, Slowakei, Spanien, Tadschikistan, Tschechien, Tunesien, Turkmenistan, Türkei, Ungarn, Usbekistan, Weißrussland, Zypern

⁹ Quelle: http://www.unece.org/trans/conventn/agree_e.pdf

2 CMR

1 Exemplář pro odesílatele Exemplar für Absender

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. 9323631 INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ T					
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)					
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
4 Místo a datum nakládky zboží Einladestelle des Gutes und Datum		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
5 Příložené doklady Beiliegende Dokumente		18 Výtahy a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers					
6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet kolů Anzahl der Kolln	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hmot. v kg Bruttogewicht kg	12 Objem m ³ Umfang m ³	
UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	č. vozů(ů) bezpečnostní(ich) značky(ček) Gefährstoff-Nummer Nr.	Obalová skupina Verpackungsgruppe				
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formalty) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)				19 K lib. Zu zahlen vom			
				odesílatel Absender			
				měna/Währung			
				příjemce Empfänger			
				Dopravné-Fracht Slevy Ermässigungen			
				Saldo-Saldo			
				Dodat. výlohy			
				Zuschlagkosten			
				Jiné výlohy			
				Sonstige Kosten			
				Různé-Verschied.			
				Celkem k placení			
				Insgesamt zu bezahl.			
14 Dobírka Nachnahme				20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen:			
15 Pokyny ohledně placení dopravciho Anweisungen über die Frachtrechnung							
Vyplacené / Frei							
Nevyplacené / Unfrei							
21 Vystaveno v / Ausgefertigt in				24 Zboží obdržel Gut empfangen			
dne / am				Datum			
22				dne			
23				am dne			
Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders				Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers			
25 SPZ vozidla / taháče				přívěsu / návěsu			
26 Užitečné zatížení				užitečné zatížení			
27 Číslo DZW				28 Číslo jízdy			
29 Hraniční přechody				Potvrzení o převzetí celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen.			
30 Veškeré průvodní doklady							
31 Různé							

Sme oznomené časti musí vyplniť.
 Stark umrandete Teile sind vom Empfänger auszufüllen.
 1 - 15 a 21 + 22 a und
 Udesiatac musí zaplniti.
 Vom Absender sind verpflichtend auszufüllen.

CMR

3 GRAPHISCHE DARSTELLUNGEN

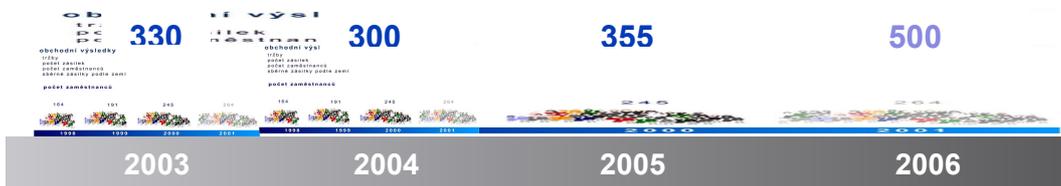
Tabelle 1

Einfuhren und Ausfuhren 2004-2007 (in Tausenden)			
	Tonnen	Sendungen	Profit
2004	32 492	14 859	18 904
2005	27 616	21 021	19 004
2006	37 387	21 517	21 835
2007 (Budget)	31 864	32 893	22 252

10

2

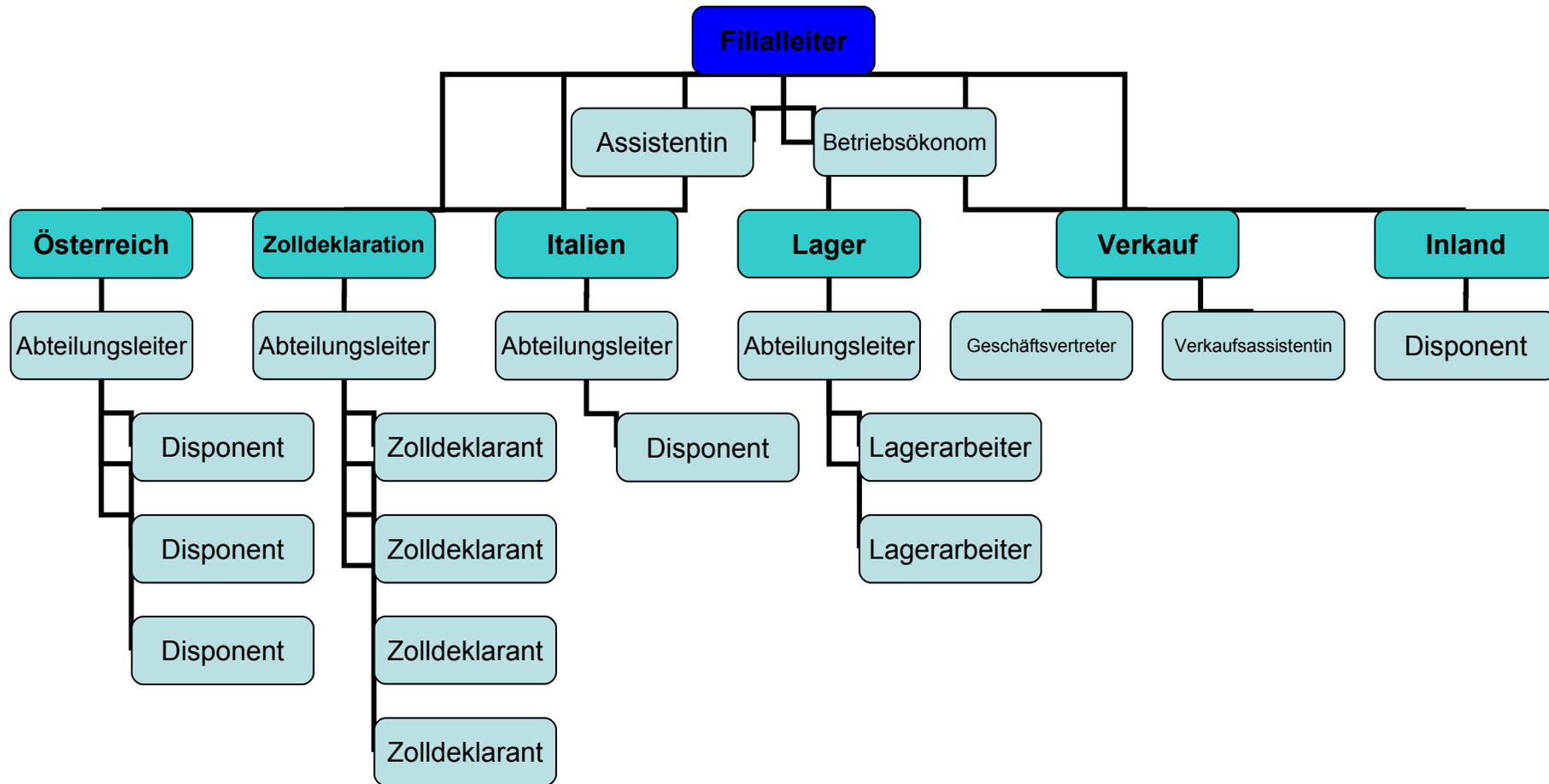
Die Anzahl der Angestellten in der Tschechischen Republik



¹⁰ Quelle: Schenker Intranet

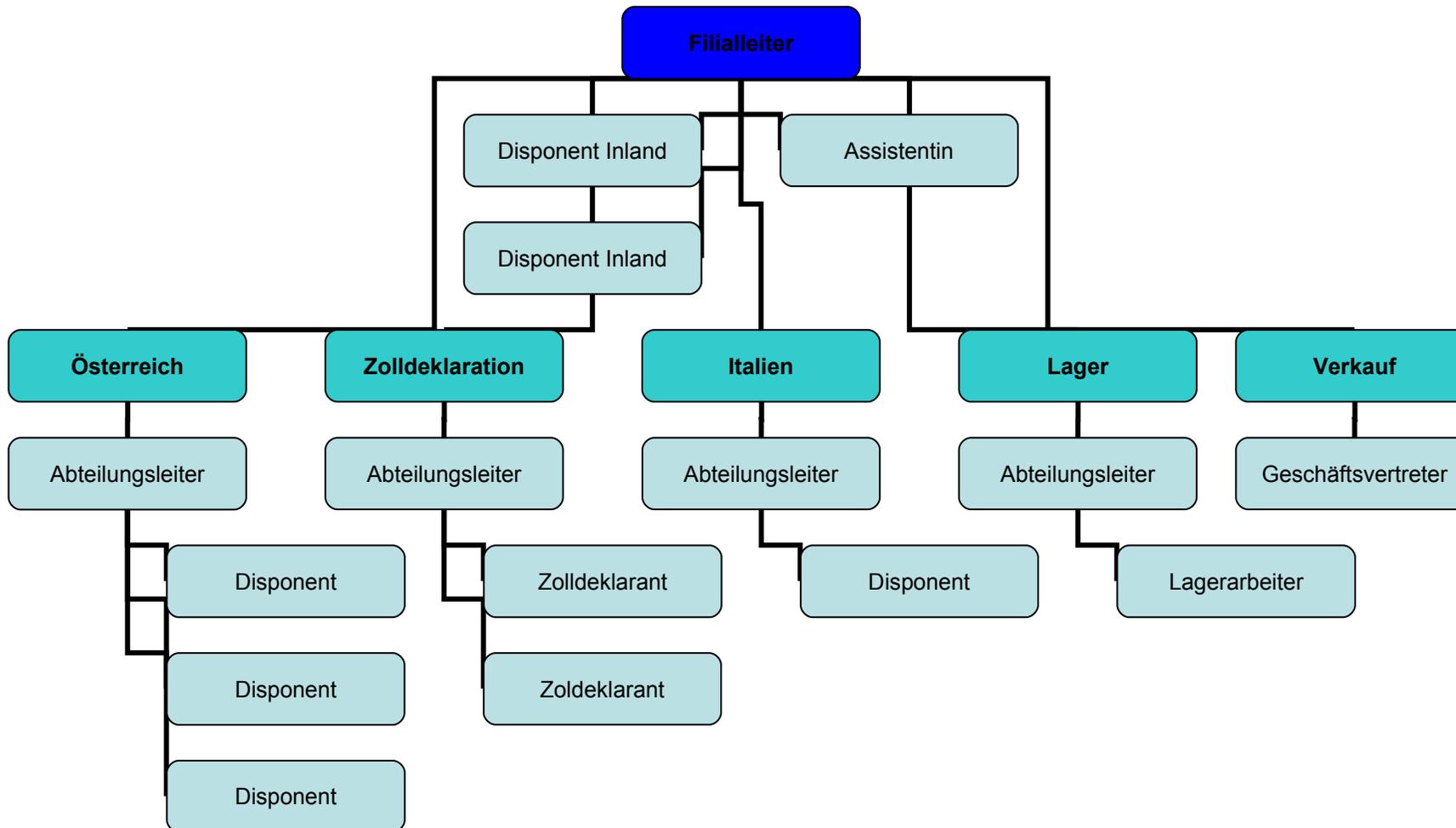
Organigramm 1

Die Struktur der Filiale in 2003



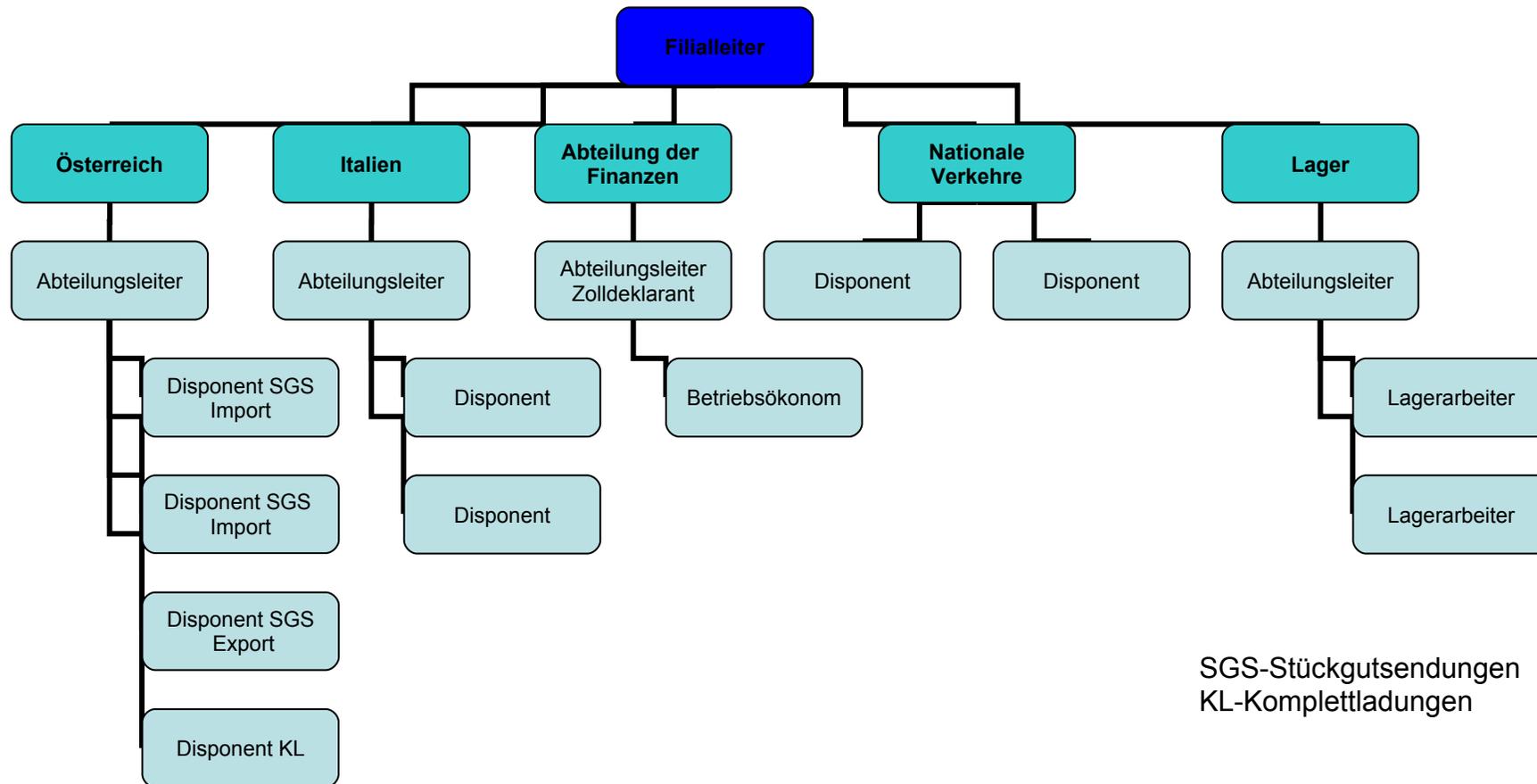
Organigramm 2

Die Struktur der Filiale in 2004



Organigramm 3

Die Struktur der Filiale in 2007



8 RESUMÉ

Cílem mé bakalářské práce bylo popsat strukturu firmy a změny, které se udály po vstupu České republiky do Evropské unie. Zabývala jsem se změnami nejen legislativními, ale také změnami ve struktuře firmy, respektive filiálky v Českých Budějovicích. Tuto filiálku jsem si vybrala jako příklad, na kterém jsem se snažila i laikům vysvětlit, jak v podstatě funguje tento druh obchodu, jaká je cesta zboží od odesilatele k příjemci a jakou funkci na této cestě má spediční firma jako je například Schenker s.r.o..

V úvodu jsem popsala, co se stalo po vstupu do Evropské unie a jaký vliv to mělo pro české obchodníky. Pro české obchodníky se otevřel mnohem větší trh, ale nastala také samozřejmě mnohem větší konkurence. V Evropské unii je na trhu více než 18 milionů firem, které se ale nacházejí v odlišné ekonomické situaci díky rozlišnosti legislativy jednotlivých zemí. Právě odvětví přepravy zboží bylo asi nejvíce ovlivněno vstupem. Došlo ke spoustě pozitivních změn, hlavně například co se týče zmenšení časových nákladů, protože díky odbourání celních formalit uvnitř Evropské unie, se významně snížila doba přepravy od odesilatele k příjemci. Také cena přeprav nepatrně klesla, protože celní deklarace samozřejmě nebyla zadarmo, takže náklady na celní řízení odpadly. Negativní změna nastala pro některé zaměstnance firem, kteří se zabývali celní deklarací, spousta lidí musela být propuštěna a nebo v lepším případě tito lidé byli přeškoleni a převedeni do jiné oblasti obchodu. Po vstupu České republiky do Evropské unie již není nutno provádět tolik celních formalit jako dříve, celní deklarace se týká pouze obchodu se zeměmi třetího světa.

Druhá kapitola byla věnována historii firmy Schenker celosvětově. Firma Schenker je původně rakouská společnost, která byla založena 1.6.1872 ve Vídni Gottfriedem Schenkerem. Na konci 19. století byla tato firma jediná, která se snažila logisticky přepravit co nejvíce zboží na jednu a za nejkratší čas. Postupem času se firma z Rakouska dále rozšiřovala do Evropy a vytvořila tak síť poboček, které přepravovaly zboží buď vlaky nebo koňskými spřeženími. Tato firma zprostředkovávala i přepravy zboží po moři i do Spojených států.

Dnes má tato firma pobočky úplně po celém světě, kde pracuje 42 000 lidí v 1 100 pobočkách a roční obrat se pohybuje kolem 9 miliard Euro. Tato firma je

specialista na pozemní, námořní, leteckou i železniční přepravu. Česká republika spadá do oblasti jihovýchodní Evropy s hlavním představenstvem ve Vídni a zároveň má vlastní vedení se sídlem v Rudné u Prahy.

Třetí kapitola se již zabývá historií a právní povahou firmy Schenker s.r.o. v České republice. Jejím vývojem od vzniku firmy po současnost a službami, které tato společnost nabízí zákazníkům. Firma prošla dlouhým vývojem. O společnosti Schenker můžeme slyšet poprvé v roce 1874 a znovu vstoupila na trh v 1991 pod názvem Schenker CS Interlogistic. Dnes je firma zavedena v obchodním rejstříku pod názvem Schenker s.r.o.

Ve čtvrté kapitole popisují strukturu filiálky v Českých Budějovicích. Tato pobočka vznikla 1.4.2000 a dnes zde pracuje 16 lidí v šesti odděleních. Je zde oddělení Rakousko, Itálie, tuzemsko, finanční oddělení, sklad a také obchodní oddělení, které ale náleží do kompetence hlavní filiálky v Rudné u Prahy. Jednotlivě popisují provozní oddělení, jejich strukturu a služby, které poskytují. Oddělení Itálie jezdí pravidelné linky do Milána a Bologny, jak import tak export, a navíc zajišťují speciální přepravu do Švédska. Oddělení Rakouska má pravidelné linky z a do Lince, Salzburgu, Bergheimu, Innsbrucku a stejně tak pracovníci tohoto oddělení zajišťují přepravy do států třetího světa, to znamená mimo Evropskou unii a to například do Řecka nebo Makedonie apod. Tato filiálka se specializuje na pozemní přepravu a to jak celovozovou, tak příkládkovou, tak i sběrnou službu. Vnitrostátní přeprava funguje díky internímu systému firmy Schenker, kde jednotlivé pobočky spolupracují a jezdí tzv. Shuttly, které rozváží zboží na partnerský terminál, nejbliž k sídlu zákazníka, odkud je pak dovezeno na místo určení. Zařadila jsem zde informační tabulky ohledně pravidelných jízdních řádů všech oddělení.

Pátá kapitola je věnována změnám před a po vstupu do Evropské unie. První část obsahuje změny, které nastaly v celních záležitostech při přepravě. Vysvětlují, co je to celní unie a jaké má cíle. Celní unie je důležitý element vnitřního trhu Evropské unie, prosazuje volný pohyb osob, zboží, služeb a kapitálu. Snaží se vytvořit optimální tržní podmínky pro všechny členské státy. V této kapitole také popisují celní deklaraci před a po vstupu do Evropské unie, jaké dokumenty a procesy byly nutné před rokem 2004 a jak byla celní deklarace zjednodušena po vstupu do Evropské unie. Osoba, která chtěla převážet zboží přes hranice, byla povinna nahlásit toto zboží na příslušném celním úřadě. Tím začalo celní řízení a dříve než bylo toto zboží procleno, nemohlo být

propuštěno do volného oběhu na trhu. K tomu bylo zapotřebí dokumentu JCD – jednotný celní doklad. Po vstupu do Evropské unie se takto proclívá pouze zboží ze a do zemí třetího světa pomocí dokumentu JSD a zákazník neplatí clo, pokud má doklad ATR, platí pouze daň z přidané hodnoty. Mimo jiné jsem se snažila zjistit, jaký dopad tyto změny měly na jednotlivá oddělení.

Byly zavedené také jednotné celní sazby, pokud se zboží pohybuje uvnitř Evropské unie. Tyto sazby se řídí sazebníkem TARIC v rámci jednotné obchodní politiky. Tímto je společnost ujištěna, že mají stejné podmínky jako ostatní podnikatelé v jiných členských státech. Zvýšení cla je možné pouze v souladu s Organizací světového obchodu (WTO).

Změny v legislativě jsou také obsaženy v páté kapitole. Hlavní změny nastaly u: Celního zákona č. 13/1993 sb., Vyhlášky č.200/2004 sb., Nařízení rady o osvobození od cla z dovozu, Nařízení rady o statické nomenklatuře, Jednotného celního sazebníku TARIC. Zákon o dani z přidané hodnoty č.235/2004 sb. byl také upraven a to co se týče importu a exportu zboží ze států třetího světa.

K rozsáhlým změnám tedy došlo v legislativě ve vztahu mezi státy Evropské unie a státy třetího světa. Celní zákon č. 13/1993 sb. byl novelizován a upravuje právní vztahy v celnictví, které nejsou bezprostředně řízeny ustanoveními Evropského společenství. Vyhláška č. 200/2004 sb. se zabývá statistikou o importu a exportu zboží mezi Českou republikou a státy Evropského společenství. Nařízení rady o osvobození od cla z dovozu a jeho novela se zabývá daní z přidané hodnoty, k čemu patří ještě zákon o dani z přidané hodnoty č.235/2004 sb.

Evropská unie vydala v 1992 Celní kodex, který platí pro všechny členské státy a slouží jako podklad pro celní právo Evropského společenství a upravuje v první řadě dovozní a vývozní údaje o zboží pohybujícím se uvnitř Evropské unie.

Čtenáře seznamují se systémem INTRASTAT, což je systém, který byl zavedený v 1993 a jedná se o statistické vykazování pohybu zboží uvnitř EU. Přibližují, kdo má povinnost pro INTRASTAT vykazovat a jak tento systém funguje. Povinnost vykazovat data pro INTRASTAT má ten, kdo překročí asimilační síťový práh.

V této kapitole se také dočtete o struktuře firmy. Struktura byla po vstupu do Evropské unie pozměněna, hlavně kvůli zrušení práv celní deklarace. Firma se na vstup připravovala již dva roky předem a dala zaměstnancům příležitost se přeškolit, aby tak nemuseli firmu opustit. Celní deklarace je tedy stále nutná pro obchod se zeměmi mimo Evropskou unii, ale tyto služby nepotřebují více jak jednoho

zaměstnanec na pobočce, který se touto deklarácí zabývá. Navíc to není hlavní náplní jeho práce. Funkce celního deklaranta tedy úplně nezanikla. Stále je tato práce potřebná pro obchod se zeměmi mimo Evropskou unii, ale jako například v této společnosti byly stavy sníženy z 5 zaměstnanců v 2003 na 1 v 2007.

V příloze najdete INCOTERMS 2000 – dodací podmínky, kterými se řídí obchody na celém světě. Jde o rozdělení nákladů a rizik mezi odesilatele a příjemce. Poprvé tyto podmínky vznikly v Paříži v 1936 a postupem času byly modernizovány.

Pro ukázkou jsem zařadila kopie dokumentů JSD a CMR potřebných při přepravě zboží. A pro srovnání struktury firmy v letech 2003, 2004 a 2007 jsou k nahlédnutí organigramy.

Die gebrauchten Quellen

- INCOTERMS
<http://www.icc-austria.org/?location=%2Fchannels%2Faussenhandel%2Fincoterms%2Findex.php>
- <http://www.iccwbo.org/incoterms/wallchart/wallchart.pdf>
- Zollverwaltung
http://www.cs.mfcr.cz/NR/rdonlyres/10A6CC6B-D73D-47B6-8E04-0470DDD6E492/0/J571v06A_uvod.pdf
- Zollgesetz 13/1993
http://i.iinfo.cz/urs-att/p_013-93-114704255844579.htm
- Verordnungsblatt
http://trade-info.cec.eu.int/doclib/docs/2005/june/tradoc_123928.pdf
- Aktivitäten der Zollunion, Zoll
- http://europa.eu/pol/cust/index_cs.htm
- <http://seznam.trade.cz/instituce/export-import/>
- http://www.cnb.cz/cz/mezinarodni_vztahy/cr_eu_integrace/
- http://www.bic.cz/dwl/srn_for_web.pdf
- http://www.penize.cz/info/eu/pn/Zme_se_po_vs_cr_do_%20EU_st_zah_ob.pdf
- www.euroskop.cz
- Intranet Schenker
- Interne Magazine der Firma Schenker GmbH – 2003, 2004, 2005, 2006
- Interne Informationen der Firma Schenker GmbH
- Hakenberg, Waltraud: Grundzüge des Europäischen Wirtschaftsrecht, Praha 2000
- Pittner, Miroslav; Šejda, Pavel: Řízení inovací v podniku, Praha 2004