

Vysoká škola logistiky o.p.s.
Studijní program Logistika
Obor: Dopravní logistika

Mezinárodní silniční přeprava v režimu tranzit

International Road Transport in Transit

Vedoucí bakalářské práce: prof. Ing. Daniela Marasová, CSc.
Student: Adam Krejzl

Přerov 2020



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student	Adam Krejzl
studijní program	Logistika
obor	Dopravní logistika

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

Název tématu: **Mezinárodní silniční přeprava v režimu tranzit**

Cíl práce:

Na základě znalostí teorie logistiky silniční dopravy charakterizovat aktéry a postupnost procesů v režimu tranzit. Analyzovat možné varianty situací v průběhu tranzitu a jejich řešení. V praktické části aplikovat teoretické zásady na konkrétní příklad přepravy vojenského materiálu.

Zásady pro vypracování:

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

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teorie mezinárodní nákladní dopravy
2. Analýza současného stavu v zajišťování tranzitní mezinárodní silniční nákladní dopravy
3. Návrhy na zrychlení odbavení a zkrácení dodacích lhůt zboží vojenského materiálu
4. Vyhodnocení návrhů a jejich realizace

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

LAMBERT, Douglas M., James R. STOCK a Lisa M. ELLRAM. Logistika: příkladové studie, řízení zásob, přeprava a skladování, balení zboží. 2. vyd. Brno: CP Books, 2005. ISBN 80-251-0504-0.

CEMPÍREK, Václav a kol. Logistická centra. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. ISBN 978-80-86530-70-3.

PERNICA, Petr. Logistika pro 21. století. 1. vyd. Praha: Radix, 2005. ISBN 80-86031-59-4.

Vedoucí bakalářské práce:

prof. Ing. Daniela Marasová, CSc.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2019

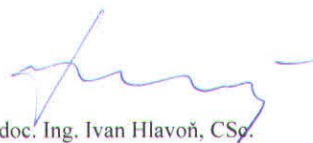
Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



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



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

Čestné prohlášení

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

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

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

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze bakalářské, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 5. 5. 2019

.....

podpis

Anotace: Bakalářská práce je zaměřena na silniční kamionovou dopravu v režimu tranzit. Cílem práce je přiblížit vývoj tranzitu, historické souvislosti a jeho současný stav. V praktické části se zaměřuje na rozbor přepravy vojenského materiálu v co nejkratším čase.

Klíčová slova: Evropská unie, doprava, silniční kamionová doprava, tranzit, T1, T2, TIR,

Annotation: This bachelor thesis is focused on road truck transport in transit mode. The aim of the work is to approach the development of transit, historical context and its current state. The practical part focuses on the analysis of the transport of military equipment in the shortest possible time.

Keywords: European Union, transport, road truck transport, transit, T1, T2, TIR,

OBSAH

Zadání bakalářské práce.....	2
Čestné prohlášení.....	4
Úvod	7
1. Teorie mezinárodní nákladní dopravy	
1.1. Druhy nákladních doprav	8
1.1.1. Železniční nákladní doprava	8
1.1.2. Silniční nákladní doprava	8
1.1.3. Vodní nákladní doprava	9
1.1.4. Letecká nákladní doprava	10
1.1.5. Kombinovaná (multimodální) doprava.....	10
1.2. Logistická centra v řetězcích s mezinárodní kamionovou dopravou.....	11
1.2.1. Integrované logistické řetězce v éře informatiky	11
1.2.2. Příklad řešení logistického centra v řetězcích s MKD v ČR	11
1.3. Charakteristika silniční přepravy.....	12
1.3.1. Druhy silničních nákladních vozidel	12
1.3.2. Druhy silničních přeprav	13
1.3.3. Podmínky provádění mezinárodní silniční dopravy.....	15
2. Analýza současného stavu v zajišťování tranzitní mezinárodní silniční nákladní dopravy	
2.1. Historické podmínky pro vznik režimu tranzit	19
2.2. Vývoj režimu tranzit	20
2.2.1. Režim karnet TIR	20
2.2.2. Režim karnet ATA.....	22
2.2.3. Tranzitní režim Společenství resp. EU.....	22
2.2.4. Společný tranzit	22
2.3. Charakteristika režimu tranzit u silniční nákladní dopravy.....	23
2.3.1. Druhy režimu tranzit	23
2.3.2. Způsoby provádění tranzitu Unie	24
2.3.3. Zajištění celního dluhu	25
2.3.4. Povinnosti účastníků v režimu tranzit.....	26

2.3.5.	Úkony v celním řízení pro režim tranzit.....	27
3.	Návrhy na zrychlení odbavení a zkrácení dodacích lhůt zboží vojenského materiálu	
3.1.	Metodika dovozu, vývozu a tranzitu vojenského materiálu pro civilní sektor	30
3.1.1.	Obecné zásady pro nakládání s vojenským materiálem.....	30
3.1.2.	Dovoz vojenského materiálu do ČR z členského státu EU.....	31
3.1.3.	Vývoz vojenského materiálu z členského státu EU.....	31
3.1.4.	Nakládání se zbožím dvojího použití	32
3.1.5.	Návrhy na optimalizaci přeprav vojenského materiálu	33
3.2.	Metodika tranzitu vojenského materiálu NATO	36
4.	Vyhodnocení návrhů a jejich realizace	
Závěr	39
	Seznam zkratk a definic.....	40
	Seznam právních předpisů pro mezinárodní silniční dopravu a režim tranzit	43
	Seznam použitých zdrojů	44

Seznam příloh

- 1) tranzitní doprovodný doklad T1
- 2) tranzitní bezpečnostní doprovodný doklad T1
- 3) mezinárodní nákladní list CMR
- 4) karnet TIR
- 5) karnet ATA
- 6) železniční nákladní list CIM
- 7) říční konosament
- 8) námořní konosament (B/L)
- 9) letecký manifest (Airway Bill)
- 10) multimodální konosament FIATA FBL
- 11) formulář 302
- 12) žádost o vydání povolení k obchodování s vojenským materiálem
- 13) žádost o udělení licence pro dovoz/vývoz vojenského materiálu
- 14) mezinárodní importní certifikát CZ
- 15) INCOTERMS 2020

Úvod

Vzhledem k neustálé aglomeraci sídel a globalizaci, ke kterým přispívá nárůst obyvatelstva, jsem si vybral toto téma, abych důkladně objasnil mezinárodní přepravu zboží v režimu tranzit, a to od prvotního transportu v poválečných letech až po současný režim tranzit vázaný na všechny úmluvy, přepravní podmínky a dispozice. Rozvoj dopravy vždy vedl ke zpřístupnění spojení dvou a více zeměpisných bodů na mapě s nutností budovat příslušnou infrastrukturu. V zásadě se bez každodenní přepravy ať už potravin, surovin nebo osob nedá obejít. Tyto úkony musí být řešeny velice komplexně s ohledem na požadavky ekonomické, environmentální, časové a s dodržáním bezpečnosti a stálosti těchto procesů.

Tato bakalářská práce bude v teoretické části rozebírat mezinárodní nákladní dopravu. Poté budou vysvětleny druhy celních režimů tranzitu a povinnosti jednotlivých subjektů podílejících se na silniční přepravě zboží v režimu tranzit.

V praktické části se pokusím navrhnout zrychlení dodacích lhůt pro přepravu zboží vojenského charakteru a vyhodnotit možnosti jejich realizace.

Pro rychlou orientaci uvádím v závěru seznam použitých zkratk a definic.

1. Teorie mezinárodní nákladní dopravy

Nákladní doprava je souhrn úkonů, jimiž se uskutečňuje přeprava nákladů. Je to činnost spojená s cíleným přemísťováním hmotných předmětů (zboží) v různých objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.

Při mezinárodní nákladní dopravě zboží přestupuje hranici státu odeslání a případně hranice dalších sousedících států.

1.1. Druhy nákladních doprav

1.1.2 Silniční nákladní doprava

V roce 1892 Gottlieb Daimler zkonstruoval první nákladní automobil. V následujících letech zlepšování konstrukce a modernější motory umožnily stavbu stále větších nákladních vozů. Aby byla zvětšena kapacita přepravovaného nákladu, byly nákladní vozy později upravovány pro tažení přívěsů. Silniční doprava je oproti železniční konkurenčně pružnější. Je to tím, že technologie jejího provozu je jednodušší a také díky relačnímu charakteru provozu (přeprava z místa A do místa B). Přeprava se odehrává na silniční síti a je přístupná tisícům silničních dopravců.

Silniční nákladní doprava se obvykle člení podle druhu dopravních prostředků:

- valníkovými, sklápěčovými nebo speciálními automobily a dále na přepravu:
- návěsy nebo přívěsy.

Základními předpisy jsou Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), Ženeva 19. 5. 1956, Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), Ženeva 30. 9. 1957, zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Přepravním dokladem je zpravidla **mezinárodní nákladní list CMR** (viz příloha č. 3).

1.1.3 Vodní nákladní doprava

Vodní doprava je druh dopravy, který je zajišťován plavbou po vodních tocích (zejména řekách), umělých i přírodních jezerech, mořích, oceánech i umělých plavebních kanálech. Plavidlem bývá nejčastěji loď. Vodní (lodní) dopravu lze rozdělit na

- námořní a vnitrozemskou (vnitrozemskou se rozumí zejména říční a jezerní),
- osobní a nákladní,
- linkovou (pravidelnou) a příležitostnou (nepravidelnou).

Ve vnitrozemské a v námořní dopravě jsou různé podmínky. Říční doprava je omezena dopravními cestami (splavnými říčními toky). Specifikem vodní dopravy jsou prostoje,

kteře nemůžee dopravní podnikatel (rejdař) ovlivnit (vysoký či nízký stav vody na řekách, počasí na oceánech apod.)

Celosvětově nejrozšířenějším typem námořní přepravy v rámci multimodální přepravy je kontejnerová přeprava (viz popis kontejnerů v seznamu zkratek a definic v závěru). Objem kontejnerové přepravy se udává v jednotkách TEU (zkratka z anglického Twenty-foot Equivalent Unit), přičemž 1 TEU je ekvivalentem jednoho 20stopého kontejneru.

Základními předpisy pro vnitrozemskou dopravu jsou Budapeštská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI), Budapešť 22. 6. 2001, zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě a vyhláška MD č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.

Základními předpisy pro námořní dopravu jsou "Hamburská pravidla" (Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, Hamburk 1978), Haagsko-Visbyská pravidla 1968: protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů ze dne 25. srpna 1924, Brusel 23. 2. 1968 a zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě.

Lodní dopravce vystaví pro každou přepravu zboží přepravní listinu (nákladní list); náložný list (konosament) vystaví jen tehdy, jestliže to požaduje odesílatel a pokud to bylo dohodnuto před nakládkou zboží nebo jeho převzetím k přepravě. Přepravní listina slouží jako důkaz o uzavření a obsahu smlouvy o přepravě, jakož i o převzetí zboží dopravcem. Zejména zakládá domněnku, že zboží bylo převzato k přepravě tak, jak je popsáno v přepravní listině. Jedná-li se v případě přepravní listiny o náložný list, je tato listina rozhodná pro vztah mezi dopravcem a příjemcem zboží. Pro právní vztah mezi dopravcem a odesílatelem zůstávají rozhodnými ustanovení smlouvy o přepravě.

Originální vyhotovení **náložného listu (konosamentu, Bill of Lading, B/L)** jsou cenným papírem znějícím na jméno příjemce, na řad nebo na doručitele. V místě určení bude zboží vydáno tomu, kdo jako první předloží originál náložného listu; vydání zboží nemůže již být vyžadováno oproti předložení ostatních originálů. Když je zboží převzato dopravcem, má předání náložného listu tomu, koho náložný list opravňuje k přijetí zboží, tytéž účinky pro nabytí práv ke zboží jako předání zboží. *(Neslučovat s nákladním listem, který je u ostatních druhů přeprav pouze dokladem o uzavření přepravní smlouvy).*

V říční přepravě je základním přepravním dokladem nákladní list (říční manifest) nebo i náložný list (konosament). Nákladní list je obdobou nákladního listu používaného v jiných dopravních oborech. Vzory říčního manifestu a konosamentu jsou uvedeny v příloze č. 7 a 8.

1.1.4 Letecká nákladní doprava

je obvykle rychlý, ale nejdražší způsob přepravy nákladu. Zpravidla se jedná o příkladku zboží do linek osobní dopravy nebo jde o samostatné nákladní linky, ať už pravidelné či nepravidelné. Dopravcem jsou specializované letecké společnosti. Přepravují zejména urgentní zboží, poštovní a kurýrní zásilky, potraviny, citlivé součástky.

Základním předpisem je Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, Montreal 28. 5. 1999.

Přepravním dokladem je **letecký manifest** (cargo manifest) (Airway Bill, AWB, viz vzor v příloze č. 9), obsahující podrobnosti o zásilce včetně místa určení, odesílatele a typu doručovací služby, který je dokladem o uzavření smlouvy o přepravě. MAWB (Master Airway Bill) je hlavní letecký nákladní list vydaný hlavním dopravcem zboží po přijetí zboží od zasílatele k dodání na místo určení podle dohodnutých podmínek. HAWB (House Airway Bill) je letecký ložný list vystavený zasílatelem při přijetí zboží od odesílatele, kterým potvrzuje, že zboží bude dodáno na místo určení.

1.1.5 Kombinovaná (multimodální) přeprava

Multimodální přeprava je přeprava využívající alespoň dva přepravní obory. Je to kombinovaná přeprava s převažující železniční, říční, námořní či leteckou dopravou, kdy počáteční a konečná silniční doprava je co nejkratší. Dělí se na:

přeprava doprovázená:

- přeprava kamionů na železničních vozech v systému Ro/La (Rollende Landstrasse),
- přeprava vozidel nebo železničních podvozků na námořních lodích Ro/Ro,
- přeprava výměnných nástaveb na dopravní prostředek a řada dalších přeprav.

přeprava nedoprovázená:

- přeprava standardizovaných palet a kontejnerů.

Kombinovanou přepravu zajišťují většinou tzv. operátoři (MTO - Multimodal Transport Operator). Ti provozují kontejnerové terminály a překladiště, provádějí svoz a rozvoz zásilek, pronajímají kontejnery, organizují kontejnerové vlaky apod.

Operátor MTO - zasílatel jako výstavce **multimodálního konosamentu (náložního listu) FBL** (FIATA Bill of Lading) přejímá jako „smluvní dopravce“ odpovědnost za provedení kombinované přepravy z místa odeslání do místa určení. Konosament FBL (viz vzor v příloze č. 10) může vystavit pouze zasílatel, který je členem Mezinárodní federace zasilatelských sdružení (FIATA) (francouzsky Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) nebo národního svazu zasílatelů (v ČR Svazu spedice a skladování).

Základními předpisy jsou Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC), Ženeva 1. 2. 1991 a Úmluva o celním odbavování kontejnerů společného fondu používaných v mezinárodní dopravě, Ženeva 21. 1. 1994.

1.2 Logistická centra v řetězcích s mezinárodní kamionovou dopravou

1.2.1 Integrované logistické řetězce v éře informatiky

V tomto odstavci se pokusím analyzovat a navrhnout řešení **logistického terminálu** určeného pro mezinárodní kamionovou dopravu v podmínkách České republiky.

Vývoj logistiky v západních vyspělých ekonomikách probíhal od pouhého omezení na distribuci hotových výrobků, která se v 70. letech postupně rozšířila i na zásobování a pronikla do řízení výroby. Kvalitativním skokem počítačového vybavení podniků a příchodem síťových informačních systémů dochází k integraci podnikových funkcí vývoje zásobování, výroby a distribuce. V podnicích se začínají vytvářet ucelené logistické řetězce a systémy propojení se zákazníky a dodavateli - praxe se orientuje na integrovanou logistiku (The Total Supply-Chain).

Důsledkem je uzavírání strategických aliancí mezi podniky, jejich zákazníky, subdodavateli a poskytovateli logistických služeb.

Požadavky na logistické firmy

Logistické firmy v éře informatiky tedy musí v oblasti profesního know-how nabídnout zákazníkům zejména tyto produkty:

- pomoc při vytváření logistické strategie a služeb,
- navrhování logistických systémů včetně dopravních systémů a multimodálních dopravních center,
- distribuce v podmínkách evropského trhu,
- pomoc při výběru logistických informačních systémů, řešení financí a controllingu v logistice.

Z těchto aspektů je možno vyvodit závěry pro budoucí podobu logistických řetězců v ČR. Půjde o řetězce s rozdílnými objemy toků široké sortimentní struktury zboží, často s kolísavým časovým průběhem. Různorodý charakter logistických řetězců vyžaduje diferencovanou nabídku logistických služeb. Vytvoří se prostor pro konsolidaci zásilek a je třeba nových logistických center vázaných na střediska průmyslové výroby a na dopravní infrastrukturu.

1.2.2 Příklad řešení logistického centra v řetězcích s MKD v ČR

Logistický terminál je koncipován jako článek logistického řetězce s mezinárodní kamionovou dopravou, a to z těchto důvodů:

- finální výroba má na našem území převážně pásmový charakter rozmístění a její zásobovací i distribuční logistické řetězce budou inklinovat spíše k silniční dopravě,
- silný vzestup mezinárodní přepravy zboží a služeb vyvolává rostoucí zatížení dálniční sítě, hlavních tahů na silnicích I. třídy a hraničních přechodů,
- terminál bude umožňovat ukončení řady tranzitních a dovozních operací bez negativních vlivů odstavených nákladních vozidel v centrech měst.

Mimo to je základní funkcí terminálu:

- aktuální řešení vznikající city logistiky sousedících měst, odstranění dopravního přetížení center měst,
- zefektivnění provádění celního řízení a souvisejících celních služeb pro hladký tok zboží v logistickém řetězci v tuzemsku i zahraničí,

- prostorové soustředění skladů z velkého počtu rozptýlených objektů do jedné skladovací haly s příslušnou infrastrukturou a provozem veřejného celního skladu.

Centralizace skladů představuje víceméně alternativní logistickou technologii vůči technologii JIT (just-in-time). Je to prostorové soustředění skladů z většího počtu rozptýlených objektů do jednoho objektu, který je velký a těží z výhod "zhromadnění" a automatizace skladových procesů. Příkladem uplatnění této technologie může být švédská telekomunikační firma Ericsson, která nahradila síť svých 130 skladů jediným centrálním automatizovaným velkoskladem. Koncentrace skladové sítě je zdůvodněna redukcí logistických nákladů.

Komplexní logistické a zasilatelské služby poskytované logistickým terminálem mohou zákazníkům přispět k vyššímu standardu kvality, ke snížení fixních nákladů, k odbourání různých neproduktivních činností, ke snížení vázanosti kapitálu a ke zvýšení flexibility.

Konečný cílem uvažovaného řešení je propojení finálního výrobce s jeho dodavateli a s distribučními a obchodními partnery až po konečné zákazníky celistvým logistickým řetězcem rozšiřujícím se i na zpětné toky reklamovaného zboží a toky obalů a odpadů k recyklaci. Jedině toto pojetí integrované logistiky, zaměřené na snižování logistických nákladů, může nést označení „World Class Logistics“.

1.3 Charakteristika silniční přepravy

1.3.1 Druhy silničních nákladních vozidel

Návěs je tažené vozidlo, jehož náprava nabo nápravy jsou umístěny za těžištěm vozidla, vybavené spojovacím zařízením umožňujícím přenášet vodorovné a svislé síly na tažené vozidlo (návěsový tahač, Sattelzug, trailer).

- plachtový - přepravní objem i přes 100 cbm, zejména u typů „JUMBO“,
- nízkoložné typy „Maxicube“ - podlahová kapacita i přes 34 europalet,
- skříňový - izotermický, chladící nebo mrazící,
- kontejnerové šasi - pro přepravu 2 x 20', 1 x 40' nebo se speciálním výsuvným rámem pro 1 x 45' kontejner,
- cisternový - dělí se podle počtu komor, úpravy dle Dohody ADR apod.,
- silo - např. pro přepravu cementu,
- délka návěsu může být 12,5 m (dvounápravový) nebo 13,5 m (třínápravový).

Prívěs je tažené vozidlo, vybavené spojovacím zařízením, které řídí směr přední nápravy a nepůsobí významným zatížením na tažené vozidlo, které má vlastní ložnou plochu pro náklad. Běžné pojmenování je souprava - plachtová, skříňová apod.

Malá nákladní vozidla - s užitečnou hmotností do 3,5 tun

Dodávková vozidla - v provedení uzavřená dodávka, pick-up, valník apod., užitečná hmotnost většinou do 1,5 t

1.3.2 Druhy silničních přeprav

Přeprava nadrozměrných zásilek

Je to přeprava těžkých a nadrozměrných nákladů, které svou hmotností přesahují nejvyšší povolenou celkovou hmotnost vozidla či maximální povolené rozměry. K provozování této přepravy je nutné povolení ke zvláštnímu užívání pozemní komunikace a vlastnictví specializovaného parku silničních vozidel.

Závazná objednávka dopravy musí obsahovat:

- podrobný popis zásilky, dokumentaci, technický náčrt atd.,
- hmotnost a rozměry jednotlivých kusů,
- zvláštnosti zásilky - těžiště, místa označení pro podpěry, úchyty,
- popis místa nakládky a vykládky a mechanismů a pomůcek, kterými jsou tato místa vybavena,
- termíny, které bude nutno dodržet.

Po obdržení objednávky zahájí dopravce tzv. přípravu k přepravě, tj. průzkum trasy, určení vhodného typu podvozku, výběr optimální trasy, jednání s ostatními dotčenými organizacemi, orientační odhad nákladů, žádost o povolení přepravy, stanovení časového plánu cesty apod.

Při mezinárodní přepravě nadrozměrných nákladů je zapotřebí mezinárodní povolení této přepravy, jehož součástí je i stanovení hraničního přechodu a přesné vytipování trasy. Jakmile dopravce získá souhlas všech dotčených orgánů, může přepravu zahájit. Zásilku nakládá zákazník a vykládá příjemce. Povinností dopravce je přistavit vhodný podvozek.

Kurýrní přeprava

Kurýrní přeprava patří do skupiny zvláštních přeprav, označovaných jako přeprava typu „z domu do domu“, kdy dopravce může určit místo, kde se v daném okamžiku zásilka právě nachází (trasování). Je to přeprava malých kusových zásilek, cenin a dokumentů, které přepravuje jeden dopravce různými druhy dopravních prostředků. Výhodou této přepravy je její rychlost a spolehlivost.

Přeprava kusových zásilek - sběrná služba

Sběrná služba (SBS) je systém přepravy zásilek „z domu do domu“.

Charakteristickým znakem je soustřeďování rozměrově a hmotnostně menších zásilek v odesílacím sběrném středisku a jejich přeprava kamionem do sběrného střediska v místě určení. Svoz a rozvoz zásilek od různých odesílatelů pro různé příjemce umožňuje maximální využití kapacity dopravních prostředků a tím minimalizaci přepravních nákladů.

Sběrná služba může být vnitrostátní nebo mezinárodní. Kromě silniční může být zajišťována také dopravou železniční a námořní (kontejnerovou).

Smluvní partneři musí mít přesně vypracované přepravní podmínky, tarifní podmínky, technologii přepravy, dostatečné technické zabezpečení aj.

Maximální hmotnost i rozměry zásilky určí provozovatel. K přepravě se obvykle nepřijímají:

- nebalený nábytek,
- věci vysoké kulturní hodnoty, cenné zboží,
- živá zvířata,
- snadno zkazitelné zboží,
- zboží, které netvoří ucelenou manipulační jednotku,
- věci nebezpečné, které nelze přepravovat společně s ostatními.

Cena za přepravu, tzv. přepravné, má charakter ceny smluvní a při jejím sestavování se bere v úvahu objem přepravovaného zboží v dané relaci, dodací lhůta a ceny konkurentů.

Přeprava snadno zkazitelného zboží

je upravena Dohodou o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP), Ženeva 1. 9. 1970, která platí pro přepravu hluboko zmrazených a zmrazených potravin a dalších snadno zkazitelných potravin. Dohoda ATP platí pro přepravu silničními a železničními prostředky nebo jejich kombinací.

Přeprava se uskutečňuje ve specializovaných dopravních prostředcích těchto druhů:

- izotermické - skříň se skládá z teplotně izolovaných stěn, včetně dveří, podlahy a střechy, které zamezují výměně tepla mezi vnějším a vnitřním povrchem,
- chlazené - zde se používá zdroj chladu (přírodní nebo suchý led), který snižuje a udržuje teplotu uvnitř,
- chladicí a mrazicí - tyto prostředky jsou vybaveny strojním chladicím zařízením pro snižování vnitřní teploty,
- vyhřívací - jsou vybaveny vytápěcím zařízením schopným zvýšit teplotu uvnitř skříně a udržet ji nejméně 12 hodin.

Tyto speciální prostředky podléhají speciální kontrole ve zkušebních stanicích, které ověřují jejich technickou způsobilost. Pokud splňují předepsané podmínky, vydává se Osvědčení ATP nebo certifikační štítek.

Pro přepravu snadno zkazitelného zboží jsou dohodou vyhlášeny teplotní podmínky, za nichž je možno přepravu jednotlivých druhů zboží uskutečnit (např. teplotní podmínky pro zmrazené nebo hluboko zmrazené potraviny apod.)

Přeprava nebezpečných věcí

Nebezpečné zboží je takové zboží, které lze převzít k přepravě pouze na základě podmínek stanovených Evropskou dohodou o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), Ženeva 30. 9. 1957. Věcná ustanovení dohody se vztahují i na vnitrostátní přepravu.

Látky a výrobky v dohodě ADR neuvedené se nepovažují za nebezpečné.

Nevyčištěné prázdné obaly od nebezpečného zboží se klasifikují jako nebezpečné.

Doklady, které doprovází zásilku nebezpečného zboží jsou:

- nákladní list CMR, který oproti obvyklým údajům obsahuje: pojmenování nebezpečného zboží, jeho označení třídou a zkratkou ADR, počet a pojmenování obalů, brutto hmotnost,
- písemné pokyny pro případ nehody.

Přeprava nebezpečných látek se provádí vozidly k tomuto účelu speciálně vybavenými. Dopravní prostředky musí být výrazně označeny. Předpisy také stanoví, jakými prostředky musí být vozidlo používané k přepravě nebezpečných nákladů povinně vybaveno. Jsou také stanoveny povinnosti osádky vozidla během přepravy nebezpečných nákladů.

Pro železniční přepravu platí Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID), Madrid 1. 1. 2007, který je připojen C k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

1.3.3 Podmínky provádění mezinárodní silniční dopravy

Zahraniční povolení u silničních přeprav

Na základě mezinárodních bilaterálních dohod o mezinárodní silniční dopravě jsou mezi zúčastněnými státy stanovena množství tzv. zahraničních vstupních povolení resp. povolení pro mezinárodní přepravu věcí. Množství a druhy zahraničních povolení zásadně ovlivňují podnikatelské aktivity dopravců mezinárodní kamionové dopravy (MKD).

Vstupní povolení není u většiny evropských států nutno předkládat u nákladních vozidel do užitečné hmotnosti 3,5 t nebo do celkové hmotnosti 6 tun.

Druhy zahraničních povolení:

- jednorázová povolení: opravňuje dopravce k jedné plné jízdě do země určení a k jedné plné jízdě ze země určení nebo k jedné tranzitní jízdě tam a zpět,
- trvalá povolení: jsou platná pro neomezený počet jízd v daném časovém období,
- tranzitní povolení: slouží k realizaci jedné přepravy MKD přes území státu vydávajícího toto povolení ve směru tam a zpět,
- třetí zemní povolení: umožňuje realizovat přepravu MKD vozidlem jednoho státu ze státu druhého do státu třetího, bez průjezdu přes území státu registrace vozidla. Jde o podnikání cizího dopravce na cizím dopravním trhu, a proto jsou tato povolení často omezována.

Distribucí zahraničních povolení pro všechny dopravce je pověřen ČESMAD BOHEMIA, zájmová organizace českých dopravců.

Úmluva CMR a mezinárodní nákladní list CMR

Jednotnou právní úpravu silniční přepravní smlouvy používané v mezinárodní silniční dopravě stanoví Úmluva CMR. Úmluva CMR se vztahuje na každou smlouvu o silniční přepravě zásilek za úplatu realizovanou v rámci MKD silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a místo jejího dodání (podle přepravní smlouvy) leží ve dvou státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Dohody CMR.

CMR upravuje vztahy mezi odesílatelem a dopravcem, přiznává některá práva a povinnosti příjemci, jednotně upravuje průvodní dokumentaci zboží, řeší zásady odpovědnosti dopravce a postup při uplatňování návrhů na náhradu škody.

Mezinárodní nákladní list CMR (viz vzor v příloze č. 3)

je dokladem o uzavření přepravní smlouvy mezi odesílatelem a dopravcem ve smyslu ustanovení Dohody CMR, jakož i o převzetí zásilky dopravcem.

Vyhotovuje se nejméně ve třech původních vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem. Vystavuje se tolik nákladních listů, kolik vozidel má být použito nebo kolik druhů nebo samostatných částí zásilky se má nakládat.

Odesílatel odpovídá za veškeré výlohy a škody, které vzniknou dopravci v důsledku nepřesnosti nebo neúplnosti údajů uvedených v nákladním listu CMR.

Neobsahuje-li nákladní list výhrady dopravce s jejich odůvodněním, platí právní domněnka, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem v dobrém zjevném stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě.

Odpovědnost dopravce

Náhrada škody za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky nesmí přesáhnout (s výjimkou tzv. částky zvláštního zájmu) Úmluvou CMR stanovený finanční limit: hrubá hmotnost nákladu (v kg) x 8,33 (koeficient) x 1 SDR. Aktuální kurz SDR se zjistí z kurzovního lístku. Nejvyšší finanční náhrada škody za 1 kg hrubé hmotnosti nákladu tak činí k 4/2020 přibližně $1 \times 8,33 \times 33,982 = 283$ Kč/kg (ca. 10,4 EUR/kg).

Zasílatelská smlouva

Prostřednictvím zasílatelské smlouvy se zasílatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí a příkazce se mu za to zavazuje zaplatit odměnu. Svoji podstatou se jedná o komisionářskou smlouvu.

Zasílatel je oprávněn žádat, aby mu byl dán písemně příkaz k obstarání přepravy (zasílatelský příkaz), jestliže smlouva nemá písemnou formu.

Nedílnou součástí zasílatelské smlouvy nebo potvrzení zasílatelského příkazu může být odkaz na všeobecné zasílatelské podmínky zasílatele.

Zasílatel je povinen vynaložit veškerou odbornou péči a sjednat podmínky a způsob přepravy co nejlépe odpovídající požadavkům příkazce.

Obstarání přepravy představuje zařízení úkonů, které jsou nezbytné k uskutečnění přepravy, zejména uzavření přepravní smlouvy s vhodným dopravcem nebo několika na sebe navazujících přepravních smluv jedním nebo různými druhy dopravních prostředků (např. přeprava silniční a námořní nebo železniční) a úkonů s přepravou souvisejících (soustřeďování zásilek - konsolidace, obstarání balení a značení zásilek, přechodné skladování, nakládka, překládka, vystavování přepravních dokladů, celní deklarace apod.)

Uzavření přepravní smlouvy s dopravcem

Přepravní smlouvu uzavírá zasílatel vlastním jménem na účet příkazce - jako nepřímý zástupce, vystupuje v ní tedy jako „smluvní odesílatel“ a je i plátcem přepravného.

V praxi je jako skutečný odesílatel v nákladním listu CMR uváděn výrobce nebo vývozce. Pak se předpokládá, že skutečný odesílatel jedná jménem zasílatele a přebírá veškeré jeho závazky tím, že je uveden jako smluvní strana v nákladním listu.

Zasílatel má tzv. právo samo vstupu, tzn. přepravu, kterou má obstarat, je oprávněn sám uskutečnit. Uskuteční ji buď použitím vlastního dopravního prostředku, nebo se může jednat i o smluvní převzetí odpovědnosti za provedení přepravy s tím, že fyzicky přepravu provádí jiný subjekt (dopravce). Tento případ nejčastěji nastává tehdy, když zasílatel vystupuje jako provozovatel multimodálních přeprav - Multimodal Transport Operátor (MTO) a přepravu provádí na základě multimodálních konosamentů (náložných listů) - FIATA FBL (viz vzor v příloze).

Odpovědnost zasílatele

Z charakteristiky zasílatelské smlouvy vyplývá, že zasílatel odpovídá za obstarání přepravy.

Za škodu, která vznikla při uskutečňování přepravy, odpovídá dopravce podle podmínek přepravní smlouvy.

Zasílatel odpovídá:

- za dalšího zasílatele (tzv. mezizasílatele), kterého použije k obstarání přepravy,
- za škodu na zásilce, kterou má zasílatel u sebe, tj. kterou skladuje v průběhu obstarávání přepravy,
- jako dopravce, pokud vykoná tzv. právo samo vstupu a přepravu provede sám.

Zasílatel není povinen zásilku pojistit, pokud to neukládá zasílatelská smlouva.

Má k zajištění svých nároků vůči příkazci zástavní právo k zásilce.

Prokázat vznik škody, včetně její konkrétní výše a příčinnou souvislost vzniku škody s porušením povinností zasílatele je povinen příkazce.

Zasílatel má nárok na úhradu:

- nutných nákladů, které vynaložil při splnění svého závazku, tj. přepravného hrazeného zasílatelem dopravci,
- úplaty (odměny) za jeho činnost,
- dalších nákladů, které účelně vynaložil při plnění svého závazku, tj. celní doklady, silniční poplatky, skladné, zapojení havarijního komisaře apod., pokud nejsou zahrnuty ve smluvní ceně přepravného.

Smlouva o přepravě věci

Podstatou přepravní smlouvy je závazek dopravce přepravit odesílateli (zpravidla zadavatel, resp. objednatel přepravy) za přepravné zásilku z místa odeslání do místa určení.

Dopravce je oprávněn požadovat, aby mu odesílatel potvrdil požadovanou přepravu v přepravním dokladu, a odesílatel je oprávněn požadovat, aby mu dopravce písemně potvrdil převzetí zásilky.

Odesílatel je ten, kdo svěřuje zásilku dopravci k přepravě, má odpovědnost za její řádné naložení a uložení, poskytuje dispozice týkající se přemísťování zásilky a také ten, kdo dopravci uhradí přepravné.

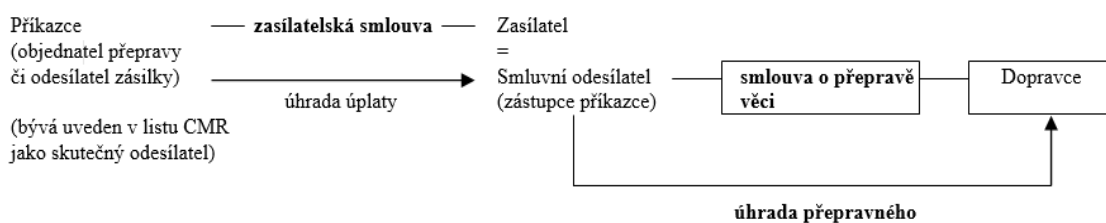
Dopravce může uskutečnění přepravy svěřit dalšímu dopravci, pak ovšem jako smluvní dopravce odpovídá za závazky z přepravní smlouvy, jako by přepravu uskutečňoval sám, (přítom ani nemusí vlastnit dopravní prostředky).

Provádí-li přepravu sám zasílatel (právo vlastního vstupu), vystupuje jako dopravce a také jako dopravce nese odpovědnost (tj. podle Úmluvy CMR).

Odpovědnost dopravce

Dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky nebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.

Je-li překročena dodací lhůta a oprávněný prokáže, že vznikla škoda z důvodů uvedených v Dohodě CMR, je dopravce povinen hradit škodu jen do výše celkového přepravného.



Obrázek č. 1 Znárodnění vztahů mezi příkazcem, zasílatelem, odesílatelem a dopravcem

Zdroj: Vlastní zpracování

2. Analýza současného stavu v zajišťování tranzitní mezinárodní silniční nákladní dopravy

Při vstupu zboží na celní území EU požadují celní orgány zaplacení dovozních cel a jiných poplatků a případně uplatňují opatření obchodní politiky. Stává se však, že zboží má na své cestě do jiné země územím EU jen projít (formou tranzitu). V další zemi se tento postup může přiměřeně opakovat. Než zboží dosáhne svého místa konečného určení, může při překračování hranic projít řadou celních řízení.

Tranzit je celní režim, který hospodářským subjektům umožňuje dopravovat zboží přes hranice nebo území, aniž by museli uhradit celní a jiné poplatky, které jsou obvykle splatné při vstupu na dané území (nebo při výstupu z něj), a ke svému ukončení vyžaduje závěrečnou celní formalitu.

2.1 Historické podmínky pro vznik režimu tranzit

Po skončení druhé světové války došlo v Evropě k prudkému nárůstu obchodu se zbožím. Brzy se ukázalo, že zdlouhavé a těžkopádné režimy, kterým zboží podléhalo při každém překročení hranice, vystavovaly obchod značné zátěži. Mezinárodními dohodám, které by usnadnily pohyb zboží v Evropě, předcházely dohody týkající se bezpečnosti a spolupráce ekonomické, sociální a kulturní.

První takovou dohodou byl **Bruselský pakt**, podepsaný 17. března 1948. Prvotními členy se stala Velká Británie, Francie a země Beneluxu. Důvodem vzniku byla nutnost vyjádřit odhodlání společného postupu při vnější agresii z východu. Bruselský pakt měl za následek, že o rok později vzniklo NATO.

Roku 1951 byla podepsána tzv. **Pařížská smlouva**, z níž vyšlo založení Evropského společenství uhlí a oceli (ESUO) zástupci Belgie, Francie, Itálie, Spolkové republiky Německo, Lucemburska a Nizozemska. Smlouva o založení vstoupila v platnost 26. července 1952 na 50 let. Cílem smlouvy bylo zajistit volný pohyb uhlí a oceli a uvolnit přístup k výrobním zdrojům formou dohlížení na trh, sledováním pravidel hospodářské soutěže a zajištěním stálosti cen. Na tuto smlouvu lze nahlížet jako na prvotní základ pro vývoj orgánů Evropské Unie, jak je známe dnes.

Tzv. **Římskou smlouvou** bylo v Římě dne 25. března 1957 založeno **Evropské hospodářské společenství (EHS)**. Tím byl vytvořen společný trh opírající se o volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Souběžně s ní byla podepsána i druhá smlouva, která zřídila Evropské společenství pro atomovou energii (Euratom).

Z ekonomického pohledu Římská smlouva vytvořila jednotný hospodářský prostor, ve kterém mají mít firmy a spotřebitelé členských zemí stejně rovný přístup na všechny jeho původně oddělené trhy. Základní podmínkou volného obchodu je odstranění všech překážek pro nákup a prodej přes hranice národních států. Společná obchodní politika vůči třetím zemím je jednou ze základních podmínek pro svobodu obchodu mezi členskými státy a vůči zemím nečlenským. Jestliže by členské země používaly různé celní sazby, obchodní toky by nemohly ve Společenství řádně fungovat.

V roce 1967 se po sloučení tří společenství (ESUO, EHS a Euratom) začalo hovořit o **Evropských společenstvích (ES)**.

V roce 1993 Maastrichtská smlouva oficiálně zavedla pojem **Evropská unie** pro zastřešení tří Společenství bez založení její právní subjektivity. V roce 2009 pak došlo Lisabonskou úmluvou k přejmenování na **Smlouvu o fungování Evropské Unie (EU)**. Evropské společenství přestalo existovat - právním nástupcem je EU.

ES resp. později EU se rozšířily celkem sedmkrát: Dánsko, Irsko, Spojené království (1973), Řecko (1981), Španělsko, Portugalsko (1986), Finsko, Rakousko, Švédsko (1995), Česká republika, Estonsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko, Slovensko a Slovinsko (1. května 2004), Rumunsko, Bulharsko (2007), Chorvatsko (2013). Po referendu odstoupil 31. ledna 2020 stát Spojené království (Velká Británie). V současné době má EU 27 členských států (viz seznam definic a zkratk v závěru).

Euro (€) je oficiální měnou v 19 z 27 členských států EU. Tyto země jsou společně označovány jako eurozóna.

Schengenský prostor

je jedním z největších úspěchů Evropské unie. Od podpisu Schengenské prováděcí úmluvy v roce 1990 se mohou v tomto prostoru bez vnitřních hranic občané zemí EU i států mimo EU, podnikatelé a turisté volně pohybovat, aniž by je někdo na hranicích jednotlivých států kontroloval. Prostor dnes zahrnuje 22 států EU (kromě Bulharska, Chorvatska, Irska, Kypru a Rumunska) a 4 přidružené nečlenské země - Island, Lichtenštejnsko, Norsko a Švýcarsko. Spolu s odstraněním vnitřních hranic tyto státy zpřísnily kontroly na svých společných vnějších hranicích, aby zajistily bezpečnost všech, kdo v tomto prostoru žijí nebo se v něm pohybují.

Evropské sdružení volného obchodu

Jako protiva k EHS bylo Stockholmskou úmluvou z 3. května 1960 zřízeno **Evropské sdružení volného obchodu** (ESVO, EFTA) mezi Rakouskem, Dánskem, Norskem, Portugalskem, Švédskem, Švýcarskem a Velkou Británií. Posláním organizace je podpora prosperity a hospodářské spolupráce mezi jejími členy. Po odchodu některých států do EU jsou v současné době členy Island, Lichtenštejnsko, Norsko a Švýcarsko. EU uzavřela s ESVO v Portu v roce 1992 smlouvu o vytvoření společného Evropského hospodářského prostoru (EHP), jehož členem však není Švýcarsko.

2.2 Vývoj režimu tranzit

2.2.1 Režim karnet TIR

Přípravy tranzitního celního systému TIR založeného na mezinárodní kamionové dopravě („TIR“ je francouzská zkratka pro „Transports Internationaux Routiers“, česky Mezinárodní silniční doprava) začaly po ukončení 2. světové války, kdy první verze Úmluvy TIR uzavřelo hned několik evropských států. Výsledkem rozvoje celého systému bylo přijetí Celní úmluvy o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR, platné od roku 1960. Smyslem systému TIR je plynulá a rychlá mezinárodní nákladní silniční přeprava zboží přepravovaného pod celním dohledem vyplývající ze zjednodušení a sjednocení všech celních formalit za předpokladu celních záruk všem tranzitním státům.

Charakteristika režimu karnet TIR

- Zboží je přepravováno jen v celně prověřených dopravních prostředcích. Nákladové prostory vozidel jsou zapečetěny celní závěrou,
- Cla, daně a další poplatky jsou po dobu dopravy zajištěny mezinárodně platnou zárukou,
- Přepravované zboží je doprovázeno mezinárodně schváleným karnetem TIR vystaveným ve státě odeslání a sloužícím jako kontrolní doklad v tranzitních státech a ve státě určení. Karnet TIR je platný pouze pro jednu přepravu,

- Všechna opatření pro daný tranzitní režim jsou uznána všemi smluvními státy úmluvy,
- Kontrolovaný přístup pro záruční sdružení a dopravce. Úmluvou jsou stanoveny minimální podmínky a požadavky, které musí splňovat jak sdružení, tak dopravce, aby mohli být účastníky systému TIR.

Roku 1975 došlo k zásadní novele s cílem zapracovat do této úmluvy značný technicko-technologický pokrok, který zaznamenala celá oblast dopravy. Rychlý rozvoj kontejnerizace, který zasáhl všechny dopravní obory, zákonitě přinesl i změny v celní oblasti. Zde byl velkokapacitní kontejner uznán jako tzv. celně bezpečná přepravní jednotka, což podnítilo další rozvoj kombinované přepravy.

Současným právním základem je Úmluva o mezinárodní přepravě zboží s karnetem TIR ze dne 14. listopadu 1975, v současné době s 68 smluvními státy, včetně členských států Evropské Unie. Nařízení TIR se však používají pouze v 58 zemích. Například karnet TIR se nepoužívá, pokud je zboží přepravováno pouze na celním území EU.

Peněžní jistota

Celní doklady karnet TIR (viz příloha č. 4) nevydávají celní úřady, ale Ženevská mezinárodní unie silniční dopravy (IRU - Mezinárodní unie silniční dopravy / Mezinárodní unie dopravních přepravců).

Peněžní jistotu neboli krytí daného karnetu TIR má na starosti v každé zemi specializované záruční sdružení. V České republice se jedná o Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z.s., které také karnety TIR českým dopravcům vydává. Minimální výše požadované záruky před vydáním prvního karnetu TIR dopravci je 5000 USD v tzv. kvótě za pět karnetů TIR. Za každý další karnet se záruka zvyšuje o 280 USD až do výše 50000 USD nebo rovnocenné částky v národní měně. Bankovní záruka je akceptována od jakéhokoliv bankovního ústavu v České republice. Výše záruky se odvíjí od počtu odebíraných karnetů.

2.2.2 Režim karnet ATA

Karnet ATA (viz příloha č. 5) je mezinárodní celní dokument na podkladu Celní úmluvy o karnetu A.T.A. pro dovozní celní záznam zboží (Úmluva A.T.A.), Brusel 6. 12. 1961, který umožňuje dočasné vyvezení zboží osvobozené od cla a daní.

ATA je zkratka francouzských a anglických slov „Addmission temporaire/temporary admission“. Jeho použití šetří finanční prostředky a čas, při dočasném vývozu a dovozu zboží krytého karnetem ATA se neskládá v zemi dočasného dovozu celní jistota v devizách. Zajišťuje rychlé celní odbavení a snadnou manipulaci s vyváženým zbožím.

Omezení použití karnetu ATA

Doba platnosti karnetu je maximálně 1 rok od data vystavení, celní úřady mohou dobu platnosti přiměřeně zkrátit. Karnet lze použít jen ve smluvních zemích, kterých je v současnosti 78. Karnety ATA kryjí dočasný vývoz a dovoz především těchto předmětů:

- zařízení potřebná pro výkon povolání (mimo zařízení určená pro stavební a zemní práce),

- obchodní vzorky,
- zboží určené k vystavení nebo použití na výstavách a veletrzích,
- vědecko-výzkumný materiál.

Karnet ATA nelze použít na předměty vyvážené k opracování, opravám, na spotřební zboží a zboží k prodeji.

Celý systém je zabezpečován prostřednictvím mezinárodních celních úmluv spravovaných WCO - Světovou celní organizací (World Customs Organization). ATA karnety jsou vystavovány prostřednictvím obchodních komor, které jsou součástí garančního systému World Chambers Federation. Členové tohoto seskupení souhlasí se zaplacením ve prospěch celních úřadů jakýchkoli dovozních cel v případě, že zboží nebude zpět vyvezeno v určeném časovém limitu a v podobných případech.

Služby ATA karnetů v ČR zajišťuje Hospodářská komora ČR. Poplatky za vystavení karnetu ATA se určují podle hodnoty dočasně vyváženého zboží.

2.2.3 Tranzitní režim Společenství resp. EU

Se světovým rozvojem mezinárodního obchodu se ukázalo, že rozšiřující se Evropské společenství potřebuje zvláštní tranzitní režim, který by usnadnil přepravu zboží a celní formality v jeho členských státech a mezi nimi, zejména po zavedení společného celního sazebníku v roce 1968. Proto byl téhož roku zaveden **tranzitní režim Společenství**, který usnadnil jak přepravu zboží Společenství, tak přepravu zboží, které není zbožím Společenství. Poprvé byl pro zboží, které není zbožím Společenství použit symbol T1 a pro zboží Společenství symbol T2.

2.2.4 Společný tranzit

Společný tranzitní režim je upraven **Úmluvou o společném tranzitním režimu mezi zeměmi Evropského sdružení volného obchodu (ESVO)** a zeměmi Evropského hospodářského společenství, Interlaken 20. 5. 1987 (dále jen "Úmluva"). Umožňuje dopravu zboží pod celním dohledem od celního úřadu jedné smluvní strany k jinému celnímu úřadu této nebo jiné smluvní strany Úmluvy, přičemž je překročena alespoň jedna státní hranice. Smluvními stranami Úmluvy jsou EU (27 států) a Island, Lichtenštejnsko, Norsko, Severní Makedonie, Srbsko, Švýcarsko a Turecko. Hlavním účelem společného tranzitního režimu je usnadnit zbožový obchod mezi jeho smluvními stranami.

2.3. Charakteristika režimu tranzit u silniční nákladní dopravy

Obecně je možné režim tranzit charakterizovat jako celní režim, který umožňuje přepravu zboží pod celním dohledem od celního úřadu odeslání (celní úřad, který propustí zboží do režimu tranzitu) k celnímu úřadu určení (který je uveden v tranzitním celním prohlášení a který ukončí režim tranzitu), aniž by toto zboží podléhalo dovozním clům a dalším poplatkům nebo obchodně-politickým opatřením. Celní úřad odeslání

stanoví podmínky pro řádné provádění režimu, tzn. lhůtu pro ukončení režimu, způsob zajištění totožnosti zboží, výši a způsob zajištění celního dluhu a další.

V případě společného tranzitního režimu podle Úmluvy musí být při dopravě zboží překročena alespoň jedna státní hranice mezi smluvními státy Úmluvy. Naproti tomu v případě tranzitního režimu Unie může, ale nemusí být překročena státní hranice mezi členskými státy EU.

2.3.1 Druhy režimu tranzit

Podle Nařízení Ev. parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (dále jen "CKU") existují dva základní druhy tranzitu Unie - vnější tranzit a vnitřní tranzit. Obdobně Úmluva rozlišuje režim T1 a režim T2.

Vnější tranzit (T1)

umožňuje přepravu zboží, které není zbožím Unie, mezi dvěma místy na celním území Unie *(ve zvláštních případech uvedených v čl. 189 DA se přepravuje i zboží Unie)*.

Vnitřní tranzit (T2)

umožňuje přepravu zboží Unie mezi dvěma místy nacházejícími se na celním území Unie přes území státu, který nepatří do celního území Unie, beze změny jeho celního statusu.

Společným tranzitním režimem

se rozumí režim, kterému podléhá zboží dopravované pod celním dohledem od celního úřadu jedné smluvní strany k jinému celnímu úřadu této nebo jiné smluvní strany Úmluvy, přičemž je překročena alespoň jedna státní hranice, a který se podle okolností označuje jako režim T1 nebo T2.

Režimem T1

se rozumí vnější tranzit Unie nebo společný tranzit zboží, které není zbožím Unie, pro které nebyl použit režim T2 nebo T2F.

Příklady:

- dovoz zboží z třetí země: T1 z přístavu DE do CZ,
- zpětný vývoz zboží z 3. země po reklamaci: T1 z CZ do přístavu DE,
- tranzit zboží z celního skladu do jiného celního skladu: T1 z CZ do PL,
- tranzit zboží po ukončení AZS: T1 z CZ na Ukrajinu,
- společný tranzit zboží z nečlenského státu EU: T1 ze Švýcarska do CZ,
- vývoz zboží Unie do státu Úmluvy: T1 z CZ do Švýcarska.

Režimem T2

se rozumí vnitřní tranzit Unie nebo společný režim podle čl. 2 Úmluvy, označovaný symbolem „T2” nebo „T2F”, v jehož rámci je dopravováno zboží, které má status zboží Unie a který lze ve státech společného tranzitního režimu použít pouze tehdy, když bylo

zboží do tohoto státu přepraveno v režimu T2, aby se případně v tomto režimu odeslalo dále; v tomto státu musí takové zboží zůstat pod celním dohledem za podmínek stanovených v čl. 9 Úmluvy.

Režim T2F je vnitřní tranzit pro zboží, které má status zboží Unie, které se zasílá do zvláštních daňových území, jež jsou součástí celního území Unie, z nich nebo mezi nimi podle podmínek uvedených v čl. 188 DA.

Unijní zboží v režimu T2 při přepravě přes smluvní stranu Úmluvy podléhá podmínkám společného tranzitního režimu T2.

Pokud je ukončen vnitřní tranzit T2, zboží, které bylo předmětem tranzitní operace si ponechává celní status Unie a nepodléhá žádným dalším celním formalitám. Od okamžiku ukončení tranzitního režimu lze se zbožím volně nakládat.

Příklady:

- zaslání zboží Unie do členského státu EU přes stát Úmluvy: T2 z CZ přes Švýcarsko do Francie,
- zaslání zboží Unie do členského státu EU přes stát Úmluvy: T2 z BG přes Srbsko do CZ,
- zaslání zboží Unie do téhož státu EU přes stát Úmluvy: T2 z FR přes Švýcarsko do FR.

2.3.2 Způsoby provádění tranzitu Unie

Podle čl. 226 a 227 CKU se přeprava ve vnějším resp. vnitřním tranzitu Unie uskutečňuje jedním z těchto způsobů:

- v režimu vnějšího (T1) resp. vnitřního (T2) tranzitu Unie, je-li tato možnost upravena v mezinárodní dohodě (např. Úmluva)(**tranzitní doprovodný doklad T1/T2**, viz příloha č. 1 a 2),
- v souladu s Úmluvou TIR (karnet TIR),
- v souladu s Úmluvou ATA (karnet ATA),
- na podkladě Rýnského manifestu (čl. 9 Revidované úmluvy pro plavbu na Rýně)
- na podkladě formuláře 302 v rámci Dohody mezi stranami Severoatlantické smlouvy o statusu jejich ozbrojených sil, Londýn 19. 6. 1951,
- v rámci poštovního systému v souladu s akty Světové poštovní unie.

Přepravu zboží po silnici ve shora uvedených typech tranzitu je tedy možno uskutečnit s použitím buď klasického tranzitního celního prohlášení T1/T2, nebo s použitím karnetu TIR, popřípadě karnetu ATA. Práva a povinnosti osob zúčastněných na režimu tranzitu jsou ovšem v obou typech tranzitu stejné.

Prokázání statusu zboží Unie dokladem T2L

Pokud zboží s celním statutem Unie má být přepraveno do nebo přes třetí zemi, která není smluvní stranou Úmluvy, nelze použít vnitřní nebo společný tranzitní režim T2, s výjimkou přeprav na karnety TIR, karnety ATA, doklady 302 a v poštovním styku. Status

zboží Unie je nutno prokázat dokladem T2L, který se vystavuje na listu č. 4 JSD. K dokladu T2L se neposkytuje jistota k zajištění celního dluhu.

Dokladem T2L se také rozumí jakýkoli doklad označený značkou „T2L“, např. karnet TIR.

Příklad:

- zaslání zboží Unie do členského státu EU přes 3. zemi: karnet TIR + doklad T2L z HU přes Ukrajinu do PL.

2.3.3 Zajištění celního dluhu

Propuštění do režimu tranzitu je podmíněno zajištěním celního dluhu (čl. 233 CKU).

Držitel režimu (dříve hlavní povinný) poskytne jistotu k zajištění úhrady celního dluhu (clo+ DPH+SPD), který by mohl u zboží vzniknout v případě nedodržení podmínek celního režimu tranzit.

Jistota se poskytuje v jedné z následujících forem (čl. 92 CKU, § 26 odst. 1 celního zákona):

- složením částky na zvláštní účet celního úřadu,
- závazkem ručitele (třetí osoba usazená na celním území Unie).

Druhy jistot

- jednotlivá jistota - jistota, která se vztahuje na jednu operaci,
- souborná jistota a zproštění povinnosti poskytnout jistotu. Jedná se o jistotu ke krytí částky dovozního nebo vývozního cla odpovídající celnímu dluhu ve vztahu ke dvěma nebo více operacím. Souborná jistota pro režim tranzitu může být poskytnuta pouze ve formě ručitelského závazku (čl. 162 IA). Kompetentním celním úřadem je Celní úřad pro Jihočeský kraj.

Poskytnutí jistoty se nevyžaduje (čl. 89 CKU):

- u zboží přepravovaného po Rýnu a rýnských vodních cestách a po Dunaji a dunajských vodních cestách,
- u zboží přepravovaného zabudovaným přepravním zařízením,
- u zboží propuštěného do tranzitního režimu Unie při použití elektronického přepravního dokladu a přepravovaného námořní nebo vzdušnou cestou mezi přístavy Unie nebo mezi letišti Unie.

Výše souborné jistoty u celních dluhů, které mohou vzniknout (dočasné uskladnění, zvláštní režimy včetně režimu tranzitu) (včetně DPH podle čl. 89 CKU)

- Základní výše jistoty: 100 % výše jistoty - 100% referenční částky je kryta jistotou - osoby splňující všeobecné podmínky pro soubornou jistotu (čl. 95 CKU),
- Snížení na 50%, 30% a 0% výše jistoty - pro osoby splňující všeobecné podmínky pro soubornou jistotu a zvláštní podmínky pro soubornou jistotu (čl. 84 DA). U držitelů Oprávněného hospodářského subjektu (AEO) se považují za splněné, vyjma kritéria krytí finančními zdroji držitele povolení - držitel musí prokázat na základě výsledků finanční analýzy, že má dostatek finančních zdrojů ke krytí závazků vyplývajících ze snížené výše jistoty.

2.3.4 Povinnosti účastníků v režimu tranzit

Držitel režimu

Držitel režimu je osobou, která podává tranzitní celní prohlášení, nebo na jejíž účet je uvedené prohlášení podáváno. Držitel režimu má tedy podobná práva a povinnosti jako deklarant v jiných celních režimech, včetně povinnosti poskytnout jistotu k zajištění případné úhrady celního dluhu. Držiteli režimů v tranzitních režimech Unie jsou většinou speditéři nebo celní agenti, někdy také odesílatelé nebo příjemci zboží, kteří disponují potřebnými zárukami pro zajištění celního dluhu.

Držitel tranzitního režimu (dříve hlavní povinný) je povinen předložit zboží v nezměněném stavu a všechny připojené doklady celnímu úřadu určení ve stanovené lhůtě a dodržet přitom opatření přijatá celními orgány k zajištění totožnosti zboží (čl. 233 CKU). Pokud celní úřad odeslání stanoví pro konkrétní tranzitní operaci také další podmínky (například stanoví trasu přepravy), jsou pro držitele rovněž závazné.

Dopravce a příjemce zboží

Držitel režimu není jedinou osobou odpovědnou za splnění povinností v režimu tranzitu. Také dopravce nebo příjemce zboží, který zboží přijímá s vědomím, že se toto zboží přepravuje v tranzitním režimu Unie, jsou rovněž povinni ve stanovené lhůtě předložit celnímu úřadu určení zboží v nezměněném stavu a dodržet přitom opatření přijatá celními orgány k zajištění totožnosti tohoto zboží (tzn. neporušené celní závěry).

Z výše uvedeného vyplývá, že dopravce nebo příjemce může být volán celním úřadem k odpovědnosti za nesplnění povinností v režimu tranzitu, i když držitelem tranzitního režimu byl někdo jiný (například speditér). Pokud zboží nebylo v režimu tranzitu v konkrétním případě řádně dodáno, může celní úřad postihnout nezávisle na sobě jak držitele režimu, tak i dopravce resp. příjemce, protože ani jeden z nich své povinnosti nesplnil.

Doprava schválenému příjemci

Má-li být zboží dopraveno k ukončení tranzitního celního režimu držiteli povolení schváleného příjemce, je nutné dbát, aby schválený příjemce postupoval podle čl. 315 a čl. 316 IA. Jakmile zboží dorazí na místo určené v povolení, schválený příjemce:

- neprodleně oznámí příchod zboží celnímu úřadu určení a informuje jej o veškerých nesrovnalostech nebo událostech, které nastaly během přepravy,
- zboží vyloží až po obdržení povolení od celního úřadu určení,
- po vykládce do svých záznamů neprodleně zaneše výsledky kontroly zboží a veškeré další příslušné informace týkající se vykládky,
- nejpozději třetí den následující po dni, kdy obdržel povolení k vykládce zboží, oznámí celnímu úřadu určení výsledky kontroly zboží a informuje jej o veškerých nesrovnalostech.

2.3.5 Úkony v celním řízení pro režim tranzit

Současně s předložením zboží, které není zbožím Unie, k celnímu řízení je příslušná osoba povinna podat prohlášení pro dočasné uskladnění (**souhrnnou deklaraci**) podle čl. 145 CKU. Souhrnná deklarace je nejčastěji předkládána v okamžiku, kdy je zboží dovážené ze třetí země po vstupu do Unie na vnější hranici Unie propuštěno do režimu tranzit a následně musí být předloženo celnímu úřadu určení k provedení dalšího celního řízení.

Tranzitní doprovodný doklad T1/T2

Držitel režimu podá tranzitní doprovodný doklad T1/T2 v el. Systému NCTS, se zajištěním celního dluhu zpravidla soubornou jistotou, případně doplněný seznamem položek, přičemž je odpovědný za:

- správnost údajů uvedených v prohlášení,
- pravost připojených dokladů,
- dodržení všech povinností souvisejících s propuštěním do tranzitního režimu.

Druhy dokladů přikládaných k celnímu prohlášení v režimu tranzit

- faktura nebo kupní smlouva jako doklad o celní hodnotě zboží,
- ložný nebo balící list,
- přepravní listina (nákladní list CMR),
- doklad o vývozu nebo zpětném vývozu zboží z celního území Unie,
- doklady o předchozím režimu (zejména u režimu tranzit, který navazuje na některý zvláštní režim - ukončení AZS, uskladňování v celním skladu apod.),
- osvědčení o původu zboží (EUR.1, Form.A, A.TR, prohlášení dodavatele apod.),
- veterinární nebo rostlinolékařské osvědčení,
- případná povolení nebo rozhodnutí příslušných orgánů,
- doklady nutné z důvodu zákazů a omezení: dovozní nebo vývozní licence apod.,
- další doklady a údaje, požadované k podpoložce zboží právními předpisy EU nebo ČR.

Opatření celními závěrami

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/2447 (IA) v čl. 299 stanoví, že pokud má být zboží propuštěno do tranzitního režimu Unie, opatřuje celní úřad odeslání zboží za účelem jeho ztotožnění celními závěrami. Celní závěrou se opatřuje buď prostor obsahující zboží (prostorová celní závěra) nebo každý jednotlivý nákladový kus (kusová závěra).

Silniční vozidla, přívěsy, návěsy a kontejnery schválené pro přepravu zboží pod celní závěrou v souladu s mezinárodní dohodou, jíž je EU smluvní stranou, se považují za způsobilé k přiložení celní závěry.

Celní úřad odeslání může také upustit od přiložení celní závěry, pokud je popis zboží v tranzitním celním prohlášení nebo v další průvodní dokumentaci natolik přesný,

že umožňuje snadné ztotožnění zboží, a pokud obsahuje informace o jeho množství a jakýchkoli zvláštních charakteristikách.

Příložením celních závěr na dopravní prostředky, kontejnery, na obaly nebo přímo na zboží vyznačuje celní úřad v celních dokladech. Příložená závěra se může sejmut jen se souhlasem celních orgánů. Jestliže úřad odesláním udělí výjimku z povinnosti opatřovat zboží celní závěrou, zapíše o tom odpovídající poznámku do tranzitního celního prohlášení.

Vystavení tranzitního dokladu T1/T2 v rámci zjednodušeného postupu SCHVÁLENÝ ODESÍLATEL

Zboží musí být dopraveno na schválené místo nakládky, uvedené v povolení CÚ. Celní dluh musí být zajištěn soubornou jistotou pro režim tranzitu držitele podle čl. 89 CKU (clo+DPH).

Z provádění ZP schváleného odesílatele je vyřazeno:

- zboží vyřazené v povolení CÚ (*typický příklad: kódy KN: kapitoly 17, 24, 71, 86, 93, 97 a položky 0803, 2207, 2208, 8801, 8802, 8803, 8805*),
- zboží podléhající spotřební dani,
- zboží odeslané ze států nebo osobami a subjekty, vůči nimž jsou uplatňovány mezinárodní sankce v souladu s platnými právními předpisy,
- pokud bylo zboží propuštěno do režimu vývozu nebo pasivního zušlechťovacího styku.

Totožnost zboží v tranzitním režimu bude zajištěna celními závěrami nebo přesným popisem zboží podle čl. 2.3.5.

Ukončení tranzitního dokladu T1/T2 přijatého v rámci zjednodušeného postupu SCHVÁLENÝ PŘÍJEMCE

Zboží musí být dopraveno na schválené místo vykládky, uvedené v povolení CÚ. Schválený příjemce musí mít povolení dočasněho skladu k opakovanému uskladňování zboží. Celní dluh pro dočasné uskladnění musí být zajištěn soubornou jistotou pro jiné režimy než tranzit.

Z provádění ZP schváleného příjemce je vyřazeno:

- zboží vyřazené v povolení CÚ (*typický příklad: kódy KN: kapitoly 17, 24, 71, 86, 93, 97 a položky 0803, 2207, 2208, 8801, 8802, 8803, 8805*),
- zboží podléhající spotřební dani,
- zboží odeslané ze států nebo osobami a subjekty, vůči nimž jsou uplatňovány mezinárodní sankce v souladu s platnými právními předpisy.

Dodání zboží schválenému příjemci ve stanovené lhůtě, v nezměněném stavu a s neporušenou celní závěrou se považuje za ukončení tranzitního režimu. Datem

dodání zboží celnímu úřadu určení je datum jeho dodání schválenému příjemci zaznamenaný v jeho evidenci.

Vyřízení tranzitní operace

Jak pro držitele tranzitního režimu, tak i pro ručitele je velmi důležitou otázkou, kdy končí jejich odpovědnost v režimu tranzitu. Tento okamžik přesně vymezuje ustanovení čl. 233 odst. 2 CKU. Povinnosti držitele režimu a tedy i odpovědnost dopravce jsou splněny a režim tranzitu je ukončen, jakmile je zboží spolu s připojenými doklady předloženo celnímu úřadu určení nebo schválenému příjemci v souladu s celními předpisy.

Ručení v režimu tranzitu zaniká po ukončení režimu tranzitu vyřízením celního prohlášení u celního úřadu odesláním a tehdy končí také odpovědnost ručitele za případnou úhradu celního dluhu. To znamená teprve tehdy, když celní úřad odesláním obdrží od celního úřadu určení věrohodný doklad nebo informaci o tom, že režim byl řádně ukončen.

Pátrací řízení

Pokud celní úřad odesláním neobdržel "oznámení o dodání" ve stanovené lhůtě, informuje o této skutečnosti držitele režimu a vyzve jej, aby předložil důkaz o ukončení režimu. Důkaz může být uspokojivě poskytnut formou dokladu ověřeného příslušnými orgány země, který obsahuje údaje potřebné k identifikaci zboží a z kterého vyplývá, že předmětné zboží bylo předloženo úřadu určení nebo, za určitých podmínek, schválenému příjemci.

Jestliže celní úřad odesláním neobdrží do čtyř měsíců od přijetí tranzitního prohlášení žádný důkaz o ukončení režimu, zahájí ihned pátrací řízení s cílem získat všechny informace potřebné pro vyřízení režimu, nebo, není-li to možné:

- ke zjištění, zda došlo ke vzniku celního dluhu,
- k určení dlužníka,
- ke stanovení příslušných orgánů, které jsou odpovědné za vybrání dluhu.

Vyměření celního dluhu

Podle čl. 79 CKU vzniká celní dluh porušením podmínek tranzitního celního režimu (nesplněním některé z povinností stanovených v celních předpisech pro vstup zboží, které není zbožím Unie, na celní území Unie, pro jeho odnětí celnímu dohledu).

Celní úřad stanovuje místo vzniku celního dluhu podle čl. 87 CKU ve lhůtách stanovených čl. 77 DA.

Pokud režim tranzitu nebyl řádně ukončen a místo, kde vzniká celní dluh, nemůže být spolehlivě určeno, vzniká celní dluh v místě, kde bylo zboží propuštěno do daného režimu. Pro režim tranzit to bude místo, kde se nachází celní úřad odesláním.

Dlužníkem celního dluhu je podle čl. 79 CKU každá osoba, která měla splnit dané povinnosti - v režimu tranzit se jedná se o držitele režimu, dopravce, příjemce zboží, případně schváleného příjemce podle zjištěných okolností vzniku celního dluhu. Pokud

nelze přesné okolnosti zjistit, je dlužníkem vždy držitel režimu. Celní úřad odeslání zpravidla zašle platební výměr na celní dluh (clo+DPH) držiteli režimu a dopravci. Pokud dopravce nereaguje nebo nemá ochotu dluh zaplatit, požaduje CÚ celní dluh od držitele režimu jako od solidárního dlužníka.

Pokud držitel režimu vyměřený celní dluh (clo+DPH) nezaplatí, vyžádá si CÚ jeho úhradu od ručitele souborné jistoty. V případě opakování to má za následek možnost zrušení záruční listiny ručitelem a odnětí povolení souborné jistoty a případně dalších povolení držiteli režimu celními orgány z důvodu porušování celních a daňových předpisů.

3. Návrhy na zrychlení odbavení a zkrácení dodacích lhůt zboží vojenského materiálu

Při studijní cestě, které se uskutečnila v roce 2019 v Bulharsku, jsem měl možnost seznámit se se speciálními operacemi jako byla např. přeprava vojenského materiálu ze Srbska do Bulharska za účelem jeho vývozu z EU. Na základě analýzy tohoto příkladu se pokusím navrhnout metodiku pro bezprůtahovou dopravu vojenského materiálu v EU z celního pohledu. Podle charakteru zúčastněných subjektů je nutno rozlišit metodiku pro civilní sektor a pro vojenský sektor.

3.1. Metodika dovozu, vývozu a tranzitu vojenského materiálu pro civilní sektor

3.1.1. Obecné zásady pro nakládání s vojenským materiálem

Zahraniční obchod s vojenským materiálem podléhá v České republice Ministerstvu průmyslu a obchodu (dále jen "MPO"). Kontrola zahraničního obchodu s vojenským materiálem je dvoustupňová:

- podnikatelský subjekt je oprávněn nabízet své výrobky a služby, vstupovat v jednání se zahraničními partnery atd. teprve poté, co obdrží příslušné **povolení k obchodu s vojenským materiálem**,
- pro realizaci konkrétních obchodních případů je dále nutné požádat o **licenci**.

Základní právní předpisy, v platných zněních, jsou:

- zákon č. 38/1994 Sb., o zahraničním obchodu s vojenským materiálem,
- vyhláška č. 210/2012 Sb., o provedení některých ustanovení zákona č. 38/1994 Sb., o zahraničním obchodu s vojenským materiálem, ve znění vyhl. č. 159/2019 Sb. Vyhláška obsahuje **seznam vojenského materiálu** pro účely zákona,
- Směrnice EP a Rady 2009/43/ES o zjednodušení podmínek transferů produktů pro obranné účely uvnitř Společenství,
- Společný postoj Rady 2008/944/SZBP, kterým se stanoví společná pravidla pro kontrolu vývozu vojenských technologií a vojenského materiálu. Tento

dokument obsahuje osm kritérií, podle kterých je v členských státech hodnocen každý vývoz zbraní. Tato kritéria v roce 1998 přijaly státy EU jako politicky závazný Kodex chování EU při vývozu zbraní (EU Code of Conduct on Arms Exports).

Vzory žádosti o vydání povolení k provádění zahraničního obchodu s vojenským materiálem a žádosti o udělení licence pro dovoz/vývoz vojenského materiálu jsou pro informaci uvedeny v příloze.

Držitel licence je povinen pololetně informovat o využívání licence MPO - Licenční správu **hlášením o využívání licence** k obchodu s vojenským materiálem.

Ministerstvo zahraničních věcí vydává **restrikce** na vývoz zbraní a vojenského materiálu do určitých států, z hlediska zahraničně politických zájmů ČR, dodržování závazků vyplývajících pro ČR z mezinárodních smluv a z členství ČR v mezinárodních organizacích.

3.1.2. Dovoz vojenského materiálu do ČR z členského státu EU

Mezi nejpodstatnější změny patří to, že podle směrnice 2009/43/ES **odpadá povinnost dovozce žádat pro dovoz vojenského materiálu z území členského státu EU o udělení licence**. Jedinou povinností dovozce je, aby byl držitelem platného povolení k provádění zahraničního obchodu s vojenským materiálem dle zákona č. 38/1994 Sb., v platném znění, a aby poskytnul vývozci součinnost nutnou pro vydání vývozního povolení (licence) v zemi vývozu.

Mezinárodní dovozní certifikát (IIC) podle vzoru v příloze č. 14 slouží k zahájení licenčního řízení na straně zahraničního vývozce.

3.1.3. Vývoz vojenského materiálu z členského státu EU

Vývoz vojenského materiálu do jiné členské země EU je nově možný na základě jednoho z níže uvedených typů vývozních licencí (pro vývoz mimo členskou zemi EU platí i nadále standardní vývozní licence):

Obecná licence

Jedná se o zjednodušený typ licence, která vzniká na základě registrace u MPO - Licenční správy. Na základě tohoto typu lze vyvážet vojenský materiál na území jiného členského státu EU, jestliže:

- příjemce je součástí ozbrojených sil členského státu nebo je veřejným zadavatelem, který provádí nákupy výlučně pro ozbrojené síly členského státu,
- příjemcem je právnická nebo fyzická osoba certifikovaná podle příslušného právního předpisu členského státu (země vývozu),
- je vývoz uskutečněn pro účely předvádění vzorků zboží, hodnocení nebo výstav,
- je vývoz uskutečněn pro účely údržby nebo opravy vojenského materiálu.

Souhrnná licence

Jedná se o druhý typ vývozní licence v rámci členských států EU, na základě které lze vyvážet vojenský materiál **více příjemcům** v jednom nebo více členských státech.

Individuální licence

Prostřednictvím tohoto typu licence je oprávněn vývozce provádět vývoz vojenského materiálu k **jednomu určitému příjemci** v jiném členském státě EU.

3.1.4. Nakládání se zbožím dvojího použití

Zboží dvojího použití jsou druhy zboží, software a technologie, které se používají převážně pro civilní účely, jsou však použitelné i pro vojenské účely. Zahraniční obchod s uvedeným zbožím je s ohledem na jeho citlivost sledován mezinárodními kontrolními uskupeními. Kontrolní činnost, prováděná v mezinárodním měřítku, obecně nezakazuje ani neomezuje **legální vývoz kontrolovaného zboží**. Jednotlivé dodávky však nejsou povoleny, pokud existuje riziko jejich zneužití pro účely hromadění konvenčních zbraní nebo výroby zbraní hromadného ničení.

Základní předpisy jsou:

- nařízení Rady (ES) č. 428/2009, kterým se zavádí režim Společenství pro kontrolu vývozu, přepravy, zprostředkování a tranzitu zboží dvojího užití,
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1232/2011, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 428/2009, kterým se zavádí režim Společenství pro kontrolu vývozu, přepravy, zprostředkování a tranzitu zboží dvojího užití - nová všeobecná vývozní povolení,
- nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/2199, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 428/2009 - aktualizované přílohy I, II a IV - **seznam zboží dvojího použití** - platné od 30.12.2019,
- zákon č. 594/2004 Sb., jímž se provádí režim Evropských společenství pro kontrolu vývozu, přepravy, zprostředkování a tranzitu zboží dvojího užití,
- nařízení vlády č. 344/2010 Sb., o žádosti o individuální a souhrnné vývozní povolení, žádosti o povolení k poskytnutí zprostředkovatelských služeb a žádosti o mezinárodní dovozní certifikát pro zboží a technologie dvojího užití.

Kontroly podléhají i některé druhy zboží a technologií při přepravě mezi členskými státy EU. Seznam položek, při jejichž přepravě se vyžaduje povolení je uveden v **příloze č. IV** k nařízení Rady (ES) č. 428/2009.

Vývozem se rozumí dodávky kontrolovaného zboží do třetích zemí. V případech, na které se nevztahuje všeobecné vývozní povolení EU, je potřeba požádat o individuální povolení nebo souhrnné povolení pro vývoz. Seznam tohoto kontrolovaného zboží je předmětem **přílohy č. I** nařízení Rady (ES) č. 428/2009.

Celnímu úřadu v ČR lze předložit i povolení vydané jiným členským státem za účelem celního řízení. Česká firma musí mít zmocnění od zahraničního vývozce k celnímu projednání vývozu. V kolonce č. 12 povolení pak musí být uvedena ČR jako země, ve které proběhne celní řízení.

3.1.5. Návrhy na optimalizaci přeprav vojenského materiálu

Po vyhodnocení způsobu a průběhu přeprav vojenského materiálu několika subjektů, prováděných různými spedičními firmami, jsem dospěl k těmto návrhům:

Výběr dopravce resp. zasílatele - spediční firmy

Za nejdůležitější považují výběr dopravce nebo zasílatele, který má víceleté zkušenosti s mezinárodní dopravou vojenského materiálu a odpovídajícím způsobem vyškolené osádky vozidel. Dopravce by měl předložit

- potvrzení, že jeho řidiči byli vyškoleni mj. na přepravy zbraní a střeliva (viz dále) nebo na přepravy nebezpečného zboží podle Dohody ADR,
- potvrzení, že jeho vozidla jsou způsobilá pro přepravu vojenského materiálu včetně zbraní a střeliva nebo nebezpečného zboží podle Dohody ADR a vlastní odpovídající vybavení.

Dopravce nebo zasílatel by měli být v každém případě držiteli osvědčení **oprávněný hospodářský subjekt pro bezpečnost a zabezpečení** (AEOS). Takto certifikovaný subjekt může zaručit spolehlivost a bezpečnost prováděných přeprav.

Dopravce musí předložit **doklad o pojištění** přepravovaného zboží do požadované výše a nejlépe i pojištění celního dluhu u zboží včetně dokladů o zaplacení pojišťovacích prémie.

Uzavření zasílatelské smlouvy nebo smlouvy o přepravě věci

Nedodržením povinností nebo zneužitím práv porušuje dopravce, zástupce v celním řízení (komisionář) nebo i řidič celní předpisy, a tato jednání jsou naplněním skutkových podstat celních přestupků formulovaných v celním zákonu. Proto musí být ve smlouvách přesně zakotveny povinnosti dopravce při dopravě a v celním řízení. Za jednání i opomenutí řidiče, který jedná v rámci svých pracovních úkolů, odpovídá dopravce jako za vlastní jednání a opomenutí podle ustanovení článku 3 Úmluvy CMR.

Kontrola dokladů pro dopravu vojenského materiálu

Před podpisem zasílatelské smlouvy nebo smlouvy o přepravě věci je nutno ověřit existenci a pravost těchto dokladů a listin:

- povolení k obchodu s vojenským materiálem dovozce nebo vývozce,
- platnost licence pro dovoz/vývoz vojenského materiálu,
- zda na vývoz zbraní a vojenského materiálu do určitých států nebyla vydána restrikce,
- s vojenským materiálem je velmi často dopravováno zboží dvojího použití. V tomto případě nutno ověřit, zda na toto zboží bylo vydáno platné povolení vývozu nebo tranzitu. V tomto případě musí být v obchodních dokladech vyznačeno, že se jedná o kontrolovanou položku dvojího užití (např. odkazem na nařízení Rady (ES) č. 428/2009),

- případné povolení přepravy zboží s bezpečnostním rizikem, vydané příslušným státem.

Ověření zajištění celního dluhu a přepravní listiny

Je nutno zvážit podmínky zajištění celního dluhu v režimu tranzit. Doprava vojenského materiálu na karnet TIR je často vyloučena, poněvadž dopravce nemá dostatečné zajištění. Pokud se držitelem tranzitního režimu (dříve hlavním povinným) prohlásí např. spediční firma jako **komisionář - nepřímý zástupce** vývozce, musí mít soubornou jistotu v dostatečné výši a platnou pro všechny smluvní strany Úmluvy, přes které má přeprava probíhat.

Spediční firma by měla uzavřít s příkazcem komisionářskou smlouvu na poskytování služeb v režimu tranzit a pojistit si splnění závazků v režimu tranzit:

- plnou mocí / závazným prohlášením dopravce o splnění povinností v konkrétní tranzitní operaci,
- zárukou na dodání zboží / závazným prohlášením příjemce, s uvedením celního agenta, který bude tranzitní doklad T1 ukončovat a okolností, jak bude ukončení tranzitu probíhat (vykládka do dočasného skladu, následná nakládka na loď apod.)

Přeprava vojenského materiálu ve vnějším tranzitu plně podléhá ustanovením čl. 233 CKU, tzn. musí být ukončena u celního úřadu určení. V přepravní listině (nákladním listu CMR) musí být proto uveden konkrétní odesílatel a **příjemce, který sídlí na území smluvní strany Úmluvy a který ukončení tranzitu zajistí**. Jako příjemce nelze uvádět konečného příjemce z třetí země!

Dopravní prostředek bude opatřen **celními závěrami** vývozního státu.

Lhůta dodání zboží celnímu úřadu určení nebude nikdy delší než 6 dnů ode dne zahájení přepravy v tranzitním celním režimu. Celní zástupce také zajistí, aby celní úřad odeslání v souladu s čl. 303 odst. 3 IA oznámil zahájení tranzitní operace včetně lhůty dodání celnímu úřadu určení. Po dohodě s CÚ odeslání je možno stanovit trasu pro bezpečnou dopravu vojenského materiálu, např. tak, aby hraniční přechod neležel u hustě obydleného města.

Návaznost na Úmluvu ADR

Vojenský materiál velmi často tvoří výbušniny, trhaviny nebo chemické látky, uvedené na **seznamu nebezpečného zboží** podle Úmluvy ADR. Zvolený dopravce proto musí mít odpovídající kvalifikaci, vybavení a označení pro přepravu nebezpečného zboží.

Návaznost na zákon o zbraních a dodací podmínku

Zákon č. 119/2002 Sb., o střelných zbraních a střelivu (zákon o zbraních), v platném znění obsahuje právní úpravu povolování a hlášení fyzické přepravy zbraní a střeliva. Použije se univerzálně při přepravách zbraní a střeliva bez ohledu na to, jedná-li se o zbraně

civilní nebo vojenské. **Při zahraniční přepravě zbraní nebo střeliva se tedy bude aplikovat společně** s některým ze zákonů upravujících zahraniční obchod se zbraněmi:

- vyhláška č. 115/2014 Sb., o provedení některých ustanovení zákona o zbraních (obsahuje úpravu konkrétních požadavků na zabezpečení zbraní a střeliva při přepravě prováděné podnikatelem v oboru zbraní a střeliva),
- zákon č. 228/2005 Sb., o kontrole obchodu s výrobky, jejichž držení se v České republice omezuje z bezpečnostních důvodů (v případě přepravy civilních zbraní a střeliva),
- zákon č. 38/1994 Sb., o zahraničním obchodu s vojenským materiálem (v případě vojenských zbraní, střeliva, munice, zbraňových systémů a jiného vojenského materiálu).

Fyzickou přepravu zbraní nebo střeliva v rámci jejich vývozu, dovozu či tranzitu přes území České republiky je **podnikatel v oboru zbraní a střeliva oprávněn provádět pouze na základě povolení, které vydává příslušný útvar policie podle § 50 zákona o zbraních.**

Tato povolení je samostatným rozhodnutím, které nelze zaměňovat za povolení podle zákona č. 228/2005 Sb., které opravňuje podnikatele v oboru zbraní a střeliva pouze k provedení daného obchodu, nikoli však k samotné fyzické přepravě, a nenahrazuje také povolení obchodu nebo licenci k dovozu/vývozu vojenského materiálu podle zákona č. 38/1994 Sb.

V případě, že podnikatel zajišťuje přepravu zbraní prostřednictvím jiného podnikatele (speditéra/dopravce), který není držitelem zbrojní licence, nadále na něm spočívá plnění povinností podle § 50 zákona o zbraních. I v případě, že vlastnictví ke zbraním již přešlo na druhého podnikatele a např. na základě příslušné doložky INCOTERMS (viz přehled **dodacích podmínek INCOTERMS 2020** v příloze č. 15) na něj přešla odpovědnost za dopravné a rizika u zboží, povinnosti podle § 50 zákona o zbraních je povinen plnit první podnikatel, který s danými zbraněmi dosud fyzicky nakládá, či je předává k přepravě, a nezbavuje ho to odpovědnosti za předmětné zbraně či střelivo z hlediska možného porušení zákona o zbraních.

3.2. Metodika tranzitu vojenského materiálu NATO

Druhou a zdá se nejjednodušší a nejrychlejší možností je, že přepravu vojenského materiálu v režimu tranzit provede přímo jednotka ozbrojených sil NATO nebo jí pověřená civilní složka - např. spediční firma.

Specifickým tranzitním režimem v EU je **tranzitní režim pro přepravu zboží členů Severoatlantické organizace (NATO), který je realizován na podkladu formuláře 302** (viz vzor v příloze č. 11). Zásady pro vývoz, dovoz a tranzit zboží pro ozbrojené síly NATO jsou zakotveny v Dohodě mezi smluvními stranami Severoatlantické smlouvy o statusu jejich ozbrojených sil (dále jen "Smlouva NATO", vyhlášená Sdělením MZV č. 1/2002 Sb.

m. s.) a v rámci EU je tato přeprava zboží upravena celním kodexem a jeho prováděcím nařízením.

Pokud je přeprava zboží, které není zbožím Unie, realizována na základě Smlouvy NATO mezi dvěma místy na celním území EU, je toto celní území považováno za jediné území. Pokud zboží bylo v průběhu tranzitní operace na podkladu formuláře 302 dopravováno přes území třetí země, jsou realizovány formalities pro použití formuláře 302 a kontroly prováděny na místě, kde toto zboží dočasně opouští celní území EU nebo na místě, kde na toto území vstupuje.

Držitelem režimu vnějšího tranzitu realizovaného na podkladě formuláře 302 je **příslušná jednotka NATO**, odpovědnost za tento režim mají jednotlivé úřady ozbrojených sil NATO. Vstupním a výstupním celním úřadem je takový celní úřad, přes který zboží doprovázené formulářem 302 vstupuje a vystupuje na celní území EU, celním úřadem odeslání je celní úřad, který propouští zboží do režimu vnějšího tranzitu na podkladu formuláře 302 a celním úřadem určení je celní úřad, který tento režim tranzitu ukončuje.

Z hlediska tranzitu zboží ozbrojených sil nebo civilní složky je přijímajícím státem smluvní strana, kde jsou ozbrojené nebo civilní složky trvale umístěny. Příslušníci ozbrojených sil nebo civilní složky, včetně závislých osob, podléhají zákonům a jiným právním předpisům, které uplatňují celní orgány přijímacího státu, pokud není stanoveno Smlouvou NATO jinak. Celní orgány mají právo podrobit příslušníky ozbrojených sil nebo civilní složky, včetně závislých osob prohlídce a kontrolovat obsah jejich zavazadel a vozidel.

V rámci tranzitu je zboží, které není zbožím Unie a je vymezeno v čl. XI odst. 2, 4, 5 a 6 Smlouvy NATO, osvobozeno od poplatků (*zejména dočasný dovoz a zpětný vývoz služebních vozidel ozbrojených sil, technika a přiměřené množství potravin, zásob a jiného zboží pro výhradní potřebu ozbrojených sil, osobní věci a nábytek příslušníka ozbrojených sil nebo civilní složky, soukromá motorová vozidla příslušníka ozbrojených sil nebo civilní složky*).

Ostatní zboží, které dováží úřady ozbrojených sil, podléhá poplatkům a plnění jiných podmínek. Celní orgán jmenuje v každé zemi po dohodě s každou jednotkou NATO, která je umístěná na území daného státu, celní úřad, který odpovídá za celní formalities a kontroly týkající se přepravy zboží dopravovaného příslušnou jednotkou NATO nebo jejím jménem.

Celní formalities při vnějším tranzitu zboží realizovaného na podkladě formuláře 302 probíhají takto:

- celní úřad odeslání, který k tomu byl v členském státě určen, doručí jednotce NATO formuláře 302, které již jsou předem potvrzeny razítkem a podpisem CÚ odeslání, jsou opatřeny pořadovým číslem a je na nich uvedena úplná adresa CÚ odeslání. Současně také CÚ odeslání vede záznamy o počtu a pořadových číslech, které vydal jednotce NATO, která pod něj spadá,
- veškeré zásilky musí být odeslány při použití předem potvrzeného formuláře 302. Nejpozději při odeslání zásilky zboží doplní příslušný orgán NATO do formuláře

prohlášení, které osvědčuje, že byl pověřen odesláním konkrétní zásilky a uvede datum odeslání. Jeden výtisk předá zpět CÚ odeslání a ostatní výtisky formuláře 302 doprovázejí zásilku se zbožím,

- v okamžiku, kdy zásilka dorazí k určené jednotce NATO, je výtisk formuláře 302 opatřen razítkem a podpisem, které potvrzují její přijetí příslušnými orgány NATO. Dva výtisky formuláře 302 opatřené razítky a podpisy jsou předány příslušnému CÚ určení, který si jeden výtisk ponechá, druhý výtisk opatří svým razítkem a podpisem a zašle jej zpět CÚ odeslání,
- tranzitní operace prováděné na základě formuláře 302 se pozastavují při přepravě zboží za použití zjednodušeného postupu pro přepravu po železnici nebo velkokapacitních kontejnerech.

4. Vyhodnocení návrhů a jejich realizace

Vyhodnocení přínosu uvedených návrhů je možné demonstrovat na konkrétním příkladu vývozu vojenského materiálu z EU, se kterým jsem se seznámil na studijní cestě.

Vývozce ze Srbska předložil faktury, ložné listy a platnou licenci na vývoz vojenského materiálu do Saudské Arábie, který měl být uskutečněn kombinovanou silniční a lodní dopravou, s celním úřadem výstupu z EU v bulharském přístavu. V přepravní listině CMR byl jako odesílatel uveden prodávající a jako příjemce ministerstvo z třetí země. Na dopravní prostředek nebyla přiložena celní závěra.

Vývozce požádal spediční firmu o vystavení tranzitních dokladů T1 s ručením pro společný tranzit k bulharskému celnímu úřadu určení v přístavu. Spediční firma doklady T1 vystavila na základě jednoduché objednávky vývozce. Dopravce nebyl nijak ověřen.

Po příchodu zboží do přístavu určení bylo zboží rejdařem přeloženo do běžného skladu a poté do námořních kontejnerů, bez vědomí celního úřadu. Zde zboží čekalo více než 30 dnů na příjezd lodi a na nakládku do země určení. Držitel režimu obdržel od vývozce kopie konosamentů o naložení zboží.

Srbský celní úřad odeslání vyzval držitele režimu k prokázání ukončení režimu tranzit. Teprve nyní se držitel režimu začal zajímat, kde se zboží nachází a jakým způsobem byl ukončen režim tranzit. Srbský CÚ jej informoval, že v případě nedodání důkazů vyměří clo a DPH na zboží ve výši přes 2 mil. Kč. Bulharský CÚ určení jej informoval, že v případě neukončení tranzitu jej může postihnout za porušení Vyhlášky č. 56 k zákonu o vývozních kontrolách produktů pro obranné účely a produktů dvojího použití.

Teprve po značném časovém a finančním úsilí se držiteli podařilo získat ze Saudské Arábie celní doklady o propuštění vojenského materiálu do volného oběhu, které CÚ odeslání spolu s nalodovacími konosamenty uznal jako alternativní doklad pro vyřízení režimu tranzit. Držitel se tak velmi těsně vyhnul velké finanční ztrátě a odpovědnosti za porušení předpisů o obchodování s vojenskými materiály.

Na uvedeném případě je možno shrnout nedostatky, které by nebyly možné při aplikaci doporučení podle kapitoly 3 této práce.

S příkazcem nebyla uzavřena řádná komisionářská smlouva s podrobnými podmínkami pro vystavení tranzitního dokladu T1.

Nebylo ověřeno, zda se jedná o spolehlivého dopravce s certifikátem AEOS. Dopravce ani řidič nepodepsal plnou moc se závazným prohlášením, pro vyvození finanční odpovědnosti za nedodání zboží celnímu úřadu určení. Nebyly zaznamenány kontaktní údaje na řidiče pro zjištění okolností při vykládce zboží.

Z hlediska obchodování s vojenským materiálem se podle čl. 4 odst. 1 Směrnice 2009/43/ES již nevyžadují licence pro tranzit vojenského materiálu přes EU. Nebylo však vůbec ověřeno, zda dopravce není povinen mít např. povolení přepravy zboží s bezpečnostním rizikem (zbraně, střelivo apod.) (v ČR zákon č. 228/2005 Sb.)

Na vozidla nebyly přiloženy celní závěry, takže rejdař necítil povinnost předložit zboží pro jejich odstranění celnímu úřadu v přístavu.

Příjemcem zboží podle tranzitních předpisů je subjekt, který zajišťuje překládku vojenského materiálu do námořních kontejnerů a který měl být uveden jako příjemce zboží v Bulharské republice v dokladu T1 a v přepravní listině.

Takové překládky jsou možné jen při použití předpisů o dočasném uskladnění a pod celním dohledem. Za dočasný sklad se pokládá jakýkoli prostor **povolný celními orgány**, tedy i prostor pro překládku vojenského materiálu do námořních kontejnerů pod celním dohledem. Pokud se tedy zboží má předkládat, je to možné až **po ukončení tranzitního celního režimu** v rámci následného dočasného uskladnění zboží. Zboží se potom propustí k vývozu a nalodí na základě "oznámení o zpětném vývozu".

Kontrolní úkony při nalodění se provedou podle podmínek stanovených ve Vyhlášce č. 56 k zákonu týkajícího se vývozních kontrol produktů pro obranné účely a produktů dvojího použití, platného v Bulharské republice.

Zodpovědnost za neukončení režimu tranzit nese především držitel režimu. Odpovědnost by nesl i **příjemce zásilky** a dopravce, pokud by byl příjemce zásilky na dokladu T1 řádně uveden, on tam uveden nebyl.

Dopravce nemůže bez předchozího svolení celních orgánů zásilku vydat a nechat vyložit z dopravního prostředku uvedeného v dokladu T1. Pokud tak činí, páchá celní přestupek. Každý doklad T1 osvědčuje samostatný celní režim tranzitu a samostatně měl být ve lhůtě stanovené pro dodání zboží celním úřadem odeslání ukončen.

Jak se projevilo u jiných kvalifikovaných subjektů, přepravy vojenského materiálu podle výše naznačených zásad probíhaly bez průtahů na hranicích a bez finančních a právních rizik pro držitele režimu, dopravce i příkazce.

Závěr

Obchodování v rámci Evropské unie a s třetími zeměmi je oblastí, která zahrnuje celé spektrum činností, jež jsou řešeny jak teoreticky, tak i zároveň praktickými zkušenostmi manažerů jednotlivých firem. Jedná se především o základní obchodní činnosti, jako je marketing, akviziční činnost, uzavírání smluv. Na ně navazují náročné činnosti - zajištění logistiky, celní předpisy a náležitosti, daňová problematika apod. Řada českých výrobců zboží a poskytovatelů služeb si za dramatických a finančně náročných zkušeností ověřila, že vyvázet či dovážet zboží a služby do/ze zahraničí je problematika zcela odlišná od obchodování na tuzemském trhu. Zkušenosti jsou někdy zaplacený i finančními ztrátami.

V závažných případech se dokonce firmy nevyhnuly trestní odpovědnosti za porušení předpisů o oběhu zboží ve styku s cizinou, za porušení předpisů o kontrole vývozu zboží a technologií dvojího užití, za porušení předpisů ohledně zahraničního obchodu s vojenským materiálem apod.

Postihy byly ovšem ve většině případů zapříčiněny neznalostmi a nezkušenostmi, především začínajících podnikatelů.

Těmto firmám je doporučováno využít služeb některé z odborných spedičních nebo logistických firem, které práci deklaranta nebo zasílatele provedou v zastoupení. S náročnými celními a dopravními operacemi mají dlouhodobé zkušenosti - tím je myšlena hlavně náročnost legislativní (neustále nové celní a dopravní předpisy), znalostní (školení, postupy, formuláře, celní nomenklatura apod.) a technická - speciální software, kvalifikované el. Podpisy apod. Jeví se výhodným předat tyto činnosti specialistům formou outsourcingu.

Tím firma eliminuje chyby a postihy, které by ji mohly hrozit ze strany celních a správních orgánů za případné celní a dopravní přestupky.

Seznam použitých zkratk a definic

ZKRATKY

AEO	oprávněný hospodářský subjekt (Authorized Economic Operator)
AZS	aktivní zušlechťovací styk
CIM	železniční nákladní list CIM
CKU	celní kodex Unie č. 952/2013
CMR	mezinárodní nákladní list dle Úmluvy CMR
CÚ	celní úřad

DA	nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 2015/2446
ESVO	Evropské sdružení volného obchodu
EU	Evropská Unie
IA	prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2015/2447
JSD	tiskopis Jednotný správní doklad
MKD	mezinárodní kamionová doprava
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
NCTS	New Computerized Transit System (el. tranzitní aplikace celních úřadů)
SDR	fiktivní měnová jednotka ZPČ (zvláštní práva čerpání)
T1	tranzitní doklad T1 pro vnější tranzit zboží, které není zbožím EU
T2	tranzitní doklad T2 pro vnitřní tranzit zboží EU
ZP	zjednodušený postup v celním řízení

DEFINICE

Doklady T2L nebo T2LF

doklad, jímž se prokazuje celní status zboží Unie při absenci dokladu T2 nebo ve smíšených zásilkách zboží nebo, pokud je zboží dopravováno s dokladem T1 v souladu s čl. 226 odst. 2 CKU a čl. 189 DA

Doprava

je proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě.

Dopravce

Jedná se převážně o provozovatele dopravy, zároveň se může jednat o vlastníka nebo nájemce dopravních prostředků, který realizuje vlastní přemístování zboží. Znamená každou osobu, která uzavřela nebo jejímž jménem byla uzavřena smlouva s odesílatelem o přepravě.

EU

Evropská unie je politická a ekonomická unie, která si klade za cíl zlepšit spolupráci v Evropě. Tvoří ji 27 evropských států: Belgie (BE), Bulharsko (BG), Česká republika (CZ), Dánsko (DK), Estonsko (EE), Finsko (FI), Francie (FR), Chorvatsko (HR), Irsko (IE), Itálie (IT), Kypr (CY), Litva (LT), Lotyšsko (LV), Lucembursko (LU), Maďarsko (HU), Malta (MT), Německo (DE), Nizozemsko (NL), Polsko (PL), Portugalsko (PT), Rakousko (AT), Rumunsko (RO), Řecko (EL), Slovensko (SK), Slovinsko (SI), Španělsko (ES), Švédsko (SE)

Europaleta

je standardizovaný prostředek pro uložení zboží, usnadňující jeho manipulaci a přepravu. Je vyrobena zpravidla ze dřeva a má rozměry 1200 mm (délka) x 800 mm (šířka) x 144 mm (výška). Plocha europalety činí 0,96 m². Kovové europalety mají zpravidla boční stěny z kovové mřížky (něm. Gitterboxpalette) s celkovou výškou 970 mm. Palety pro námořní přepravu mohou mít rozměry 1200 mm x 1000 mm.

INCOTERMS 2020

jsou Mezinárodní obchodní podmínky, vydané Mezinárodní obchodní komorou v Paříži. Upravují vztahy mezi prodávajícím a kupujícím v mezinárodních obchodních operacích. V praxi jsou nazývány dodací (dopravní) paritou, která pro jednotlivé druhy dopravy stanoví povinnosti prodávajícího a kupujícího a přechod nákladů a rizik spojených s přepravou zboží. Zásadně neupravují vztahy mezi příkazcem a dopravcem, které jsou předmětem přepravní smlouvy.

Konosament

je náložný list (Bill of Lading, B/L), kterým je doložena smlouva o přepravě a převzetí nebo nakládka zboží dopravcem. Je cenným papírem znějícím na jméno příjemce, na řad nebo na doručitele. Předání originálu konosamentu je spojeno s přechodem vlastnictví ke zboží a s právem majitele na vydání zboží při jeho prvním předložení.

Kontejnery

jsou přepravní jednotky, které mají mezinárodní standardní parametry a podle přepravního objemu se člení na:

- 20' (stopé), ISO 1C (ložný objem 33,2 m³, tj ca. Objem silničního přívěsu, uživatelská nosnost 28,2 tun, délka 6 m, kapacita palet 120x80: 11)
- 40' (stopé) - rejdařské (ložný objem 67,7 m³, tj ca. Objem silničního návěsu, uživatelská nosnost 26,6 tun, délka 12 m, kapacita palet 120x80: 24)
- High Cube (HC) kontejnery, s větší vnitřní výškou 2,7 m (ložný objem 76,3 m³, uživatelská nosnost 26,6 tun, délka 12 m, kapacita palet 120x80: 24)

Typy námořních kontejnerů:

- STANDARD, kontejner standardní pro běžné zásilky, celo-uzavřený: 20' a 40'
- HIGH CUBE, kontejner standardní pro lehké, ale objemné zásilky: 40' High Cube
- REEFER, chladiřenský isothermický kontejner pro zásilky vyžadující speciální a kontrolovanou teplotu při přepravě: 20' a 40'
- OPEN TOP, speciální kontejner s otevřenou střechou pro nadrozměrné zboží: 20' OT a 40' OT
- FLAT RACK, speciální kontejner s otevřenou střechou i bočními částmi pro technologické celky, stroje, turbíny apod., které se nedají naložit přes dveře: 20' FR a 40' FR

Odesílatel

znamená každou osobu, s níž, pro níž nebo jejímž jménem byla s dopravcem uzavřena smlouva o přepravě zboží.

Přeprava (přepravní služby)

je souhrn všech aktivit, zahrnující vlastní přemístovací (dopravní) proces, ale i služby s tímto procesem související (tj. nakládka, vykládka, překládka, pojištění, celní formality, fytokontrola, meziskladování apod.)

Přepravní listina

znamená listinu, kterou je doložena smlouva o přepravě a převzetí nebo nakládka zboží dopravcem a která je vystavena formou nákladního listu nebo náložného listu (konosamentu) nebo jakékoliv jiné listiny, užívané v obchodním styku.

Příjemce

znamená osobu oprávněnou k přijetí zboží.

Smlouva o přepravě věci

je typ smlouvy upravený v § 2555 a násl. občanského zákoníku, kterou se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.

Tranzit vnější

tranzitní operace se zbožím, které nemá celní status Unie, pokud celní kodex nestanoví jinak, zboží se dopravuje s tranzitním dokladem T1

Tranzit vnitřní

tranzitní operace se zbožím, které má celní status Unie a použije se zejména pro dopravy zboží z EU a do EU přes členské státy Úmluvy o společném tranzitním režimu a dopravy zboží v rámci EU a území se zvláštním daňovým statutem. Zboží se dopravuje s tranzitním dokladem T2.

Tranzitní doklady T1 a T2

rozhodnutí celních orgánů o propuštění zboží do tranzitního celního režimu učiněné na tranzitním celním prohlášení, které má zejména listinnou podobu tranzitního doprovodného dokladu T1/T2, tranzitního bezpečnostního dokladu T1/T2, nákladního listu CIM pro železniční dopravu, leteckého manifestu pro leteckou dopravu, karnetu TIR, karnetu ATA

Tranzitní režim

doprava zboží pod celním dohledem jako forma zvláštního režimu s podmíněným osvobozením od dovozního cla a obchodně politických opatření

Zasílatel (speditér)

je subjekt, který svým jménem, ale na účet příkazce, a tudíž v jeho zájmu, zajišťuje pro jeho potřeby přepravu zboží. Zprostředkovává, či sám realizuje, nákup přepravních nebo dopravních služeb.

Zasílatelská smlouva

je typ smlouvy upravené v § 2471 a následujících občanského zákoníku, kterou se zasílatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu.

Zboží dvojího použití

druhy zboží, software a technologie, které se používají převážně pro civilní účely, jsou však použitelné i pro vojenské účely. Zahraniční obchod s uvedeným zbožím je s ohledem na jeho citlivost sledován mezinárodními kontrolními uskupeními.

Seznam právních předpisů pro mezinárodní silniční dopravu a režim tranzit

Celní úmluva o karnetu A.T.A. pro dovozní celní záznam zboží (Úmluva A.T.A.), Brusel 6. 12. 1961

Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR (Úmluva TIR), Ženeva 14. 11. 1975

Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP), Ženeva 1. 9. 1970

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), Ženeva, 30. 9. 1957

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (CKU)

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 2015/2446, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, pokud jde o podrobná pravidla k některým ustanovením celního kodexu Unie (DA)

Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2015/2447, kterým se stanoví prováděcí pravidla k některým ustanovením nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (IA)

Příručka pro tranzit TAXUD/A2/TRA/003/2016 (EK, Brusel 2016)

Úmluva o celním odbavování kontejnerů společného fondu používaných v mezinárodní dopravě, Ženeva 21. 1. 1994

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), Ženeva 19. 5. 1956

Úmluva o společném tranzitním režimu mezi zeměmi Evropského sdružení volného obchodu (ESVO) a Evropským hospodářským společenstvím, Interlaken 20. 5. 1987

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 242/2016 Sb., celní zákon

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Seznam použitých zdrojů

- (1) LAMBERT, Douglas M., James R. STOCK a Lisa M. ELLRAM. Logistika: příkladové studie, řízení zásob, přeprava a skladování, balení zboží. 2. vyd. Brno: CP Books, 2005, ISBN 80-251-0504-0.
- (2) CEMPÍREK, Václav a kol. Logistická centra. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. ISBN 978-80-86530-70-3.
- (3) PERNICA, Petr. Logistika pro 21. století. 1. vyd. Praha: Radix, 2005. ISBN 80-86031-59-4.
- (4) Mezinárodní kamionová doprava. 2 vyd. Praha: ASPI Publishing, 2003. ISBN 80-863995-53-7.
- (5) TRANSIT MANUAL. TAXUD/A2/TRA/003/2016. Brussels: Customs Legislation.
- (6) Celní režim tranzitu. Dlprofi.cz [online]. Česká republika: Verlag Dashöfer, 2016 [cit. 2020-04-14]. Dostupné na: https://www.dlprofi.cz/33/celni-rezim-tranzitu-uniqueidmRRWSbk196FNf8-Uh4EqG_M3vIh7acLt9vc6B7oFQ/?uri_view_type=44&uid=1qEYjn8H5ofho6_LEirCevw&e=1FRil0vt3TJGAubMNYopBB1N6XvLDXZVr
- (7) Celní správa České republiky. Business.info.cz [online]. Česká republika: Celní správa ČR, 2016 [cit. 2020-04-22]. Dostupné na: <https://www.businessinfo.cz/navody/celni-sprava-cr-vseobecne-informace/>

Poděkování

Chtěl bych poděkovat svému vedoucímu bakalářské práce prof. Ing. Daniele Marasové, CSc. za rady a cenné připomínky při řešení této práce.

Dále by chtěl poděkovat společnosti Garantrans s.r.o. a jejich zaměstnancům za možnost zpracování této bakalářské práce.

EVROPSKÁ UNIE		IREZIM MRN	
TRANZIT – DOPROVODNÝ DOKLAD	A 2 Odeslatel Vývozců <input type="checkbox"/>	3 Tiskopisy 5 Poštovní 5 Nám. kuty opakem	
	8 Příjemce 6.	Zpětný list se zašle úřadu: 15 Země odeslatní vývozu 17 Země určení	
	18 Pozn. zn. a st. přísl. dopravního prostředku při odjezdu	25 Jiné údaje během přepravy Podrobnosti a přijatá opatření	
	A	6 POTVRZENÍ PRISLUŠNÝCH ORGÁNŮ	
31 Nákladové kuty a popis zboží	32 Pol. č. 33 Zbožový kód		35 Hrubá hmotnost (kg) 36 Čistá hmotnost (kg)
44 Zvláštní zábrany/ Přeložené doklady/ Dovězení a povolení	40 Souhrnné prohlášení Přidržení doklad		
55 Překážky: Místo a země: Pozn. zn. a st. přísl. nového dopravního prostředku: Kont. <input type="checkbox"/> (1) Značka nového kontejneru (1) Zapíše 1, pokud ANO, a 0, pokud NE	Místo a země: Pozn. zn. a st. přísl. nového dopravního prostředku: Kont. <input type="checkbox"/> (1) Značka nového kontejneru (1) Zapíše 1, pokud ANO, a 0, pokud NE		
F POTVRZENÍ PRISLUŠNÝCH ORGÁNŮ Nové závěry: Počet: Označení: Razítko: Podpis: <input type="checkbox"/> Údaje již zadány do systému	Nové závěry: Počet: Označení: Razítko: Podpis: <input type="checkbox"/> Údaje již zadány do systému		
50 Hlavní povrchy 6.	17 CELNÍ ÚŘAD URČENÍ		
51 Předpokládané celní úřady tranzitu (a země)	53 Celní úřad určení (a země)		
52 Jména nepřítel pro	kód		
D KONTROLA CELNÍM ÚŘADEM ODESLÁNÍ Výsledek: Připojené závěry: Počet: Označení: Lhůta (poslední den):		KONTROLA CELNÍM ÚŘADEM URČENÍ Datum dodání: Kontrola závěr: Poznámky: Zpětný list zasílen dne zaevidováno pod č. Podpis: Razítko:	

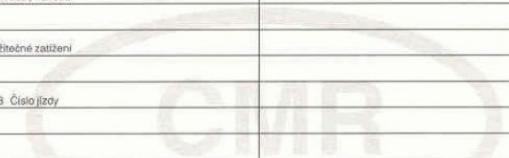
▼B

EVROPSKÁ UNIE		ORUK PROHLÁŠENÍ (1)		MIRN		
TRANZITNÍ/BEZPEČNOSTNÍ DOPROVODNÝ DOKLAD	Odesílatel / vyvoze (2)		Kód OZO (S32)		Typ přepravy (3)	
	<input type="checkbox"/>		001		Hrupa prosk. (S00)	
	Příjemce (8)		Referenční číslo (7)		Pořadí (5)	
			Zpětný list se zašle úřadu:		Nákl. kusy celkem (6)	
	Datum a čas při příchodu do prvního místa příchodu na celním území (S12)		Kód z. odesl. vyvozu (13)		Hrubá hmotnost (kg) (38)	
	Kód způsobu platby přepravného (S29)		Jiné události během přepravy Podrobnosti a přijatá opatření (S6)		POTVRZENÍ PRÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ (3)	
	Pozn. zn. a st. při odstavení dopravního prostředku při odjezdu (18)		POTVRZENÍ PRÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ (3)		Místo nakládky (S17)	
	Pozn. zn. a st. při aktivním dopravním prostředku překračujícího hranici (21)				Místo vykládky (S18)	
	Účel dopravy				Kód země/zemí na trase (S13)	
	na hranici (25)				Referenční číslo přepravy (S10)	
Místo nakládky (S17)		Příjemce (bezpečnosti) (S06)		Odesílatel (bezpečnosti) (S04)		
Přepraveno (S07)		Císlo závěry (S28)				
Místo a země:		Místo a země:				
Pozn. zn. a st. při novém dopravním prostředku:		Pozn. zn. a st. při novém dopravním prostředku:				
Kont. <input type="checkbox"/> (1) Značka nového kontejneru		Kont. <input type="checkbox"/> (1) Značka nového kontejneru				
(1) Zapíše 1, pokud ANO, a 0, pokud NE.		(1) Zapíše 1, pokud ANO, a 0, pokud NE.				
POTVRZENÍ PRÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ (P)		Nové závěry: Počet: Označení:		Nové závěry: Počet: Označení:		
Podpis: Razítka:		Podpis: Razítka:				
<input type="checkbox"/> Údaje již zadány do systému.		<input type="checkbox"/> Údaje již zadány do systému.				
Hlavní povinný / držitel TIR (S0)		CELNÍ DRAG ODESLANÍ (C)				
Předpokládá-li se celní úřady hranice (a země) (S1)		Jistota		Kód		
		nepřítel pro (S2)		Celní úřad určení (a země) (S3)		
KONTROLA CELNÍM DRAGEM ODESLANÍ (D)		KONTROLA CELNÍM DRAGEM URČENÍ (U)		Zpětný list odeslán dne: sjevidováno pod č. Podpis: Razítka:		
Výsledek: Datum dodání: Kontrola závěr: Poznámky:		Výsledek: Datum dodání: Kontrola závěr: Poznámky:				
Připojené závěry: Počet: Označení: Lhůta (počet dní):		Připojené závěry: Počet: Označení: Lhůta (počet dní):				

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. 3536896 INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Y					
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 gegenseitigen 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 naložení zboží Einladestelle des Gutes und Datum		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
5 Připojené doklady Beiliegende Dokumente		18 Vyhřady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers					
6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet kolů Anzahl der Koll	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží*) Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hr. hmct. v kg Brtogewicht kg	12 Objem m ³ Umfang m ³	
13 Pokyny odesílatele (cevní a jiné formalitty) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)		19 K též: Zu zahlen vom		odesílatel Absender		měna / Währung	
14 Dobírka Nachnahme		20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen		příjemce Empfänger			
15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachterrechnung		21 Vystaveno v / Ausgefertigt in		24 Zboží obdržel Gut empfangen		Datum	
Vyplacené / Frei		22		23		dne	
Nevyplacené / Unfrei		25 SPZ vozidla /tahače		26 Užitčné zatížení		am dne	
Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders		27 Číslo DZVV		28 Číslo jízdy		Podpis a razítko příjemce (Unterschrift und Stempel des Empfängers)	
29 Hraniční přechody		25 SPZ vozidla /tahače		26 Užitčné zatížení			
30 Veškeré průvodní doklady		27 Číslo DZVV		28 Číslo jízdy			
31 Různé		29 Hraniční přechody		30 Veškeré průvodní doklady			

1 - 15 a 21 + 22 a 23
 Odesílatel musí předložit tyto údaje
 Vom Absender sind voranzubringen
 Sluček oděrcovské řádky musí vyplnit dopravce
 Stark umrandete Zeile sind vom Frachtführer auszufüllen.

7) V případě nebezpečného zboží oznámit, kromě event. označení v poselství řádku odpravce třídu, číslo a písmeno.
 7) Im Falle von gefährlichen Gütern ist, ausser event. Bezeichnung in der ersten Zeile des Absenders die Klasse, Nummer und Buchstabe anzugeben.



Vzor karnetu TIR:

VERZE 1

Page 1 of cover

[Annex 1
page 3]

(Name of International Organization)

CARNET TIR*

.....vouchers **No**

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par _____
Issued by

(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire _____
Holder

(numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organisation:

(A remplir avant utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ _____
Country/Countries of departure ()*

7. Pays de destination _____
Country/Countries of destination ()*

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (*)
Registration No(s) of road vehicle(s) ()*

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (*)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ()*

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (*)
Identification No(s) of container(s) ()*

11. Observations diverses _____
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

(*) Biffer la mention inutile
Strike out whichever does not apply

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

ISSUING ASSOCIATION Association émettrice Ausgebender Verband		INTERNATIONAL GUARANTEE CHAIN CHAÎNE DE GARANTIE INTERNATIONALE INTERNATIONALE BÜRGERSCHAFTSKETTE	
		A.T.A. CARNET FOR TEMPORARY ADMISSION OF GOODS CARNET A.T.A. POUR L'ADMISSION TEMPORAIRE DES MARCHANDISES CARNET A.T.A. FÜR DIE VORÜBERGEHENDE EINFUHR VON WAREN	
<small>CUSTOMS CONVENTION ON THE A.T.A. CARNET FOR THE TEMPORARY ADMISSION OF GOODS / CONVENTION DOUANIÈRE SUR LE CARNET A.T.A. POUR L'ADMISSION TEMPORAIRE DES MARCHANDISES / ZOLLÜBEREINKOMMEN ÜBER DAS CARNET A.T.A. FÜR DIE VORÜBERGEHENDE EINFUHR VON WAREN</small>			
(Before completing the Carnet, please read Notes on cover page 3 / Avant de remplir le carnet, lire la notice en page 3 de la couverture / Bitte erst die Anleitung auf Seite 3 des Umschlagblattes lesen, dann das Carnet ausfüllen)			
A T A C A R N E T	C A R N E T	A. HOLDER AND ADDRESS / Titulaire et adresse / Inhaber und Anschrift	B. FOR ISSUING ASSOCIATION USE / Réservé à l'association émettrice / Vom ausgebenden Verband auszufüllen FRONT COVER / Couverture / Vorderes Umschlagblatt
	B. REPRESENTED BY* / Représenté par* / Vertreten durch*		a) CARNET No. Carnet N ^o . Carnet Nr. <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; font-size: 1.5em; font-weight: bold;">DE</div>
	C. INTENDED USE OF GOODS / Utilisation prévue des marchandises / Bestochnigt Verwendung der Waren		b) ISSUED BY / Délivré par / Ausgegeben durch
	P. THIS CARNET MAY BE USED IN THE FOLLOWING COUNTRIES / CUSTOMS TERRITORIES UNDER THE GUARANTEE OF THE ASSOCIATIONS LISTED ON PAGE FOUR OF THE COVER: / Ce carnet est valable dans les pays / territoires douaniers ci-après, sous la garantie des associations reprises en page quatre de la couverture. / Dieses Carnet ist in nachstehenden Ländern / Zollgebieten unter Bürgerschaft der Verbände gültig, die auf Seite vier des Umschlages aufgelistet sind.		c) VALID UNTIL / Valable jusqu'à / Gültig bis
ALBANIA (AL) ALGERIA (DZ) ANDORRA (AD) AUSTRALIA (AU) BELARUS (BY) BOSNIA AND HERZEGOVINA (BA) BRAZIL (BR) CANADA (CA) CHILE (CL) CHINA (CN) GIBRALTAR (GI) HONG KONG, CHINA (HK) ICELAND (IS) INDIA (IN) INDONESIA (ID) IRAN (IR) ISRAEL (IL) IVORY COAST (CI) JAPAN (JP) KAZAKHSTAN (KZ) KINGDOM OF BAHRAIN (BH) KOREA (KR) LEBANON (LB) MACAO, CHINA (MO) MACEDONIA (MK) MADAGASCAR (MG) MALAYSIA (MY)		MAURITIUS (MU) MEXICO (MX) MOLDOVA (MD) MONGOLIA (MN) MONTENEGRO (ME) MOROCCO (MA) NEW ZEALAND (NZ) NORWAY (NO) PAKISTAN (PK) QATAR (QA) RUSSIA (RU) SENEGAL (SN) SERBIA (RS) SINGAPORE (SG) SOUTH AFRICA (ZA) SRI LANKA (LK) SWITZERLAND (CH) THAILAND (TH) TUNISIA (TN) TURKEY (TR) UKRAINE (UA) UNITED ARAB EMIRATES (AE) UNITED STATES OF AMERICA (US) EUROPEAN UNION: AUSTRIA (AT)	BELGIUM (BE) BULGARIA (BG) CROATIA (HR) CYPRUS (CY) CZECH REPUBLIC (CZ) DENMARK (DK) ESTONIA (EE) FINLAND (FI) FRANCE (FR) GERMANY (DE) GREECE (GR) HUNGARY (HU) IRELAND (IE) ITALY (IT) LATVIA (LV) LITHUANIA (LT) LUXEMBOURG (LU) MALTA (MT) NETHERLANDS (NL) POLAND (PL) PORTUGAL (PT) ROMANIA (RO) SLOVAKIA (SK) SLOVENIA (SI) SPAIN (ES) SWEDEN (SE) UNITED KINGDOM (GB)
THE HOLDER OF THIS CARNET AND HIS REPRESENTATIVE WILL BE HELD RESPONSIBLE FOR COMPLIANCE WITH THE LAWS AND REGULATIONS OF THE COUNTRY / CUSTOMS TERRITORY OF DEPARTURE AND THE COUNTRIES / CUSTOMS TERRITORIES OF IMPORTATION. / À charge pour le titulaire et son représentant de se conformer aux lois et règlements du pays / territoire douanier de départ et des pays / territoires douaniers d'importation / Der Carnetinhaber und sein Vertreter haben die Gesetze und sonstigen Vorschriften des Ausgangslandes / Ausgangszollgebietes und der Einfuhrländer / Einfuhrzollgebiete zu beachten.			
H. CERTIFICATE BY CUSTOMS AT DEPARTURE / Attestation de la douane, au départ / Bescheinigung der Zollbehörden bei Abgang		I. SIGNATURE OF AUTHORISED OFFICIAL AND STAMP OF THE ISSUING ASSOCIATION / Signature de l'officier et timbre de l'association émettrice / Unterschrift des Beauftragten und Stempel des ausgebenden Verbandes	
a) IDENTIFICATION MARKS HAVE BEEN AFFIXED AS INDICATED IN COLUMN 7 AGAINST THE FOLLOWING ITEMS NO(S) OF THE GENERAL LIST / Apposé les marques d'identification mentionnées dans la colonne 7 en regard de (des) numéro(s) d'ordre généraux de la liste générale / Die in Spalte 7 vermerkten Nummernsteile wurden an den in der Allgemeinen Liste unter folgend(e)n Nummer(n) aufgeführten Waren angebracht		PLACE AND DATE OF ISSUE (year / month / day) Lieu et date d'émission (année / mois / jour) Ort und Ausgabedatum (Jahr / Monat / Tag)	
b) GOODS EXAMINED* / Vérifié les marchandises* / Die Waren werden beschildert* YES / Oui / Ja <input type="checkbox"/> NO / Non / Nein <input type="checkbox"/>		d.	
c) REGISTERED UNDER REFERENCE NO* Enregistré sous le numéro* Eingetragen unter Nr.*		X SIGNATURE OF HOLDER / Signature du titulaire / Unterschrift des Inhabers X	
d) CUSTOMS OFFICE Bureau de douane Zollamt		PLACE Lieu Ort	DATE (YEAR / MONTH / DAY) Date (année / mois / jour) Datum (Jahr / Monat / Tag)
SIGNATURE AND STAMP Signature et timbre Unterschrift und Stempel		SIGNATURE OF HOLDER / Signature du titulaire / Unterschrift des Inhabers	

TO BE RETURNED TO THE ISSUING CHAMBER IMMEDIATELY AFTER USE
 Das Carnet nach Verwendung umgehend zurück an die ausgebende IHK

WILHELM HÖHLER VERLAG
 Bestell-Nr. 700DB



* If applicable / * Si y a lieu / * Soweit zutreffend

Příloha 6)

1 - 29 Vyplní odesílatel / Vom Absender auszufüllen **X** Co se hodí, označte křížkem - Zutreffendes ankreuzen (Skupina - Felder: 20, 22, 23, 30, 32, 38)

20 Nákladní list CIM Frachtbrief CIM		Vozový list CUV Wagenbrief CUV	
1 Odesílatel (jméno, adresa) - Absender (Name, Anschrift)		2 Prohlášení odesílatele Erklärungen des Absenders	
3 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Anschrift, Land)		3 Reference odesílatele - Absender Referenz	
4 Místo dodání Anlieferungsart		6 Přílohy - Beilagen	
5 Stanice - Bahnhof Země - Land		7 Původní Übernahme	
8 Obchodní podmínky - Kommerzielle Bedingungen		8 Místo - Ort	
9 Záznamy pro příjemce - Vermerke für den Empfänger		9 Vůz čís., -Wagen Nr.	
10 Omezení zboží Bezeichnung des Gutes		10 Placení přepravného Zahlung der Kosten	
11 Mimořádná záležitost Aussergewöhnliche Sendung		11 Vypřeváženo dovozně Franko Fracht	
12 RID		11 Incoterms	
13 Kód NIM NIM Code		12 Hmotnost Masse	
14 Hodnota zboží Wert des Gutes		13 Záměr na dodání Interesse an der Lieferung	
15 Dobírka Nachnahme		14 Celní záznamy Zollamtliche Vermerke	
16 Prozkoumání Überprüfung		15 Měsíc - den - hodina Monat - Tag - Stunde	
17 Vykátní kódy Frankaturcode		16 Smluvní dopravce - Vertraglicher Beförderer	
18 Směrovací cesty - Leitungswege		17 Datum příjezdu - Ankunftsdatum	
19 Celní řízení - Zollbehandlung		18 Dáno k dispozici Bereitgestellt	
20 Vykátní účet Frankaturrechnung		19 Identifikace závěsky Sendungs- Identifikation	
21 Dobírková průvodka č. Nachnahmebegleitschein Nr.		20 Místo a datum vystavení - Ort und Datum der Ausstellung	
22 Komerční zápis č. Tatbestandsaufnahme Nr.		21 Dáno k dispozici Bereitgestellt	
23 Proloužení dodací lhůty - Lieferfristverlängerung		22 Potvrzení příjemce při odběru Empfangsbescheinigung	
24 Záznamy dopravce - Erklärungen des Beförderers		23 Ostatní dopravci - Andere Beförderer	
25 Datum příjezdu - Ankunftsdatum		24 Jméno, adresa - Name, Anschrift	
26 Dáno k dispozici Bereitgestellt		25 Traf - Strecke	
27 Potvrzení příjemce při odběru Empfangsbescheinigung		26 Postavení Eigenschaft	
28 Identifikace závěsky Sendungs- Identifikation		27 Místo a datum vystavení - Ort und Datum der Ausstellung	
29 Místo a datum vystavení - Ort und Datum der Ausstellung		28 Podpis - Unterschrift	

© 2004 C.T.

Wir haben empfangen von
Fa. Getreidehandels-Union
 Hamburg

bestimmt für
ORDER

Meldeadresse
Silo Samga
 Antwerpen

mit Motorschiff **Weizenkorn 7** Schiffsführer **Landwirt**

nachstehend verzeichnete Güter zum Transport
 nach **Antwerpen**

Silo Samga
 Löschstelle

Poseidon- Schiffahrtsges. mbH

KONNESSEMENT

Dieses Konnossement ist ein Wertpapier. Die Auslieferung der Güter erfolgt nur gegen Rückgabe des ordnungsgemäß übertragenen Original-Konnossementes. Nach Erledigung des Originalen gelten die übrigen Exemplare als erledigt.

Ohne schriftlichen Auftrag wird keine Versicherung eingedeckt.

Nach Angaben des Absenders bzw. Auftraggebers			
Markierung	Menge/Verpackung	Bezeichnung der Ware	Gewicht in kg
keine	lose	Qualitäts-Weizen	1.200.000 =====
Unverantwortlich für Stückzahl, Maß, Gewicht, Nummern, Merkzeichen, Inhalt, Art, Gattung, Qualität, Zustand, Wert, Beschaffenheit der Verpackung			
Teilladung ja XXX		Meldetag nur an 1. Löschstelle	

Geschw. Stevens, Lobith

Grenzabfertigung **frei Ankunftsschiff** Löschzeit **belgisch gesetzlich verkürzt**

Frankatur **alle** Bleie **ja, 4 Stück**

Laderäume **Bundesrepublik Deutschland** Bestimmungsland **Belgien**

Herkunftsland **Poseidon, Mannheim-Mühlauhafen**

XXXXXXX Lager _____

47/90 vom 03.01.19..

Wir verpflichten uns, die aufgeführten Güter auszuliefern, gemäß unserem Abschluß _____ vom _____ sowie aufgrund unserer Verlade- und Transportbedingungen, die wir auf Anforderung überreichen, welche Absender, Ablader und Empfänger anerkennen.

Mannheim 19. Januar 19..

Ausgefertigt in _____ am _____

377 Unterschrift des Versenders _____

Unterschrift der Reederei / Agentur _____

Combined Transport Bill of Lading

Shipper
VARTA PTE LTD.
 7500 CHAI CHEE ROAD, SINGAPORE.

B/L No. **STA 010**

Ref No.

Consignee or order
FIRMA TRIUMPH WERKE
 FÜRTH STRABE 212
 8500 NÜRNBERG
 WEST GERMANY.

MISC



MALAYSIAN INTERNATIONAL SHIPPING CORPORATION BERHAD

Notify party
DEUGRO SPEDITION
 RABOISEN 6
 2000 HAMBURG 1
 WEST GERMANY.

RECEIVED in apparent good order and condition except as otherwise noted the total number of containers or other packages or units enumerated below for transportation from the place of receipt to the place of delivery subject to the terms hereof. One of the Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier by or on behalf of the Holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statute rendering them binding on the Merchant) become binding in all respects between the Carrier and the Holder as though the contract evidenced hereby had been made between them. IN WITNESS whereof TWO (2) original Bills of Lading have been signed, if not otherwise stated below. One of which being accomplished, the other(s) to be void.

Place of receipt P.S.A./C.F.S.	Port of loading SINGAPORE
Port of discharge HAMBURG	Place of delivery HAMBURG C.F.S.

Ocean vessel/Voyage No.
BUNGA SURIA

For FCL shipments container marks and Nos. to be stated.
 Marks and Nos.
TRIUMPH
NÜRNBERG
SF 80104
HAMBURG
WEST GERMANY
C/NO. 1

Quantity and kind of packages	Description of goods	Gross weight, kos.* Measurement, m**
1 CASE	RECHARGEABLE NICKEL CADMIUM BATTERIES	30KGS
	"FREIGHT PREPAID"	0.095 M3

Particulars declared by Shipper

MNLU 4004728
 SEAL 81704

SHIPPED ON BOARD
30 JUL 19..

FREIGHT PREPAID AT CONTRACT RATE

LCL/LCL

Freight and charges	Revenue tons	Rate	Per	Prepaid	Collect

* Weight and measurement of containers not to be included. Freight and charges payable at **SINGAPORE** Place and date of issue **SINGAPORE**



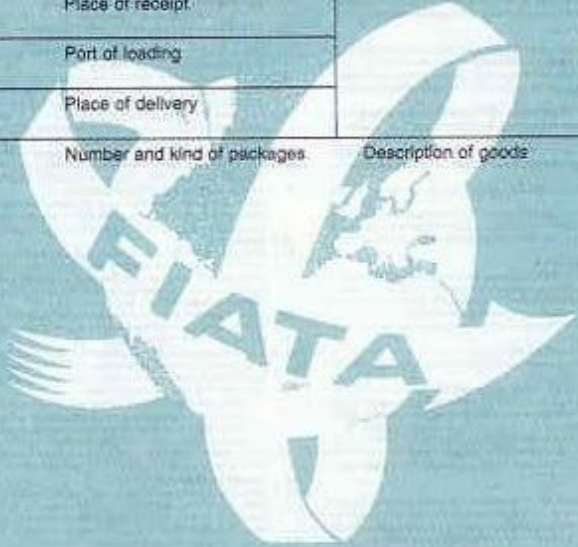
** If same place of payment not applicable for total freight, this box to be filled in. Number of original Bs/L **THREE (3)** Signed for the Carrier

European side		Ocean freight	Far Eastern side	
Inland haulage	LCL service charge	PREPAID	LCL service charge	Inland haulage
	COLLECT		PREPAID	

COPY NOT NEGOTIABLE

As Agents only

TPE-676542							
Shipper's Name and Address BLUE SEA SHIPPING 841 SANDHILL AVE CARSON, CA 90746	Shipper's Account Number 123548 Not Negotiable Air Waybill Issued by 						
Copies 1, 2, and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.							
Consignee's Name and Address FLORIDA INTERNATIONAL USA 501 SOUTH ANDREW'S FT LAUDERDALE, FL FT LAUDERDALE, FL 33301	Consignee's Account Number 464536 It is agreed that the goods described herein are accepted in payment of freight and conditions which may be for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF, ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER VESSEL INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplementary charge, if needed.						
Issuing Carrier's Agent Name and City BLUE SEA SHIPPING 841 SANDHILL AVE CARSON, CA 90746	Accounting Information						
Agent's IATA Code Account No.	Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing LOS ANGELES MAWB 016-2354-5463						
To MIA	By First Carrier UNITED AIRLINES to LAX by UA to MIA by Airport of Destination MIA 834 FORWARD AIR Amount of Insurance NIL INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figure in box marked "Amount of Insurance".						
Handling Information PLEASE NOTIFY CONSIGNEE UPON ARRIVAL							
These commodities, technology or software are: exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Ultimate destination USA Diversion contrary to U.S. Law prohibited SCI							
No. of Pieces 250 CTNS	Gross Weight 8056.00L 3654.178K	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight 3654.00	Rate 1.82	Total 6650.28 6650.28	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions and Volume) COMPUTER PARTS	
Weight Charge .00		Other Charges 6650.28					
Weight Charge .00		Weight Charge .00		Shipper certifies that the packages on the face hereof are correctly and truly inscribed as any part of the consignment contains dangerous goods, each part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.			
Weight Charge .00		Weight Charge .00		SAMPLE AGENT Signature of Shipper or his Agent			
Weight Charge .00		Weight Charge 6650.28		11/18/2003 TAIPEI SAMPLE AGENT Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent			
Weight Charge .00		Weight Charge 6650.28		TPE-676542			

Consignor Consigned to order of Notify address Place of receipt Ocean vessel Port of loading Port of discharge Place of delivery Marks and numbers Number and kind of packages Description of goods Gross weight Measurement	 <p>FBL No. * 003495 CZ NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING <small>Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC PUBLICATION 481).</small></p>  <p style="font-size: 2em; font-weight: bold;">ORIGINAL</p>	
		
according to the declaration of the consignor		
Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.) <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8) <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf. Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.		
Freight amount Cargo insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy For delivery of goods please apply to:	Freight payable at Number of Original FBL's	Place and date of issue Stamp and signature

Text authorized by FIATA Copyright reserved © FIATA/Zürich-Switzerland 0.3/2

MILITARY HQ CUSTOMS DECLARATION DOCUMENT 302

Page 1 Consignee

Ein/Ausfuhr Anmeldung für die Zollbehörde für Waren die einem internationalen Militärischen Hauptquartier gehören oder dafür bestimmt sind Import/Export customs declaration for goods which are the property of, or destined to be property of, an International Military Headquarter. Déclaration pour la douane relative à des marchandises appartenant ou destinées à un Quartier Général Militaire International.				
Kopie No. Copy No. Copie No. _____		Registrierungs-Nr. der Kraftfahrzeuge, Eisenbahnwagen usw. oder Name und Registrierort des Schiffes. Registration number of vehicles, barges, railway cars etc. No. de l'enregistrement des véhicules, péniches, bateaux, wagons de chemin de fer, etc.		Nummer Serial No. Numéro _____
Beförderungsmittel Mode of transport Mode de transport _____		Name und Anschrift des Transportunternehmers Name and address of transporter Nom et adresse du transporteur _____		
Bezug Nr. Reference No. Numéro de référence _____		Dieses Papier wird ungültig mit Ablauf This document will be invalid after Ce document sera sans valeur après le _____		(Datum/Date/Date)
Name und Anschrift des Absenders Name and address of consignor Nom et adresse de l'expéditeur _____				
Name und Anschrift des Empfängers Name and address of consignee Nom et adresse du destinataire _____				
Bestimmungsland und Ort Destination Destination _____				
plombiert (*) Wenn plombiert, Zahl, Art und Nr. der Plomben sowie Dienststelle, die sie angelegt hat, unten in Spalte (e) angeben. Sealed/Not sealed (*) When sealed, seal numbers, quantity and sealing authority will be shown in column (e) below. Plombé/non plombé (*) Si l'a été plombé, indiquer dans la colonne (e) ci-dessous l'espèce, le nombre des plombs.				
Anzahl (in Ziffern und Worten) und Art der Packstücke Number (in figures and words) and description of package Nombre (en chiffres et en lettres) et description des colis (a)	Zeichen und Nummern der Packstücke Marks and numbers Marques et numéros (b)	Bezeichnung der Waren Description of goods Désignation des marchandises (c)	Gewicht in Ziffern und Worten Weight in figures and words Poids en chiffres et en lettres Roh/Eigengewicht (*) Gross/Dead (*) (KG) Brutt/Propre (*) (d)	Bemerkungen Remarks Observations Nr. der Plomben Seal Numbers Nos des plombs (e)
Ich, _____ (Vor- und Zuname) bestätige hiermit, dass die oben beschriebene Sendung im Auftrag der Hauptquartiere befördert wird und nur Waren für deren Gebrauch enthält. I, _____ (Name in full) certify that the equipment described herein is transported under the authority of the Austrian Defence Forces and contains goods for their use. Je, _____ (Nom et prénoms) certifie que l'envoi décrit ci-dessus est transporté avec l'autorisation des Quartiers Généraux et qu'il contient uniquement des marchandises pour leur usage. Unterschrift des ausstellenden Offiziers Signature of issuing Officer Signature de l'officier qui a établi la déclaration				
Dienstgrad und Einheit Rank and Unit Qualité et Unité _____		Dienststempel Official Stamp Cachet Officiel _____		Datum Date _____
Anschrift Address Adresse _____				
EMPFANGSBESTÄTIGUNG / CERTIFICATE OF RECEIPT / CERTIFICATE DE RECEPTION				
Ich, _____ (Vor- und Zuname) bestätige hiermit, dass ich die oben beschriebenen Waren vollständig erhalten habe. I, _____ (Name in full) certify that the goods listed above have been received as described. Je, _____ (Nom et prénoms) certifie que les marchandises indiquées ci-dessus ont été reçues et qu'elles étaient conformes.				
Unterschrift Signature Signature _____		Anschrift Address Adresse _____		
Dienstgrad und Einheit Rank and Unit Qualité et Unité _____		Dienststempel Official Stamp Cachet Officiel _____		Datum Date _____

Dies ist ein nachweispflichtiges Dokument und dient als amtliche Ein- und Ausfuhrerlaubnis und als Zollanmeldung.
 This is an accountable document which constitutes both an official certificate of import/export authorization and a customs declaration.
 Le présent est un document comptable, servant d'autorisation officielle d'importation et d'exportation, et de déclaration en douanes.

BMLV R 429

CONTROL NUMBER

ŽÁDOSTo vydání povolení k provádění zahraničního obchodu s vojenským materiálem
právníkou osobouČj: **Údaje o žadateli**

Obchodní firma nebo název <input type="text"/>			
Sídlo právnické osoby			
Obec <input type="text"/>	Ulice <input type="text"/>	Č. popisné / orientační <input type="text"/> / <input type="text"/>	P S Č <input type="text"/>
Telefon/fax/e-mail <input type="text"/>			
IČ <input type="text"/>			

Členové statutárního orgánu

Jméno, popřípadě jména, příjmení	Adresa místa trvalého pobytu	Rodné číslo nebo datum narození*	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	+ -

Členové dozorčí rady

Jméno, popřípadě jména, příjmení	Adresa místa trvalého pobytu	Rodné číslo nebo datum narození*	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	+ -

Prokuristé

Jméno, popřípadě jména, příjmení	Adresa místa trvalého pobytu	Rodné číslo nebo datum narození*	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	+ -

Předmět podnikání

**Jsou-li zakladateli, zřizovateli nebo zakládajícími členy fyzické osoby a žadatel není
dosud zapsán v obchodním rejstříku:**

Jméno, popřípadě jména, příjmení	Adresa místa trvalého pobytu	Rodné číslo nebo datum narození*	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	+ -

Specifikace vojenského materiálu
 Zobrazit dostupné kódy SVM
Teritoriální zaměření
 Zobrazit dostupná teritoria
Přílohy (specifikace dokladů podle § 9 odst. 2 zákona č. 38/1994 Sb.)
 + -

Žadatel potvrzuje, že údaje, které uvedl v žádosti a jejich přílohách, jsou pravdivé.

Datum:

Jméno, popřípadě jména, příjmení, funkce a podpis oprávněné osoby:



Podpis:

Poznámka:

* U občanů jiného členského státu EU se uvede datum narození a další údaje, které jsou způsobilé danou osobu jednoznačně identifikovat.

** Pokud se žádost podává v písemné podobě, předkládá se v jednom vyhotovení.

Elektronické přílohy:

Příloha č. 1

Název:		M o ž n o s t i	+	-
Popis:				
Typ:		Velikost [B]:		

Tisk formuláře

Uložit rozpracovaný
formulář na disk

Provést kontrolu správnosti
vyplnění formuláře

Odeslat do



ŽÁDOST
o udělení licence právnické osobě pro dovoz vojenského materiálu mimo území Evropské unie podle:

Čj: § 15 odst. 3 písm. h) bodu 1 zákona č. 38/1994 Sb. - dovoz § 15 odst. 3 písm. h) bodu 3 zákona č. 38/1994 Sb. - vývoz

(zaškrtněte příslušné políčko dle charakteru obchodního případu)

A) Údaje o žadateli

Obchodní firma nebo název				
Sídlo - město	Ulice	Č. popisné	Č. orientační	PSC
Oprávněná osoba – jméno (popřípadě jména) a příjmení	Telefon (i mobilní)	Fax	E-mail	

B) IČ žadatele

C) Údaje o zahraničním smluvním partnerovi

Obchodní firma nebo název, nebo jméno, popřípadně jména, příjmení				
Sídlo - země				
Město	Ulice	Č. popisné	Č. orientační	PSC

D) Údaje o tuzemském smluvním partnerovi

Obchodní firma nebo název, nebo jméno, popřípadně jména, příjmení, IČ				
Sídlo - země				
Město	Ulice	Č. popisné	Č. orientační	PSC

E) Číslo povolení k provádění zahraničního obchodu s vojenským materiálem

Zobrazit přílohu pro zadání více položek

F) Číslo případně položka nebo podpoložka kombinované nomenklatury celního sazebníku, kód SVM e

Položka celního sazebníku	Kód skupiny vojenského materiálu (SVM e)
---------------------------	--

G) Údaje o vojenském materiálu

Název vojenského materiálu	Zařazení do skupiny vojenského materiálu (SVM e)
Množství	Měrná jednotka
Jednotková cena, tj. cena položky voj. mat. (Kč)	0,00

(další položky vojenského materiálu uveďte do přílohy)

Zobrazit přílohu pro zadání výrobních čísel významného vojenského materiálu

U významného vojenského materiálu evidenční nebo výrobní čísla, pokud byla přidělena:

Název vojenského materiálu	Evidenční nebo výrobní čísla
----------------------------	------------------------------

(další položky uveďte do přílohy)

H) Navrhovaná doba platnosti licence

I) Údaje o státech dovozu/vývozu/konečného uživatele

Název státu, ze kterého bude vojenský materiál dovezen	Název státu, na jehož území se nachází konečný uživatel v případě vývozu vojenského materiálu
--	---

J) Účel zahraničního obchodu s vojenským materiálem

K) Cena dovozu/vývozu v Kč

Celková cena

0,00

L) Údaje o konečném uživateli

Obchodní firma nebo název, nebo jméno, popřípadě jména, příjmení, IČ

IČ

Sídlo - země

Město	Ulice	Č. popisné	Č. orientační	PSČ
-------	-------	------------	---------------	-----

M) Geografický název a souřadnice místa uložení vojenského materiálu omezeného mezinárodní smlouvou na území České republiky po dovozu, je-li předmětem smlouvy vojenský materiál významný ve smyslu § 20 odst. 4 zákona. Z této povinnosti jsou vyňaty ozbrojené síly a bezpečnostní sbory ČR.

N) Případné doplňující informace.

Mají být informace týkající se smluvních vztahů, uvedené v této žádosti a v jejich přílohách obchodním tajemstvím ve smyslu ustanovení § 504 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů?

ano

ne

Přílohy (specifikace dokladů podle § 15 odst. 5 zákona č. 38/1994 Sb.)

+ -

Kolkové známky přiloženy v počtu 0 kusů o hodnotě 1000Kč/kus.

Zpracovatel (jméno, popřípadě jména, příjmení, tel. spojení/e-mail):

Datum:

Jméno, popřípadě jména, příjmení, funkce a podpis oprávněné osoby:

+ -

Podpis:



ČESKÁ REPUBLIKA

THE CZECH REPUBLIC

Ministerstvo průmyslu a obchodu

Licenční správa

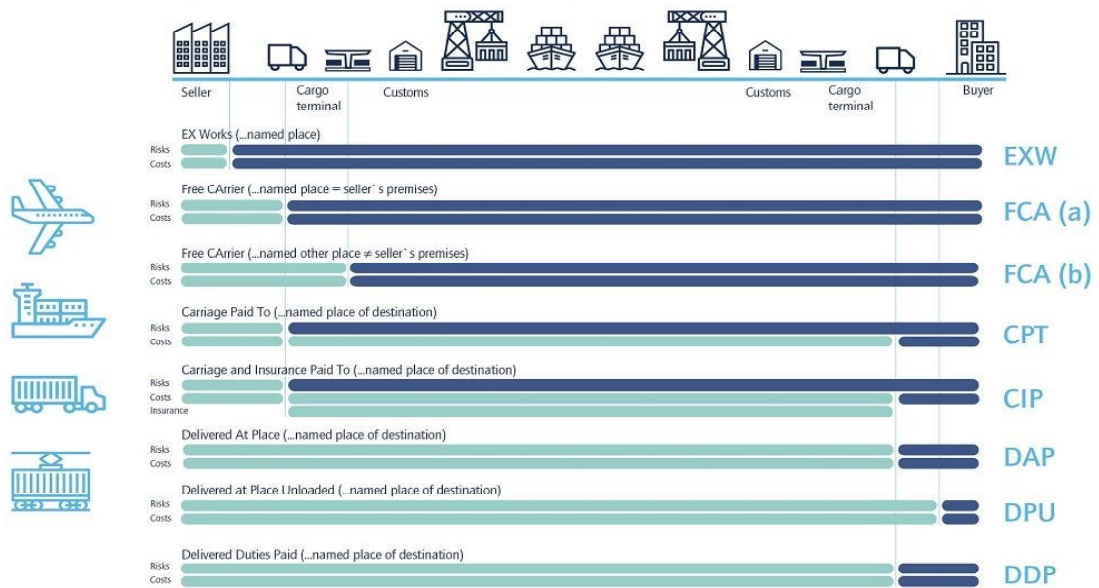
Ministry of Industry and Trade

Licensing Office

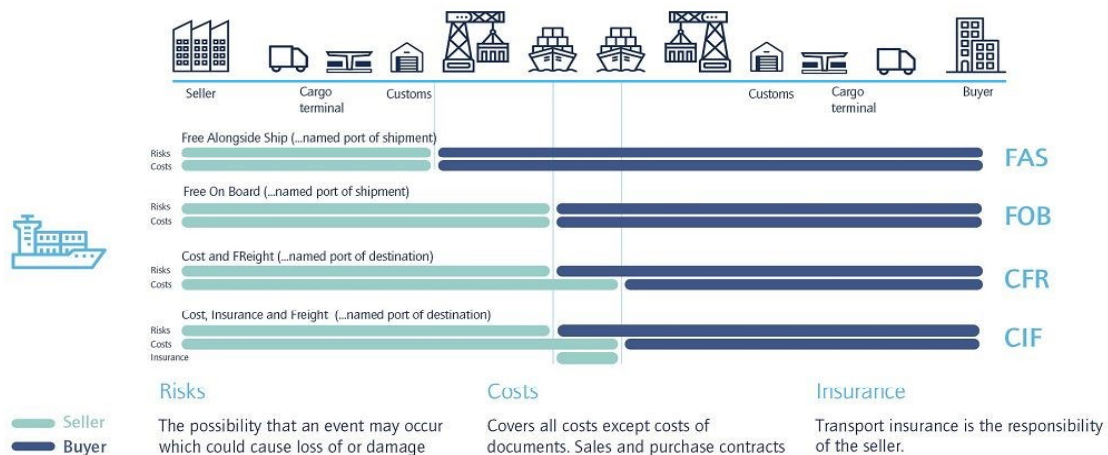
Mezinárodní importní certifikát
International Import Certificate

Číslo certifikátu
Certificate No.Číslo objednávky
Order No.Jméno a adresa dovozce
Name and address of ImporterJméno a adresa vývozce
Name and address of ExporterJméno a adresa konečného uživatele
Name and address of End UserČíslo dovozní licence nebo povolení
Number of import licence or permissionÚčel dovozu
Purpose of importPopis zboží
Description of the goodsČ. klas.
Class No.Množství
QuantityHodnota
Value

Rules for any mode or modes of transport



Rules for sea and inland waterway transport



— Seller
— Buyer

Risks
The possibility that an event may occur which could cause loss of or damage to the goods is a "risk". Buyers and/or sellers can protect themselves against risks by transport insurance.

Costs
Covers all costs except costs of documents. Sales and purchase contracts should clearly state which costs on transfer of the goods are for account of buyer and/or seller.

Insurance
Transport insurance is the responsibility of the seller.

Autor/ka	Adam Krejzl
Název BP	Mezinárodní silniční přeprava v režimu tranzit
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2020
Počet stran	47
Počet příloh	15
Vedoucí BP	prof. Ing. Daniela Marasová, CSc.
Anotace	Bakalářská práce je zaměřena na silniční kamionovou dopravu v režimu tranzit. Cílem práce je přiblížit vývoj tranzitu, historické souvislosti a jeho současný stav. V praktické části se zaměřuje na rozbor přepravy vojenského materiálu v co nejkratším čase.
Klíčová slova	doprava, silniční kamionová doprava, tranzit, T1, T2, TIR, Evropská unie
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	