

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra obchodu a financí



Diplomová práce

Zhodnocení tranzitního systému TIR

Bc. Vít Polák

Vedoucí: Ing. Olga Regnerová

© 2017 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Vít Polák

Podnikání a administrativa

Název práce

Zhodnocení tranzitního systému TIR

Název anglicky

Assessing the TIR transit system

Cíle práce

Hlavním cílem diplomové práce je zhodnocení současné situace tranzitního systému TIR. Na základě získaných informací a dat o dané problematice dojde k objasnění současných problémů tranzitního systému TIR.

Výsledkem práce bude identifikace problémů, které mají největší vliv na plynulost operací tranzitního systému TIR a budou navržena doporučení, která by těmto problémům měla předcházet.

Metodika

Práce bude vycházet z odborné literatury, periodik odborných časopisů. Veškeré teoretické poznatky budou doplněny o informace z oficiálních zdrojů publikovaných jednotlivými organizacemi systému TIR.

Praktická část bude zpracována na základě dostupných dat a bude vycházet z vlastních analýz postavených na teoretické části. Dále budou v práci komparovány jednotlivé druhy karnetu TIR a na základě komparace, analýzy a kompilace sledovaných dat bude objasněn transitní systém. Na základě vlastních analýz budou interpretovány výsledky, které budou shrnuty v závěru práce.

Doporučený rozsah práce

60-80

Klíčová slova

clo, celní řízení, mezinárodní operace, TARIC, karnet TIR, celní prohlášení

Doporučené zdroje informací

CIHELKOVÁ, Eva; JAKŠ, Jaroslav. Evropská integrace – Evropská unie. 1. vyd. Praha 2004. ISBN 80-245-0854-0

FOJTÍKOVÁ, Lenka., Marian Lebieczik. Společné politiky Evropské Unie. Praha: C. H. Beck, 2008 ISBN 978-80-7179-939-9

FOJTÍKOVÁ, Lenka. Zahraničně obchodní politika. Praha: C. H. Beck, 2008 ISBN 978-80-7400-128-4

KÁRNÍK, JUDr. Miroslav. Clo a celní politika. 1. Vydání. Olomouc: ANAG, 2012. ISBN 978-80-7263-779-9

Machková H.: Mezinárodní obchodní operace. Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1590-2

MATOUŠEK Pavel, SABELOVÁ Lenka, Clo, 1. vyd. Praha: ASPI a. s. 2007, ISBN 978-80-7357-263-1

SVATOŠ Miroslav a kolektiv. Zahraniční obchod: teorie a praxe, 1. vyd. Praha: Grada Publishing a. s. 2009. ISBN 978-80-247-2708-0

ŠTĚRBOVÁ Ludmila a kolektiv. Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století. Praha: Grada Publishing, a. s., 2013. ISBN 978-80-247-4694-4

Předběžný termín obhajoby

2016/17 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Olga Regnerová

Garantující pracoviště

Katedra obchodu a financí

Elektronicky schváleno dne 27. 3. 2017

Ing. Helena Čermáková, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 27. 3. 2017

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 28. 03. 2017

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Zhodnocení tranzitního systému TIR" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30. 3. 2017

Vít Polák

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval paní Ing. Olze Regnerové za odborné vedení, cenné rady a veškerý čas poskytnutý v průběhu vypracování mé diplomové práce.

Zhodnocení tranzitního systému TIR

Souhrn

Diplomová práce se zabývá celní problematikou v Evropské Unii (dále jen „EU“) v rámci celního řízení a modernizací systému Transports Internationaux Routiers (dále jen „TIR“). Hlavním cílem práce je vysvětlení základního principu systému TIR, jeho nedostatků a současných problémů. Jelikož se systém TIR nachází v současné době v situaci, ve které musí čelit velkým výzvám a příležitostem, musí se v blízké budoucnosti rozhodnout, jakým směrem se bude daný systém ubírat. Problémy způsobené ve východní části Evropy jsou daleko komplexnější, než se zprvu očekávalo, a proto je nyní velká příležitost začít rozvíjet systém TIR na jih, směrem na Balkán a rozšířit tak tranzitní systém v Euroasijské celní unii.

Díličními cíli této práce je vysvětlení základních pojmů souvisejících s celnictvím, historie celnictví, funkce celnictví a struktura v rámci EU. Poté bude následovat vysvětlení principu fungování mezinárodního záručního systému a vzájemných vztahů mezi subjekty, které bude doplněno formami ručení držitelů karnetů a podmínky, za jakých působí v mezinárodních celních režimech. Poté následuje analýza získaných informací o dané problematice především o držitelích karnetů TIR. Na základě vyhodnocení získaných informací bude následovat popsání daného problému a případný návrh řešení týkající se dané problematiky, vyplývající z provedeného rozboru.

Klíčová slova

Clo, celní řízení, mezinárodní operace, TARIC, karnet TIR, celní prohlášení.

Assessing the TIR tranzit system

Summary

The thesis deals with customs issues in the European Union under the customs procedures and modernize the Transports Internationaux Routiers (TIR hereinafter). The main goal is to explain the basic principle of the TIR system, its shortcomings and the current problems. Since the TIR system is currently in a situation in which they face enormous challenges and opportunities must be provided in the near future to decide which direction will the system go. Problems caused in Eastern Europe are far more complex than first anticipated, and it is now a great opportunity to start developing the TIR system to the south, the Balkans and expand the transit system in the Eurasian Customs Union.

Partial goals of this work is to explain basic concepts related to customs, history, customs, customs function and structure in the EU. Then will follow explanation functioning of the international guarantee system and the relationships between entities that will be complemented by forms of liability holders of TIR and the conditions under which it operates in international customs regimes. Then it analyzes the information obtained about the issues especially the TIR carnet holder. Based on the evaluation of information will follow describe the problem and a possible solution proposal on the issue, resulting from the analysis made.

Keywords

Duty, tariff clearance management, international operations, TARIC, carnet TIR, tariff declaration.

Obsah:

1	Úvod	6
2	Cíl práce a metodika.....	7
2.1	Cíl práce	7
2.2	Metodika	7
3	Teoretická část	9
3.1	Historie cla a celnictví	9
3.2	Clo.....	10
3.3	Celní řízení	13
3.3.1	Celní prohlášení.....	15
3.3.2	Celní dohled	16
3.3.3	Celní kontrola.....	17
3.3.4	Celní režimy	17
3.4	Celní dluh.....	23
3.4.1	Složení hotovosti na účet	23
3.4.2	Ručení	24
3.4.3	Celní záruka	24
3.5	Celní sazebník TARIC	24
3.5.1	Kombinovaná a statistická nomenklatura	25
3.5.2	Aktualizace celního sazebníku TARIC	25
3.5.3	Funkce systému TARIC	26
3.5.4	Celní kvóty	28
3.5.5	Celní strop.....	29
4	Analytická část.....	30
4.1	Tranzitní systém TIR	30
4.1.1	historie tranzitního systému TIR	30
4.1.2	Současnost tranzitního systému TIR	31
4.1.3	Karnet TIR	32
4.1.4	Přístup k systému.....	33
4.2	Záměr systému TIR	34
4.2.1	Elektronické zpracování dat.....	36
4.2.2	Aplikace TIR-EPD	36

4.2.3	Problémy s duplicitou	37
4.2.4	Budoucí vývoj karnetu TIR.....	38
4.3	Mezinárodní záruční systém karnetů TIR.....	38
4.4	Členové mezinárodní unie silniční dopravy.....	39
4.5	Průběh mezinárodní přepravy na základě karnetu TIR.....	42
4.5.1	Celní úřad odeslání	43
4.5.2	Celní úřad určení	44
4.5.3	Mimořádné situace během operace TIR	45
4.5.4	Výhody karnetu TIR	46
4.6	Systém TIR a jeho zastoupení v ČR.....	46
4.6.1	Výdej 4-listých karnetů TIR v ČR za období 2006 - 2016.....	47
4.6.2	Výdej 6-listých karnetů TIR v ČR za období 2006 - 2016.....	49
4.6.3	Výdej 14-listých karnetů TIR v ČR za období 2006 - 2016.....	50
4.6.4	Výdej 20-listých karnetů TIR v ČR za období 2006 - 2016.....	51
4.6.5	Celkový počet vydaných karnetů TIR v ČR v letech 2006 - 2016.....	53
4.7	Celkový počet karnetů vydaných IRU v letech 2006 - 2012	58
4.8	Porovnání ČR s IRU v počtu vydaných karnetů TIR	61
4.9	Shrnutí problematiky systému TIR a nastínění řešení	66
5	Závěr	70
6	Seznam použitých zdrojů	72
7	Přílohy.....	75

Seznam obrázků:

Obrázek č. 1: Ukázka celního sazebníku TARIC.....	27
Obrázek č. 2: Mapa členů IRU.....	40
Obrázek č. 3 – Členové tranzitního systému TIR	41
Obrázek č. 4 karnet TIR 4-listý.....	77

Seznam tabulek:

Tabulka č. 1: výdej 4-listých karnetů TIR v ČR	47
Tabulka č. 2: výdej 6-listých karnetů TIR v ČR	49
Tabulka č. 3: výdej 14-listých karnetů TIR v ČR	50
Tabulka č. 4: výdej 20-listých karnetů TIR v ČR	52
Tabulka č. 5: celkový počet karnetů TIR v ČR.....	53
Tabulka č. 6: celkový počet karnetů TIR vydaných organizací IRU 2006 - 2012.....	58
Tabulka č. 7: celkový počet karnetů TIR vydaných v ČR a IRU 2006 – 2012	62
Tabulka č. 8: IRU – počet vydaných karnetů 2004 - 2012	75
Tabulka č 9. : Seznam členů tranzitního systému k 1.1.2016.....	78

Seznam grafů:

Graf č. 1: vývoj výdeje karnetů TIR v ČR.....	55
Graf č. 2 – Obchodní balance mezi Ruskem a EU v letech 2011 - 2015	61
Graf č. 3: Vývoj vydaných karnetů organizací IRU a v ČR 2006-2012	65

1 Úvod

Zvolené téma „Zhodnocení tranzitního systému TIR“ je velice obsáhlé a zajímavé téma. Přestože si každý může představit něco jiného pod tímto spojením. Bude se tato práce věnovat v první řadě celnictví a clo, jejichž původ sahá do dávných dob. K pochopení celé problematiky a tranzitního systému TIR je nutné porozumět základům z celnictví.

V dnešní době, kdy je Česká republika součástí Schengenského prostoru a tím pádem i volného pohybu zboží, osob, kapitálu, již clo nemá takový význam pro stát, jako tomu bývalo dříve v historii. Přesto je však clo jako takové uplatňováno i v současné době, a to vůči nečlenským zemím Schengenského prostoru. Práce se tedy zabývá významem a funkcí celnictví a cla v rámci České republiky (dále jen „ČR“) a v rámci EU, doplněné o metody stanovení celní hodnoty zboží. Pro bližší pochopení dané problematiky je práce zaměřena na základy z celnictví mezi ně patří celní prohlášení a mezinárodní operace, aby bylo možné objasnit systém TIR, jeho význam, smysl a problematiku tohoto systému.

Celnictví a jeho problematika je popsána spíše nekomplexně, protože většinou již není aktuální. Dalším důvodem jsou problémy od uvalení embarga Evropskou Unií na Rusko, které se týkaly dopravců, kteří zajišťovali služby na území východní Evropy především Ukrajiny a Ruska. Tato práce bude směřována především k popsání současných a nedávných problémů systému TIR. Pro komplexní pochopení celé problematiky je nutno vysvětlit současnou právní úpravu celnictví, neboť právě právní předpisy pokládají základ celému tranzitnímu systému.

Cílem práce je objasnit celní řízení v rámci ČR a EU při mezinárodních operacích a nastínit základní princip systému TIR a problematiku držitelů karnetů. Na základě získaných informací je navrženo řešení týkající se problematiky systému TIR a nastínění, jakým směrem by se tento systém měl ubírat v blízké budoucnosti.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce na téma “Zhodnocení tranzitního systému TIR” je návrh optimalizace a zlepšení systému TIR, jeho postupná komputerizace, která má značný vliv na současnou situaci. Systém TIR je momentálně ve stavu, kdy jej čeká několik velkých příležitostí i problémů. Jedním z problémů byla přes 2 roky trvající krize daného systému na území Ruské federace. Tento problém se však stává daleko rozsáhlejším především v důsledku nastolených sankcí mezi EU a Ruskou federací. Zaváděním komputerizace systému, popřípadě aktualizace jeho části musí být synchronizováno s blízkou budoucností systému a jeho vývojem. Závěr práce se zaměřuje na zhodnocení systému TIR jako celku s možným návrhem na zlepšení dané problematiky.

2.2 Metodika

Diplomová práce je rozdělena na dvě základní části: teoretickou a praktickou. Teoretická část je zpracována formou literární rešerše. V literární rešerši jsou vysvětleny základní pojmy související s clem, celnictvím, historií celnictví, celním prohlášením, mezinárodními operacemi, současnou celní problematikou v EU a další pojmy nutné k porozumění. Teoretická část diplomové práce je zaměřena na problematiku týkající se držitelů karnetů a systému TIR, který v současné době musí čelit mnoha výzvám a problémům na východě a jihu Evropy. Problémy, které lze sledovat na východě EU jsou způsobeny převážně sankcemi mezi EU a Ruskem. Důsledky těchto problémů se již začínají plně projevovat a mají velký dopad na systém a pro držitele karnetů. V této části se práce zabývá i zvýšením konkurenceschopnosti systému TIR a změnou v ručení karnetů, která má přímý vliv na jeho funkčnost, což přinese řadu výhod pro držitele karnetů. Vliv těchto změn a nových zjednodušení budou mít praktické dopady na systém. Tato problematika bude rozebrána v praktické části diplomové práce.

Teoretická část byla zpracována na základě použití různých národních a mezinárodních právních předpisů. U národní právní úpravy je stěžejním zákon č. 13/1993 Sb., Celní zákon a zákon č. 17/2012 sb. O celní správě České republiky. Základními právními předpisy EU v oblasti celnictví jsou především nařízení Rady Evropského hospodářského společenství (dále jen „EHS“) č. 2913/1992 ze dne 12. 10. 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství ve znění pozdějších předpisů a nařízení Rady (EHS) č. 2658/1987 ze dne 23. 7. 1987 o sazební a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku. Ve znění pozdějších předpisů. Celní kodex společenství měl být na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady Evropského společenství (dále jen „ES“) č. 450/2008 zrušen a nahrazen Modernizovaným celním kodexem. Ten byl však zrušen a nahrazen celním kodexem EU s účinností od 1. 5. 2016. Jak vidno, problematika právní úpravy v rámci EU je velmi složitá a je třeba věnovat zvýšenou pozornost aktuálně platné legislativě.

Praktická část je zaměřena na rozebrání problematiky mezinárodních operací v Evropské unii. Především je zaměřena na systém TIR a jeho vliv na snížení výdeje karnetů.

Porovnáním celních předpisů a postupů celního řízení v rámci EU bude objasněna problematika systému, která se bude opírat o základnu informací převážně získanou v teoretické části a z dat poskytnutých Generálním ředitelstvím cel, na kterou bude navazovat vypracování návrhu možného vývoje a rozšíření systému po jeho komputerizaci.

Budoucí rozvoj tranzitního systému je jednou z mnoha příležitostí pro daný systém. Nalezení odpovědi na otázku, jestli do systému zapojit balkánské země a rozšířit tak vývoj tranzitního systému. Všechny současné problémy zatím vedly jen ke snížení vydávání počtu karnetů. Návrh optimalizace, jehož cílem je zlepšení systému TIR a na něm navazující karnety, se musí opírat o současnou celní legislativu EU a problémy, které je nutné vyřešit, aby nedocházelo k úpadku systému. Na základě provedené analýzy dané problematiky a různých možností systému budou získána data, která se stanou základem pro možný budoucí návrh na řešení problematiky zkoumaného systému a na něm navazujících karnetů.

Tato část byla zpracována za použití celních předpisů, zákonů, vyhlášek a celního kodexu. Kromě těchto zdrojů byly využity právní předpisy, internetové zdroje, statistická data a podklady poskytnuté záručním sdružením ČESMAD BOHEMIA.

3 Teoretická část

Tato část obsahuje základní pojmy týkající se cla, celnictví a celní politiky EU. Ve svém úvodu se kapitola věnuje historii a významu cla v dřívějších dobách, na které navazuje současný stav celnictví včetně vymezení jeho funkce v rámci EU.

3.1 Historie cla a celnictví

„Nejstarší zmínky o existenci cla pochází z antického Řecka a Říma. V Bibli také najdeme zmínky o clu, a to konkrétně v Novém zákoně, kde jedním z evangelistů sv. Matouš byl právě celníkem.“¹ Aby mohlo v těchto dobách clo vůbec vzniknout, bylo vždy zapotřebí splnit 3 základní podmínky. První z nich byla existence zboží, které bylo určeno ke směně, prodeji či koupi. Druhou podmínkou byla existence státu, neboť podstatou této podmínky bylo území, státní orgány a obyvatelstvo, což jsou základní charakteristiky státu. Pro clo je důležitá především státní hranice, která ohraničuje státní území, na němž platí moc státu. Třetí podmínkou je existence peněz a v tomto významu jsou peníze chápány jako univerzální zboží a to znamená, že se jedná o všeobecný ekvivalent vyjadřující cenu zboží.

V souvislosti se vznikem zemědělství a řemeslné výroby došlo k rozvoji obchodu a na něm závislé dopravy zboží. Kombinace toho všeho měla za následek i řadu negativních důsledků, jakými byl například nedostatek výrobků na domácím trhu, protože se výrobky přesunuly na výhodnější zahraniční trhy a průnik zahraniční konkurence na domácí trh. „V této situaci potřeboval panovník regulovat situaci na trhu a právě na základě vzniku cla a mýta dané mohlo být umožněno.“²

Aby mohl panovník vybírat finanční prostředky formou cla, musel být vytvořen orgán, který to byl schopen vykonávat. K vytvoření a fungování celních orgánů, za účelem prosazení svých zájmů, potřeboval panovník nemalé finanční prostředky. Clo se však stalo důležitým finančním zdrojem, a tak bylo nutné zabezpečit i řádnou funkci těchto orgánů. Jak již bylo zmíněno výše, clo plnilo funkci ochrannou. Chránilo domácí trh před

¹ MATOUŠEK Pavel, SABELOVÁ Lenka, *Clo*, 1. vyd. Praha: ASPI a. s. 2007, IBSN 978-80-7357-263-1, s. 4

² KÁRNÍK, JUDr. Miroslav. *Clo a celní politika*. 1. Vydání. Olomouc: ANAG, 2012. IBSN 978-80-7263-779-9, s. 13

zahraničními výrobky a současně přinášelo vládci nemalé finanční prostředky do rozpočtové soustavy.

„Institut cla se objevil již ve starověku, kde jeho význam byl především fiskální a až v pozdější době začal plnit i další funkce v rámci mezinárodního obchodu.“³ Celní poplatky byly vybírány i při překročení celní hranice osobou či věcí, ale mohly být vybírány i při přestupu mezi menšími územními celky, které byly nezávislé a svévolné na panovníkovi a byly spravované šlechtou nebo církví. Clo byla oprávněna vybírat města, ale také samotná šlechta, či kláštery.

Tehdejší cla sloužila jako náhrada, která byla poskytována panovníkovi nebo vrchnosti za ochranu, zajištění a podporu obchodu. To znamenalo, že panovníci budovali a udržovali komunikace a tržnice. Na oplátku za jejich ochranu a podporu jim bylo odváděno mýto a celní poplatky.

Území současné ČR bylo v minulosti hojně využíváno jako obchodní trasa spojující celou Evropu. Do současné doby se například zachoval písemný celní řád z období let 903-906, jež svědčí o bohaté obchodní činnosti, která se na území našeho státu v minulosti uskutečňovala. „Vysoké celní poplatky však ve výsledku vedly k oslabení počtu obchodních transakcí, proti čemuž velmi moudře zasáhl panovník Karel IV., který snižoval vysoká cla a zakazoval svévolné zavádění mýt.“⁴

Od 17. století na území tehdejšího Rakouska-Uherska existovala poměrně stabilní celní organizace. Na začátku tohoto století byly stanoveny celní tarify a také začalo platit nařízení, které nařizovalo používání k dopravě zboží jen stanovených cest, které se zachovalo až do vstupu ČR do EU.

3.2 Clo

„Clem se rozumí celní poplatek, který je vybírán na základě právního předpisu při přechodu zboží přes celní hranici státu od osob, které zboží dovážejí nebo vyvážejí,

³ MACHKOVÁ Hana, ČERNOHLÁVKOVÁ Eva a kolektiv. *Mezinárodní obchodní operace*.

Praha: GradaPublishing, a.s., 2014. IBSN 978-80-247-4874-4, s. 150

⁴ MATOUŠEK Pavel, SABELOVÁ Lenka, *Clo*, 1. vyd. Praha: ASPI a. s. 2007, IBSN 978-80-7357-263-1, s. 6

respektive od osob, pro které je zboží dováženo či vyváženo.“⁵ Z legislativního hlediska není clo daní, ačkoli jsou si tyto pojmy obsahově velmi blízké. Podle daňového řádu však můžeme odvodit, že clo je obsahem pojmu „daň“. Legální definici pojmu cla však nenalezneme v žádném právním předpisu ČR ani EU.⁶ Lze ho využívat jako ochranný prostředek za účelem ochrany vnitřního trhu před zbožím z okolních států. Tento nástroj se používá jako ekonomická forma politického boje a také jako způsob, jak získat peníze do státního rozpočtu. Vybírání cla kontroluje celní správa (celní úřad) dané země. Nejvýznamnější funkcí cla v ČR je funkce fiskální a obchodně politická.

Clo poskytovalo ochranu domácím výrobcům ve formě vyměření dovozního cla, aby se navýšila cena dováženého výrobku na tuzemský trh a tím se oslabila jeho konkurenceschopnost. Celní opatření tímto způsobem dočasně chrání vybraná odvětví před zahraniční konkurencí, aby mohlo dojít k inovaci výroby a zlepšila se konkurenceschopnost domácích výrobků. „Dlouhodobá aplikace však ztrácí smysl, protože výrobci poleví ve snaze o kvalitní změny a přizpůsobí se měkčímu ekonomickému prostředí.“⁷

Základní rozdělení cla z hlediska pohybu zboží se dělí na vývozní, dovozní a tranzitní. Vývozní clo se uplatňuje na vyvezené zboží, ačkoliv není příliš běžné a používá se většinou kvůli fiskálním účelům. Pro příklad se vývozní clo může týkat vývozu strategických komodit jako je ropa nebo zemní plyn. Dovozní clo je zaměřeno na dovezené zboží, aby finančně zatížilo importované zboží a dalo prostor domácím výrobcům, kteří by při nižších cenách nebyli konkurenceschopní. Tranzitní clo je určeno pro produkci, která se pouze převází přes dané území státu a není určeno na trh dané země. „V roce 1990 se smluvní clo vyměřovalo na veškerý dovoz kromě několika položek na seznamu celního sazebníku, který obsahoval například některé druhy potravin.“⁸

⁵ BAKEŠ, Milan. *Teoretické otázky finančního práva*. Praha: Univerzita Karlova, 1979. ISBN 978-80-86324-72-2, s. 102

⁶ JÁNOŠÍKOVÁ, Petra a kolektiv. *Daňové právo de lege lata*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-503-6, s. 31

⁷ MACHKOVÁ Hana, ČERNOHLÁVKOVÁ Eva a kolektiv. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: GradaPublishing, a.s., 2014. ISBN 978-80-247-4874-4, s. 105

⁸ FOJTÍKOVÁ, Lenka. *Zahraničně obchodní politika*. Praha: C. H. Beck, 2008. ISBN 978-80-7400-128-4. s.102

Clo se dělí z hlediska způsobu výpočtu na valorické, specifické a kombinované. Valorické clo se stanovuje jako procentuální částka z hodnoty zboží. Specifické clo je stanoveno pevnou částkou za jednotku např.: kilogram, tunu, litr a apod. Kombinované clo se vypočte jako kombinace valorického a specifického cla. V rámci hranic EU se v současné době užívá především valorická celní sazba dovozního cla. Clo plní také funkci ochrannou a podle toho se dělí na antidumpingové, preferenční, odvetné a vyrovnávací. Antidumpingové clo plní formu vyrovnávací v situacích, kdy dovážené zboží má nižší cenu, než jaká je běžná v zemi vývozu s cílem poškodit místní výrobce.

„Antidumpingové clo lze uplatnit na dovoz výrobků, které jsou levnější než výrobky prodávané na tuzemském trhu vývozce a způsobují újmu výrobcům v zemi dovozu. Opatření proti dumpingu využívají země rozvojové ale i vyspělé.“⁹

V případě preferenčního cla dochází ke snížení cla, které se vztahuje na zboží ze zemí, které získaly zvýhodnění před ostatními. Systém preferencí spravuje Světová obchodní organizace World Trade Organization (dále jen „WTO“).

Preferenční clo představuje zvýhodněnou celní sazbu plynoucí z recipročních dohod o volném obchodu a jednostranné poskytnutí nižší celní sazby rozvojovým zemím. „Základ pro uplatnění preferenčního cla je obsažen ve Všeobecném systému preferencí, jež byl vytvořen v polovině šedesátých let minulého století v působnosti United Nations Conference on Trade and Development (dále jen „UNCTAD“) a byl aplikován členy General Agreement on Tariffs and Trade (dále jen „GATT“) platný pro členy WTO“.¹⁰

Odvetné clo se aplikuje na zboží původem z jiného státu za jeho obchodní politiku. „Může být nařízeno při hospodářské odvetě na zboží státu, který danou zemi diskriminuje v hospodářských vztazích. Odvetné clo se používá formou přírážky k celní ceně nebo jako zvláštní clo pro dovážené zboží v případě diskriminace unijního zboží při vývozu.“¹¹

⁹MACHKOVÁ Hana, ČERNOHLÁVKOVÁ Eva a kolektiv. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: GradaPublishing, a.s., 2014. IBSN 978-80-247-4874-4, s. 103

¹⁰ ŠTĚRBOVÁ Ludmila a kolektiv. *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2013. IBSN 978-80-247-4694-4 ,s. 112

¹¹ MACHKOVÁ Hana, ČERNOHLÁVKOVÁ Eva a kolektiv. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: GradaPublishing, a.s., 2014. IBSN 978-80-247-4874-4, s. 152

Vyrovňovací clo slouží jako kompenzace a jeho účelem je vyrovnat sníženou cenu dováženého zboží, které je zahraniční vládou subvencováno. V daném případě se může jednat například o zemědělskou produkci.

EU uplatňuje vyrovnávací opatření pouze v případě, kdy vláda třetí země zvýhodní své výrobce poskytnutím dotace na výrobu. Tím sníží výrobní náklady, které mají vliv na nízkou vývozní cenu. To má neblahý vliv na ostatní výrobce v rámci unie, kteří produkují stejné zboží za vyšší cenu. Musí se však jednat o vývozní dotaci, která je zaměřena na určitou společnost, průmysl nebo skupinu. Vývozní dotací se rozumí finanční pomoc, která zahrnuje fázi realizace výrobku, export, prodej a dopravu zboží. „Některé způsoby podpory jsou vyňaty z vyrovnávacích opatření, protože se jedná o pomoc znevýhodněným firmám, které přijaly nová pravidla například na ochranu životního prostředí.“¹²

Jednou z nejdůležitějších funkcí cla, kterou plnilo až do vstupu ČR do EU, byla funkce fiskální. Clo přinášelo nemalé finanční prostředky do státního rozpočtu a bylo tak potřebným zdrojem sloužící k financování státních výdajů. U méně hospodářsky rozvinutých zemí je clo stále důležitým příjmem státního rozpočtu.

Po vstupu ČR do EU se již neuplatňuje clo mezi členskými státy EU. Zboží již neprochází celní kontrolou na hranicích a všechny členské státy mají jednotnou celní politiku pro nečlenské státy. Clo se v rámci EU uplatňuje pouze na dovoz. Vývoz z EU je osvobozen od cla.

„V rámci celnictví může probíhat několik druhů řízení, jimiž se může zabývat celní úřad, a to je řízení celní, správní a přestupkové. Oproti tomu problematika daňového řízení se řídí speciálním právním předpisem, jímž je daňový řád.“¹³

3.3 Celní řízení

„S pojmem celnictví souvisí v první řadě pojem celního řízení, což představuje souhrn úkonů nutných při celním projednání zboží, přičemž postup celního řízení je upraven

¹² FOJTÍKOVÁ, Lenka., Marian Lebedzik. *Společné politiky Evropské Unie*. Praha: C. H. Beck, 2008
ISBN 978-80- 7179-939-9. s.78

¹³ KÁRNÍK, JUDr. Miroslav. *Clo a celní politika*. 1. vyd. Olomouc: ANAG, 2012. ISBN 978-80-7263-779-9, s. 205

v rámci celněprávních norem.¹⁴ S celním řízením je spojen pohyb zboží v rámci EU nebo mimo území EU. „Dovozem zboží se rozumí vstup zboží z třetích zemí (země, které nejsou členy EU) na území EU a vývozem zboží z území EU na území třetí země, jež podléhá celnímu kodexu. Ten upravuje vývoz i dovoz zboží z území EU a definuje jednotlivé druhy cla a dále vyměřuje inkaso a další obchodně-právní opatření uplatňované vůči nečlenům EU.“¹⁵

Celní řízení probíhá v celním prostoru na celém území EU, kdy k zahájení celního řízení je podstatné předložení tiskopisu JCD (jednotný správní doklad) a to spolu s ostatními potřebnými dokumenty o zboží, dopravě atd. Každé zboží, které je obchodováno s třetími zeměmi podléhá povinnosti vycelení na celním úřadě. Každá země má celní řízení upraveno vlastními předpisy a v ČR se jedná o zákon č. 13/1993 Sb., celní zákon. Celní kodex určuje druhy cla, metodiku vyměření cla, inkaso a další obchodně-politická opatření vůči nečlenským zemím EU. Celní řízení je postaveno na porovnávání totožnosti údajů v dokumentech se skutečným stavem zboží a v některých případech se přistupuje k namátkové, případně k úplné fyzické kontrole zboží. Z daného důvodu se celní orgány zaměřují na správnost předložených dokladů, přičemž doklady lze dělit do čtyř skupin na doklady celní, přepravní, obchodní, průvodní a speciální.

„Celní řízení má charakter zvláštního druhu správního řízení, které provádí celní orgány za účelem stanovit, zda zboží propustí do navrženého celního režimu a za jakých podmínek.“¹⁶

Celní řízení je zahájeno ve chvíli, kdy celní úřad obdrží vyplněný formulář celního prohlášení, kterým se navrhuje propuštění zboží do stanoveného režimu, čímž dochází k uplatnění příslušných tarifních či netarifních obchodně-politických a fiskálních opatření. Celní orgán pak na základě celního řízení vydá rozhodnutí, ve kterém se stanoví, zda zboží do navrženého režimu propustí nebo nikoliv.

¹⁴ JÁNOŠÍKOVÁ, Petra a kolektiv. *Daňové právo de lege lata*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-503-6, s. 40

¹⁵ MACHKOVÁ Hana, ČERNOHLÁVKOVÁ Eva a kolektiv. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: GradaPublishing, a.s., 2014. IBSN 978-80-247-4874-4, s. 149

¹⁶ KÁRNÍK, JUDr. Miroslav. *Clo a celní politika*. 1. vyd. Olomouc: ANAG, 2012. IBSN 978-80-7263-779-9, s. 206

3.3.1 Celní prohlášení

Celní prohlášení se podává písemně u zboží s obchodním charakterem nebo ústně u zboží neobchodního charakteru v případě, kdy celní hodnota jedné zásilky nepřesáhne 1000 EUR nebo čistou hmotnost 1000 kg. U zboží s obchodním charakterem lze podat ústní celní prohlášení jen v případě, že celková hodnota zboží jedné zásilky nepřesáhne 3000 EUR a nejedná se o dílčí zásilku od stejného odesílatele témuž příjemci. „Celní prohlášení musí být doloženo všemi příslušnými doklady, pokud je nutné na dovoz daného zboží licence, musí být i tato dovozní licence předložena k celnímu prohlášení.“¹⁷

Dalším možným způsobem podání celního prohlášení je prostřednictvím zařízení na zpracování dat, zejména v rámci elektronického celního řízení. V současné době již modernizovaný celní kodex preferuje celní prohlášení podávané v elektronické podobě a celní orgány mohou povolit, aby tímto způsobem byly podány i podklady. Součástí elektronického podání je také elektronický podpis nebo jiný způsob ověření pravosti. Prohlášení provedená v listinné podobě se podepisují ručně.

Za subjekty nesoucí povinnosti v celněprávním vztahu lze označit deklaranta, dlužníka a zástupce. Osoba podávající celní prohlášení se nazývá deklarant. Deklarantem může být právnická osoba se sídlem v EU nebo fyzická osoba s bydlištěm v EU. „V případě že dovozce není dostatečně odborně způsobilý, aby sám absolvoval celní řízení, může si zvolit svého zástupce. Dlužníkem je pak osoba povinná k úhradě celního dluhu, což je ze zásady deklarant. Dále lze za dlužníka označit i například osobu, jež uskutečnila nezákonný dovoz.“¹⁸

Celně-právní vztahy jsou chápány jako vztahy s veřejnoprávním prvkem, a to z titulu mocenského orgánu v podobě celních orgánů. Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě ČR, zakotvuje dvoustupňovou soustavu celních orgánů, kdy na vrcholu organizační struktury stojí Generální ředitelství cel se sídlem v Praze, jemuž je podřízeno 15 celních úřadů.

¹⁷ SVATOŠ Miroslav a kolektiv. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*, 1. vyd. Praha: Grada Publishing a. s. 2009. IBSN 978-80-247-2708-0, s. 138

¹⁸ JÁNOŠÍKOVÁ, Petra a kolektiv. *Daňové právo de lege lata*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. IBSN 978-80-7380-503-6, s. 35

Mezi základní konstrukční prvky cla lze zařadit vedle subjektu, základu, sazby a splatnosti cla ještě objekt, jakožto předmět cla. „Je to určitá právně-relativní skutečnost, jež se týká zboží, a to v souvislosti s jeho přechodem přes hranici celního území. Za dané situace dochází ke vzniku celního dluhu.“¹⁹ Zboží je pak chápáno jako všechny hmotné věci movité a energie, které jsou uvedeny ve společném celním sazebníku.

Některé druhy zboží jsou osvobozeny od úhrady cla, daně z přidané hodnoty a spotřební daně. Toto zboží má charakter neobchodní povahy, což znamená, že je určené k osobní spotřebě nebo slouží jako dar pro soukromou osobu. Zboží, jehož hodnota nepřesáhne hodnotu 300 EUR na osobu v případě letecké dopravy a 430 EUR v námořní dopravě, je též osvobozeno od povinnosti odvést clo. „Osvobození se však netýká tabákových výrobků, alkoholu a pohonných hmot či léčiv pro osobní spotřebu cestujícího. Není-li některá část celního řízení upravena celními předpisy EU vůbec, použijí se předpisy členských států při celním řízení.“²⁰

3.3.2 Celní dohled

Celní správa zajišťuje dodržování celních předpisů a dalších právních předpisů vztahujících se na zboží, jež podléhá celnímu dohledu. Zboží vstupující na celní území EU podléhá dohledu a kontrole od okamžiku vstupu na toto území. Zboží, jež není zbožím EU, zůstává pod dohledem do doby změny celního statusu nebo jeho zpětného vývozu či zničení. Celní dohled se provádí celní kontrolou, kterou zaštiťují celní orgány. Každé zboží podléhá celnímu dohledu, ačkoliv je osvobozeno od cla. Jediná místa, kde se v ČR uplatňuje celní dohled, jsou mezinárodní letiště, na nichž se uplatňuje celní dohled.

V celním pohraničním pásmu letiště mohou celní orgány provádět kontrolu zavazadel, nákladů a dopravních prostředků. Celní orgány mohou dále požadovat vysvětlení a mohou též využít pravomoci k zajištění osoby nebo k omezení jejího agresivního pohybu či dokonce odebrat zbraň. V krajních případech mají i pravomoc zakázat vstup na určená místa. „Dovozené zboží podléhá celnímu dohledu od vstupu na celní území EU přičemž dohled je ukončen v okamžiku změny celního statusu zboží, zaplacení cla, zpětného

¹⁹ JÁNOŠÍKOVÁ, Petra a kolektiv. *Daňové právo de lege lata*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-503-6, s. 34

²⁰ SVATOŠ Miroslav a kolektiv. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*, 1. vyd. Praha: Grada Publishing a. s. 2009.

ISBN 978-80-247-2708-0, s. 137

vývozu a nebo umístění do celního skladu. Naopak vyvážené zboží z ČR je pod dohledem do okamžiku vyvezení z EU, nebo zničení či zrušení celního prohlášení.²¹

3.3.3 Celní kontrola

Celní kontrola dohlíží na dodržování celních předpisů, které upravují vstup, výstup, tranzit, přepravu a uskladnění či zboží propuštěné do režimu konečné použití. Celní správa vykonává namátkovou prohlídku zboží. Nadále se zabývá ověřováním údajů v celním prohlášení například v podobě odebírání vzorků. Dochází ke kontrole účetních dokladů a poté ke kontrole dopravních prostředků za účelem ověření, zda nedošlo k porušení celních předpisů. Celníci mohou provádět kontrolu zavazadel přepravovaného osobami a popřípadě lze kontrolovat pravost elektronických či písemných dokladů. Při důvodném podezření může být přistoupeno i k osobní prohlídce. Pošta spadá pod celní dohled, a proto se v některých případech provádí vnitřní celní kontrola listovních zásilek. V tomto případě musí být řádně sepsán úřední záznam, aby nedocházelo ke zneužívání osobních prohlídek a kontrol listovních zásilek.

Pokud je zboží osvobozeno od celní kontroly, je také osvobozeno od povinnosti odvodu cla. Dané osvobození se netýká dovozních daní. „Existují i výjimky, kdy se celní kontrola neprovádí. Je to především u osob, které mají výsady a imunity podle mezinárodního práva. Diplomatická pošta je osvobozena od kontroly.“²²

V případě, kdy zboží projde celním dohledem a celní kontrolou, je zboží přidělen standardizovaný režim. Dochází k takzvanému celně-schválenému určení zboží, čímž se rozumí, že dochází k propuštění zboží do celního režimu, umístění do svobodného pásma nebo skladu, k přenechání zboží ve prospěch státu nebo ke zničení zboží.

3.3.4 Celní režimy

Uplatněním obchodněpolitických opatření a vyměření cla a daní je rozhodnuto o propuštění zboží do navrženého celního režimu. Mezi celní režimy patří volný oběh, který

²¹ CIHELKOVÁ, Eva; JAKŠ, Jaroslav. Evropská integrace – Evropská unie. 1. vyd. Praha 2004. ISBN 80-245- 0854-0, s. 89

²² SVATOŠ Miroslav a kolektiv. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*, 1. vyd. Praha: Grada Publishing a. s. 2009. IBSN 978-80-247-2708-0, s. 140

je zaměřen na dovoz do tuzemska. „Dalšími celními režimy jsou tranzit, uskladňování v celním skladu, aktivní a pasivní zušlechťovací styk, přepracování pod celním dohledem, dočasné použití a vývoz.“²³

Volný oběh

Účelem volného oběhu je, aby se zbožím mohlo být volně nakládáno. Propuštěním do tohoto režimu získává celní status zboží ES avšak nikoliv jeho původ. Propuštění zahrnuje vybírání cla a poplatků dlužných ze zákona. Při propuštění zboží předloží deklarant celní prohlášení na dovážené zboží a přijetím celního prohlášení na propuštění zboží vznikne celní dluh podle celního sazebníku. Zboží propuštěné do volného oběhu s částečným nebo úplným osvobozením od dovozního cla, kvůli jeho konečnému použití zůstává pod celním dohledem. Celní dohled končí, jakmile zboží již nenaplnuje podmínky celního dohledu.²⁴

Tranzit

Tranzitní režim umožňuje přepravu zboží přes celní území EU a nebo mezi dvěma místy ležícími na území EU přes území třetí země bez změny celního statusu. Při tranzitu zboží v rámci EU se musí rozlišovat, zda dochází k tranzitu zboží EU, nebo zboží, jež není zbožím EU. Zboží patřící do Společenství je v režimu od přijetí do opuštění celního území nebo zničení. Zboží, které není zbožím Společenství, je v tranzitu pod dohledem od okamžiku vstupu na území až do chvíle, kdy dojde ke změně jeho celního statusu.

Propuštěním zboží do celního režimu tranzitu musí deklarant zajistit celní dluh, aby nedošlo k jeho vzniku. V případě dopravy po železnici v rámci členských států EU, potrubní dopravy, letecké a lodní dopravy se nepožaduje zajištění celního dluhu. „V dopravních prostředcích nesmí být zřízeny tajné nebo nespolehlivě zjištěné prostory. Pokud je zboží přepravováno v uzavíratelných prostorách, musí být pod celní závěrou včetně zajištění proti vyjmutí a nebo vložení dalšího zboží.“²⁵

²³ KÁRNÍK, JUDr. Miroslav. *Clo a celní politika*. 1. Vydání. Olomouc: ANAG, 2012. IBSN 978-80-7263-779-9, s. 25

²⁴ MATOUŠEK Pavel, SABELOVÁ Lenka, *Clo*, 1. vyd. Praha: ASPI a. s. 2007, IBSN 978-80-7357-263-1, s. 174

²⁵ VEBER Jaromír, SRPOVÁ Jitka a kolektiv. *Podnikání malé a střední firmy*. 3. vyd. Praha: GradaPublishing, a.s., 2012. IBSN 978-80-247-4520-6, s. 217

V rámci EU lze tranzit rozdělit na vnější tranzit, vnitřní tranzit a společný tranzitní režim. Vnější tranzitní režim umožní přepravu mezi dvěma místy přes celní území Společenství. Tato přeprava se uskutečňuje na základě karnetu TIR, Advanced Technology Attachment (dale jen „ATA“), Rýnského manifestu v rámci North Atlantic Treaty Organization (dále jen „NATO“). Režim vnitřního tranzitu povoluje využít přepravu mezi dvěma místy ve Společenství přes třetí zemi bez změny režimu. Je založeno na stejných podkladech jako vnější tranzitní režim. Společným tranzitním režimem se rozumí dohled nad přepravovaným zbožím od celního úřadu jedné smluvní strany až k jinému celnímu úřadu. Úmluvy vychází z tranzitního režimu Evropské sdružení volného obchodu (dále jen „ESVO“) a EHS.

Vývoz

Celní režim vývoz zajišťuje přepravu zboží mimo celní území EU. Tato činnost zahrnuje výstupní formality pro dané zboží, včetně obchodněpolitických opatření příslušné komodity a případné vybírání cla, je-li na vyváženou komoditu uvaleno. Kvůli daňovým předpisům je nutné mít příslušný doklad (JSD), na jehož základě je možné uplatnit osvobození od daně z přidané hodnoty (dále jen „DPH“). Vyvážené zboží musí být předloženo s celním prohlášením místně příslušnému celnímu úřadu. U celního úřadu výstupu (pohraniční celní úřad) lze podat prohlášení v případě, že zboží v jedné zásilce nepřesahuje hodnotu ve výši částky nad 3000 EUR. Zboží Společenství určené k vývozu a propuštěné do režimu vývozu je pod celním dohledem od přijetí celního prohlášení do doby, než přestane naplňovat podmínky pro celní dohled. Celní dohled má zabránit, aby zboží určené k vývozu podléhající určitým opatřením a aby nedocházelo ke zneužívání těchto opatření.

Uskladňování v celním skladu

„Uskladňovací režim částečně zprošťuje od cla. Celní sklad je jakékoliv místo, které bylo schváleno celním orgánem a je pod jeho dohledem skladováno podle předem stanovených podmínek. Tímto skladem může být budova, místnost, ohraničené prostranství atd.“²⁶ V celním skladu je možné skladovat zboží, jež není zbožím Společenství, aniž toto zboží

²⁶ MATOUŠEK Pavel, SABELOVÁ Lenka, *Cl*, 1. vyd. Praha: ASPI a. s. 2007, IBSN 978-80-7357-263-1, s. 179

podléhá dovoznímu clu nebo obchodněpolitickým opatřením. Doba, na kterou se zboží do skladu uloží, není ničím omezena a v některých případech celní orgány mohou stanovit lhůtu, ve které je ukladatel povinen přidělit zboží do celně schváleného určení nebo použití. „Smyslem tohoto opatření je snaha předejít tomu, aby se sklad stal místem trvalého uložení zboží, které se v průběhu svého skladování stane neupotřebitelným např.: potraviny a léky.“²⁷

Uskladnění zboží v celním skladu nepodléhá obchodně-politickým omezením a platbě cla. Význam skladu nabývá na rozměrech, až když je část zboží určena pro trh mimo EU. Pokud nastane zmíněná situace, tak je výhodnější, když se zboží dovezené ze třetí země propustí do volného oběhu. Aby bylo možné zboží vyvést do třetí země tak je nutné nejprve zaplatit příslušné poplatky. Vývoz je osvobozen od DPH, ale uhrazené clo se již nevrací, a proto je výhodnější využít celního skladu a nezvyšovat cenu zboží o případnou platbu cla a získat tak konkurenční výhodu na světových trzích. Režim uskladnění v celním skladu se použije v situaci, kdy je do EU dovezeno zboží, u něhož je propuštění do volného režimu podmíněno některým obchodněpolitickým opatřením a v takovém případě, kdy je zboží uskladněno v celním skladě může být hledán nový kupec mimo EU.

Celní sklady se rozlišují na soukromé a veřejné. Soukromé celní sklady jsou určeny ke skladování zboží pro osobu, která má povolení provozovat celní sklad, a zároveň je ukladatelem zboží. „Typicky soukromým skladem je tzv. „Konsignační sklad“, kdy majitel zboží je ze zahraničí a vlastnická práva nepřechází na skladovatele.“²⁸ Veřejný celní sklad je použitelný pro skladování jakoukoliv osobou a jakýmkoliv skladovatelem. „Provozování veřejného celního skladu je službou, kterou nabízejí přepravní společnosti svým klientům.“²⁹

Aktivní a pasivní zušlechťovací styk

Přivezené zboží na území Společenství, jež není zbožím Společenství, může být dáno do režimu aktivního zušlechťovacího styku. Tím pádem by se na něho nevztahovala

²⁷ SVATOŠ Miroslav a kolektiv. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*, 1. vyd. Praha: Grada Publishing a. s. 2009.

ISBN 978-80-247-2708-0, s. 32

²⁸ KÁRNÍK, JUDr. Miroslav. *Clo a celní politika*. 1. Vydání. Olomouc: ANAG, 2012. ISBN 978-80-7263-779-9, s. 232

²⁹ *celnisprava.cz* [online]. [cit. 2015-06-26]. Dostupné z:

<https://www.celnisprava.cz/cz/clo/celnirizeni/RHU/Stranky/celni-sklad.aspx>

Na významu tohoto režimu přidává i fakt, že pokud zboží ze třetí země projde tímto režimem a je přepracováno pod dohledem povoleným způsobem, tak se na něj vztahuje nižší dovozní clo než na dovozové zboží. „Další využití režimu nabízí přepracování dovezeného zboží z třetí země, které nesplňuje technické normy a nemůže být kvůli tomu propuštěno do volného oběhu.“³¹ Pokud nastane tato situace, lze změnit požadované technické normy přepracováním zboží a tak je dodatečně splnit.

Povolení k přepracování pod celním dohledem se provádí na základě žádosti osoby, která provede nebo zajistí, aby bylo přepracování realizováno. Toto povolení mohou získat pouze osoby žijící v EU a to na zboží, jehož vlastnosti po přepracování nelze vrátit do původního stavu. Celní úřad může vyměřit lhůtu, ve které musí být zušlechtné výrobky propuštěny do volného oběhu nebo jim musí být přiděleno celně schválené určení. Tato lhůta začíná od doby, kdy je zahraniční zboží propuštěno do režimu přepracování pod celním dohledem. Celní úřad může také stanovit procento výtěžnosti nebo způsob, jakým bude dosaženo. Procento výtěžnosti znamená procentuální množství zušlechtných výrobků získaných právě přepracováním dovezeného zboží a stanoví se na základě zpracovatelských operací.

„Splňuje-li dovážené zboží podmínky pro přiznání preferenčního cla a preferenční zacházení je použitelné i pro stejné zboží, kterými jsou zpracované výrobky propuštěné do volného oběhu, dojde k vyměření cla podle preferenčních opatření.“³² Preferenční opatření znamená, že i když dojde k přepracování dovezeného zboží, tak se tím nezmění jeho původ.

Dočasné použití

Dočasné použití umožňuje, aby dovezené zboží, jež není zbožím Společenství, bylo opět vyvezeno v nezměněném stavu. A na výjimku a tou je normální opotřebení vzniklé používáním, kdy bylo částečně nebo úplně osvobozeno od cla a obchodněpolitických opatření. Režim dočasného použití se aplikuje u dopravních prostředků a přepravních pomůcek jako jsou palety, kontejnery a předměty osobní potřeby. Celní úřad uděluje

³¹ SVATOŠ Miroslav a kolektiv. *Zahraníční obchod: teorie a praxe*, 1. vyd. Praha: Grada Publishing a. s. 2009. IBSN 978-80-247-2708-0, s. 332

³² MATOUŠEK Pavel, SABELOVÁ Lenka, *Clo*, 1. vyd. Praha: ASPI a. s. 2007, IBSN 978-80-7357-263-1, s. 202

povolení na použití tohoto režimu na žádost osoby, která bude zboží používat nebo na jejíž odpovědnost bude zboží používáno.

Jedná-li se o zboží, které je částečně osvobozeno od dovozního cla, vyměří se clo ve výši 3 % za každý započatý měsíc, během kterého je zboží v režimu dočasného použití. Celková částka cla zaplacená v tomto režimu nesmí být vyšší než-li částka, která by byla vybrána, kdyby bylo zboží zařazeno do volného oběhu, tudíž nesmí být vyšší než 100%. „Jestliže celková doba v tomto režimu přesáhla 33 měsíců, tak se vyměří clo v plné výši při propuštění do tohoto režimu.“³³

3.4 Celní dluh

Celním dluhem se rozumí povinnost zaplatit příslušné clo, poplatky a další platby spojené s dovozem ze zahraničí nebo vývozem zboží do zahraničí. Tato povinnost se vyměřuje určité osobě a tou osobou nebo-li dlužníkem vůči celnímu úřadu, je vždy celní deklarant a v případě nepřímého zastoupení je společným dlužníkem jak deklarant, tak i osoba, jež byla zastupována zástupcem. Obě osoby jsou považovány za společné a nerozdílné dlužníky. Celní dluh se skládá většinou z cla, spotřební daně a DPH. Aby došlo k propuštění zboží do některého z celního režimu, musí být zajištěn celní dluh. Celní kodex umožňuje dvě formy zajištění celního dluhu.

3.4.1 Složení hotovosti na účet

„Dluh může být zajištěn jak samotným deklarantem, tak i třetí osobou, která se stává ručitelem.“³⁴ Zajištění celního dluhu se požaduje ve stejné výši odpovídající celnímu dluhu. Pokud deklarant vznesl odůvodněnou žádost na snížení rozsahu zajištění, mohou mu celní orgány vyhovět a snížit rozsah zajištění. Až složením hotovosti na účet celního úřadu dochází k zajištění celní jistoty. Pokud by došlo k neplnění celního dluhu, použije se celní jistota na úhradu cla, daní a nákladů spojených s celním odbavením.

³³ KÁRNÍK, JUDr. Miroslav. *Clo a celní politika*. 1. Vydání. Olomouc: ANAG, 2012. IBSN 978-80-7263-779-9, s. 226

³⁴ *celnisprava.cz* [online]. [cit. 2015-06-27]. Dostupné z:

<https://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/aktuality/Stranky/zmeny-v-zajisteni-HR-2013.aspx>

3.4.2 Ručení

Další forma je zaručením se. Osoba, která se rozhodne zaručit, musí být schválena příslušným celním orgánem. Pro ručení musí splňovat několik podmínek. „Finanční situace ručitele musí být taková, aby mohl splnit každý celní dluh, za který se zaručil. Většinou se jedná o banky, které jsou ručiteli celního dluhu.“³⁵

3.4.3 Celní záruka

Celní záruka se dělí na globální, paušální a individuální. Globální záruka znamená, že dluh vznikl nebo by mohl nastat při jedné nebo několika operacích provedených jedním dlužníkem. Zatímco paušální záruka vysvětluje dluh, který vznikl či může vzniknout z jedné nebo několika operacemi prováděných několika dlužníky. Individuální záruka popisuje dluh, který vznikne v důsledku jedné operace provedené jedním dlužníkem.

„Ve výjimečných případech mohou být osoby, které řádně a včas plní povinnosti vyplývající z celních a daňových předpisů, zejména řádně a včas platí clo a další poplatky vybírané při dovozu, rozhodnutím celní správy zproštěny povinnosti celní dluh zajišťovat. Změkčení zmíněné povinnosti se týká například dovozů za účelem eliminace účinků živelních pohrom, přírodních katastrof nebo pro jiné humanitární účely.“³⁶

3.5 Celní sazebník TARIC

Při ustanovení Evropských společenství se pozornost zaměřila na celní problematiku, neboť jeden z prvních cílů Společenství bylo vytvořit celní unii, proto v ní členské státy upínaly pozornost směrem celnictví. Při vytváření Společenství se vytváří i celní unie mezi členskými státy jako například v roce 1968, kdyby byla odstraněna cla mezi tehdy šesti členy Společenství. EU je dodnes celní unii, přestože proces integrace již postoupil přes vytvoření jednotného vnitřního trhu až k vybudování hospodářské a měnové unie. Všechny země, které se chtějí stát členy EU, musí splnit závazky, aby se přizpůsobily

³⁵ MACHKOVÁ Hana, ČERNOHLÁVKOVÁ Eva a kolektiv. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: GradaPublishing, a.s., 2014. IBSN 978-80-247-4874-4, s. 159

³⁶ SVATOŠ Miroslav a kolektiv. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*, 1. vyd. Praha: Grada Publishing a. s. 2009. IBSN 978-80-247-2708-0, s. 112

jejich pravidla ke společné celní politice. Jeden z nejviditelnějších prvků celní politiky je jednotný celní sazebník Tarif Intégré Communautaire (dále jen „TARIC“). Ten upravuje pravidla celní politiky mezi členy a nečleny EU.

3.5.1 Kombinovaná a statistická nomenklatura

Kombinovaná nomenklatura je celní a statistická nomenklatura celní unie. Společný celní sazebník, který je uplatňovaný na výrobky dovážené do EU. Nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 O celní a statistické nomenklatuře a O společném celním sazebníku. Nařízení zavádí nomenklaturu zboží označovanou jako kombinovaná nomenklatura, která splňuje požadavky společného celního sazebníku tak i vnějšího obchodu EU. Kombinovaná nomenklatura je založena na nomenklatuře harmonizovaného systému a doplňuje ji vlastními podpoložkami, které jsou označovány jako podpoložky kombinované nomenklatury.

„Kombinovaná nomenklatura je výsledkem sloučení nomenklatury Nimese (statistická nomenklatura EU) a společného celního sazebníku. Na základě kombinované nomenklatury komise zavedla integrovaný sazebník EU (TARIC). Komise je zodpovědná za zveřejnění a počítačovou správu TARIC. Přiděluje číselné kódy TARICU, aktualizuje TARIC a každodenně elektronicky informuje země EU o případných změnách.“³⁷

3.5.2 Aktualizace celního sazebníku TARIC

TARIC je jedním ze základních nástrojů praktické realizace Celního kodexu a vyhláší se nepravidelně formou nařízení EHS v souladu s aktuálními potřebami a zájmy unie. V papírové podobě, která není během roku aktualizovaná, vychází TARIC v Official Journal. Pokud se jedná o aktualizované celní sazby, tak jsou poskytovány pouze v elektronické podobě a pro veřejnost jsou k nahlédnutí na stránkách Evropské komise nebo na serverech členských zemí. Např. v ČR jsou umístěné na webových stránkách celní správy (www.celnisprava.cz). Integrovaný celní sazebník Společenství je zpravidla aktualizován a vydáván Evropskou komisí, které je nápomocen výbor pro celní kodex.

³⁷ Hofmann C.H. Herwig, Gerard C. Rowe, *Administrative law and policy of the European union, 1 vyd.* New York: Oxford Universtiy, 2011, IBSN 978-0-19-928648-5, str. 539

„Na území členských států EU může být v souladu s legislativou EU vydáván národní integrovaný tarif (dále jen „NIT“), v ČR označován jako český integrovaný tarif, jehož podstata spočívá v tom, že slouží jako datová základna pro vytváření národní dat při jejich současném sloučení se systémem TARIC.“³⁸

3.5.3 Funkce systému TARIC

Ucelený systém, který představuje celní sazebník, je založen na kombinaci dvou údajů: celního sazebního opatření a číselného označení zboží. Sazebník používá vžitě komoditní skupiny nebo-li tzv. třídy, které jsou označeny římskými číslicemi a nejsou součástí číselného kódu. V jednotlivých třídách je zboží rozděleno čtyřmístným kódem označených kapitol a podkapitol a šestimístných skupin. Číselné označení se provádí na základě a v souladu s Nařízením Rady (EHS) č.2658/87, které bylo přijato na základě Mezinárodní úmluvy o harmonizovaném systému popisu a číselného označování.

„Upřesnění na sedmém a osmém místě kódu – tj. do podskupin – umožňuje v unii používaná tzv. kombinované nomenklatura zboží. V případě potřeby lze číselný kód rozšířit až na dvanáct míst. Ve sloupcích, resp. pod čarou, obsahuje celní sazebník opatření ve formě: všeobecné celní sazby, smluvní celní sazby, preferenční celní sazby obsažené v mezinárodních smlouvách, preferenční celní sazby přijaté jednostranně vůči některým státům, jednostranné sazby poskytující snížení dovozního cla u některého zboží.“³⁹

Sazebník TARIC obsahuje především smluvní celní sazby, které jsou využívány pro obchodování se signatáři Všeobecné dohody o clech a obchodu – GATT, v případě že nemají uzavřené dohody s EU, které by umožnily celní zvýhodnění. Například smluvní sazby jsou aplikovány na dovoz z Ameriky, Japonska či Nového Zélandu.

³⁸ FOJTÍKOVÁ Lenka, *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na ČR.1 vyd.*, Praha: C.H.Beck2008, IBSN 978-80-717-939-9, s. 80

³⁹ MACHKOVÁ Hana, ČERNOHLÁVKOVÁ Eva a kolektiv. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: GradaPublishing, a.s., 2014. IBSN 978-80-247-4874-4, s. 154

Obrázek č. 1: Ukázka celního sazebníku TARIC

TARIC CZ

(A) Datum simulace:	14.09.2016		e-ČIT
(33) Nomenklatura zboží:	8512909000	...	
Kód země (17) určení / (34) původu:	SG	...	Seznam opatření
(33) Přídavné kódy:	Meursing	...	
(44) Certifikáty:		...	
(38) Vlastní hmotnost (kg)		0,5	
(46) Statistická hodnota / (47) Celní hodnota (Kč):		1210	
(31) Množství zboží	Měrná jednotka	Upřesnění m.j.	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Podmínky vývozu
(15) Země odeslání:	SG	...	
(36) Kód preference:	100	...	
(39) Kvóta:		...	
(44) Vedlejší výdaje (Kč):		0	
(44) CIF cena (Kč):		0	Výpočet celního dluhu

Zdroj: (Celní správa, 2017)

„Integrovaný celní sazebník ES (TARIC) obsahuje Všeobecný systém preferencí, jakož i zvláštní komunitární předpisy o celních preferencích, celních kvótách, celních suspenzích, antidumpingových clech, vyrovnávacích clech, zemědělských dávkách, jednotkové hodnoty pro prchavé zboží, standardní dovozní hodnoty pro ovoce a zeleninu, minimální ceny a referenční ceny, dovozní zákazy, dovozní omezení, dovozní dohled, vývozní zákazy, vývozní omezení, vývozní dohled, vývozní refundace.“⁴⁰

Rozdíl mezi celní sazebníkem TARIC a tehdejším tuzemským celním sazebníkem je metoda použitá pro vyčíslení cla. V ČR se používalo výhradně tzv. valorické metody v minulosti, která se počítala jako procentně stanovená sazba z celní hodnoty zboží.

⁴⁰ CIHELKOVÁ Eva, *Vnější ekonomické vztahy Evropské Unie*, 1 vyd. Praha: C. H. Beck 2003, IBSN 80-7179-804-5, str. 69

Tak v TARIC je celkem běžně používáno i tzv. specifických sazeb, které se vyčísľují z pevně stanovených peněžních částek stanovených za fyzickou jednotku dovezeného zboží a u některých zbožových položek využívá TARIC i proměnlivé sazby. To jsou sazby, které mění hodnotu v průběhu kalendářního roku vždy k určitému datu. Výjimkou nemusí být ani rozdílná výše cla, které je vázané na množstevní nebo hodnotově stanovenou kvótu.

V Evropské Unii je clo nejčastěji používaným autonomním nástrojem společné obchodní politiky. Z hlediska směru pohybu aplikuje EU v současné době pouze dovozní cla, a to v souladu se svými smluvními závazky, které má uzavřeny s třetími zeměmi. Z hlediska výpočtu nebo způsobu vybírání aplikuje EU několik typů cel. „Základním typem je clo hodnotové, dále je používáno clo specifické, kombinované (vytvořené kombinací hodnotového a specifického cla), smíšené (alternativní cla se stanoveným maximem nebo minimem), variabilní clo, které se mění v závislosti na hodnotě stanoveného prahu (tj. rostoucí funkce pásma, v němž se pohybuje cena celních poplatků závislá i na ročním období).“⁴¹

Účelem tarifní ochrany v EU je poskytnutí ochrany výrobcům z EU a clo představuje jeden ze zdrojů společného rozpočtu. Všechny členské státy EU povinně odvádějí 75 % příjmů, které získaly na clech za daný kalendářní rok a zbylých 25% si nechávají na pokrytí administrativních nákladů, které vznikají v souvislosti s celním odbavením zásilky.

3.5.4 Celní kvóty

Celní kvóty jsou další tarifní nástroje, které uplatňuje EU vůči nečlenům. Celní kvóty jsou určeny množstvím zboží (v měrných jednotkách nebo určeného hodnotou) za dané období, ve kterém bylo propuštěno do volného oběhu za sníženou celní sazbu. Celní kvóty lze rozdělit na smluvní celní kvóty a preferenční celní kvóty. Smluvní celní kvóty lze čerpat zbožím dováženým ze všech třetích zemí. Preferenční celní kvóty se vztahují na dovezené zboží s prokázaným původem z jedné země nebo skupiny zemí, pro které jsou kvóty stanoveny.

⁴¹ FOJTÍKOVÁ Lenka, *Zahraničně obchodní politika ČR. Historie a současnost (1945-2008)*, 1 vyd., Praha: C. H. Beck 2009, IBSN 978-80-7400-128-4, str. 151

„Celní kvóty jsou každoročně vyhlášovány na úrovni EU pro všechny členské země a správu nad jejich realizací vykonávají: Generální ředitelství pro daně a celní unii (DG TAXUD) a generální ředitelství pro zemědělství (DG AGRI).“⁴²

3.5.5 Celní strop

Kromě celních kvót vyhláší EU celní stropy na svém území. Celní strop určuje množství zboží, které je vyjádřeno v měrných jednotkách nebo hodnotou, a které může být za dané období propuštěno do režimu volného oběhu za zvýhodněnou celní sazbu. Lze uplatňovat i po překročení limitu až do okamžiku, kdy na základě podnětu některého členského státu EU dojde k ukončení snížené celní sazby.

EU používá i autonomní netarifní nástroje, ale jejich přesná identifikace je takřka nemožná, neboť mnohé z nich vystupují ve své skryté podobě. Netarifní nástroje obchodní politiky jsou obecně označovány za nejvíce poškozující obchod, protože na rozdíl od tarifních nástrojů jsou velmi těžce kvantifikovatelné. Proto jsou označovány jako tzv. „neviditelné překážky obchodu“.

⁴² FOJTÍKOVÁ Lenka, *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na ČR*.1 vyd., Praha: C.H.Beck2008, IBSN 978-80-717-939-9, s. 81

4 Analytická část

V analytické části bude podrobně vysvětlen systém TIR, důvod vzniku, jeho funkčnost, prvky systému, problémy a budoucí vývoj daného systému. Funkčnost a problém budou demonstrovány na příkladu přepravy zboží na základě karnetu TIR. Funkčnost systému je ovlivněna současnými problémy, které se mohou vyskytovat vzhledem k napjatým vztahům mezi EU a některými státy mimo euro zónu a proto tato část bude zaměřena na analýzu problému a funkčnosti systému TIR. Výsledkem analýzy bude nastínění řešení k dané problematice.

4.1 Tranzitní systém TIR

V této kapitole bude vysvětleno jak se používá systém TIR a podmínky pro získání karnetu TIR a celá funkčnost systémů a jeho prvků.

4.1.1 historie tranzitního systému TIR

Již po 2. světové válce se hrstka evropských států, jež se snažila oživit hospodářství, zaobírala otázkou usnadnění silniční přepravy zboží pomocí sjednoceného celního systému. Do té doby celní správa každého státu uplatňovala vlastní postupy a požadovala zajištění možného celního dluhu na dobu nutnou k tranzitu přes území státu. Tento způsob měl za následek zpoždění zboží a ještě k tomu velké výdaje na zajištění zboží. Kolem roku 1949 uzavřelo několik států první verzi dohody *Transports Internationaux Routiers* (dále jen TIR) pod záštitou Evropské hospodářské komory. I když se jednalo o malý systém, který fungoval mezi několika státy a během let se systém setkal s velkým ohlasem, který vedl k jeho rozšíření a zkvalitnění. A v roce 1959 byla vydána celní úmluva o přepravě zboží na základě karnetu TIR, který začal platit od následujícího roku.

V roce 1975 došlo k přepracování první verze Úmluvy kvůli technickému pokroku v dopravě. Úmluva z roku 1975 vydržela až dodnes, avšak průběžně je aktualizována a popřípadě doplněna o nové přílohy v souladu s dalšími technologickými, hospodářskými či právními požadavky. ČR přistoupilo k Úmluvě až v roce 1981 ještě jako část tehdejšího Sovětského Svazu.

4.1.2 Současnost tranzitního systému TIR

K datu 21. ledna 2016 měla Úmluva TIR 69 smluvních stran a to včetně EU a jejich 27 členských států, protože se systém TIR vztahuje pouze na země, jež mají schválená záruční sdružení.

Systém TIR stojí na pěti hlavních pilířích:

- Přeprava zboží ve schválených vozidlech nebo kontejnerech pod celní závěrou.
- Během celé přepravy TIR je platba cel a poplatků splatných ze zboží odložena a zajištěna řetězcem mezinárodně platných záruk. Vnitrostátní záruční sdružení každé země ručí za platbu zaručené výše celního dluhu a ostatních poplatků, které mohou být splatné v případě nesrovnalosti, k níž v této zemi dojde v průběhu operace TIR. Každá smluvní strana stanoví svůj limit záruky, avšak doporučená maximální částka, kterou lze v případě nesrovnalosti požadovat od jednotlivých vnitrostátních sdružení, činí 50 000 USD (pro Společenství: 60 000 EUR nebo rovnocenná částka v národní měně). Minimální finanční záruka je stanovena 5 000 USD za pět karnetů a s každým dalším karnetem překračující kvótu 5 karnetů se záruka navyšuje o 280 USD.
- Celní prohlášení pro přepravu zboží je karnet TIR. Ten dokládá existenci jistoty. Karnety TIR distribuuje vnitrostátním záručním sdružením mezinárodní organizace (v současnosti Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU)). Celní prohlášení formou karnetu TIR je platné pouze pro jednu přepravu TIR. Je dáno do užívání v zemi odeslání a umožňuje provedení celní kontroly ve státech odeslání, tranzitu a určení, které jsou smluvními stranami úmluvy TIR.
- Opatření v oblasti celní kontroly v zemi odeslání jsou uznávána zeměmi tranzitu a určení. Zboží přepravované v režimu TIR ve vozidlech nebo kontejnerech pod celní závěrou proto zpravidla není u celních úřadů v zemích tranzitu kontrolováno.

- Jako způsob kontroly přístupu k režimu TIR musí vnitrostátní sdružení, která chtějí vydávat karnety TIR a osoby, jež chtějí využívat tranzitní celní prohlášení formou karnetu TIR, splnit minimální podmínky a požadavky a musí být schváleny příslušnými orgány (obvykle celní orgány) země, v níž jsou usazeny.

4.1.3 Karnet TIR

Karnet je celní doklad, který nahrazuje v systému TIR celní listinu do částky 50 000 USD, ale především je mezinárodně uznávaný doklad a pokud je řádně vyplněn, tak podává důkaz o existenci záruky a využívá se jako celní kontrolní doklad pro všechny země, ve kterých se přeprava pomocí systému TIR uskutečňuje. Karnet lze použít na různé typy dopravy. Pokud na základě dojde k uznání kontejneru za určitých podmínek jako schválené nákladní jednotky, lze karnet využít i pro železniční dopravu, vnitrozemskou vodní, námořní dopravu, ale musí být splněna podmínka, že minimálně část celé cesty či operace musí být realizována po silnici. Musí být splněna podmínka využití silniční dopravy, která nestanovuje, jak velký úsek přepravy musí být realizován silniční dopravou.

Mezinárodní unie silniční dopravy (dále jen „IRU“) vydává karnety TIR národním záručním sdružením, a to pouze za podmínek stanovených v závazkových smlouvách, které mají mezi sebou uzavřené. Dopravci získávají karnety TIR od národních záručních sdružení ve vlastní zemi v souladu se stanovenými podmínkami v závazném prohlášení dopravce, který vychází z pravidel IRU. Když by existovaly rozdíly mezi sepsaným závazným prohlášením a manuálem pro držitele karnetu TIR, uplatňuje se vždy text prohlášení nebo úmluvy. Manuál obsahuje druhy karnetu, jejich platnost a hlavně způsob jejich používání.

Každý karnet má své identifikační číslo a po použití je pečlivě kontrolován, zda-li nebyl užítý neoprávněným dopravcem.

Všechny karnety mají stejný obsah a strukturu, které se skládají z:

- titulní strany (anglicky, francouzsky)
- manifest o zboží (v jazyce sdružení, které vydává karnet)

- další obalové strany s pravidly systému TIR (anglicky, francouzsky)
- zadní obalová strana s ústřížkem sloužícím jako potvrzení pro řidiče - pokud by došlo k zadržení karnetu
- vnitřní strany – obsahují série dvojic útržkových a kmenových listů
- havarijný protokol – pro případ poškození nebo zničení celní závěry a zboží

Platnost tohoto dokumentu je pevná a nelze ji prodloužit. Maximální délka platnosti karnetu je 60 dní, do které se nezapočítává datum vydání. Sdružení vyplní datum platnosti dokumentu a dokonce i poslední den platnosti dokumentu může být přijímán celními úřady. Pokud dojde k zahájení operace TIR, tak dokument získává platnost na celou dobu trvání této operace.

Karnety se liší podle zboží, které se pomocí karnetu TIR převáží a při přepravě objemného nebo těžkého zboží musí být dokument označen tučnými písmeny „Heavy“ nebo „Bulky goods“. Vše ostatní jako jsou záruky a postupy se nemění a tedy zůstává stejné. Pokud dopravce převáží rizikové druhy komodit, může využít karnet TIR MHR/HVG, který je určen pro zboží s vysokým rizikem, které lze převážet až po složení dodatečné záruky 50 000 USD a při splnění stanovených podmínek. Nicméně rizikové zboží lze převážet na základě běžného režimu TIR taktéž při dodržení jistých podmínek a pravidel.

Dalším způsobem jak rozlišit karnety TIR, je jejich rozsah a tomu odpovídající cena. Různé velikosti rozsahu jsou závislé na počtu zemích, kterými se bude zboží tranzitovat. Karnety se dělí na 4 listé, 6 listé nebo 14 listé a 20 listé. Počet listů udává i kolik obsahují útržkových a kmenových listů nutných k tranzitnímu režimu přes jednotlivé státy.

Každý kontejner nebo silniční vozidlo či více kontejnerů naložených na jedno silniční vozidlo musí mít vlastní jeden karnet. V tomto případě se nemůže využít dvou a více karnetů TIR k zajištění zboží pod jedinou celní závěrou.

4.1.4 Přístup k systému

Pro zkvalitnění systému TIR bylo zavedeno několik opatření, aby se prověřila odborná, finanční a morální způsobilost národních záručních sdružení i dopravců ještě předtím, než

dojde k přijetí do systému a před vydáním prvního dokumentu karnetu TIR. Tyto opatření zabraňují podvodnému jednání páchaným především mezinárodně organizovaným zločinem.

Národní záruční sdružení jsou povinai splnit minimální podmínky a požadavky stanovené úmluvou. Pokud by došlo k nesplnění nebo nedodržení podmínek a požadavků, pak by sdružení nebyla oprávněna vydávat karnety TIR a nesměla by zastávat pozici ručitele. Sdružení jsou povinna prokázat existenci alespoň jednoho roku a uvést jejich finanční situaci. Dalšími požadavky jsou odborné znalosti zaměstnanců a neporušení celních a daňových předpisů opakovaným nebo závažným způsobem.

Minimální podmínky a požadavky se týkají osob, které žádají o přístup k systému TIR, tedy o případné držitele karnetu TIR. Tyto podmínky jsou velmi podobné těm, které jsou stanovené pro národní sdružení. Celní úřad a národní sdružení provádí ohodnocení těchto kritérií v praxi. Vyloučení ze systému TIR může nastat v případě, kdy dopravce nebo sdružení poruší vážným způsobem celní zákony a nařízení pro mezinárodní přepravu zboží. Z výše uvedeného vyplývá, že dochází k soustavnému ověřování osob, kterým již byl udělen přístup k systému TIR, zda-li dodržují dané podmínky a požadavky. Důvodem toho bylo vytvoření Mezinárodní databanky TIR, která uchovává informace o všech dopravcích systému TIR a kterou spravuje výkonná rada TIR. Dojde-li ke změně statusu dopravce či vyloučení ze systému TIR, pak jsou příslušné úřady povinny informovat mezinárodní databanku TIR o změně.

4.2 Záměr systému TIR

Tranzitní systém karnetu TIR je koncipován tak, aby usnadnil v co nejvyšší možné míře mezinárodní obchod s přepravou zboží pod celní závěrou a přitom poskytoval celní bezpečnost a potřebnou záruku tranzitním zemím. Aby tranzitní systém mohl fungovat řádně jako celek, je nutné nastavit celní formality tak optimálně, aby nebyly příliš obtížné, jak pro celníky samotné, tak i pro dopravce. Musí být nastolena taková rovnováha, která splní požadavky celních orgánů a dopravců. Výsledkem této rovnováhy by měla být plynulá přeprava zboží v rámci karnetu TIR a vždy jen krátká kontrola na vstupu a výstupu tranzitní země.

Funkčnost celého systému TIR je nastavena na přepravu zboží s minimálními potížemi a přitom poskytuje maximální záruky pro celní správy ve všech tranzitních zemích. Celý systém je schopen fungovat pokud jsou celně bezpečná silniční vozidla a kontejnery, zároveň platí mezinárodní záruky, uznávání států karnetů TIR a vzájemné uznávání celních kontrol. Tyto opatření mají zabránit především falešné deklaraci zboží, která by mohla umožnit záměnu zboží v průběhu cesty. Příkladem je: přepravované zboží jsou cigarety, ale v dokumentech je zmínka o papírových tapetách. Cigarety se cestou vyloží a tapety se naloží a tím by mohlo dojít ke krácení daně a k pašování nelegálního zboží do země. V rámci karnetu TIR nelze převážet toto zboží: cigarety, alkohol, zbraně a drogy.

Záměrem systému TIR je myšlenka celosvětové aplikace tranzitního systému, která se probíhá pod záštitou OSN. V současné době probíhají práce na vybudování TIR nebo podobného tranzitního systému v Jižní Americe mezi Argentinou, Brazílií, Chile a Uruguayí. Svůj zájem o vstup nebo vybudování podobného tranzitního systému projevilo několik afrických států. Dokonce i Čínská lidová republika se stala 70. státem, jež se zavázal dodržovat podmínky Úmluvy TIR. Tento fakt by mohl být důležitý krok pro zlepšení pozemní dopravy mezi Asií a Evropou. Samozřejmě i Čína očekává nárůst tranzitní dopravy po spuštění systému na jejím území. Okolní státy již běžně využívají výhod tranzitního systému TIR a ještě i v současné době probíhá implementace procedur TIR v Pákistánu, která ratifikovala úmluvu v roce 2015. Už jen to, že Čína ratifikovala úmluvu, je přelomová záležitost, která může změnit podobu mezinárodního obchodu a zlepšit mezikontinentální spolupráci.

Aplikace tranzitního systému mimo Evropu a Severní Ameriku naráží na několik technických podmínek, které se týkají konstrukce, údržby vozidel a kontejnerů. V neposlední řadě se jedná také o vybudování dobře fungujícího záručního systému, který dokáže zemím mimo Evropu a Severní Ameriku nabídnout takové podmínky, které pokryjí daně a splatné poplatky v těchto zemích. Vybudovat takovýto systém na celosvětové úrovni, je opravdu velmi obtížné, protože jen velmi těžko se dá odhadnout riziko pro pojišťovatele a s tím související náklady, které by byly schopné pokrýt provoz celosvětově platného systému karnetů TIR a další problém je, že mezi Evropou a Afrikou jsou podstatné rozdíly v ekonomickém rozvoji. Jediným řešením jak eliminovat tyto rozdíly mezi EU, Afrikou a Asií, by bylo založení samostatných regionálních záručních systémů,

kteře by zajistily záruční program a z těchto jednotlivých záručních programů by bylo všechno uznáváno v rámci systému TIR. Výsledkem takového řešení je usnadnění nejen v regionální přepravě, ale již také v meziregionální přepravě a v mezikontinentálním transportu zboží, které by se uskutečnilo již v rámci systému TIR.

4.2.1 Elektronické zpracování dat

Od 1. ledna 2009 nabyl platnosti zákon, jež nařizuje dopravci povinnost předkládat celním orgánům Společenství údaje o karnetu TIR v elektronické podobě pomocí systému NCTS (New Computerised Transit System). Tato povinnost se vztahuje na všechny přepravy z nebo do EU. Povinnost využívat elektronický systém ke zpracování dat je ukotvena v Úmluvě. Systém NCTS byl vytvořen kvůli efektivní výměně informací a ke sledování operací v rámci Společenství. Tento systém byl vytvořen kvůli efektivní výměně informací a sledování tranzitních režimů, aby nedocházelo k podvodům, nesrovnalostem a atd.. Celní orgány mohou dokonce pro danou zemi stanovit závaznou trasu.

Výbor pro celní kodex, konkrétně odbor pro celní status a tranzit, vydal nařízení, jež by měla vést ke zjednodušení tranzitu. Od 1. května 2018 začne platit povinnost používat elektronický přepravní doklad, který nahradí tranzitní prohlášení. Povinnost využívat elektronický systém by se měla vztahovat jak na silniční dopravu, tak pro leteckou a vodní dopravu. Na podzim roku 2019 je plánovaná modernizace systému NCTS, do té doby je systém nastaven na nižší požadavky údajů. Po jeho modernizaci, nastane navýšení požadavků na údaje. Představitelé organizace IRU jednali s organizací World Customs Organization (dále jen „WCO“) o digitálních celních procedurách, které jsou klíčové pro obě organizace. Systém TIR musí být kompatibilní se standardy WCO SAFE. Najít kompatibilitu mezi dvěma systémy nebude jistě lehké, ale pokud se podaří vyřešit tento problém, povede to jistě ke zjednodušení a zrychlení tranzitu zboží.

4.2.2 Aplikace TIR-EPD

Držitelé karnetu TIR mohou využít aplikaci TIR-EPD od IRU, jež nabízí bezplatné předložení elektronické predeklarace celním orgánům v různých zemích. Po zaslání žádosti celním orgánům lze získat potvrzení o schválené deklaraci o platnosti karnetu TIR. K výměně informací dochází ještě před příjezdem dopravního prostředku na celnici, a tím

usnadňuje a zrychluje přepravu zboží, protože dochází k usnadnění analýzy rizik a zároveň zkracuje proces překročení hranic. Dbá se na shodu údajů uvedených jak na karnetu TIR, tak uvedených v TIR-EPD. Dojde-li k rozdílu mezi údaji, může dojít k zamítnutí TIR-EPD celníky na hranici.

Dopravci musí v aplikaci vyplnit údaje o karnetu a jeho platnosti včetně čísla karnetu i informace o vozidle. Dále musí vyznačit všechny země od nakládky až po vykládku. Země musí být řazeny tak, jak jdou po sobě na trase. Důležité je specifikovat začátek a konec přepravy. Na základě všech informací o přepravě aplikace TIR-EPD vyhodnotí, kterým celním úřadům bude předložen TIR-EPD a také, které údaje budou vyžadovány celními orgány těchto zemí. Do aplikace se musí zadat informace o přepravované zásilce. Přestože se jedná o více položek zboží, které jsou od jednoho odesílatele pro jednoho příjemce, pořád je to jedna zásilka. Jestliže dopravní prostředek převáží zboží pro více příjemců, je nutné vyplnit každý řádek zvlášť pro jednotlivé zboží. K popisu převáženého zboží musí být vyplněn i kód TARIC. Poté se všechny údaje odešlou a čekají na zpracování. Žádost může být zamítnuta nebo schválena a řidič může jet na celnici, kde celníkovi předloží referenční číslo, na jehož základě by si měl celník ověřit žádost, zda-li byla schválena nebo jestli má dojít ke kontrole přepravovaného zboží. V případě, že dojde k zamítnutí žádosti, měl by být uveden důvod, proč byla žádost zamítnuta či byly zjištěny nesrovnalosti mezi údaji.

4.2.3 Problémy s duplicitou

V některých členských zemích EU mají celní systémy problém se zpracováním informací v případě duplicitního podání. Pokud je tedy přeprava zahajována na území EU a předběžná deklarace byla odeslána celnímu úřadu, tak nesmí dojít k opětovnému zaslání žádosti přes TIR-EPD tomu stejnému celnímu úřadu třetí stranou. Zasláním duplicitní předběžné informace může způsobovat některým celním orgánům EU problémy ve zpracování zpráv v jejich celních systémech. Aplikace TIR-EPD byla již uzpůsobena, aby eliminovala duplicitní informace. Nicméně i přesto může docházet k duplicitě, proto by se držitelé karnetu TIR měli vyvarovat duplicitnímu podání předběžných deklarací. Největší problémy se zpracováním duplicitních dat se projeví v Německu, Francii, Rakousku, Polsku a Itálii.

4.2.4 Budoucí vývoj karnetu TIR

Budoucnost tohoto systému je závislá na konkurenceschopnosti systému TIR vůči jiným celním systémům. Zvažuje znovuzavedení již pozastaveného multimodálního systému TIR, který byl již v roce 1987 pozastaven. Multimodální přepravní systém využívá více dopravních oborů při transportu zboží. U multimodální přepravy přejímá zasílatel zodpovědnost za průběh celé kombinované přepravy. Zasílatel musí být současně členem mezinárodního sdružení zasílatelů, jinak by nemohl vykonávat tento druh přepravy. Kombinovaná doprava má za cíl omezit silniční dopravu kvůli ekologickým vlivům. Tato přeprava využívá železniční a vodní dopravy.

Od roku 2017 se testuje pilotní projekt, kdy se tranzitní systém TIR rozšíří o přepravu alkoholu, která byla začátkem 90. let minulého tisíciletí pozastavena kvůli karnetu. V letošním roce by se mělo realizovat sto přeprav alkoholických výrobků a na základě výsledků pilotního projektu bude rozhodnuto, zda-li bude alkohol opět zařazen do systému. O přepravě tabáku se prozatím neuvažuje.

Dalším pilotním projektem, který byl v nedávné minulosti spuštěn je e-TIR. Do projektu e-TIR se zapojilo Turecko a Írán. V první fázi testování projektu bylo vydáno 39 elektronických záruk TIR pouze 1 dopravci z každé země. V této fázi byly zapojeny a to 4 celní úřady a jednalo se o 2 turecké a 2 íránské. Nyní probíhá druhá fáze, jejíž délka je 6 měsíců, a došlo ke zvýšení počtu dopravců ze 2 na 4 a také se zvýšil počet celních úřadů ze 4 na 15. V současné době se testuje možnost více míst pro vykládky a nakládky, na které se vztahuje elektronická platba záruk. Hlavní prioritou členských zemí a IRU je elektronizace systému TIR.

V blízké budoucnosti by se měly zapojit do systému Spojené arabské emiráty. Omán je další zemí, která se snaží získat členství v systému TIR. Předpokládá se rozšiřování systému do Afriky, zvláště na východ a jih. Zájem o vstoupení do systému projevil Egypt a Libye. Mezinárodní silniční unie vede aktivní jednání o začlenění s Brazílií a Argentinou.

4.3 Mezinárodní záruční systém karnetů TIR

Celý systém záruk, ručení a pojištění je velmi komplikovaný a stěžejní pro funkčnost tranzitního systému. Smyslem záručního systému je zajištění pohledávek, které vyplývají

z přepravy zboží na základě karnetu TIR po celou dobu přepravy zboží a v případě vzniku celního dluhu, dochází k jeho uhrazení.

V tomto případě za vzniklé pohledávky neručí pouze samotný dopravce ale i držitel karnetu TIR. Další společník, který ručí spolu s dopravcem, je záruční sdružení země, v které došlo k porušení předpisu. Společně a nerozdílně ručí dopravce a záruční sdružení dané země za vzniklé pohledávky. Z toho plyne, že záruční sdružení ručí za dopravce své vlastní země, kteří realizují přepravu na základě karnetu včetně zahraničních dopravců, jimž byly vydány karnety záručními sdruženími v jejich zemích. Celní úřady mohou využívat záruční sdružení ve své zemi a řešit efektivně záležitost v rámci jedné země. Spojením jednotlivých národních záručních sdružení dojde k vytvoření mezinárodního záručního řetězce, který spojuje všechny strany úmluvy. Odpovědnost za zajištění celního dluhu tak přechází z jednoho záručního sdružení na další podle trasy tranzitu.

Správce mezinárodního záručního řetězce je organizace IRU, která jej udržuje a zároveň vystupuje jako mezinárodní záruční sdružení. Dokonce i samotná IRU je součástí záručního systému a sdílí záruky s národními sdruženími, jež jsou jejími členy. Samotná mezinárodní silniční unie musí být zajištěna proti rizikům, jež souvisí s povahou vykonávané činnosti. IRU je zajištěna proti rizikům u mezinárodního pojišťovacího poolu. Pool sdružuje národní, mezinárodní bankovní instituty a pojišťovny, kteří představují finanční ručitele záruk na mezinárodní úrovni.

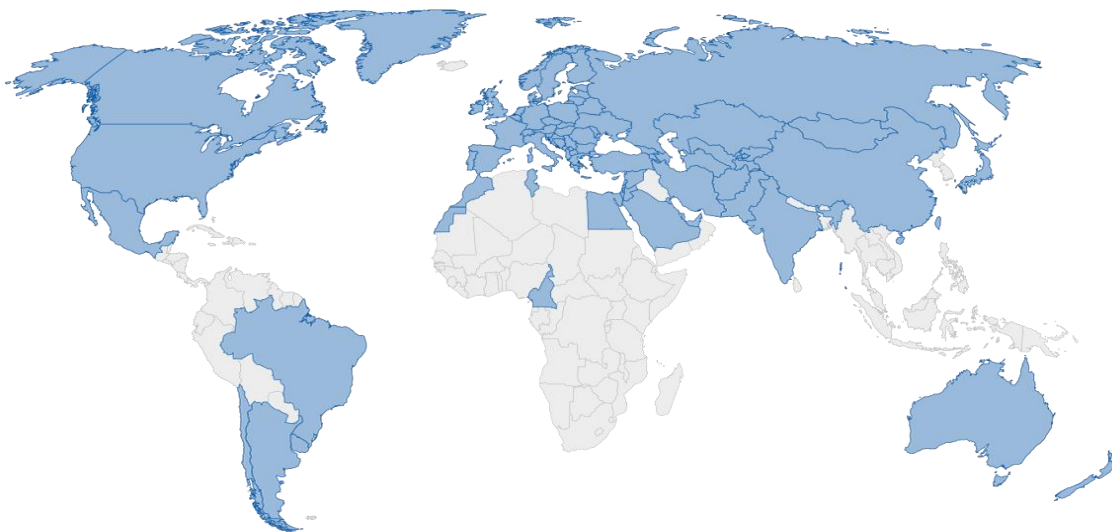
4.4 Členové mezinárodní unie silniční dopravy

Působnost IRU je téměř celosvětová, ale aby daná země mohla využívat systém karnetů TIR a dalších jiných služeb mezinárodní unie silniční dopravy, musí být členem právě této organizace.

Na mapě jsou modře vyznačeny ty země, které mají aspoň jednoho nebo více členů v organizaci IRU. Zároveň to neznamená, že všichni členové IRU jsou členem tranzitního systému. Na následujícím obrázku se nachází již členové systému TIR. Do tranzitního systému TIR je zapojeno více než 60 zemí. V současné době IRU pracuje na společném projektu s OSN na projektu United Nations Economic Commission for Europe (dále jen „UNECE“), který by se realizoval mezi Íránem a Tureckem, aby se urychlil proces

vyřizování žádostí. Jedním z požadavků je podmínka používání elektronického systému místo papírových dokumentů.

Obrázek č. 2: Mapa členů IRU

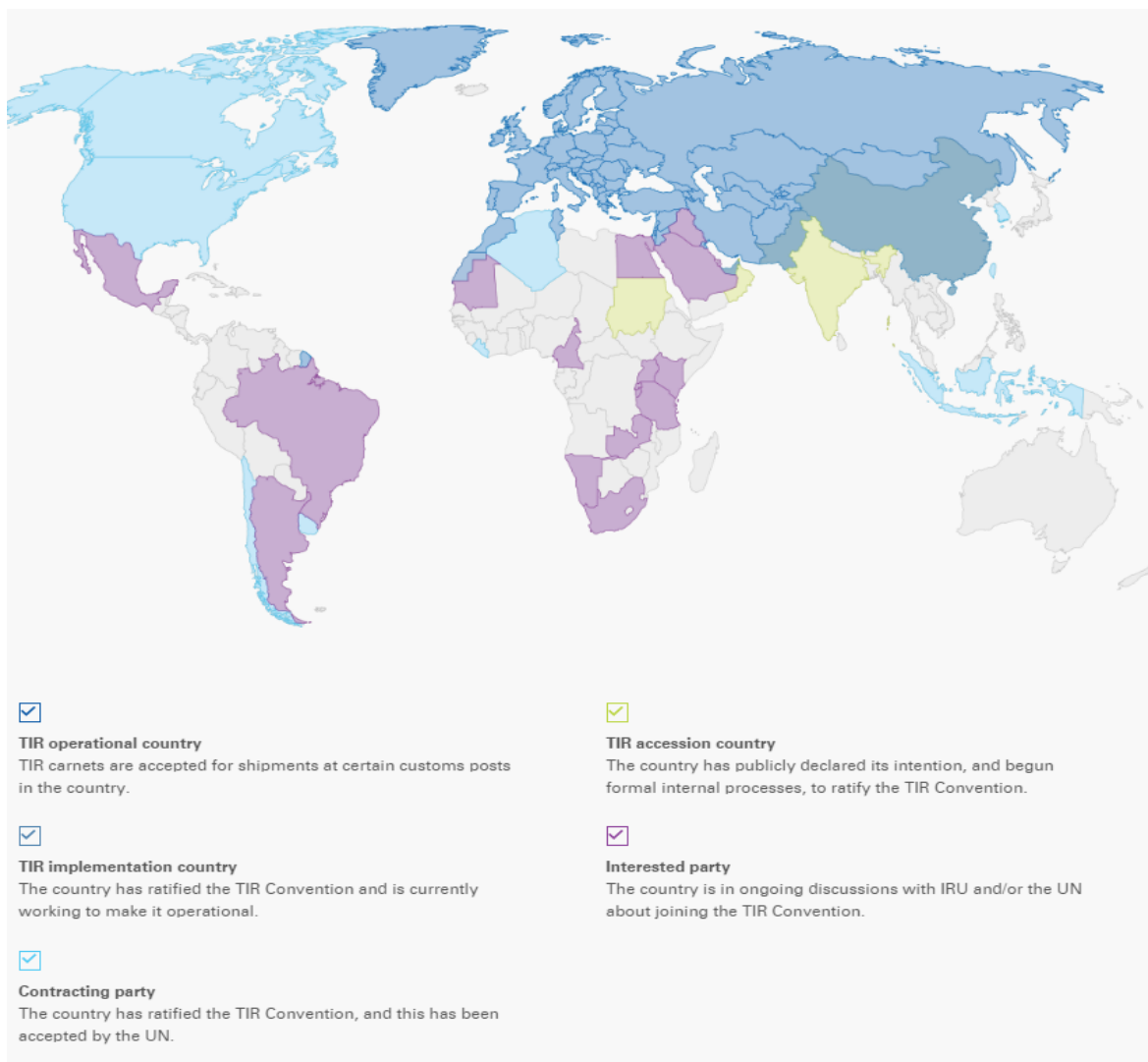


Zdroj: (IRU, Inc. 2017)

Obrázek číslo 3. uvedený níže znázorňuje současné členy tranzitního systému TIR, které lze najít ve vysvětlivkách pod mapou označeny jako **TIR operational country**. Znamená to, že na jejich území mohou dopravci využívat karnetů TIR a doprava zboží je tak rychlejší. Na obrázku číslo 3 jsou další země, které se chtějí stát členy nebo již na tom pracují. **TIR accession country** označuje země, jež veřejně deklarovaly svůj záměr stát se členem systému TIR a podnikly již několik kroků k realizaci jejich záměru. To znamená, že nejprve musí se zavázat k dodržování Úmluvy TIR a dále musí absolvovat další formální procesy, které jsou následovány podmínkami a požadavky, které musí být splněny, aby se mohla země stát členem systému TIR. **Interested party** označuje země, které vedou již probíhající jednání s organizací IRU nebo s OSN o vstoupení do systému TIR a už přijali Úmluvu TIR. **Contracting party** zastupuje země, jež ratifikovaly Úmluvu TIR a toto bylo přijato OSN. Nicméně tyto země ještě nepodnikly žádné kroky k tomu stát se členem systému TIR, ale pouze se závaly dodržovat Úmluvu TIR.

Mapa členů tranzitního systému zobrazuje i budoucnost jakým se tento tranzitní systém hodlá ubírat. Princip jednotného celosvětového tranzitního systému možná v budoucnu bude fungovat, ale v současné době jeho rozvoj v některých zemích stagnuje.

Obrázek č. 3 – Členové tranzitního systému TIR



Zdroj: (IRU, Inc. 2017)

Vliv na stagnaci rozvoje mohou mít i probíhající války na severu Afriky a konflikty na Ukrajině mezi Donbasem a Kyjevem. Dokonce i sankce za porušování lidských práv atd. mají vliv na rozvoj systému. Další problém se objevil v roce 2013. Byl způsoben uvalením protiruských sankcí EU jako odvetu za ruskou invazi na Krym a jeho následnou anexí. Reakce Ruské federace byla taková, že tamní celní správa odmítla prodloužit smlouvu s ruským národním záručním sdružením ASMAP, které bylo záručním partnerem tranzitního systému. Tím vznikla kuriózní situace, kdy dopravci museli podávat odvolání proti nezákonnému odmítnutí zahájení operace TIR na území Ruské federace, aby měli v ruce jasný důkaz, že jim celní úřady odmítli uznat platnost karnetu TIR.

V případě, že celník odmítl zahájit operaci TIR, musí dopravce získat potvrzení o odmítnutí zahájení operace, kterou musí celník poznamenat v kolonce na útržkovém listu číslo 1 a musí udat důvod, kvůli kterému nemohlo dojít k zahájení. Následně má celník povinnost karnet TIR vrátit řidiči. Poté může dopravce poskytnout dodatečnou záruku ruským celníkům, aby mohl dopravní prostředek dokončit transport zboží a až po dokončení celé operace využít právních prostředků vůči ruské celní správě.

Ruská odvěta za evropské sankce měla velký dopad na ruské firmy, které byly nuceny skládat celní jistinu a ta byla v porovnání s cenou karnetu TIR až 64 násobně vyšší. Firmy platily za karnet 2 500 RUB a celní jistina byla stanovena až do výše 160 000 RUB jako garance za delší přepravy. Všechny tyto restriktce a embarga uvalené na evropské zboží a systém TIR měly velký dopad na ruskou ekonomiku. Zpracované ekonomické studie uvádějí, že přímé ekonomické ztráty způsobené bezprecedentním nezákonným neuznáváním karnetu TIR mohou dosahovat až 2,2 miliardy USD ročně. Nakonec ruské orgány vydaly 14. prosince 2015 příkaz, který nařizoval opětovné zavedení odbavení na základě karnetu TIR. Rusko povolilo přijímat karnety na 45 hraničních přechodech v celé Ruské federaci, ale teprve až 22. ledna 2016 nabyl příkaz platnosti. Od 1. března 2016 IRU přestalo proplácet ceny karnetu TIR v případě odmítnutí ruskými orgány.

Další problém se objevil v Bělorusku, které od července 2016 začalo odmítat přijmout karnet TIR pro tranzit v případě, že clo a daně přesahují částku 60 000 EUR. Běloruské celní orgány se odvolávají na ustanovení v Celním kodexu Celní unie, které jim umožňuje odmítnout zahájení operace TIR. V tomto konkrétním případě se podle Celního kodexu Celní unie jedná o nedodržení podmínek pro uvolnění zboží pro tranzit. I tuto situaci je nutno vyřešit co nejrychleji, protože jakýkoliv problém v tranzitním systému TIR narušuje jeho funkci a účel, pro který byl stvořen.

4.5 Průběh mezinárodní přepravy na základě karnetu TIR

Na základě Úmluvy, která se uplatňuje v praxi, mají řidiči pravidelně se opakující školení. Role řidičů v systému TIR je nenahraditelná, protože realizují přepravu zboží a popřípadě řeší nastalé mimořádné situace a události. Řidič musí být vždy přítomen při vyclívání a zaclívání přepravovaného zboží, které převáží, protože je povinen zkontrolovat dopravní prostředek a náklad, zda vše odpovídá dokumentu karnetu TIR. Ke kontrole nesmí využít

prostředníka. Bez provedené kontroly nákladu a vozidla nesmí řidič převzít již naložený dopravní prostředek. Řidič je oprávněný zástupce firmy, a proto jako zástupce je zmocněn podepisovat karnety TIR.

Všechny národní záruční sdružení nabádají dopravce, aby využívali pouze zkušené a spolehlivé řidiče, kteří mají čistý trestní rejstřík. Mohlo by totiž dojít k porušení předpisů řidičem bez vědomí firmy, aby se firma vyhnula vyloučení ze systémů TIR. Musela by prokázat, že řidič jednal sám a na vlastní pěst při porušení předpisů a firma o tom neměla ani potuchy. Jenže takovýto případ se opravdu těžko prokazuje. Z tohoto důvodu jsou dopravci nabádáni, aby zaměstnávali pouze spolehlivé a zkušené řidiče a předcházeli takovým situacím. Již za naložení zboží u odesílatele nese dopravce odpovědnost, která je vymezena přepravní smlouvou. Dokud řidič nedorazí na příslušnou celnici a zahájí tak operaci TIR, tak dopravce nese zodpovědnost za náklad. Až při zahájení operace TIR může dopravce využívat záruky systému TIR a stejná situace nastává při přepravě k příjemci po vycelení. Úseky před zahájením a po vykonání operace TIR jsou rizikové pro dopravce a nesou za ně plnou odpovědnost. Z toho vyplývá, že řidič je nenahraditelný a nesmírně důležitý pro firmu.

4.5.1 Celní úřad odeslání

Celní úřad nese odpovědnost a hraje významnou roli v systému TIR. Zde na celním úřadě odeslání na vnitrostátní celnici dochází (po příjezdu dopravního prostředku od odesílatele), k fyzické kontrole nákladu na základě karnetu TIR a nákladního listu. Vždy se kontroluje správnost a úplnost vyplnění manifestu a karnetu TIR, který byl již zkontrolován národním sdružením při výdeji dopravci. Další dokument, který je nutno prokázat, je schvalovací osvědčení. Následuje zběžná kontrola vozidla a nákladu celníky. Když nedojde ke shledání závad, celník potvrdí a vyplní karnet TIR a ponechá si bílý útržkový list, který založí do evidence a proces začlení je ukončen zapečetěním a získáním celní uzávěry. V tuto chvíli dochází k otevření operace TIR a může být zahájena přepravní operace. Pokud dochází k přepravě na základě karnetu TIR z nebo do EU, musí přepravce a tedy držitel karnetu předkládat údaje o karnetu TIR jak v papírové podobě, tak i v elektronické podobě v systému NCTS.

Když je všechno hotové, může kamión pod celní závěrou odjet na předepsaný hraniční přechod a je mu povolen vjezd do země. Při opouštění dané země musí zase řidič s dopravním prostředkem nechat zkontrolovat náklad na hraničním přechodu a opět se kontroluje správnost a úplnost karnetu TIR. Podle počtu zemí, kterými náklad pojedje, se zvolí správná velikost karnetu, dopředu se vyplní listy a žlutý manifest dle potřeby k realizaci celé přepravy. Na výstupní celnici se zkoumá hlavně neporušenost celní závěry a celního prostoru, ale ke kontrole zboží již nedochází. Pokud je vše v pořádku, dává se opět celním orgánům útržkový list. Ten je zaslán ke kontrole celnímu úřadu, který odtrhl první útržkový list. Dochází k porovnání obou listů, je-li všechno v pořádku považuje se operace TIR na území daného státu za vyřízenou a vozidlo může opustit danou zemi. Dojde-li k ukončení operace TIR ze strany celních úřadů, nemohou zpětně požadovat po dopravci zaplacení celního dluhu. Celý tento proces se neustále opakuje, dokud řidič s dopravním prostředkem nedojede do země určení.

4.5.2 Celní úřad určení

Při překročení hranice země určení dojde k ukončení operace TIR. Než bude operace TIR uzavřena je nutno provést několik úkonů. Celní úřad kontroluje všechny dokumenty, kmenové listy, odstraní celní závěru a provede fyzickou kontrolu přepravovaného zboží. Když je všechno dle pravidel včetně razítek příslušných úřadů, může dojít k ukončení karnetu TIR. Celní úřad určené země má povinnost informovat o ukončení procesu TIR jak národní sdružení, tak IRU a musí to být učiněno za použití nejrychlejších komunikačních prostředků, které jsou dostupné.

Když je všechno vyřízeno, může být zboží dopraveno k příjemci a následně vyloženo. Pouze za účasti příjemce smí být zboží procleno a dochází k uhrazení celního dluhu. V tomto případě cla, DPH a atd., aby mohlo dojít k uvolnění do volného celního oběhu. Karnet TIR musí dopravce vrátit národnímu sdružení a to ve lhůtě nejpozději 15 dnů od jeho vypršení. Sdružení má povinnost zkontrolovat karnet, zda-li nedošlo k nesrovnalostem a pokud je vše v pořádku dojde k zaevidování karnetu TIR a poté navrátí karnet TIR správci systému IRU, kdy dojde ještě k závěrečné kontrole a následnému zaevidování.

4.5.3 Mimořádné situace během operace TIR

Za běžnou mimořádnou situací se považuje nehoda nebo porucha dopravního prostředku. Během dopravní nehody nejčastěji dojde k poškození celní závěry či zboží a v takových případech musí řidič okamžitě informovat celní orgány či jiné orgány dané země, kde k nehodě došlo. Celní orgány vystaví protokol o havárii dopravního prostředku, který je součástí karnetu TIR. Překládka zboží do jiného dopravního prostředku probíhá pouze pod dozorem celních orgánů. Po přeložení převáženého zboží do jiného dopravního prostředku opět dojde k přiložení celních uzávěr. Nehoda dopravního prostředku může zapříčinit nemožnost ukončení procesu TIR, protože počet listů již není dostatečný a pouze v tomto případě je možnost požádat o otevření dalšího karnetu, který je podmíněn, že během přepravy bude překročena alespoň jedna státní hranice.

Dalším příkladem mimořádné situace je odcizení zboží, kde je opět povinnost informovat neprodleně činné orgány, se kterými se sepíše havarijní protokol o krádeži. Poté se dopravce nebo řidič musí obrátit na policii a podat stížnost. Řidič je povinen oznámit vzniklou situaci národnímu sdružení. Pokud je zboží či dopravní prostředek pojištěn u více pojišťoven, tak se oznamovací povinnost vztahuje i na ně. Potom dojde k doručení karnetu TIR národnímu sdružení. Bohužel v tomto případě zůstává zachována povinnost dopravce uhradit jakýkoli platební výměr, který byl vydán celním orgánem.

Jednou z posledních mimořádných situací jsou nesrovnalosti mezi karnetem TIR a nákladem, ke kterým dojde při kontrole nákladu. Většinou se na tyto nesrovnalosti přijde na celním úřadě odesláním. Jsou ale i případy, kdy se tyto nesrovnalosti zjistily až v celním úřadě určení. Nesrovnalosti mohou být způsobeny několika důvody jako je absence zboží, špatné označení zboží nebo větší množství zboží než je udáno v karnetu TIR. K nastalé situaci se celní úřady snaží přistupovat tak, aby se věc vyřešila a odhalil se viník. Většinou držitel karnetu nemá žádný vztah ke zboží a za vzniklé nesrovnalosti nenesou odpovědnost. Jenže ve většině případů se jedná o nesprávné použití nebo zneužití karnetu a v takových případech následuje sankce či trest podle právní normy pro danou zemi, kde se na nesrovnalosti přišlo. Podrobnosti postupu při těchto situacích jsou uvedeny v manuálu pro držitele karnetu TIR.

Z výše uvedeného vyplývá, byť dopravce není zodpovědný za vzniklou mimořádnou situaci, je jeho odpovědností urovnat vzniklou situaci, aby mohlo dojít k řádnému a úplnému ukončení operace TIR. Pokud by nastalou situaci neurovnal a odmítal spolupracovat s orgány činnými v dané věci na území daného státu, vedlo by to k jeho odpovědnosti za vzniklou škodu a musel by uhradit veškeré vzniklé pohledávky, které vznikly celním úřadům.

4.5.4 Výhody karnetu TIR

Doprovce používá jenom jeden doklad od odesílatele až po příjemce zboží a je jedno přes kolik členských zemí pojede. Zatímco v případě přepravy zboží v nečlenských státech je nutné pokaždé vyplnit tranzitní deklarace. Pokud je řidič nucen na každé celnici vyplnit tranzitní deklarace, tak se doba přepravy navyšuje, protože na každém přechodu musí řidič čekat na celní odbavení. Řidič nákladního vozidla přepravující zboží na základě karnetu TIR na každém hraničním přechodu předává ke kontrole pouze karnety TIR a kontroluje se neporušenost celní uzávěry, nikoliv již náklad, jestliže je celní uzávěra bez poškození.

Výhodou karnetu TIR je mezinárodní ručení celním dokladem, protože karnet je záruční dokument za možný celní dluh. To je důvod proč dopravci nemusí skládat celní jistinu při přepravě zboží na území cizích států. Když dojde ke vzniku celního dluhu na území nečlenského státu lze použít karnet TIR k zajištění vzniklého dluhu. Další výhodou karnetu je, že obsahuje listy, které jsou potřebné k přepravě daného zboží od odesílatele k příjemci a listy karnetu splňují požadavky tranzitních celních dokladů, jež požadují členské státy během režimu tranzitu.

4.6 Systém TIR a jeho zastoupení v ČR

Sdružení ČESMAD Bohemia existuje pod tímto názvem od roku 1992, kdy bylo původně Československé sdružení mezinárodních automobilových dopravců. Nicméně právě toto sdružení je největší, která sdružuje dopravce podnikajících jak ve vnitrostátní tak mezinárodní nákladní a silniční dopravě. ČESMAD je členem IRU, národního záručního sdružení a mezinárodní organizace Transfrigoroute International (nejvýznamnější organizace působící v mezinárodní silniční a nákladní dopravě). Činností záručního

sdužení je zastupování zájmů svých členů jak ve vztahu orgánům státu, tak právníckým či fyzickým osobám.

Sdužení funguje na regionálních principech a proto se na regionálních shromáždění volí zástupci této organizace. Jsou to zástupci regionů, revizní komise a regionální komise pro každý region. Zvolené orgány kontrolují činnost odborných sekcí.

Záruční sdužení ČESMAD BOHEMIA je oprávněno udělovat přístupy do systému karnetů TIR. Pro vstup do systému musí dopravce splnit minimální podmínky zmíněné v teoretické části a ještě další podmínky, protože záruční sdužení nastavilo dvouúrovňový schvalovací systém. Vstup do systému je podmíněn kladným stanoviskem od příslušného celního úřadu v daném kraji a kladným stanoviskem získaným od orgánů ČESMAD BOHEMIA. Získání kladného stanoviska od celních úřadů je možné, jen když se prokáže finanční postavení žadatele. Předložením finančních záruk IRU a Sdužení ČESMAD BOHEMIA je finanční postavení žadatele vyřízeno a dopravce už jen musí prokázat dostatečné znalosti, které mu umožní provádění Úmluvy TIR. Dopravce může podat žádost o přijetí do systému TIR až po získání osvědčení o absolvování kurzu.

4.6.1 Výdej 4-listých karnetů TIR v ČR za období 2006 - 2016

Na úvod bude kapitola zaměřena na výdej všech karnetů TIR v ČR záručním sdužením ČESMAD BOHEMIA za posledních 10 let. Podle jednotlivých typů karnetů TIR lze demonstrovat danou problematiku systému TIR, která má vliv i na výdej jednotlivých karnetů TIR a na funkčnost systému jako celku. Proto tato kapitola bude zaměřena na počet karnetu v období 2006 – 2016.

Poté bude rozbor výdeje 4-listých karnetů TIR ve sledovaném období. Počet listů udává kolik útržkových a kmenových listů obsahuje karnet TIR. Závisí to na počtu zemí, přes které bude přeprava zboží realizována.

Tabulka č. 1: výdej 4-listých karnetů TIR v ČR

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4-list	10 295	5 056	3 970	2 962	2 302	5 758	13 568	13 231	11 159	8 945	7 849

Zdroj: (Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČESMAD BOHEMIA)

V tabulce není zahrnutý rok 2005, ale i ten vykazoval klesající tendenci u 4 listých karnetů TIR. Klesající počet karnetů byl až do roku 2010 a poté od roku 2011 byl mírný růst až do roku 2013, kdy přešel v opětovný pokles výdeje karnetu až do konce sledovaného období. Rok 2007 znamenal rozšíření EU o další 2 země. Konkrétně se jednalo se o Rumunsko a Bulharsko. Pokles byl zapříčiněn tím, že se Bulharsko neúčastnilo společného tranzitního systému a veškeré přepravy zboží do EU byly na základně karnetů TIR a prudký pokles nastal v okamžiku, kdy vstoupilo do EU. Rumunskou využívalo tranzitní systém jen krátce od roku 2006 a proto nedošlo k řádnému rozvinutí před vstupem do eurozóny a tím došlo ještě k většímu propadu karnetů. Dokonce i rozšíření EU mělo vliv na výdej 4-listých karnetů TIR a v tomto případě se jednalo o pokles ve výdeji. Meziročně došlo k 50 % poklesu oproti roku 2006. Období 2008 již bylo zasaženo plně finanční a hospodářskou krizí, která nastala v létě téhož roku. Následky hospodářské krize se promítly okamžitě, neboť krize měla velký dopad na cenu ropy, ale především došlo k propadu akciových trhů a přední světové banky zaznamenaly velké ztráty. Tato situace se téměř okamžitě promítla i do dopravy. Výsledkem ekonomické krize byly úspory a ty měly vliv na stále klesající počet vydávaných karnetů TIR. Pokles v tomto období činil 21,5 % oproti 2008 roku. Při porovnání roku 2006 a 2008 vyplývá, že pokles mezi těmito dvěma období byl o více než 60 %. Nicméně hospodářská a finanční krize měla za následek, že docházelo k úsporám v rámci celého trhu. Finanční krize vedla k úsporám, kdy největší úspory byly za dopravu a proto stále snižující číslo výdeje karnetů přenáší i do dalších let. Ačkoliv pokles v roce 2009 nebyl tak značný, činil 25,39 % přesto stále ještě nebyl nejnižší.

Úplného minima počtu vydaných 4-listých karnetů TIR bylo dosaženo v roce 2010, i když rozdíl oproti předcházejícímu roku nebyl tak drastický. Stále se jednalo o více než 22 % pokles. Rok 2010 byl stále ve znamení úspor v dopravě a proto 4-listé karnety vykazovaly klesající tendenci pod vlivem dopadů ekonomické krize. Rok 2011 se nesl ve znamení nárůstu počtu vydaných karnetů TIR. Nárůst v porovnání s předchozím rokem byl vysoký a dosahoval 250 %, byť 4-listých karnetů bylo vydáno jen 5 758 ks. V druhé polovině roku 2011 došlo ke zrušení hranic uvnitř celní unie Rusko, Bělorusko, Kazachstán a právě rozšíření celní unie bylo důvodem takového nárůstu výdeje karnetů v následujících letech. Rok 2012 se nesl ve znamení 4-listých karnetů, protože v tomto roce bylo vydáno nejvíce karnetů za celé sledované období. Poměrně vysoký vliv na to mělo rozšíření celní unie a možnost uplatnit karnet TIR na větší území. Za rok 2013 bylo téměř vydáno stejné

množství 4-listých karnetů jako v roce 2012, ačkoliv právě v roce 2013 došlo k anexi ostrova Krym a k uvalení sankcí EU na Rusko. Odpověď na ruské sankce na sebe nenechala dlouho čekat, a tak Rusko přestalo akceptovat karnety TIR. Přesto počet 4-listých karnetů TIR byl v tomto roce vysoký a druhý nejvyšší v celém sledovaném období. Období od roku 2014 až po rok 2016 opět vykazovalo klesající tendenci 4-listého karnetu TIR, která byla převážně způsobena uvalením sankcí mezi EU a Ruskou federací.

Rok 2015 je charakterizován jako rok, kdy se na počtu vydávaných karnetů TIR, podílely sankce mezi EU vůči Ruské federaci a naopak. Poté se objevil další problém mezi Ruskou federací a Tureckem, který rovněž nepřispěl k vyššímu počtu vydaných karnetů. Ruská federace začala znovu akceptovat karnety TIR až na konci roku 2015, ale na některých celních přechodech to bylo až na začátku roku 2016. Každé oslabení systému v jeho celistvosti má téměř okamžitý vliv na počet vydaných karnetů a hlavně na funkčnosti systému TIR jako takového. Na konci roku 2016 došlo k přistoupení Srbska ke společnému režimu tranzitu.

4.6.2 Výdej 6-listých karnetů TIR v ČR za období 2006 - 2016

Výdej 6-listého karnetu TIR zdaleka nedosahoval takových, čísel jako tomu bylo v předchozí kapitole u 4-listých karnetů TIR. Je to z důvodu, že ČR je tranzitní země a nejvíce transportu zboží se realizuje mezi nejbližšími sousedními státy. Největší vliv na výdej 6-listých karnetů TIR měly sankce.

Tabulka č. 2: výdej 6-listých karnetů TIR v ČR

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
6-list	3 326	3 788	4 006	2 564	4 207	4 301	1 297	1 084	845	733	520

Zdroj: (Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČESMAD BOHEMIA)

V jednotlivých letech 2006-2016 čeští dopravci nejevili přílišný zájem právě o 6-listé karnety TIR. Při porovnání 6-listého a 4-listého karnetu v období 2006-2008 oba tyto karnety vykazují opačnou tendenci. U 4-listého karnetu docházelo k poklesu výdeje, naopak u 6-listého karnetu byl zaznamenán růst v řádech několika set karnetů meziročně. Počet vydaných 6-listého karnetu je v porovnání se 4-listým karnetem nízký, ale v době finanční a hospodářské krize, která nastala v roce 2008, stoupl výdej právě 6-listých

karnetů a dokonce počet vydaných 6-listých karnetů byl vyšší než 4-listých. Rok 2009 přinesl pokles 6-listých karnetů o více než třetinu. Ani rozšíření celní unie nepřineslo vyšší počet právě těchto karnetů. Teprve v roce 2010 došlo ke zvýšení počtu 6-listých vydaných karnetů TIR a to vlivem rozšíření celní unie. Oproti předchozímu roku došlo ke 40% navýšení.

Dramatický úpadek nastal v roce 2011, kdy došlo k 70% poklesu. Propad byl způsoben změnou v použití 4-listého karnetu TIR, kdy došlo k rozšíření celní unie a 4-listý karnet získal rozšíření použití do dalších zemí tedy Ruska, Běloruska a Kazachstánu. Od tohoto roku dochází k celkovému úpadku výdeje 6-listých karnetů TIR, neboť byly nahrazeny právě 4-listými. Obzvláště rok 2013 přinesl vyostřené vztahy mezi EU a Ruskem, které měly vliv na pokles vydaných karnetů TIR a tak již upadající zájem o 6-listé karnety byl podpořen krizí na východě Evropy, která trvala přes 2 roky. Od roku 2013 dochází k pozvolnému poklesu žádostí o 6-listé karnety. V roce 2016 došlo k vydání pouze 520 karnetů tohoto druhu. Pravěpodobně připojení Srbska k společnému režimu tranzitu přinese navýšení vydaných karnetů TIR.

4.6.3 Výdej 14-listých karnetů TIR v ČR za období 2006 - 2016

Na začátku sledovaného období patřil 14-listý karnet mezi nejvíce žádané v ČR. Postupem času a vlivem růstu zemí, kde lze použít karnet TIR, došlo k poklesu zájmu o tento druh karnetu. Přidáním dalších zemí do celní unie vedlo k rozšíření platnosti 4-listého karnetu TIR a ten nahradil v některých ohledech ostatní karnet TIR.

Tabulka č. 3: výdej 14-listých karnetů TIR v ČR

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
14-list	21602	12505	12553	9 891	10811	10651	8 321	7 286	6 011	3 998	2 851

Zdroj: (Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČESMAD BOHEMIA)

Maximální počet vydaných 14-listých karnetů ve sledovaném období byl hned na začátku tohoto intervalu a to v roce 2006, kdy bylo vydáno 21 602 kusů 14-listých karnetů. Rozšíření EU o Bulharsko a Rumunsko vedlo ke snížení počtu vydaných karnetů tohoto druhu v roce 2007. Největší pokles ze všech karnetů právě zaznamenaly 14-listé karnety, kdy jich bylo vydáno o 42% méně než v předchozím období. Následující rok byla situace

podobná, co se týká počtu vydaných 14-listých karnetů, protože byl nepatrný nárůst o 0,38% oproti předcházejícímu roku. Rok 2009 nese následky hospodářské a finanční krize. Výsledkem této neutichající krize byl pokles o 21% v počtu vydaných karnetů tohoto druhu. Rozšíření celní unie o další země mělo značný vliv i pro tento druh karnetu, kdy právě díky rozšíření celní unie nedošlo ke snížení počtu vydaných 14-listých karnetů. Naopak došlo k mírnému zvýšení o 8,5%, byť na trhu panovala ekonomická a hospodářská krize. V roce 2011 došlo k rozšíření platnosti karnetu TIR na další země, ale ani to nestačilo k vyššímu počtu vydaných karnetů a pokles oproti předchozímu období bylo 1,5%. Problémy, jež se objevily v následujících letech, značně poznamenaly počet vydaných karnetů TIR a do značné míry měly vliv na funkčnost karnetů TIR. Rokem 2012 začala platit změna použití 4-listého karnetu, která přinesla nižší počet vydaných 14-listých karnetů TIR při porovnání s rokem 2011. Rozdíl v poklesu výdeje činil téměř 22% a od tohoto roku vykazuje počet vydaných 14-listých karnetů klesající tendenci, kterou v následujícím roce podpořily sankce Ruské federace uvalené na EU spojené s odmítáním zahájení operace TIR. Přestože je vše právně ošetřeno v úmluvě, ani IRU nebylo schopno vyřešit kritickou situaci v Rusku, která měla jistý vliv na počet celosvětově vydávaných karnetů TIR. U tohoto typu karnetu je značný dlouhodobý pokles zaznamenán od roku 2012, neboť je stále více nahrazován karnetem 4-listým. Nejnižším počtem vydaných 14-listých karnetů byl rok 2016, kdy bylo vydáno pouze 2 851 kusů karnetů tohoto druhu. Postupným nahrazováním menším karnetem a kritickou situací v Rusku došlo k velkému propadu oproti počátku sledovaného období. V porovnání s rokem 2006 došlo k 87% propadu. Rozšiřování celní unie a zvyšování členů systému TIR vede k nižšímu uplatnění 14-listého karnetu, protože už není zapotřebí takto velký karnet a lze využít nižší, který splní funkci v rámci tranzitního systému. Samozřejmě stále pořád záleží na počtu tranzitních zemích, přes které se přeprava realizuje.

4.6.4 Výdej 20-listých karnetů TIR v ČR za období 2006 - 2016

Mezi českými dopravci patří 20-listý karnet k těm méně využívaným. Pro české dopravce není zcela běžné využívat tento druh karnetu, neboť jen opravdu velmi málo dopravců přepravuje zboží mimo EU a dále na východ. To způsobuje, že se 20-listý karnet nevyužívá tolik jako menší verze, protože se nevyužije 20-listů, které umožní dopravit zboží

maximálně přes 20 zemí, které jsou členy systému TIR a nebo uznávají záruky karnetů TIR.

Tabulka č. 4: výdej 20-listých karnetů TIR v ČR

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
20-list	719	90	55	58	16	16	7	10	5	0	0

Zdroj: (Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČESMAD BOHEMIA)

Maximální počet 20-listých karnetů byl vydán hned na počátku sledovaného období, tedy v roce 2006, protože celní unie ještě nebyla tak rozšířená o východní státy a některé státy neratifikovaly úmluvu. Následující rok došlo k rozšíření EU, což vedlo opět ke snížení o 87,5 % vydaných karnetů téhož druhu. Ekonomická a hospodářská krize vedla k dalšímu poklesu o 39% v roce 2008. Jediný rok, kdy nastal nepatrný nárůst ve výdeji karnetu tohoto druhu byl rok 2009, ačkoliv v tomto roce došlo k rozšíření možností uplatnění 4-listého karnetu TIR. I přesto bylo vydáno 58 karnetů o 20-listech.

Roky 2010 a 2011 zaznamenaly shodný počet vydaných karnetů téhož druhu. Postoj Ruské federace, která odmítala od roku 2013 přijímat karnety TIR, měl vliv na počet vydaných karnetů. Výdej tohoto karnetu byl do jisté míry ovlivněn přibývajícím členy EU a rozšiřováním celní unie, ale také rozšiřování možností uplatnění menších karnetů a to do značné míry zjednodušilo využívání menších karnetů pro přepravu z nebo do EU či v rámci EU, čímž došlo k postupnému poklesu až do let 2015 a 2016, kdy nebyl vydán v ČR ani jediný karnet o 20-listech. Tento druh karnetu bývá nahrazován 14-listým karnetem. Vzhledem k tomu, že pro přepravy do větších vzdáleností se volí letecká či železniční nebo jiný způsob dopravy, protože ve většině případů je silniční doprava nevýhodná na delší vzdálenosti pokud je kladen důraz na termín doručení a silniční doprava se realizuje na kratší vzdálenosti pro její výhody flexibility a rychlosti doručení na krátké vzdálenosti. Proto již od počátku sledovaného období dochází k úpadku zájmu o 20-listý karnet TIR.

V některých zemích před vstupem do EU nedošlo k řádnému rozvinutí tranzitního systému, protože byly jeho členy velmi krátce a po vstupu těchto zemí do eurozóny dochází ke snížení výdeje počtu karnetu u některých členských zemí tohoto systému. Jako tomu bylo při vstupu Bulharska a Rumunska do Evropské Unie, jež mělo dopad i na ČR.

4.6.5 Celkový počet vydaných karnetů TIR v ČR v letech 2006 - 2016

Tato část je zaměřena na celkový počet vydaných karnetů záručním sdružením ČESMAD BOHEMIA ve sledovaném období. V následující tabulce je celkový počet vydaných karnetů za jednotlivý rok.

Tabulka č. 5: celkový počet karnetů TIR v ČR

Rok	Celkový počet karnetů TIR
2006	35 942
2007	21 439
2008	20 584
2009	15 475
2010	17 336
2011	20 726
2012	23 194
2013	21 611
2014	18 020
2015	13 676
2016	11 220

Zdroj: (Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČESMAD BOHEMIA)

Za sledované období byl nejvyšší počet karnetů vydán v roce 2006 a nejnižší počet v roce 2016. Od roku 2006 dochází k poklesu počtu vydaných karnetů až do roku 2011, kdy je následně zaznamenán nárůst. Postupem času dochází ke zjednodušení a rozšíření možností karnetů TIR a celkový počet zemí zapojených do systémů roste. S růstem systému přichází problémy, jež jsou vyvolané ekonomickou situací na trhu či problémy způsobené jednotlivými státy, které jsou členy systému. Pokud se problémy neřeší dostatečně rychle a efektivně, tak systém přestává plnit svou funkci, jež umožňuje dopravcům v rámci karnetu TIR přepravu zboží přes území členských států ve zrychleném řízení. Přestože systém TIR

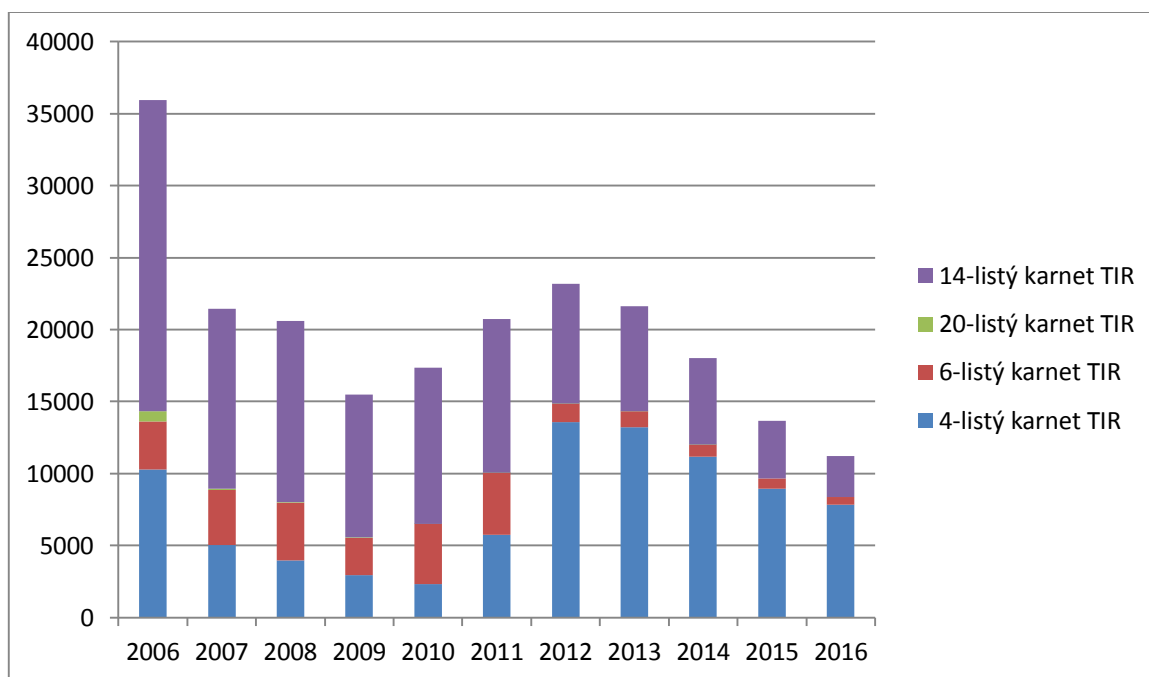
měl v roce 2006 méně členů a tudíž území, ve kterém bylo možné využít přepravu na základě karnetu TIR o dost menší, tak byl mnohem plynulejší oproti současnosti. Důsledkem bylo větší vydání karnetů než v posledních letech, kdy systém čelil několika problémům a výzvám současně. ČR a okolní státy jsou členy tranzitního systému, proto došlo v roce 2006 k nevyššímu počtu vydaných karnetů TIR. V tomto roce nenastalo nic významného, co by ovlivnilo chod systému.

Rok 2007 zaznamenal 45% pokles oproti předcházejícímu roku. Pokles byl způsoben vstupem Rumunska a Bulharska do EU. Rozšíření EU mělo opačný vliv na počet vydaných karnetů v ČR. Rok 2008 byl poznamenán finanční a hospodářskou krizí, jež přispěla k nižšímu počtu vydaných karnetů TIR. Ekonomická krize měla za následek postupného poklesu vydaných karnetů na území ČR, proto došlo k tak zásadnímu propadu v počtu vydaných karnetů mezi roky 2008 a 2009, kdy pokles byl téměř 25 % oproti předchozímu období. Rok 2010, který byl stále ještě ve znamení ekonomické krize, představoval pokles jen o 11% vzhledem roku 2009.

Opětovný nárůst byl zaznamenán až v roce 2011, kdy došlo ke zrušení hranic v celní unii Ruska, Běloruska a Kazachstánu. Tím pádem mohli čeští dopravci přepravovat zboží do východní Evropy na základě karnetu TIR a to mělo za následek nárůstu počtu vydaných karnetů o 10,7 % v porovnání s rokem 2010. Rozšíření celní unie o již zmíněné tři státy ovlivnilo počet vydaných karnetů i v roce 2012, kdy pokračovala rostoucí tendence z předchozího roku a pro rok 2012 byl zaznamenán 11,9% nárůst.

Dlouhodobý pokles vydaných karnetů odstartovala anexe Krymu a následné vzájemné uvalení sankcí mezi EU a Ruskem. Pokles počtu vydaných karnetů byl zapříčiněn tím, že ruská celní správa přestala uznávat na některých celních úřadech karnety TIR. Ruská federace bojkotovala tranzitní systém po dobu 3 let. Za to jí hrozila organizace IRU vyloučením ze systému TIR, neboť Ruská federace porušila úmluvu, kterou se zavázala dodržovat. Do jisté míry to bylo jako bumerang pro Rusko, ruští dopravci museli platit celní jistinu, která byla mnohonásobně vyšší než je cena karnetu TIR. Ruští dopravci nemohli promítnout zdražení do svých nákladů, protože by došlo k vysoké inflaci v již tak špatné ekonomické situaci. Nicméně tento dlouhodobý bojkot tranzitního systému vedl meziročně ke klesajícímu počtu vydávaných karnetů TIR.

Graf č. 1: vývoj výdeje karnetů TIR v ČR



Zdroj: (Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČESMAD BOHEMIA)

Graf číslo 1 poskytuje přehled, který druh karnetu se účastnil v daném roce na celkovém objemu vydaných karnetů. Z grafu je patrná klesající a stoupající tendence počtu vydaných karnetů TIR. Počet vydaných karnetů reaguje na situaci, která panovala v daném roce na trhu nebo na problém, jež se objevil a kterému systém TIR čelil. Od roku 2007 je zřejmé, že se počet vydaných karnetů TIR snížil. Byla to reakce na ekonomickou a hospodářskou krizi, která nastala v roce 2008 a jelikož docházelo k úsporám ve všech směrech, tak došlo i úsporám na dopravě. Ekonomická krize měla za následek snižující se počet vydaných karnetů TIR a až do roku 2009 byl klesající trend.

Teprve až rok 2010 přinesl nepatrný nárůst v počtu vydaných karnetů a také ekonomická situace na trhu se začala zlepšovat. Rokem 2010 již počet karnetů nebyl ovlivněn ekonomickou a hospodářskou krizí. Situace na trhu se vracela do stavu před krizí a ekonomický ukazatelé vykazovaly rostoucí tendenci. Nicméně růst počtu karnetů zmařila situace, která se odehrála na Ukrajině. Ruská invaze na Ukrajinu a následná anexe Krymu přinesla uvalení sankcí jak ze strany EU, tak ze strany Ruska. Aby Ruská federace podpořila význam uvalených sankcí na dovoz z EU, přestala uznávat tranzitní systém TIR a tudíž neakceptovala přepravu na základě karnetu. Z grafu je patrné, že rostoucí tendence

počtu vydaných karnetů kulminovala v roce 2012, kdy se stále počet karnetů meziročně navyšoval. Rok 2013 se nesl ve znamení sankcí a jednostranné vypovězení smlouvy karnetu TIR přineslo chaos pro dopravce. Ačkoliv Ruská federace přestala uznávat karnety až na podzim a pokles oproti předchozímu roku se zdál být nepatrný, je opak pravdou. Od tohoto okamžiku začalo docházet k postupnému snižování počtu vydaných karnetů. Vzhledem k tomu, že daný problém byl vyřešen až v roce 2016, kdy Ruská federace začala znovu akceptovat karnety, je zřejmé, že úpadek tranzitního systému TIR byl zapříčiněn ruskou krizí, která trvala přes 2 roky a vedla jen ke snižování počtu vydaných karnetů na území ČR.

Od roku 2006 až do roku 2016 je vidět, že dochází i ke změnám v počtu vydaných jednotlivých karnetů. Například v roce 2006 tvořil 14-listý karnet z více jak polovinu z celkového počtu všech vydaných karnetů TIR. Jak docházelo k růstu počtu členů tranzitního systému TIR a rozšiřováním celní unie, tak docházelo i k rozšíření uplatnění karnetů pro větší počet zemí a tím se stával výhodnějším prostředkem k realizaci přepravy zboží dopravci. Počet 4-listých karnetů z počátku sledovaného období tvořil jen necelou třetinu všech karnetů, protože teprve docházelo k růstu systému, byť vždy jen o několik zemí. 4-listý karnet do té doby byl příliš malý, aby stačil na transport zboží do vzdálenějších území a přes státy, které nebyly ještě součástí úmluvy a tudíž neakceptovaly karnet TIR jako dostatečnou záruku. Dopravci spíše využívali karnety pro přepravu do vzdálenějších oblastí a přes větší počet členů systému. Postupem času dochází k rozšíření uplatnění menších karnetů díky růstu systému a členů systému, proto dochází k nahrazení většího karnetu. Tranzitní systém TIR pokrýval téměř celou Evropu.

Dopravci začali využívat karnet i pro transport zboží na blízkou vzdálenost, ale ještě stále se více využíval karnet o 14-listech, kterých urychlil dopravu, když se jednalo o převoz zboží přes více území a hlavně dopravce nemusel skládat celní jistinu. Trh a obchod se rozvíjí a na faktor času se klade větší důraz, proto dochází ke zrychlení procesů a to má dopad i na dopravu. Pokles 14-listých karnetů je zaznamenán až ke konci hospodářské krize a vstupem Ruska, Běloruska, Kazachstánu do celní unie. V té době dochází k ústupu 14-listých karnetů a zvýšení zájmu o menší 4-listé karnety. I když ruskou krizí došlo k velkému narušení systému, který měl dopad na počet karnetů, stále 4-listé karnety tvořily většinu všech vydaných karnetů na území ČR. Dokonce i 6-listé karnety zaznamenaly

výrazný pokles. Na počátku období 2006 byly vydávány v řádech tisíců, protože byly výhodnější pro dopravce, kteří realizovaly dopravu přes několik blízkých států. Nebylo jich ale více než 6. I když ani na počátku období se nejednalo o velmi využívaný karnet, je z grafu zřejmé, že se převážně karnety využívaly pro delší přepravu, kdy se jednalo o převoz zboží o více než 6 zemí a nebylo již možné využít nižšího karnetu, protože by nestačil k průjezdu všech zemí. Až do roku 2012 se každoročně vydalo mezi 3-4 tisíci karnetů o 6-listech, ale vstupem dalších zemí do celní unie došlo k rapidnímu poklesu žádostí a k nahrazení nižším karnetem o 4-listech. Karnet TIR se od vstupu Ruska, Kazachstánu a Běloruska začal využívat pro kratší vzdálenosti a jen přes několik území, nanejvýš 4.

Nejméně využívaným karnetem se stal 20-listý, který se od počátku sledovaného období využíval jen v malé míře. Vzhledem k tomu, že karnet je vytvořen pro velmi vzdálenou přepravu, kdy trasa tranzitu zboží protíná více než 14 území, tak z hlediska faktoru času se nevyplácí realizovat přepravu po silnici, protože by se jednalo o dlouhodobý proces. U většiny zboží je důležitý čas doručení. Přepravy na krátkou vzdálenost se realizují silniční dopravou, ale přeprava do vzdálených oblastí se ve většině případů uskutečňuje leteckou dopravou nebo vodní či námořní pokud je to možné. Silniční přeprava je nenahraditelná a je součástí jak letecké, železniční, námořní či vodní, protože se stále jedná o jeden z nejvíce rozvinutých a flexibilních způsobů přepravy zboží.

Rusko a EU mají velmi úzký obchodní vztah. Export a import mezi EU a Ruskem se počítá v řádech stovek miliard dolarů ročně. Vstup Ruské federace do tranzitního systému znamenal jednodušší přepravu mezi státy EU a Ruskem. Samotný vstup a rozšíření celní unie vedlo ke zvýšení počtu 4-listých karnetů, avšak především umožnilo ruským dopravcům zapojení do systému, kteří mohli v krátkém časovém úseku provádět přepravu zboží do okolních evropských států. Ruští dopravci už nemuseli skládat a ručit svými finančními prostředky celním orgánům, čímž dochází k úspoře kapitálu, který byl zadržován jako celní jistina celními orgány než proběhl tranzit. Při vstupu do tranzitního systému stačilo splnit podmínky pro vstup do tranzitního systému, složit záručnímu sdružení od 5000 USD až do 50 000 USD. Následně se dopravce stal členem sdružení a mohl využívat plně tranzitního systému TIR a jeho výhod. Rok 2013 znamenal pro tranzitní systém TIR velký úpadek v počtu vydaných karnetů, který byl zapříčiněn

odmítavým postojem ruských celníků zahájit operaci TIR. To znamenalo, že dopravci museli vynakládat více času na administrativní práci spojenou s vyřízením záruky. Protože ruský systém není striktně záruční a odpovědnost je jen na dopravcib tak docházelo ke zvýšení finanční zátěže pro dopravce a to způsobovalo růst nákladů spojených s používáním náhradních tras. Čekací doba na hranicích zaznamenala velký nárůst a došlo ke zpomalení tranzitního procesu přes toto území. Jelikož právě vstup této země do tranzitního systému znamenal velkou příležitost pro okolní země, tak její dočasné vystoupení ze systému přineslo velké komplikace a vedlo k velkým ztrátám tranzitního systému. V ČR bylo v roce 2016 vydáno nejméně karnetů za celé sledované období, kdy pořád ještě problém na straně Ruska značně narušoval celistvost a funkčnost systému.

4.7 Celkový počet karnetů vydaných IRU v letech 2006 - 2012

Po problémech se systémem TIR v Rusku se počet karnetů snížil na polovinu. Bohužel ani výroční zprávy obsahující počet celosvětově vydaných karnetů za roky 2013-2016 nejsou nikde zveřejněny. Dokonce ani na stránkách EHK/OSN nejsou aktuálnější informace, proto v této kapitole jsou uvedena data jen za období 2006 – 2012.

Tabulka č. 6: celkový počet karnetů TIR vydaných organizací IRU 2006 - 2012

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Celkem	3 599 850	3 076 250	3 253 800	2 230 400	2 822 200	3 074 500	3 158 300

Zdroj: (Vlastní zpracování dle výročních zpráv IRU)

Meziroční pokles v letech 2006 a 2007 byl zapříčiněn převážně rozšířením eurozóny. Pokles vydaných karnetů v těch zemí byl o obrovský. Bulharské záruční sdružení vydalo 394 500 karnetů TIR v roce 2006 ale po vstupu do EU v roce 2007 bylo vydáno jen 140 000. Ještě větší pokles v počtu vydaných karnetů vykázalo Rumunsko, kdy před vstupem do eurozóny v roce 2006 vydalo 397 200 karnetů a následný rok vykázalo, že bylo vydáno dopravcům jen 17 800 karnetů. Vstup těchto dvou zemí do EU snížil celkový počet vydaných karnetů organizací IRU téměř o půl milionu, byť samotný rozdíl zapříčinily obě země.

Rok 2008 vykazoval opětovný nárůst počtu karnetů vlivem příznivé situace na trhu, jež narušila ekonomická krize na podzim, která se stihla jen nepatrně zapsat na snížení karnetů

v daném roce. Následky hospodářské krize se projevily až v následujících letech, kdy došlo k celkovému poklesu karnetů zhruba o třetinu. Úsporná opatření jednotlivých vlád, společností a především spotřebitelů vedla ke zvyšování úspor ve všech odvětvích. Krize jako taková byla způsobená především tím, že všechny organizace, domácnosti, společnosti začaly zdržovat finanční prostředky, aby překonaly období krize. Tento krok prodloužil následky krize, protože došlo ke snížení peněz v oběhu a nárůstu peněžních prostředků v držení spotřebitelů, společností a organizací. Hospodářská a ekonomická krize měla dopad na všechny účastníky. V roce 2009 bylo vydáno nejméně karnetů za celé sledované období a ačkoliv krize trvala několik let, již v dalším roce došlo k nárůstu počtu karnetů. Rozšíření možností 4-listého karnetu TIR mělo vliv na tento růst, přestože stále na trhu panovala ekonomická krize. Dopravci začali více využívat tento druh menšího karnetu pro přepravu do kratších vzdáleností, protože jim umožňoval rychlou a levnou přepravu v rámci mezinárodní dopravy. Pozvolný růst vydaných karnetů organizací IRU, jež začal hned po finanční krizi byl podpořen zrušením celních hranic uvnitř celní unie Ruska, Běloruska a Kazachstánu v druhé polovině roku 2011. Tranzitní systém znovu začal atakovat hranici 3 milionů vydaných karnetů ročně. Rozvoj systému a růst počtu vydaných karnetů se zvyšoval až do roku 2012, neboť následujícího roku došlo k omezení uplatnění karnetů na ruských celnicích a to mělo obrovský dopad na funkčnost tranzitního systému.

Přestože pro období 2013 – 2016 organizace IRU nezveřejnila počet vydaných karnetů TIR, záruční sdružení ČESMAD BOHEMIA poskytlo informaci, že v současné době se vydává jen kolem 1,5 milionu karnetů TIR. To znamená, že problém jednoho členského státu systému TIR vyvolal značný úpadek celého tranzitního systému. Vstup Ruska do systému přinesl zvýšený zájem o karnety a jeho částečné vystoupení ze systému přineslo velké problémy.

Růst a úpadek byl umocněn, protože se jedná o významného obchodního partnera EU. V obchodním vztahu mezi Ruskou federací a EU dochází k poměrně silnému propojení. Evropa je závislá na dodávkách klíčových energetických surovin z Ruska, ale EU je největším obchodním partnerem Ruska, které je třetím největším obchodním partnerem EU. V roce 2012 byl export z EU do Ruska v hodnotě přesahující 123 miliard EUR. Opačným směrem proudilo z Ruské federace do EU zboží za 213 miliard EUR. Uvalením sankcí EU na Rusko a opačně přineslo zhoršení ekonomické situace na obou trzích.

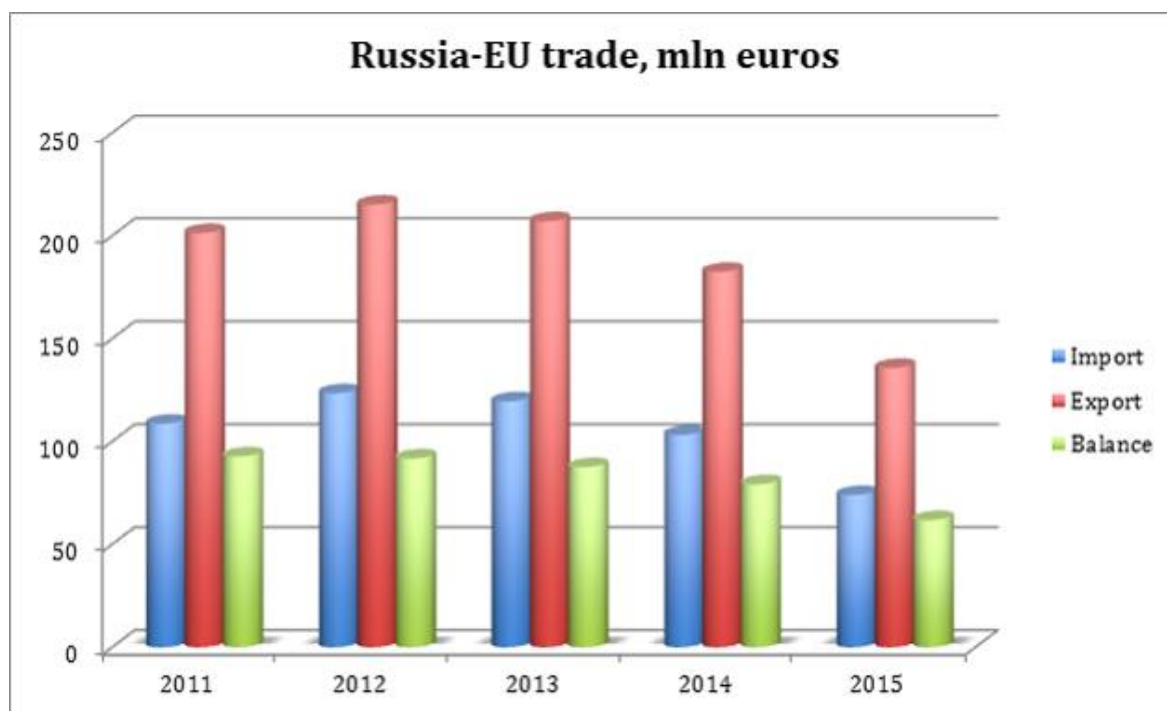
Někteří evropští dodavatelé nemohli dovážet suroviny, potraviny do Ruska a uvalením embarga jim téměř přes noc zmizel odběratel, což způsobilo hromadění zboží na skladě a následně zaplavení evropského trhu zboží a potravinami určenými pro Rusko. Ani Rusko na tom nebylo o poznání lépe, protože embargo na evropské produkty vedlo ke zdražení potravin a jiných výrobků, jež byly dováženy z EU do Ruska. Bojkotem tranzitního systému TIR došlo k dalšímu zhoršení situace u dopravců, kteří byli nuceni skládat celní jistinu na celnicích. Ruští dopravci nemohli promítnout zdražení, které nastalo povinností skládat celní jistinu a v některých případech byl rozdíl mezi karnetem TIR a celní jistinou až 64 násobně vyšší. To působilo problém ruským dopravcům, jelikož byli nuceni držet poměrně vysoké finanční prostředky k zaručení celní jistiny a další zdražení by přineslo růst inflace, která by měla velký dopad na už tak špatnou hospodářskou situaci v Rusku.

I pro evropské dopravce to byl nesmírně tvrdý úder. Někteří výrobci téměř přes noc ztratili odběratele a obchodní partnery na ruském území. Část výrobků bylo možné uskladňovat a snažit se najít pro ně odbyt, ale další zboží nelze dlouhodobě skladovat, a proto docházelo k zahlcení evropského trhu potravinami, které byly určeny pro ruský trh. Země východního bloku, které měly odbyt svých komodit v Ruské federaci, reagovaly na situaci tak, že zboží určené pro ruský trh, začaly nabízet na evropském trhu. Způsobovalo to jisté problémy, protože docházelo k podrážení ceny na trhu a zároveň trh byl přehlacen některými výrobky.

Výsledkem nastalé situace byl i pokles dopravců, kteří využívali karnety, protože vlivem embarga nebylo možné nadále provádět tranzit zboží mezi Ruskem a EU. Po eskalaci vztahů mezi EU a Ruskem došlo k dalšímu ztížení situace a tím právě bylo odmítání karnetů TIR z ruské strany. Snížil se počet zboží, které bylo možné dále dovážet do Ruské federace, ale i dopravní situace se ztížila. Dopravci už nemohli využívat přepravu zboží na základě karnetu TIR.

Celkový výsledek, za všechny problémy, byl snížení výdeje karnetů kolem 50 % od roku 2013. Tranzitní systém TIR byl zaskočen danou situací a ani dopravci nevěděli, jak reagovat na danou situaci. Byť se organizace IRU snažila vyřešit co nejrychleji a co nejlépe kritickou situaci, ruská strana stále odmítala uznávat ve většině případů karnety. Dokonce organizace IRU pohrozila Ruské federaci vyloučení z tranzitního systému TIR. Fatální následky pro tranzitní systém byly způsobeny převážně časovým faktorem, protože tento problém trval přes 2 roky a tím se stal rozsáhlejším.

Graf č. 2 – Obchodní balance mezi Ruskem a EU v letech 2011 - 2015



Zdroj: (Anastasia Nevskaya, 2016)

Obrázek číslo čtyři vykazuje import a export z pohledu Ruska. Z obrázku je zřejmé, že ruské embargo a následná blokáce tranzitního systému vedly ke snížení obchodu mezi Ruskem a EU. To vedlo k tak fatálnímu úpadku systému TIR, protože většina evropských výrobců neměla odbyt pro své produkty a nebo byl problém s jejich transportem na základě karnetu TIR. Utlumený tranzitní systém přestával plnit svoji funkci a kvůli embargu nebylo co dodávat a když už bylo co dodávat, tak byl problém s transportem. Ačkoliv po 2 letech došlo nakonec k opětovnému uznávání karnetů na ruských hranicích, tak dopady na tranzitní systém byly přímo fatální a budou ovlivňovat ještě nejbližší budoucnost. IRU se snaží udělat tranzitní systém více atraktivnější a konkurenceschopnější. Proto se tranzitní systém rozvíjí směrem na Balkán a podle vývoje v Euroasijské celní unii se může rozvíjet i směrem dále k Asii.

4.8 Porovnání ČR s IRU v počtu vydaných karnetů TIR

ČR je tranzitní zemí a proto tato podkapitola je zaměřena na porovnání počtu vydaných karnetů TIR národním záručním sdružením ČESMAD BOHEMIA a celkovým počtem vydaných všech karnetů organizací IRU. Vzhledem k získaným datům bude porovnání

v časové řadě od roku 2006 až do roku 2012, neboť IRU nezveřejnila od roku 2013 až do současnosti žádné bližší data o celkovém počtu vydaných karnetů a jen ze sdružení ČESMAD BOHEMIA nám byla podána informace, že od ruské krize až po současnost se vydává okolo 1,5 milionu karnetů TIR.

Tabulka č. 7: celkový počet karnetů TIR vydaných v ČR a IRU 2006 – 2012

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ČR	35 942	21 439	20 584	15 475	17 336	20 726	23 194
IRU	3 599 850	3 076 250	3 253 800	2 230 400	2 822 200	3 074 500	3 158 300

Zdroj: (Vlastní zpracování dle výročních zpráv IRU a ČESMAD BOHEMIA)

Na základě porovnání počtu vydaných karnetů sdružením ČESMAD BOHEMIA a organizací IRU lze zjistit, jaký vliv mají nedávné a současné problémy na celkový počet vydaných karnetů TIR organizací IRU a záručním sdružením v ČR.

Mezi lety 2006 – 2007 došlo k 45 % poklesu karnetů v ČR, ale v rámci celého systému byl zaznamenán pokles okolo 14,5 %, který byl zapříčiněn rapidně sníženým zájmem dopravců z Bulharska a Rumunska, protože byly účastníky systém jen krátce a po vstupu do EU došlo ke skokovému snížení. Vstup Rumunska a Bulharska do eurozóny měl velký dopad i na ČR, protože došlo ke snížení o cca 14 500 karnetů v porovnání s rokem 2006. Protože ČR leží ve středu Evropy a je dobře strategicky situovaná z pohledu silniční dopravy, tak právě dopad po vstupu těchto dvou zemí měl daleko horší následky pro ČR než pro ostatní západní země. Nejvíce rozšíření eurozóny o dva členy postihlo okolní státy Bulharska a Rumunska, které zaznamenaly menší zájem o karnety. U některých členů tranzitního systému byl v tomto období zaznamenán růst, ale vždy se jednalo jen o vzdálenější státy.

Na podzim roku 2008 přišla ekonomická a hospodářská krize, která ještě stihla ovlivnit poslední čtvrtletí roku v počtu vydaných karnetů TIR. České záruční sdružení zaregistrovalo snížený zájem o karnety způsobené ekonomickou situací, avšak propad oproti předchozímu období nebyl zvláště markantní. Celkový počet vydaných karnetů organizací IRU zaznamenal zvýšenou poptávku po karnetech. K největšímu růstu došlo v Polsku, kdy dopravci využili bezmála o 80 000 karnetů více než v předchozím období.

Rostoucí tendence byla zjištěna i v dalších zemích, ale nebyla vyšší než Polsku. Takto vysoký růst byl způsoben růstem tranzitního systému a také tím, že polští dopravci začali více využívat karnety TIR pro tranzit do nových členských zemí, i když předchozí rok došlo kvůli vstupu Bulharska a Rumunska do EU ke snížení počtu vydaných karnetů v Polsku.

Následující rok panovala na trhu ekonomická a hospodářská krize v plném rozsahu, což přineslo rapidní pokles počtu dopravců, kteří využili tranzit na základě karnetu TIR. Propad byl obrovský, protože IRU vydala zhruba o jednu třetinu méně karnetů než předchozí rok. Snížený zájem o karnety zaregistrovala téměř většina záručních sdružení v jednotlivých zemích. Země, jež patří mezi velké vývozce komodit v EU, zaznamenaly významné poklesy zájmu dopravci právě o karnety. Podobná situace panovala i na českém trhu, kdy došlo k dalšímu poklesu zájmu dopravců o karnety a proti předchozímu roku bylo vydáno o 5100 karnetů méně, tedy zhruba o 25 % méně. Nejvíce se krize v Evropě dotkla vývozců potravin, kde by vlivem ekonomické krize došlo ke zdražení dopravy, jež by se muselo promítnout do ceny potravin, které by se staly neprodejně, protože by nadále nebyly konkurenceschopné. Přehnané obavy, které se šířily trhem, způsobovaly, že většina podniků začala hospodařit úsporně a klíčovým faktorem se stala cena. Vzhledem k tomu, že se karnet TIR realizuje silniční dopravou nebo alespoň po část trasy tranzitu se využije silniční doprava, tak by následné zdražení a promítnutí zvýšených nákladů mělo velký dopad na výslednou cenu.

Od roku 2010 docházelo k pozvolnému růstu v počtu vydaných karnetů silniční organizací IRU. Při porovnání období 2009 – 2010 byl zaznamenán nárůst o 591 800 karnetů TIR. V roce 2010 bylo vydáno více než 25 % karnetů než v předešlém roce. Tento rapidní nárůst nebyl zaznamenán na straně českého záručního sdružení, i když došlo k vyššímu počtu vydaných karnetů oproti předešlému roku, tak nárůst dosahoval 10,7 %. Pokud porovnáme celkový růst karnetů vydaných IRU a ČESMAD BOHEMIA, tak růst karnetů vydaných v ČR nebyl ani poloviční ve srovnání s celkovým růstem, na který měl vliv na velké exportní země, které v tomto roce zaznamenaly skokový nárůst v počtu žádostí o karnety.

Zrušení hranic uvnitř celní unie Ruska, Kazachstánu a Běloruska v druhé polovině roku 2011 mělo jen malý vliv na dopravce, kteří prováděli tranzit na základě karnetu. Meziročně vydala IRU o čtvrt milionu více karnetů, ale nárůst nebyl tak velký, jako tomu bylo

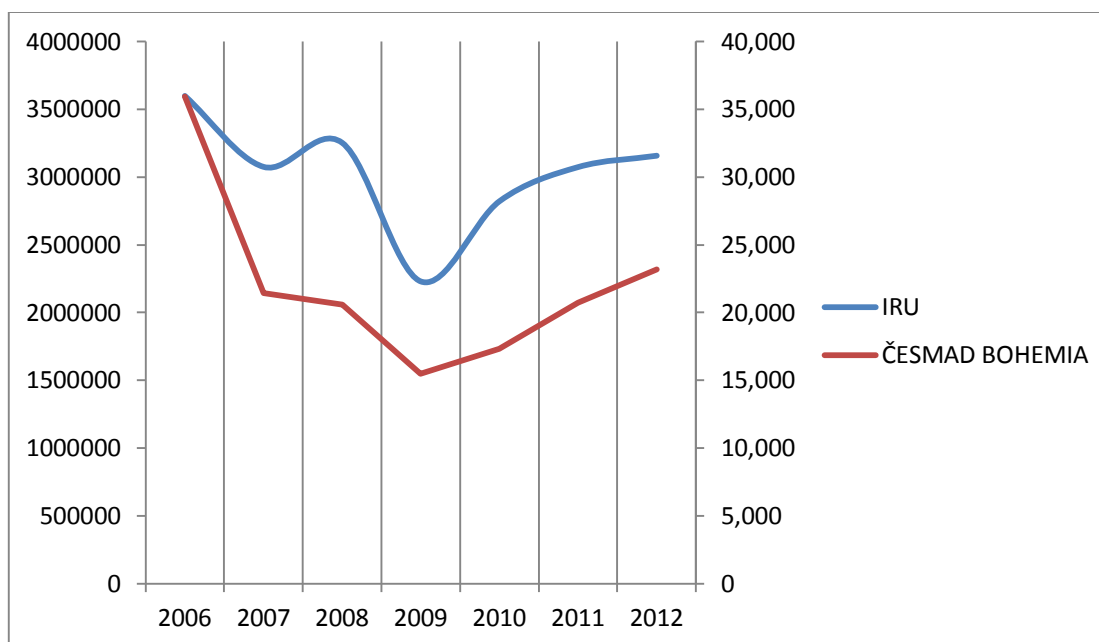
v předešlém roce. Dokonce i české záruční sdružení vydalo více karnetů než v roce 2010. K růstu počtu vydaných karnetů docházelo velmi pozvolna a stále se jednalo o velmi nízké číslo.

Poslední období ve sledovaném intervalu je rok 2012, který přinesl vyšší zájem o karnety TIR, protože IRU jich vydalo přes 3,158 milionů kusů, což bylo o 84 tisíc karnetů než v roce 2011. Na růst karnetů mělo vliv rozšíření využití karnetu na přepravy z jedné celní unie EU do druhé celní unie Ruska, Běloruska a Kazachstánu. Převážně dopravci z druhé celní unie mají podíl na růstu vydaných karnetů. Zvýšený zájem o karnety se projevil jak v Rusku, tak v Bělorusku. Rozšíření možností uplatnění karnetu mělo pozitivní vliv i na české dopravce, kteří získali od ČESMAD BOHEMIA přes 23 tisíc karnetů. Rozšířením unie došlo k růstu o téměř 12 % při porovnání s předchozím obdobím.

Záruční sdružení musí žádat o karnety TIR se značnou časovou rezervou dopředu. Pokud záručnímu sdružení zbydou nevyužité karnety ke konci roku, tak je záruční sdružení musí zaslat do střediska IRU. Problém je, že zpětné zaslání nepoužitých karnetů probíhá až po novém roce a IRU je počítá už do předešlého období mezi vydané karnety TIR dopravcům. Proto mohou být jednotlivé údaje mírně zkresleny a přesné statistiky o vydaných a použitých karnetů mají jen jednotlivá záruční sdružení.

Dokonce data získané od záručního sdružení ČESMAD BOHEMIA a organizace IRU se liší. To je právě způsobeno tím, že IRU počítá všechny karnety TIR, které zaslalo jednotlivým záručním sdružením během kalendářního roku, jako využité. Nicméně záruční sdružení jsou povinna vracet nevyužité karnety, které by měly být odečteny od celkového počtu, ale to se neděje, proto vznikají odchylky mezi počtem vydaných karnetů jednotlivými sdruženími a celkovým počtem vydaných karnetů všem sdružením organizací IRU. Záruční sdružení jednotlivých členských zemí mají přesná čísla počtu vydaných karnetů TIR v jednotlivých letech. To znamená, že výroční zprávy IRU o počtu vydaných karnetů za jednotlivá období jsou spíše orientační. Nicméně jednotlivá záruční sdružení neuvádějí počet karnetů vydaných dopravcům a tak nelze zjistit přesný počet využitých karnetů.

Graf č. 3: Vývoj vydaných karnetů organizací IRU a v ČR 2006-2012



Zdroj: (Vlastní zpracování dle výročních zpráv IRU a ČESMAD BOHEMIA)

Z výše uvedeného grafu je patrné, že počet vydaných karnetů TIR měl ve sledovaném období časté výkyvy a lze vidět rozdíl v trendu mezi záručním sdružením ČESMAD BOHEMIA a organizací IRU. Nejvíce je rozdíl zřetelný v roce 2007, kdy došlo ke strmému propadu žádostí o karnet ze strany českých dopravců vlivem rozšíření EU o 2 členy Bulharska a Rumunska. Zatímco v celkovém počtu vydaných karnetů organizací IRU nebyl propad tak masivní. Rok 2008 byl zajímavý z pohledu vydaných karnetů v ČR, protože vykazoval stále klesající poptávku ze strany dopravců, ale celkový počet karnetů vydaných všem sdružením rostl. Až následující rok v důsledku hospodářské a ekonomické krize došlo ke sníženému zájmu o tranzit na základě karnetu jak u českého záručního sdružení, tak mezinárodní silniční unie vykazovala klesající počet vydaných karnetů. Lze říci, že počet karnetů vydaných záručním sdružením ČESMAD BOHEMIA klesal nebo stoupal stejně jako celkový počet všech karnetů vydaných IRU kromě roku 2008, kdy došlo k zcela opačnému jevu. Čeští dopravci reagovali na ekonomickou situaci, jež tu panovala od září téhož roku, velmi rychle. Nejhorší období pro tranzitní systém TIR nastalo od roku 2013, kdy byl systém blokován ze strany ruských celníků. Nicméně toto období není zaznamenáno na grafu číslo 2 kvůli chybějícím statistikám mezinárodní unie silniční dopravy.

4.9 Shrnutí problematiky systému TIR a nastínění řešení

Vzhledem ke komplexnosti tranzitního systému je shrnutí problematiky daleko obsáhlejší. Systém TIR je využíván z větší části v Evropě a čelil několika výzvám a problémům v nedávné minulosti, které značně ovlivnili jeho budoucnost. Jestliže vstup Bulharska a Rumunska do EU v 2006 měl vliv na celkový počet vydaných karnetů IRU, který byl značně výrazný a byl způsoben nedostatečným rozvinutím tranzitního systému v těchto dvou zemích, protože byly jeho členy jen velmi krátce. Znamená to, že čím větší země, tím větší hrozba pro samotný systém. Pokud by se dopravci z dané země podílely významně na celkovém počtu vydaných karnetů, tak by jejich vystoupení ze systému mohli mít katastrofální dopady jak na tranzitní systém, tak na členy systému.

Ekonomická a hospodářská krize přinesla jen dočasný výpadek v počtu vydaných karnetů TIR, jenž byl způsobený úspornými opatřeními, které zavedly v reakci na tržní situaci všechny vlády, firmy a domácnosti. Ekonomická krize vedla k dočasnému snížení využívání přepravy na základě karnetu v letech 2009 a 2010. Asi nejhorší problém nastal v roce 2012, kdy do té doby systém TIR vykazoval meziroční růst od dob krize. Válka na Ukrajině nebo spíše o Ukrajinu změnila mnohé. Za prvé vedla k uvalení sankcí ze strany EU na Rusko za jeho aktivity na území Ukrajiny, které vyvrcholily anexí Krymu. Ruská odvěta na sebe dlouho nenechala čekat a přišla v podobě uvalení embarga na evropské potraviny a další komodity. Ale největší rána pro tranzitní systém teprve přišla v podobě blokace tranzitního systému TIR ze strany Ruska, byť akceptovalo Úmluvu a zavázalo se jí plnit a dodržovat.

Celý problém ohledně blokace karnetů TIR a embarga byl umocněn tím, že Rusko patří mezi významné obchodní partnery EU a zase EU patří mezi nejvýznamnějšího obchodního partnera pro Rusko. Výsledkem sankcí, embarga a blokace tranzitního systému bylo, že Rusko přišlo o významnou část importovaných komodit, kterou nebylo schopno samo nahradit výpadek, v tak rychlém časovém sledu, jak by potřebovalo. V EU byl jev opačný, protože zboží, které bylo primárně připraveno na export do Ruské federace, nemohlo být přepraveno kvůli embargu. Z toho plyne, že zboží určeno pro ruský trh začalo zaplavovat evropský trh a u některých komodit to vedlo ke snížení ceny, což se nelíbilo výrobcům. Během necelých 3 let, kdy panovala blokace tranzitního systému, se situace uklidnila. Ale

tranzitní systém utrpěl vysoké ztráty. Od ruské blokace tranzitního systému TIR nevychází žádné statistiky v počtu vydaných karnetů mezinárodní silniční organizací. Nicméně z národního záručního sdružení ČESMAD BOHEMIA byly získány informace, že v současné době se počet celkových vydaných karnetů pohybuje okolo 1,5 miliónů kusů. Znamená to, že vyostřená situace mezi EU a Ruskou federací vedla ke snížení karnetů z 3 milionů ročně na 1,5 milionu.

Rozšíření uplatnění karnetů TIR na celní unii Ruska, Běloruska, Kazachstánu znamenalo vhodnou příležitost pro expanzi tranzitního systému. A blokace s embargem zase vedla k extrémnímu úpadku systému TIR. Vypovídá to o tom, že funkčnost tranzitního systému může být narušena zemí s velkou kupní silou. Příležitost se v tomto případě stala i hrozbou pro samotný systém. Pokud je narušena celistvost tranzitního systému, potom ztrácí funkčnost, což je vedoucí k nižšímu využívání ze strany dopravců. Fakt, že dopravci mohli na základě karnetu TIR realizovat tranzit zboží do Ruska, byla velká příležitost pro blízké a sousedící státy s Ruskem. Výhodou karnetu TIR je, že dopravce nemusí platit celní jistinu, protože k zajištění celní jistiny stačí karnet. Nejhůře na tom byli ruští dopravci, kteří museli investovat značné prostředky k zajišťování celní jistiny, což vedlo k vysokým nákladům na silniční dopravu. Zvyšující se náklady se ale nemohly promítnout do cen, protože by následovala další inflace a jejich zboží by se stalo neprodejně.

Během krize tranzitního systému v Rusku si začalo vedení IRU uvědomovat následky a komplexnost celé problematiky, jež vedla k úpadku celého systému. Začalo se tedy uvažovat o zvýšení atraktivity systému TIR vůči jiným celním systémům. Výsledkem zvyšující atraktivity systému je pilotní projekt na obnovu multimodálního karnetu TIR a také projekt na přepravu alkoholu, která byla počátkem 90. let minulého století zakázaná. Problémem je, že pilotní projekt na znovuzavedení přepravy alkoholu počítá se zvýšením částky ručení na 200 000 USD.

V současné době probíhá další pilotní projekt e-TIR karnetu (elektronický karnet TIR). Projekt je nyní ve druhé fázi testování a poté se budou analyzovat a hodnotit výsledky tohoto projektu. Elektronizace tranzitního systému TIR je jedna z priorit členských sdružení a IRU. Elektronizace systému TIR je velmi důležitá a mohla by hrát důležitou roli při kontrole a získávání dalších členů do tranzitního systému.

Posledním státem, který ratifikoval Úmluvu TIR byla Čína. Pokud se v blízké budoucnosti stane tato země členem systému TIR, tak to povede k jeho rozvoji. Prakticky každý obchoduje s Čínou a tak by se mohla tato země stát velmi významným hráčem na poli tranzitního systému. Vstup Číny do systému TIR by rozšířil možnosti uplatnění karnetů na asijské části. Čína by se mohla stát bránou pro další růst systému na východ. Pokud by do tranzitního systému vstoupil takto velký hráč, systém TIR by získal cenného obchodního partnera, který obchoduje téměř s každým. Čína patří mezi největší světové investory, což by zajistilo nepřetržitý růst tranzitního systému. V současné době se vedou ještě další jednání s Brazílií, Argentinou, Egyptem, Libyí a se Spojenými arabskými emiráty. Nicméně všechny jednání se zmíněnými zeměmi jsou běh na dlouhou trať a ještě chvíli potrvá než tyto státy ratifikují Úmluvu a vstoupí do tranzitního systému. Systém TIR se stále ještě vzpamatovává z ruské odvety za evropské sankce a potřeboval by oživit vstupem silného členského sdružení, jakým by mohla být právě Čína.

Systém TIR čelí několika výzvám současně a stále ještě doznívajícím problémům z nedávné minulosti. Pro tranzitní systém bude vždy rizikový velký hráč (velká země), který s sebou přináší potenciál růstu, ale zároveň v sobě skrývá hrozbu v případě jeho odchodu ze systému či blokad systému. Situaci, která nastala v Rusku, se dopředu nedalo zabránit, protože nikdo nedokáže přinutit tak velký stát dodržovat podmínky, jež se zavázal plnit. Rozšíření tranzitního systému na východ a dále na jih by mohlo snížit dopad na systém TIR v případě, že by se opakovala situace, kdy jedna z členských zemí by přestala dodržovat podmínky nebo by se snažila o blokaci celého systému. A to by bylo řešení na situaci, která nastala v Rusku. Následky pro tranzitní systém by nebyly tak obrovské a krátkodobý výpadek jednoho z takto velkých členů by neznamenal ochromení systému. Expanze systému do všech kontinentů je vlastně i řešením na daný problém. Čím více členů bude mít systém, tím menší následky nastanou, v případě problému s členem systému. Se zvyšujícím se počtem členů se snižuje vliv jednotlivých zemí na daný systém.

Získání atraktivity systému zajistí elektronizace karnetů TIR, která urychlí celý transport zboží. Komputelizace tranzitního systému by přinesla řadu výhod a hlavně by došlo ke zjednodušení získání karnet a odpadla by zbytečná část byrokracie. Výhodou elektronizace karnetů by byl okamžitý přehled a kontrola správnosti karnetu. Přístup do systému odkudkoliv by vedl k vyšší atraktivitě a podstatnému zjednodušení z pohledu dopravců.

Přestože se elektronizace zavádí a testuje u členských sdružení převážně v Turecku a Íránu, stále ještě není hotova a připravena ke spuštění. Se zavedením elektronizace karnetu se počítá až za několik let, před tím musí systém ještě projít rekonstrukcí a navýšením kapacity elektronického systému.

Další otázkou zůstává, jak vybudovat dobře fungující systém, který bude schopen nabídnout takové podmínky mimo Evropu a Ameriku, které zajistí pokrytí daní a poplatků v těchto zemích. Tranzitní systém musí být schopný nabídnout zemím s velkými ekonomickými rozdíly takové podmínky, které by byly schopny splnit. Nelze eliminovat ekonomické rozdíly, ale lze přizpůsobit tranzitní systém daným podmínkám. Řešením by bylo vybudováním regionálních záručních systémů, což by ve výsledku znamenalo takovou celní unii, která by uznávala karnety a systém TIR by umožňoval využívat dopravcům z těchto zemí přepravu na základě karnetu. Pokud se podaří vybudovat takový systém v třetích zemích světa, mohlo by dojít k usnadnění regionální, mezikontinentální a meziregionální dopravy. Jenže toto řešení naráží na další překážky ve třetích zemích světa. Některé z těchto zemí se zmítají v občanské válce a lze jen těžko realizovat tak nákladný projekt jen na část území. Smyslem tohoto řešení je celoplošná aplikace a nikoliv jen částečná, protože by se jednalo o velmi nákladný projekt s dlouhodobým časovým horizontem.

5 Závěr

Cílem diplomové práce bylo zhodnotit současný stav tranzitního systému TIR. Poté následuje nastínění řešení daného problému. Nicméně problematika týkající se karnetu je tak komplexní a obsáhlá, že nelze jednoznačně stanovit pouze jedno řešení celé současné problematiky. Jedním z řešení, na některé problémy, by byl celosvětový růst tranzitního systému. Vzhledem k rozdílům mezi jednotlivými světadíly či státy není možné navrhnout celoplošné řešení a proto je vždy nutné se zabývat každým problémem individuálně. Dalším impulzem pro rozvoj systému je elektronizace karnetu, který se v současné době testuje. S elektronizací karnetu nastane i plynulost tranzitního systému a zrychlení přepravy zboží na základě karnetu.

Systém TIR stojí i před několika současnými výzvami, které by mohly ovlivnit budoucí podobu a rozvoj systému. Poslední člen, jež ratifikoval úmluvu, byla Čínská lidová republika, která by mohla zlepšit stav systému, který si stále nese následky ze situace, kdy Ruská federace přestala na více než 2 roky uznávat tranzit na základě karnetu TIR. To vedlo ke značnému úpadku systému. Vedení IRU si uvědomuje plně rozsáhlost problému, který byl způsoben bojkotem tranzitního systému ruskými celníky, a proto se snaží najít způsob, jak zvýšit atraktivitu celého tranzitního systému.

Nalezením řešení na otázku, jak vybudovat dobře fungující záruční systém v zemích s ekonomickými rozdíly, by se mohlo stát významným milníkem v historii tohoto systému. Většinou se jedná o třetí země světa, které se zmítají v nestabilním politickém a válečném prostředí. Pokud by se podařilo v těchto zemích vybudovat nezávislou celní unii, která by uznávala karnety a současně by mohli dopravci z této celní unie využívat tranzitní systém TIR, pak by mohlo dojít ke zjednodušení regionální, meziregionální a mezikontinentální dopravy.

V současné době běží několik pilotních projektů, které mají za úkol přilákat více dopravců, kteří by prováděli tranzit na základě karnetu TIR, protože jediným východiskem ze současné situace, ve které se tranzitní systém nachází, je růst a expanze. Jeden z pilotních projektů je zaměřen na znovuzařazení alkoholu mezi zboží, jež je možné převážet na základě karnetu, které by bylo podmíněno zvýšením částky ručení na 200 000 USD.

Pokud se podaří realizovat částečná řešení přítomných problémů, pak by měl mít tranzitní systém TIR zajištěn růst na několik let dopředu. Toto řešení by zabránilo, aby došlo k ochromení a úpadku celého tranzitního systému jako tomu bylo nedávno.

Budoucnost tranzitního systému TIR závisí na vypořádání IRU se současnými problémy. Možná se dočkáme celosvětového tranzitního systému TIR, na jehož základě se bude realizovat přeprava zboží mezi kontinenty i mezi regiony či zeměmi po celém světě. Právě teď je ta správná doba využít příležitost, jež se naskytla a směřovat systém k expanzi a růstu.

6 Seznam použitých zdrojů

Literální zdroje

BAKEŠ, Milan. *Teoretické otázky finančního práva.* Praha: Univerzita Karlova, 1979. ISBN 978-80-86324-72-2.

CIHELKOVÁ, Eva. *Vnější ekonomické vztahy Evropské Unie,* 1 vyd. Praha: C. H. Beck 2003, IBSN 80-7179-804-5.

CIHELKOVÁ, Eva; JAKŠ, Jaroslav. *Evropská integrace – Evropská unie.* 1. vyd. Praha 2004. ISBN 80-245- 0854-0

FOJTÍKOVÁ Lenka, *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na ČR.* 1 vyd., Praha: C.H.Beck2008, IBSN 978-80-717-939-9.

FOJTÍKOVÁ, Lenka. *Zahraničně obchodní politika.* Praha: C. H. Beck, 2008 IBSN 978-80- 7400-128-4.

Hofmann C.H. Herwig, Gerard C. Rowe, *Administrative law and policy of the European union,* 1 vyd. New York: Oxford Universtiy, 2011, IBSN 978-0-19-928648-5.

JÁNOŠÍKOVÁ, Petra a kolektiv. *Daňové právo de lege lata.* Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-503-6.

KÁRNÍK, JUDr. Miroslav. *Clo a celní politika.* 1. Vydání. Olomouc: ANAG, 2012. IBSN 978-80-7263-779-9.

MACHKOVÁ Hana, ČERNOHLÁVKOVÁ Eva a kolektiv. *Mezinárodní obchodní operace.* Praha: GradaPublishing, a.s., 2014. IBSN 978-80-247-4874-4.

MATOUŠEK Pavel, SABELOVÁ Lenka, *Clo,* 1. vyd. Praha: ASPI a. s. 2007, IBSN 978-80-7357-263-1.

ŠTĚRBOVÁ Ludmila a kolektiv. *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století.* Praha: Grada Publishing, a. s., 2013. IBSN 978-80-247-4694-4.

SVATOŠ Miroslav a kolektiv. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*, 1. vydání Praha: Grada Publishing a. s. 2009. IBSN 978-80-247-2708-0.

VEBER Jaromír, SRPOVÁ Jitka a kolektiv. *Podnikání malé a střední firmy*. 3. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2012. IBSN 978-80-247-4520-6.

Internetové zdroje

Celní správa, 2016. Definice celního skladu. [online] 2016. [cit. 2016-06-26].

Dostupný z: <https://www.celnisprava.cz/cz/clo/celnirizeni/RHU/Stranky/celni-sklad.aspx>

Celní správa, 2016. TARIC CZ.. [online]. [cit. 2017-02-27].

Dostupný z: <https://www.celnisprava.cz/cz/aplikace/Stranky/taric-cz.aspx>

Celní správa, 2016. Změny v zajištění celního dluhu v režimu tranzitu v souvislosti s přístupem Chorvatské republiky k EU.. [online]. [cit. 2016-06-27]. Dostupný z:

<https://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/aktuality/Stranky/zmeny-v-zajisteni-HR-2013.aspx>

ČESMAD BOHEMIA. Michaela Havelková, Manuál pro držitele karnetu TIR. únor 2017. [cit. 2017-02-28]. Dostupný z: <http://www.prodopravce.cz/data/files/prirucka-pro-cleny-2015-2369.pdf>

ČESMAD BOHEMIA. Michaela Havelková, Přehled výdeje karnetů. únor 2017. [cit. 2017-02-28]. Dostupný z: <http://info.odoprave.cz/prehled-vydeje-karnetu>

TIR system. Official website of International Road Transport Union (IRU).

[cit.2017-03-10]. Dostupný z: http://www.iru.org/index/en_iru_tir

TIR website. Official website of United Nations Economic Commission for Europe (UNECE).

[cit. 2017-03-10]. Dostupný z: <http://www.unece.org/tir/welcome.html>.

AGTRANS website. The TIR Carnet- Simplified procedure on the site recognized.

[cit. 2017-03-10]. Dostupný z: http://www.agtrans.pl/pl/oferta/odprawy_celne/35karnet_tir

Anastasia Nevskaya. Russia-EU economic relations: Assessing two years of sanctions. červen 2016. [cit. 2017-02-28]. Dostupný z www.russia-direct.org/analysis/russia-eu-economic-relations-assessing-two-years-sanctions

Právní předpisy

Nařízení Rady (EHS) č. 2658/1987 ze dne 23. 7. 1987 o **sazební a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku**

Nařízení Rady (EHS) č. 4060/89, o **odstranění kontrol na hranicích** členských států v silniční a vnitrozemské vodní dopravě

Nařízení Rady Evropského hospodářského společenství (dále jen „EHS“) č. 2913/1992, kterým se vydává **celní kodex Společenství** ve znění pozdějších

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 61/2008 Sb.m.s., kterým se nahrazuje vyhláška ministra zahraničních věcí č. 144/1982 Sb., o Celní úmluvě o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR (**Úmluva TIR**)

7 Přílohy

Tabulka č. 8: IRU – počet vydaných karnetů 2004 - 2012



- 23 -

TIR TRANSIT SYSTEM

1.8 TIR CARNETS DISTRIBUTED BY THE IRU TO NATIONAL ASSOCIATIONS



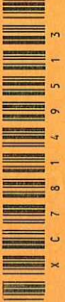
Countries	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Albania	400	800	800	800	950	650	500	600	600
Armenia	200	300	350	300	500	350	300	2000	3.800
Austria	19.450	21.700	14.150	9.850	11.150	8.250	7.200	8.400	5.600
Azerbaijan	4.950	5.000	5.200	9.000	9.500	7.600	7.800	9.100	11.400
Belarus	187.000	182.200	197.400	194.200	213.600	161.400	158.100	173.200	2.3.300
Belgium	1.300	800	500	300	500	500	550	550	250
Bosnia and Herzegovina (B)	0	0	0	0	0	0	600	900	900
Bulgaria	313.000	349.000	394.500	440.000	488.200	426.200	437.600	450.000	431.000
Croatia	9.200	9.500	9.300	6.500	5.500	2.900	4.250	6.250	6.8000
Cyprus	1.200	150	750	400	-	-	-	-	0
Czech Republic	39.700	37.850	42.200	37.800	22.200	14.250	15.000	23.250	23.850
Denmark	2.600	300	1.000	1.000	800	300	600	600	850
Estonia	50.000	43.000	47.000	51.000	49.000	24.300	40.000	38.500	52.200
Finland	16.300	17.200	13.200	20.100	17.600	10.700	11.600	14.350	11.400
France	12.300	10.000	8.200	5.000	4.700	2.700	3.650	3.700	2.300
Georgia	1.050	3.600	4.300	4.300	4.000	4.000	4.200	3.000	8.200
Germany	42.050	35.200	32.300	40.450	31.400	7.650	18.350	24.900	16.450
Greece	40.500	33.200	30.700	19.800	21.900	8.550	16.000	6.600	5.000
Hungary	44.900	34.300	35.800	16.000	26.100	14.500	17.800	19.400	28.500
Iran (Islamic Republic of)	33.000	33.000	48.000	52.000	48.000	58.000	54.000	78.000	85.000
Israel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Italy	17.000	28.000	19.500	0	2.550	4.050	4.000	2.550	2.900
Jordan	0	100	50	0	50	50	50	300	50
Kazakhstan	17.000	19.600	32.650	39.000	32.150	31.000	30.050	24.500	10.000
Kuwait	50	300	0	50	0	0	0	0	0
Kyrgyzstan	4.900	6.250	11.450	18.100	17.050	13.050	14.050	20.750	17.100
Latvia	91.000	90.000	105.500	90.600	108.900	57.000	66.200	100.100	97.000
Lebanon	0	0	50	100	0	50	0	50	50
Lithuania	148.700	151.600	155.000	174.500	218.500	171.300	157.500	185.200	191.600
Mongolia	150	0	0	50	0	0	0	50	100
Montenegro (C)	-	-	-	0	150	150	50	100	300
Morocco	100	0	100	0	100	100	150	200	100
Netherlands	22.200	15.000	21.200	7.250	8.200	8.700	9.600	3.900	9.650
Norway	0	100	100	50	200	500	150	0	50

Countries	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Poland	271,500	188,000	291,500	145,100	286,000	201,100	283,100	510,000	206,000
Portugal	700	2,000	1,300	100	0	50	0	0	0
Republic of Moldova	46,000	58,000	90,000	77,100	77,800	63,900	68,000	75,100	51,500
Romania	456,300	514,700	399,200	17,800	27,000	21,900	43,900	67,000	53,200
Russian Federation	373,850	424,900	499,900	660,900	696,000	404,800	521,500	568,200	598,000
Serbia (1)	-	-	8,800	12,100	15,900	12,400	20,000	21,100	27,900
Serbia and Montenegro	5,300	5,000	-	-	-	-	-	-	-
Slovakia	18,400	20,900	73,000	22,500	21,850	12,500	17,400	19,900	20,100
Slovenia	22,000	6,500	16,600	12,000	4,300	8,700	10,100	10,400	12,600
Spain	5,000	2,000	3,000	3,100	3,000	3,000	3,000	2,700	4,300
Sweden	1,500	1,500	1,200	800	900	700	800	400	600
Switzerland	1,600	1,400	1,600	500	500	800	600	600	400
Syrian Arab Republic	900	1,500	800	2,100	2,400	2,400	5,000	4,600	3,100
Tajikistan	0	50	300	500	400	900	700	1,300	2,500
The former Yugoslav Republic of Macedonia	27,400	37,700	31,300	20,300	23,900	18,200	23,500	21,800	35,400
Tunisia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Turkey	544,000	585,000	689,000	748,500	765,000	490,000	761,500	672,000	685,000
Turkmenistan	200	500	1,000	1,000	1,000	2,000	3,200	4,700	6,000
Ukraine	331,300	266,000	324,000	345,000	517,000	292,000	309,500	363,600	376,800
United Kingdom	4,400	2,800	1,800	1,300	1,100	300	500	1,000	700
Uzbekistan	2,400	1,800	4,500	7,000	5,000	6,500	9,000	14,100	17,500
Yugoslavia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	3,211,280	3,240,600	3,599,850	3,076,250	3,253,800	2,830,400	2,822,200	3,074,900	3,158,300

Note (1) Serbia and Montenegro was one country until 2006. As from 2006 figures for Montenegro and Serbia are separated. The IRU started issuing TIR Carnets to Serbia in 2016 and to Montenegro in 2008. Issuance of TIR Carnets to Bosnia and Herzegovina started in 2010.

Zdroj: (IRU, Inc, 2017)

Obrázek č. 4 karnet TIR 4-listý

		
<h1>CARNET TIR *</h1> <h2>4 volets</h2>		
		XC78149513
1 1. 10. 2015		
<p>1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i></p>		
<p>2. Délivré par Zrzeszenie Mie_dzynarodowych Przewoz_niko_w Drogowych w Polsce «ZMPD» <i>Issued by</i></p> <p style="text-align: center;">PL-00175 Warszawa, Al. Jana Pawla II 78 - Tel. +48 22 536 10 30 - Fax +48 22 536 10 35 <small>(nom de l'association émettrice / name of issuing association)</small></p>		
<p>3. Titulaire _____ <i>Holder</i></p> <p style="text-align: right;">„AG - TRANS“ Agnieszka Kraszewska 07-221 Brańszczyk, NIEMIRY 71 REGON 550040901 NIP 762-111-65-18 POL / 051 / 5321</p> <p style="text-align: center;"><small>(numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)</small></p>		
<p>4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association: <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:</i></p> <p><i>Jan Burek</i></p>		<p>5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale: <i>Signature of the secretary of the international organization:</i></p> <p><i>U. Be [Signature]</i></p>
<p><small>(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)</small></p>		
 <p style="text-align: center;">XC78149513</p>	<p>6. Pays de départ _____ <i>Country/Countries of departure (1)</i></p>	
	<p>7. Pays de destination _____ <i>Country/Countries of destination (1)</i></p>	
	<p>8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (1) <i>Registration No(s). of road vehicle(s) (1)</i></p>	
	<p>9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (1) <i>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) (1)</i></p>	
	<p>10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (1) <i>Identification No(s). of container(s) (1)</i></p>	
<p>ITE - REPRODUCTION PROHIBITED - IMPRIMÉ EN SUISSE - PRINTED IN SWITZERLAND</p>		

Zdroj: (AGTRANS, Inc, 2017)

Tabulka č 9. : Seznam členů tranzitního systému k 1.1.2016

Smluvní strana Vydávající a/nebo záruční sdružení TIR	Smluvní strana Vydávající a/nebo záruční sdružení TIR
1. Afghánistán - ACCI	31. Lucembursko - FEBETRA/Belgie
2. Albánie - ANALTIR	32. Maďarsko - MKFE
3. Arménie - AIRCA	33. Makedonie - AMERIT
4. Ázerbajdžán - ABADA	34. Malta - ATTO
5. Belgie - FEBETRA	35. Maroko - AMTRI
6. Bělorusko - BAMAP	36. Moldávie - AITA
7. Bosna a Hercegovina - AIRH	37. Mongolsko - NATRAM
8. Bulharsko - AEBTRI	38. Nizozemí - TLN
9. Černá Hora - PKCG	39. Norsko - NLF
10. Česká republika - ČESMAD BOHEMIA	40. Polsko - ZMPD
11. Dánsko - DTL	41. Portugalsko - ANTRAM
12. Estonsko - ERAA	42. Rakousko - AISÖ
13. Evropské hospodářské společenství ---	43. Rumunsko - UNTRR, ARTRI
14. Finsko - SKAL	44. Ruská federace - ASMAP
15. Francie - AFTRI	45. Řecko - OFAE
16. Gruzie - GIRCA	46. Slovensko - ČESMAD SLOVAKIA
17. Chorvatsko - TRANSPORTKOMERC	47. Slovinsko - GIZ INTERTRANSPORT
18. Irán - ICCIM	48. Spolková republika Německo - BGL, AIST
19. Irsko - IRHA	49. Srbsko - CCIS-ATT
20. Itálie - UICCIAA	50. Sýrie - SNC ICC
21. Izrael - IRTB	51. Španělsko - ASTIC
22. Jordánsko - RACJ	52. Švédsko - SA
23. Kypr - TDA	53. Švýcarsko - ASTAG
24. Kazachstán - KAZATO	54. Tadžikistán - ABBAT
25. Kuvajt - KATC	55. Tunisko - CCIT
26. Kyrgyzstán - AIRTO-KR	56. Turecko - TOBB
27. Libanon - CCIAB	57. Turkmenistán - THADA
28. Lichtenštejnsko - ASTAG/Švýcarsko	58. Ukrajina - AIRCU
29. Litva - LINAVAL	59. Uzbekistán - AIRCUZ
30. Lotyšsko - LATVIJAS AUTO	60. Velká Británie - FTA, RHA

Zdroj: (Vlastní zpracování dle ČESMAD BOHEMIA, 2017)