

**Vysoká škola logistiky o.p.s.**

**Uplatnění celního režimu tranzit  
v logistickém řetězci**

**(Bakalářská práce)**



Vysoká škola  
logistiky  
o.p.s.

## Zadání bakalářské práce

student	<b>Tomáš Ozsvald</b>
studijní program obor	Logistika Dopravní logistika

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

Název tématu: **Uplatnění vybraného celního režimu v logistickém řetězci**

Cíl práce:

Zpracovat informace o celním režimu tranzit se zaměřením na jeho využití v logistickém řetězci, posoudit procesy v jednotlivých fázích režimu a jejich dopad na dopravce z hlediska dopravní logistiky. Ke zjištěným nedostatkům navrhnout a vyhodnotit vlastní opatření.

Zásady pro vypracování:

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

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

- Úvod
- 1. Teorie dopravní logistiky a celního odbavení zboží
- 2. Celní režim tranzit v logistickém řetězci
- 3. Analýza procesů v jednotlivých fázích režimu tranzit
- 4. Návrh na zlepšení a jeho zhodnocení
- Závěr

Rozsah práce: 35 – 40 normostran textu

Seznam odborné literatury:

EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie. In: Úřední věstník L 269, 10. 10. 2013, s. 1—101. Štrasburk: Evropský parlament a Rada, 2013, číslo 952.

HLAVOŇ, Ivan a kol. Dopravní a spojová soustava. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2010. ISBN 978-80-87179-12-3.

KÁRNÍK, Miroslav. Clo a celní politika od A do Z. Olomouc: ANAG, 2012. ISBN 978-80-7263-779-9.

MACUROVÁ, Pavla, KLABUSAYOVÁ, Naděžda a Leo TVRDOŇ. Logistika. 2. upravené a doplněné vydání. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2018. ISBN 978-80-248-4158-8.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Blanka Kalupová

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2018

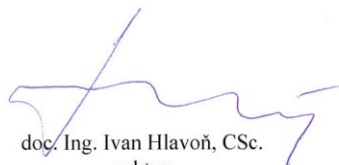
Datum odevzdání bakalářské práce:

4. 5. 2019

Přerov 31. 10. 2018



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



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.  
rektor

## Čestné prohlášení

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

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

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

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

V Přerově, dne 4. 5. 2019

.....

podpis

## **Poděkování**

Tímto bych rád poděkoval Ing. Blance Kalupové za její ochotu i cenné rady, které mě provázely při vypracování této práce.

## **Anotace**

Tato bakalářská práce je zaměřená na celní režim tranzit v logistickém řetězci. Mezi hlavní cíle práce patří zpracování informací o celním režimu tranzit, posouzení jednotlivých procesů v rámci tohoto režimu a popsat jejich celkový dopad na dopravce. Po celkové analýze následně zhodnotit celní režim tranzit a v případě nedostatku navrhnout a vyhodnotit vlastní opatření.

## **Klíčová slova**

Dopravní logistika, logistický řetězec, celní řízení, celní režim tranzit.

## **Annotation**

This bachelor thesis is focused on the customs transit procedure in the logistic chain. The main objectives of the thesis are the processing of customs transit information, the assessment of individual processes under this regime and their overall impact on carriers. Subsequently, after an overall analysis, evaluate the customs transit regime and, in the event of a lack, propose and evaluate the measure itself.

## **Keywords**

Transport logistic, logistic chain, customs procedure, transit procedure.

# Obsah

<b>Úvod .....</b>	<b>10</b>
<b>1 Teorie dopravní logistiky a celního odbavení.....</b>	<b>11</b>
1.1 Logistický řetězec .....	11
1.2 Doprava.....	12
1.2.1 Silniční doprava .....	13
1.2.2 Železniční doprava.....	14
1.2.3 Letecká doprava .....	15
1.2.4 Vodní doprava.....	15
1.3 Celní odbavení .....	17
1.3.1 Celní správa České republiky .....	17
1.3.2 Clo.....	18
1.3.3 Celní řízení.....	19
1.3.4 Nakládání se zbožím .....	21
1.4 Celní režimy.....	21
1.4.1 Volný oběh.....	22
1.4.2 Vývoz.....	23
1.4.3 Zvláštní režimy .....	24
<b>2 Celní režim tranzit v logistickém řetězci .....</b>	<b>25</b>
2.1 Tranzitní režim Unie .....	26
2.1.1 Vnější tranzit.....	27
2.1.2 Vnitřní tranzit.....	28
2.2 Společný tranzitní režim .....	28
2.3 Tranzitní režimy a jejich doklady .....	29
2.3.1 Režim vnějšího tranzitu na podkladě dokladu T1 .....	29
2.3.2 Režim vnitřního tranzitu na podkladě dokladu T2 .....	30

2.3.3 Režim tranzit na podkladu karnetu TIR.....	30
2.3.4 Režim tranzit na podkladě karnetu ATA .....	35
2.3.5 Režim tranzit na podkladě Tiskopisu 302/FORM 302 .....	36
2.3.6 Režim tranzit na podkladě Rýnského manifestu.....	37
2.4 Zajištění celního dluhu v režimu tranzit .....	37
2.5 Zjednodušené postupy v celním režimu tranzit .....	39
2.5.1 Status schváleného odesílatele.....	40
2.5.2 Status schváleného příjemce .....	40
2.7 Režim tranzit v letecké dopravě.....	43
2.8 Režim tranzit v námořní dopravě.....	43
<b>3 Analýza procesů v jednotlivých fázích režimu tranzit .....</b>	<b>45</b>
3.1 Postup na celním úřadu odeslání .....	45
3.2 Realizace dopravy pod celním dohledem .....	47
3.3 Postup na celním úřadu určení.....	48
3.4 Dopad na dopravce .....	50
<b>4 Návrh na zlepšení a jeho zhodnocení .....</b>	<b>52</b>
4.1 Návrh na zlepšení – zajištění celního dluhu .....	52
4.2 Návrh na zlepšení – společný režim tranzit .....	54
4.3 Návrh na zlepšení – režim tranzit na podkladě karnetu TIR .....	54
4.4 Návrh na zlepšení – zjednodušené postupy .....	55
4.5 Návrh na zlepšení – plnění podmínek v režimu tranzit .....	56
<b>Závěr .....</b>	<b>58</b>
<b>Soupis bibliografických citací .....</b>	<b>60</b>
<b>Seznam zkratk a značek .....</b>	<b>62</b>
<b>Terminologie.....</b>	<b>64</b>
<b>Seznam ilustrací a tabulek .....</b>	<b>66</b>
<b>Seznam příloh.....</b>	<b>67</b>





# Úvod

Jako téma své bakalářské práce jsem zvolil celní režim tranzit v logistickém řetězci. Námět byl vybrán především z osobních důvodů, jelikož se s režimem tranzit setkávám při výkonu svého zaměstnání a tímto způsobem jsem chtěl nejen prohloubit své dosavadní znalosti, ale také přiblížit působnost celních orgánů v logistice a význam tohoto režimu v mezinárodní přepravě obchodního zboží.

Práce si klade za cíl zpracovat ve čtyřech hlavních kapitolách informace o celním režimu tranzit s jeho využitím v logistickém řetězci. Posoudit procesy v jednotlivých fázích režimu tranzit a jejich dopad na dopravce. Následně vyhodnotit a navrhnout vlastní opatření v rámci režimu tranzit.

V první kapitole jsou definovány především základní pojmy v rámci dopravní logistiky, logistického řetězce a celního odbavení. Konkrétně teorie dopravní logistiky, dopravy a její rozdělení na jednotlivé druhy dopravy. U celního odbavení je potřeba vysvětlit, kdy a jakým způsobem je tento proces uskutečňován. Z tohoto důvodu zde bude popsán systém a působnost celní správy, která je kompetentní vykonávat celní odbavení. Dále definovat pojem cla a režimy, které jsou pro celní odbavení důležité a které předchází nebo definitivně vyřizují režim tranzit.

Druhá kapitola je celkově o samotném celním režimu tranzit v rámci logistického řetězce. Obsahuje charakteristiku tohoto režimu až po možnost využití různých druhů tranzitních režimů v návaznosti na status zboží. Zakomponována zde bude i teorie zajištění zboží v režimu tranzit a zjednodušené postupy, které mohou subjekty v rámci tranzitního režimu využít.

V třetí kapitole jsou analyzovány postupy jednotlivých fází tranzitního režimu. Je zde uvedena role dopravce s jeho povinnostmi a zároveň povinnosti a postup celních úřadů, kterými je režim tranzit buď schvalován, nebo ukončován.

Poslední čtvrtá část slouží k celkovému zhodnocení a možným návrhům vlastních opatření, které by mohly být nápomocny k plnění podmínek v rámci režimu a jeho urychlení.

# 1 Teorie dopravní logistiky a celního odbavení

Logistiku lze definovat jako souhrn činností, které jsou zaměřeny na získání materiálů z primárních zdrojů společně s povinnými postupy před dodáním konečnému uživateli. Doprava je jedna z její částí jako nositel hmotných toků. [1]

Při bližším pohledu na tento pojem můžeme definovat dopravní logistiku jako souhrn postupů v rámci logistiky od okamžiku potřeby oběhu hmotných statků při plnění logistických cílů.

*„Dopravní logistika koordinuje a optimalizuje pohyby zásilek a osob po dopravní síti od místa a okamžiku jejich vstupu do sítě až po okamžik jejich výstupu ze sítě.“ [2, s. 10]*

## 1.1 Logistický řetězec

Logistický řetězec si lze představit jako klasický řetěz, kde každý jeho článek představuje jeden logistický proces vzájemně spjatý a navazující na druhý logistický proces. Je to tedy složení v linii několika postupných procesů, jehož účastníci se snaží plnit potřeby koncového zákazníka.

Typický logistický řetězec začíná u dodavatelů, kteří poskytnou materiál výrobcí. Ti z dodaných materiálů zkonstruují výrobek, který se pomocí distributorů dostává k prodejcům, od kterých výrobek putuje ke koncovému zákazníkovi.

V logistickém řetězci působí i poskytovatelé logistických služeb. Poskytovatelé logistických služeb zajišťují plnění procesů, jakými jsou doprava, manipulace se zbožím, skladování, celní odbavení a jiné služby důležité pro fungování a chod logistického řetězce. Tito poskytovatelé jsou označováni jako 3PL neboli třetí část logistiky. [3]

Čtvrtou část logistiky, tedy 4PL, tvoří logističtí koordinátoři, kteří se snaží při plnění procesů v rámci logistického řetězce určit nejlepší strategii k plnění určeného cíle, kterým je spokojenost zákazníka.

Mezi každým článkem v logistickém řetězci jsou takzvaná logistická rozhraní nebo také nesoulady, která se dělí na:

- a) Interní rozhraní

## b) Externí rozhraní

Interní rozhraní nalezneme v rámci jedné organizace, kdežto externí rozhraní působí v rámci více organizací, nebo také mezi státy.

Tato rozhraní poté ovlivňují rychlost toků a propustnost jednotlivých částí řetězce. [3] Podstatou je zvládat a eliminovat tato rozhraní v logistickém řetězci a předejít tak snížení jeho výkonnosti a efektivnosti při plnění logistických cílů.

## 1.2 Doprava

Dopravou se rozumí proces přemístování osob a hmotných statků pomocí dopravních prostředků po dopravní cestě.

Výsledkem dopravy je přeprava, ve které figurují 2 subjekty, a to dopravce a přepravce. Dopravce je osoba, která poskytuje dopravní služby vlastními nebo pronajatými dopravními prostředky. Přepravce je ve stručnosti spotřebitel těchto dopravních služeb.

Hmotné statky lze přemísťovat ve třech fázích v rámci reprodukčního procesu, proto dopravu dělíme na:

- dopravu ve sféře výroby, která zajišťuje potřeby jak mezi fázemi, tak i v jednotlivých fázích výroby;
- dopravu ve sféře oběhu, která uspokojuje potřeby přemístění v rámci ekonomického oběhu,
- dopravu ve sféře spotřeby – která zajišťuje přemístění již spotřebního zboží.

Přemístování osob je realizováno dopravou pracovní síly a dopravou pro osobní potřeby jednotlivců.

Doprava je dle dopravní cesty, po které je uskutečňována dělena na:

- železniční dopravu,
- silniční dopravu,
- letecká dopravu,
- vnitrozemskou a námořní vodní dopravu.

Tyto způsoby dopravy se dají různě kombinovat v rámci multimodální dopravy. Důležité je zvolit si strategicky ten daný druh nebo kombinaci dopravy, která bude pro potřeby daného subjektu nejefektivnější.

Volba určitého druhu dopravy je vázána na faktory, jako jsou:

- rychlost,
- náklady na dopravu,
- dopad na životní prostředí,
- spolehlivost,
- schopnost přepravy na více míst,
- rizika poškození,
- návaznost na sortiment, který je daný druh dopravy schopen zvládnout.

### **1.2.1 Silniční doprava**

Silniční dopravou je zajištěna přeprava osob nebo věcí za pomoci silničních vozidel. Je uskutečňována jak po pozemních komunikacích, dopravních plochách, tak i například ve volném terénu. [2]

Silniční dopravu lze rozdělit na nákladní a osobní dopravu.

Přeprava osob může být uskutečněna linkovou dopravou, taxislužbou, kyvadlovou dopravou, kdežto přeprava zboží a zvířat je prováděna nákladní dopravou. Vozidla nákladní dopravy jsou konstrukčně přizpůsobena pro přepravu různého typu zboží od sypkého až po zboží v kapalném nebo plynném stavu.

Jako univerzální jednotka je v rámci kombinované dopravy používána standardizovaná přepravní jednotka – kontejner.

Díky své flexibilitě je silniční doprava důležitou součástí kombinované dopravy. Kontejnery ložené na silničních vozidlech jsou následně v kontejnerových překladištích přeloženy buď na vozidlo železniční dopravy, nebo na velkokapacitní kontejnerovou loď.

Silniční doprava je relativně úsporná na krátké vzdálenosti, a také poměrně rychlá. Silniční vozidla však nevezou velký objem nákladu, problémem bývají často i

nadrozměrné náklady. Silniční doprava však není příliš ekologická a je zde větší riziko poškození převáženého nákladu.

### **1.2.2 Železniční doprava**

Železniční doprava je uskutečňována po železniční trati pomocí železničních vozidel.

Železniční tratí chápeme dráhu, která je svou konstrukcí přizpůsobena pro pohyb kolejových železničních vozidel.

Kolejové vozidla jsou dopravní prostředky, které jsou technicky přizpůsobeny k pohybu po kolejích a lze je rozdělit dle schopnosti vyvíjet hnací sílu na hnací a hnaná kolejová vozidla.

Hnací vozidla jsou schopna díky svému pohonu vyvíjet hnací sílu, kdežto hnaná vozidla toho nejsou schopna.

Hnacími vozidly mohou být například lokomotivy, motorové vozy nebo elektrické vozy.

Hnaná vozidla jsou především vagóny, které tvoří v kombinaci s tažnými vozidly vlakovou soupravu neboli vlak.

Podle účelu, ke kterému je daná železniční dráha uzpůsobena, lze jednotlivé typy drah rozdělit na:

- celostátní dráha
- regionální dráha
- vlečka
- speciální dráha

Celostátní dráha je určena k mezinárodní a celostátní železniční přepravě, jejíž součástí je i druhá jmenovaná dráha regionální, která zabezpečuje dopravní obslužnost v jednotlivých regionech. Vlečky bývají dráhy pro vlastní potřeby provozovatele a jsou součástí regionálních drah. Poslední speciální dráha je určena především k dopravní obsluze na území jednotlivých obcí.

Přestože jsou území celkově hojně pokrytá sítí drah zabezpečující železniční přepravu, není železniční doprava více flexibilní než doprava silniční. Z tohoto důvodu se hojně využívá právě v kombinaci se silniční dopravou během procesu kombinované dopravy.

Dodání bývá možné maximálně na nejbližší nádraží, kde zpravidla musí být náklad přeložen na jiný dopravní prostředek.

Železniční doprava je vhodná pro převoz objemných nákladů za celkově přijatelné nízké ceny, a to i na větší vzdálenosti. Problémem však bývá koordinace na trati během běžného provozu, který je vázán na pevně stanovené jízdní řády pro spoje osobní železniční dopravy, proto je celkem pomalá. I přes některé nevýhody je však velmi šetrná k životnímu prostředí, což se u ostatních druhů doprav říci nedá.

### **1.2.3 Letecká doprava**

*„Letecká doprava je využívána pro přepravu osob a nákladů vzdušnou dopravní cestou.“ [2, s. 185]*

Doprava je uskutečňována letadly po letecké dopravní cestě, kterou tvoří letiště, letecké služby a vzdušný prostor.

*„Letadlem se rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.“ [4]*

Letištěm v tomto případě rozumíme ohraničené území přizpůsobené pro letový provoz, vzletání a přistávání letadel i se soustavou přilehlých budov, které jsou pro letecký provoz nezbytné.

Plynulost létání a bezpečnost je zajišťována leteckými službami v rámci vzdušného prostoru, čili v prostoru nad územím určitého státu do výšky, při které lze provádět letecký provoz.

Primárně je pro leteckou dopravu charakteristická přeprava osob, přeprava zboží zde hraje podružnou nadstandartní roli z důvodu využití nákladového prostoru letadla.

Letecká doprava je ze všech druhů doprav nejrychlejší a nejbezpečnější. Je však velice závislá na počasí, velmi drahá a poměrně neekologická.

### **1.2.4 Vodní doprava**

Vodní doprava je jednou z nejstarších druhů doprav a zahrnuje jak dopravu vnitrozemskou, tak i dopravu námořní.

Námořní doprava tvoří spolu s dopravou leteckou jediná dvě odvětví dopravy zajišťující mezikontinentální přepravu nákladů či osob.

Mořská doprava je tedy uskutečňována po mořských vodních cestách pomocí osobních a nákladních lodí.

Dle obchodně-provozního zařazení plavidel se dělí námořní doprava na:

- liniovou námořní dopravu (pravidelnou)
- trampovou liniovou námořní dopravu (nepravidelnou, nahodilou)

Liniová přeprava zajišťuje pravidelné spojení mezi přístavy, které se řídí pevným plavebním řádem.

Trampová přeprava je na rozdíl od liniové provozována bez předem stanovených plaveních řádů a uplatňuje se při přepravě hromadných nákladů např. uhlí, železné rudy nebo olejů či ropy.

Nejčastějším způsobem zaslání zboží z odlehlých koutů světa je právě prostřednictvím lodí po moři pomocí systému označovaném jako FCL (Full Container Load), který je využíván většinou firmami. Jedná se tedy o kontejnerovou námořní dopravu pomocí kontejnerových lodí, kdy největší z nich MARCO POLO společnosti Maersk má kapacitu 16020 TEU.

Námořní doprava je hojně využívána právě z důvodu možnosti přepravy velkého množství zboží za celkem nízké náklady na dopravu. Je však velmi pomalá a závislá na počasí.

Tyto charakteristické znaky nejsou výjimkou ani u vodní vnitrozemské dopravy, která je ještě více omezena rozměry vodních cest.

*„Vnitrozemská vodní doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, věcí jakož i přemísťování plavidel samých po vnitrozemských vodních cestách pro cizí potřebu s výjimkou plovoucích strojů, plovoucích zařízení a jiných ovladatelných plovoucích těles.“ [2. s. 165]*

Vnitrozemská vodní nákladní doprava je rozdělena dle území, kudy jsou statky přepravovány na vnitrostátní a mezistátní. Dle pravidelnosti může být stejně jako námořní doprava dělena na liniovou neboli pravidelnou dopravu a nepravidelnou, jinak řečeno charterovou dopravu.

Vnitrozemská vodní osobní doprava hraje spíše podružnou roli, jelikož její využití je pouze k rekreačním účelům.



## **1.3 Celní odbavení**

V rámci mezinárodního obchodu se zbožím je nutné, aby toto zboží bylo podrobeno celním formalitám, je-li přepravováno z jednoho celního území na jiné celní území. Celní odbavení je zajišťováno celní správou, která je ozbrojenou státní složkou kompetentní pro výběr cla.

Česká republika je od roku 2004 členem Evropské unie. Toto členství má mnoho výhod. Jednou z těchto výhod bylo zapojení České republiky do celní unie členských států EU. Celní unie je jeden z vyšších stupňů ekonomické integrace, kde na základě dohody členských zemí dochází k vytvoření jednotného celního území. Na tomto území dochází k odstranění překážek k volnému pohybu zboží. [5]

To znamená, že celním formalitám je zboží podrobeno v případech, kdy je vyváženo z celního území EU na celní území třetích zemí mimo EU nebo v případě, že je z těchto třetích zemí dováženo na celní území Unie.

Zboží, které je pouze dopravováno v režimu tranzit za účelem dovozu nebo vývozu podléhá taktéž dohledu celních orgánů v rámci režimu tranzit a musí podstoupit celní formality.

### **1.3.1 Celní správa České republiky**

Orgán celní správy je státní institut, jehož působnost stanovuje Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky. Definuje jej jako ozbrojený bezpečnostní sbor tvořený soustavou správních orgánů v čele s Generálním ředitelstvím cel a jemu podřízenými celními úřady. Tyto úřady mají vyhrazenou lokální působnost v rámci vyšších územních samosprávných celků, kde mají hlavní sídlo, například Celní úřad Olomouckého kraje.[6]

K zajištění působnosti a obsluhy v rámci vyšších územních celků jsou v těchto lokacích strategicky rozmístěna menší územní pracoviště. Výjimkou je Celní úřad Praha Ruzyně, který má působnost omezený pouze na jeho celní prostor.

Obr. 1.1 Mapa celních úřadů



Zdroj: [7]

Celní správa je podřízena ministerstvu financí. Mezi její hlavní dvě kompetence patří výběr cla v rámci celního řízení a správa spotřebních daní. Na obrázku 1.1 je jasně zobrazené lokální rozmístění celních úřadů a jednotlivých územních pracovišť. Na územních pracovištích jsou dále zřízena jednotlivá oddělení, která vykonávají činnosti agendy celního a daňového řízení při správě cla a spotřebních daní.

Mezi další významné kompetence v rámci dopravy zboží patří kontrola přepravy nebezpečných věcí (ADR), kontrola dovozu a vývozu zboží podléhajícímu zákazům a omezením, kontrola přepravního povolení v mezinárodní silniční přepravě nebo kontrola silničních poplatků.

### 1.3.2 Clo

Clo můžeme definovat jako poplatek vybíraný státem při překročení zboží přes celní hranice.

Tento celní poplatek lze rozdělit dle účelu na cla vybíraná se záměrem získání příjmu do státního rozpočtu neboli cla fiskální. Dalším účelným clem je clo ochranné, které chrání trhy jednotlivých států před nežádoucím zbožím.

Nejznámější forma ochranných cel, je clo antidumpingové. Toto clo se zavádí u zboží, jehož fakturovaná částka je výrazně pod cenou, než je tomu v zemi vývozu. Dalším druhem ochranného cla je clo prohibitivní, které je záměrně uvaleno na určitý druh zboží v takové výši, aby zabránilo jeho dovozu.

Naopak v rámci preferenčního sníženého cla mohou být zvýhodněny výrobky z některých rozvojových zemí.

V návaznosti na způsobu překročení zboží přes hranice lze clo rozdělit na:

- dovozní clo,
- vývozní clo,
- tranzitní clo.

Historicky nejstarším je tranzitní clo, které bylo vybíráno při průjezdu vybraného území. Dnes je tato částka za zboží pouze zajištěna celní zárukou v rámci režimu tranzit.

Vývozní clo je v současnosti používáno pouze sporadicky u rozvojových zemí především při vývozu strategických komodit.

Na celním území Evropské unie jsou vybírána v rámci celního řízení pouze dovozní cla při dovozu zboží ze třetích zemí.

### **1.3.3 Celní řízení**

Celní odbavení se uskutečňuje v rámci celního řízení.

*„Celní řízení se vede za účelem rozhodnutí o tom, zda bude zboží propuštěno do navrženého celního režimu, nebo o vyřízení celního režimu, do něhož bylo zboží propuštěno, popřípadě také za účelem stanovení cla.“ [8]*

Celní řízení je upravováno předpisy EU a českou legislativou.

Základními předpisy EU jsou:

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

- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 2015/2446, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, pokud jde o podrobná pravidla k některým ustanovením celního kodexu Unie /DA/,
- Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2015/2447, kterým se stanoví prováděcí pravidla k některým ustanovením nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie /IA/.

Česká legislativa:

- Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky,
- Zákon č. 242/2016 Sb., Celní zákon.

V celním řízení je významná role deklaranta.

*„Deklarant je osoba, která podává celní prohlášení, celní prohlášení pro dočasné uskladnění, vstupní souhrnné celní prohlášení, výstupní souhrnné celní prohlášení, prohlášení o zpětném vývozu nebo oznámení o zpětném vývozu vlastním jménem, nebo osoba, jejímž jménem je toto prohlášení nebo oznámení podáno.“ [ 9, s. 13 ]*

Deklarant může v řízení před celním úřadem vystupovat sám, nebo se nechat zastoupit na základě podmínek stanovených po společné dohodě v plné moci jinou osobou. A to buď přímo, kdy zástupce jedná jménem a na účet jiné osoby, nebo nepřímo, kdy tento celní zástupce jedná vlastním jménem, ale na účet jiné osoby.

Deklarant poté podává návrh v podobě celního prohlášení na propuštění zboží do jednoho z celních režimů písemnou, elektronickou nebo ústní formou. Toto prohlášení je ve většině případů předloženo celnímu úřadu elektronickou formou a je doprovázeno příloženými doklady jako jsou faktury, nákladní listy, licence, dokumenty o dopravě např. nákladní list CMR, lodní konosamenty a jiné listiny, potřebné ke ztotožnění daného zboží a jeho následné propuštění do celního režimu.

Zboží, které má být propuštěno do navrhovaného režimu se musí nacházet při předložení celního prohlášení v celním prostoru příslušného celního úřadu. Celní prostor lze definovat jako stanovené území nebo prostor, který je určen k provedení celního řízení. [8]

Kompletní celní prohlášení i s doklady následně převezme od deklaranta koordinátor celního řízení, který přidělí případ vybranému referentovi celního řízení. Tento vybraný

referent provede dokladovou kontrolu, která může být spojena i s fyzickou kontrolou zboží.

Na základě těchto kontrol projedná elektronicky dané celní prohlášení a vystaví doklad s informací o propuštění zboží do navrhovaného celního režimu i se sdělením výše částky odpovídající celnímu dluhu, který má být celnímu úřadu uhrazen.

Celní úřad musí přednostně projednat, a to i mimo pracovní dobu, takové případy, kdy je zboží snadno zkazitelné, nebo kdy jsou předmětem řízení deklarována živá zvířata.

Dalším takovým zbožím pro přednostní odbavení mohou být různé komodity sloužící k odstranění následků přírodních katastrof a v neposlední řadě i zboží, které je spojené s ozbrojenými silami smluvních stran NATO.

### **1.3.4 Nakládání se zbožím**

Takzvaným nakládáním se zbožím se dle celního kodexu rozumí:

- zničení zboží,
- opatření přijímaná celními orgány,
- přenechání zboží ve prospěch státu.

V případech, kdy k tomu má celní úřad dostatečný důvod, může požadovat, aby předložené zboží bylo pod celním dohledem zničeno na náklady držitele zboží. [9]

U opatřeních přijímaných celními orgány se jedná o veškerá nezbytná opatření, včetně zabavení, prodeje zboží, a to v případech, kdy bylo zboží vyjmutο z celního dohledu, nebo nebyla splněna některá z podmínek pro vstup na území unie. [9]

V poslední řadě, dojde-li ke zjištění porušení celních předpisů, může se držitel režimu nebo držitel zboží rozhodnout přenechat zboží ve prospěch státu, což je mu po následném povolení celních orgánů umožněno. [9]

Zbylé zboží nepocházející z EU, které je v pořádku předložené k celnímu řízení, musí být propuštěno do jednoho z celních režimů.

## **1.4 Celní režimy**

Dle UCC se celním režimem rozumí některý z uvedených režimů, do kterého může být zboží v souladu s předpisy celního kodexu propuštěno:

- 1) propuštění do volného oběhu
- 2) zvláštní režimy
  - a) tranzit
    - vnější tranzit,
    - vnitřní tranzit,
  - b) uskladnění
    - uskladnění v celním skladu,
    - svobodná pásma,
  - c) zvláštní účel
    - dočasné použití,
    - konečné užití,
  - d) zušlechtění
    - aktivní zušlechtovací styk,
    - pasivní zušlechtovací styk,
- 3) vývoz.

#### **1.4.1 Volný oběh**

Deklarant podává návrh na propuštění neunijního zboží do volného oběhu formou celního prohlášení při jeho dovozu na celní úřad určení. Režimu volného oběhu předchází režim tranzit, který musí být nejdříve na určeném CÚ ukončen a až následně může být projednáno celní prohlášení navrhující zboží do režimu volného oběhu.

Přijetím takového celního prohlášení vzniká celní dluh., který musí být uhrazen nebo pomocí poskytnutí jistoty dostatečně zajištěn. S platbou cla souvisí i další platby stanovené příslušnými patnými předpisy jako jsou SPD a DPH.

Nevztahují-li se na zboží případná obchodněpolitická opatření, je zboží propuštěno do režimu volného oběhu a zboží získává tímto propuštěním celní status Unie. Celní status Unie umožňuje v následném obchodu volné zacházení se zbožím, jako s každým jiným zbožím EU.

Původ výrobku se nemění, není-li ovšem přepracován dále nad rámec výrobních operací, které by změnilly charakter dovezeného produktu.

V tomto případě by výsledný výrobek získal původ v dané zemi opracování, což by mu pomohlo v možném dalším prodeji z důvodu preferenčního zacházení s jinými státy.

Příkladem může být dovoz, kdy si Subjekt XY zakoupí do České republiky 800 párů pletených pracovních rukavic z Ukrajiny, kde tyto rukavice byly vyrobeny, a tedy mají zde i svůj původ. Tento subjekt navrhuje v celním prohlášení propuštění zboží do volného oběhu, které mu bude po vyměření a uhrazení celního propuštění zboží umožněno. Rukavice tímto propuštěním získaly celní status Unie. Původ rukavic však i nadále zůstává ukrajinský.

#### **1.4.2 Vývoz**

Režim vývoz umožňuje zboží Unie opustit celní území EU do třetích zemí.

Podává-li deklarant celní prohlášení na propuštění zboží do režimu vývoz, musí splnit podmínky stanovené v tomto režimu. Deklarované zboží se musí nacházet v celním prostoru a deklarant musí předložit veškerou potřebnou dokumentaci pro ztotožnění zboží včetně případných licencí.

Na zboží se totiž mohou vztahovat netarifní opatření v podobě úplných vývozních zákazů nebo omezení některých komodit, které jsou podmíněny udělením licencí.

Licencemi omezené zboží se může vztahovat na komodity vojenského materiálu, živých zvířat a rostlin, zboží dvojího užití, léčivých přípravků, chemických látek, návykových látek a jiných podobných druhů zboží, na které se vztahují podobná legislativní omezení.

Vývozní clo se v EU jako ve většině zemí neuplatňuje, proto je-li předložené zboží i s příloženou dokumentací v pořádku, propustí jej vybraný referent celního řízení v rámci celního úřadu vývozu, do celního režimu vývoz.

Zboží je následně přepraveno k celnímu úřadu na hranici výstupu z daného území, kde je režim vývoz ukončen celním režimem tranzit.

### **1.4.3 Zvláštní režimy**

Zvláštní režimy umožní subjektům na základě povolení celních orgánů, aby bylo vybrané zboží pod celním dohledem a v dané lhůtě uskladněno, tranzitováno, zušlechtěno, dočasně použito nebo konečně užito za částku s částečným nebo úplným osvobozením od dovozního cla a jiných legislativou daných poplatků.

Z hlediska dopravní logistiky je pro tuto práci nejdůležitější režim tranzit, který bude popsán v následujících kapitolách.



## 2 Celní režim tranzit v logistickém řetězci

Celní režim tranzit umožňuje dopravu zboží ve lhůtě určené celními orgány v rámci mezinárodního obchodu pod celním dohledem.

Přeprava zboží pod celním dohledem je realizována na trase od celního úřadu odeslání, kde celní režim začíná, až k celnímu úřadu určení, kde je tento režim ukončen. Během této přepravy zboží nepodléhá povinné platbě cla nebo jiným legislativou daným poplatkům.

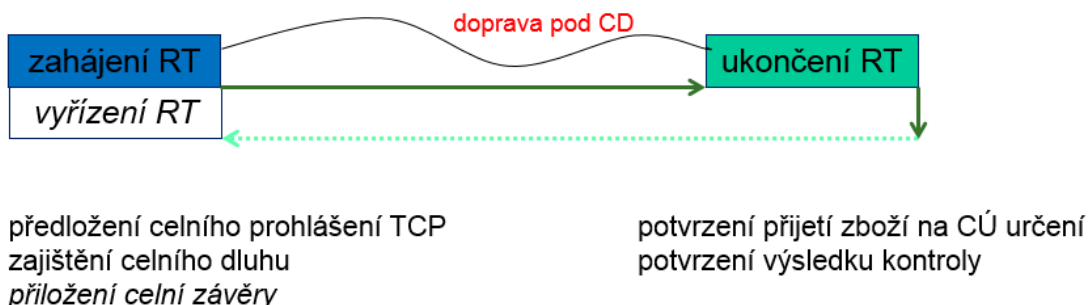
Podmínkou režimu tranzit je pouze zajistit celní dluh, který by za zboží mohl vzniknout pomocí celní jistoty, která pokryje částku celních poplatků. Výše celního dluhu se určí na základě nejvyšších sazeb, které se vztahují na zboží, jež je do režimu tranzit propouštěno.

Povinnosti v celním režimu tranzit má osoba, která se nazývá držitel režimu. Držitel režimu nese veškerou zodpovědnost za splnění podmínek v režimu tranzit, což bývá zajištění zboží a jeho následné doručení po závazné trase na CÚ určení. Zboží musí být předloženo CÚ určení v nezměněném stavu, ve stanovené lhůtě a s neporušenou celní závěrou.

V logistickém řetězci nastává celní režim tranzit po ukončení vývozního režimu. Nachází-li se po režimu vývoz zboží v režimu tranzit, musí jeho trasa směřovat k CÚ určení.

Jsou-li splněny veškeré podmínky stanovené v tomto režimu, je na CÚ určení režim tranzit ukončen. Zboží se po ukončení tranzitního režimu nachází v postavení dočasně uskladněného, než celní úřad rozhodne o jeho dalším osudu. Nejčastěji je zboží propuštěno do některých z dovozních celních režimů, čímž je následně celní režim tranzit kompletně vyřízen.

Obr. 2.1 Grafické znázornění tranzitního celního režimu



Zdroj: [10]

Tranzitní režim je možné realizovat těmito uvedenými způsoby:

- 1) V rámci tranzitního režimu Unie, který dále dělíme na:
  - a) Vnější tranzit
  - b) Vnitřní tranzit
- 2) V rámci společného tranzitního režimu.

## 2.1 Tranzitní režim Unie

Tranzitní režim Unie je upravován celními předpisy Unie a to:

- nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie („UCC“),
- nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/2446 ze dne 28. července 2015, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, pokud jde o podrobná pravidla k některým ustanovením celního kodexu Unie, v platném znění („DA“),
- prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/2447 ze dne 24. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k některým ustanovením nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie („IA“),

- nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/341 ze dne 17. prosince 2015 kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, pokud jde o přechodná pravidla k některým ustanovením celního kodexu Unie, pokud příslušné elektronické systémy dosud nejsou v provozu, a kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/2446 („TDA“).

Celní režim tranzit je dle UCC zvláštním režimem, dělicí se na vnitřní a vnější tranzit. Toto rozdělení je vázáno na celní status zboží a území, přes které je toto zboží přepravováno.

Zboží musí být loženo na jednom dopravním prostředku, přepravované pod celní závěrou na celním území Unie od jednoho CÚ odeslání k druhému CÚ určení, kdy doba této cesty je omezena lhůtou na vygenerovaném tranzitním doprovodném dokladu zkráceně TDD.

Povaha zboží se během cesty nemění a je neustále pod celním dohledem. Zboží je navíc zajištěné celní jistotou v maximální možné výši celního dluhu, který by mohl vzniknout například při ztrátě zboží.

### **2.1.1 Vnější tranzit**

Režim vnějšího tranzitu umožní přepravu neuniijního zboží pod celním dohledem, na celním území Unie, aniž by toto zboží podléhalo clu nebo jiným legislativou stanoveným poplatkům.

Výše uvedená přeprava se uskutečňuje na podkladě dokumentu T1 a na podkladě karnetu TIR. A to v případech, pokud přeprava byla zahájena nebo bude končit mimo celní území Unie nebo pokud je přeprava určena pro dvě místa na území Unie, ale trasa vede i mimo toto celní území.

Dalším způsobem přepravy v rámci vnějšího tranzitu je přeprava v souladu s Úmluvou ATA, na podkladě Rýnského manifestu, na podkladě formuláře 302 v rámci Dohody mezi stranami Severoatlantické smlouvy o statusu jejich ozbrojených sil a v rámci poštovního styku v souladu s akty Světové poštovní unie.

### **2.1.2 Vnitřní tranzit**

Režim vnitřního tranzitu umožňuje přepravu unijního zboží mezi dvěma místy na území Unie přes zemi nebo území mimo toto celní území beze změny jeho celního statusu, a to vše pod dohledem celních orgánů.

Výše uvedená přeprava se uskutečňuje na podkladě dokumentu T2, v souladu s Úmluvou TIR, přeprava v souladu s Úmluvou ATA, na podkladě Rýnského manifestu, na podkladě formuláře 302 v rámci Dohody mezi stranami Severoatlantické smlouvy o statusu jejich ozbrojených sil a také v rámci poštovního styku v souladu s akty Světové poštovní unie.

## **2.2 Společný tranzitní režim**

Společný tranzitní režim je stanoven Úmluvou o společném tranzitním režimu mezi zeměmi Evropského sdružení volného obchodu (ESVO) a zeměmi Evropského hospodářského společenství.

Společný tranzitní režim, spočívá v přepravě zboží, který má status Unie. Toto zboží je ložené na jednom dopravním prostředku a podléhá celnímu dohledu na trase od jednoho celního úřadu jedné smluvní strany k jinému celnímu úřadu této, nebo jiné smluvní strany. Podmínkou je překročení alespoň jedné státní hranice na podkladě dokladu T1 nebo T2.

Společný tranzitní režim zajišťuje odklad platby cla a jiných legislativou daných poplatků při přepravě zboží z CÚ odeslání až k CÚ určení.

Stejně jako u tranzitního režimu unie, tak i u společného režimu tranzit je zboží přepravováno po závazné trase, pod celní závěrou, se stanovenou lhůtou předložení nákladu u celního úřadu určení, kde musí být v nezměněném stavu, ve stanovené lhůtě a s neporušenou celní závěrou zboží předloženo.

Tento režim se nepoužije na poštovní zásilky, a zároveň dle rozhodnutí smluvních stran se společný tranzitní režim nemusí použít na přepravu zboží potrubím. Toto rozhodnutí musí jedna smluvní strana sdělit Komisi EU, která o něm následně informuje ostatní země.

Smluvní strany stanovují pravidla, která vymezují nebo upravují zprávy, jež jsou následně elektronicky předávány mezi celními úřady ve společném systému pro režim tranzit NCTS.

## **2.3 Tranzitní režimy a jejich doklady**

Tranzitní režimy jsou prováděny převážně v silniční dopravě na podkladě různých dokladů, které mohou mít v rámci režimu pouze informativní charakter o celé zásilce. Některé z nich mohou sloužit zároveň i jako záruční doklad.

Doklady na jejichž podkladě se realizuje přeprava v režimu tranzit:

- Doklad T1
- Doklad T2
- Karnet TIR
- Karnet ATA
- Tiskopis 302/FORM 302
- Rýnský manifest

### **2.3.1 Režim vnějšího tranzitu na podkladě dokladu T1**

Na podkladě dokumentu T1 se provádí přeprava v rámci režimu vnějšího tranzitu u zboží, které není zbožím Unie.

Zboží je v režimu vnějšího tranzitu osvobozeno od dovozního cla a jiných legislativou daných poplatků na trase od CÚ odeslání po CÚ určení.

Doklad T1 je elektronicky generován při propuštění zboží do režimu vnějšího tranzitu ve společných aplikacích ve formě tranzitního doprovodného dokladu TDD. Tento doklad obsahuje náležitosti, jakými jsou údaje o odesílateli a příjemci, MRN – neboli specifické referenční číslo tranzitního dokumentu, SPZ vozidla, kódy zemí odeslání a určení, číslo kontejneru, druh dopravy, držitele režimu, CÚ odeslání, CÚ určení, lhůta platnosti TDD, počet a čísla příložených celních závěr.

Dále jsou v tranzitním dokladu údaje o zboží propouštěného do režimu, jako je jeho popis, přiložené dokumenty s číselným označením nebo popisem, zbožový kód, počet colli i s označením balení, čistá hmotnost zboží, hrubá hmotnost zboží a MRN vývozního dokladu které vystavilo CÚ vývozu.

### **2.3.2 Režim vnitřního tranzitu na podkladě dokladu T2**

Dokument T2 poukazuje na to, že zboží má celní status Unie. Na podkladě tranzitního dokladu T2 lze tedy přepravovat zboží Unie z celního území jednoho členského státu na celní území jiného členského státu Unie, přičemž tato trasa prochází přes třetí zemi, aniž by toto zboží ztratilo svůj celní status Unie.

I přesto, že zboží zůstává celní status Unie, mohou se zde objevit jiná místa dodání, na která se vztahují speciální opatření uvedená v legislativě EU. To má za následek i rozdílné použití režimu T2. Následné mutace režimu T2 pro daný specifický případ v souladu s legislativou musí vyjádřit oblast, do které zboží směřuje a jak s ním bude dále nakládáno.

Takovým případem je režim T2F, který umožňuje přepravu zboží společenství na území, jež jsou součástí celního území unie, ale vztahuje se na ně výjimka v rámci DPH.

### **2.3.3 Režim tranzit na podkladu karnetu TIR**

Karnet TIR je mezinárodně uznávaný celní dokument sloužící v režimu tranzit jako celní prohlášení a záruční doklad pro možný vzniklý celní dluh do výše 50 000 USD nebo 60 000 EUR.

Na podkladě karnetu TIR lze provádět přepravu především v silniční přepravě zboží bez změny nákladu, minimálně přes jednu celní hranici za podmínek stanovených v Úmluvě TIR.

Přeprava je uskutečněna pomocí jízdních souprav, silničních vozidel včetně návěsů, přívěsů a kontejnerů od jednoho celního úřadu odeslání jedné smluvní strany k celnímu úřadu určení druhé smluvní strany.

Výše uvedená doprava je prováděna schválenými dopravci, kteří pokud chtějí uskutečňovat dopravy do třetích zemí na podkladě karnetu TIR, musí se registrovat u sdružení nebo organizací oprávněných tyto karnety vystavovat.

Doprovce si podá žádost u oprávněného sdružení, které ji zaeviduje a přepošle celním orgánům s žádostí o prověření, zda je subjekt bezdlužný a neporušující celní předpisy.

Pokud subjekt splňuje veškeré tyto požadavky, zasílají celní orgány zpět vyrozumění o jeho spolehlivosti organizaci vydávající karnety TIR. Za účasti zástupců dopravní společnosti dojde k podpisu závazného prohlášení dopravní společnosti pro přijetí do celního systému TIR, udělení oprávnění k užívání karnetů TIR a převzetí Manuálu pro držitele karnetu TIR. Po těchto formalitách je proces registrace ukončen a daný dopravce může v budoucnu vykonávat přepravy na podkladu karnetu TIR.

Veškeré tyto informace o registraci dopravců jsou zaslány oprávněnému sdružení a správci systému – organizaci IRU se sídlem v Ženevě.

V české republice má oprávnění vydávat karnety TIR pouze sdružení dopravců s názvem ČESMAD BOHEMIA.

To, že byl dopravce sám schválen, nestačí. Ke schválení musí dojít i u silničních vozidel, kterými bude mezinárodní silniční dopravu na podkladě karnetu TIR dopravcem uskutečňována. Silniční vozidlo, jízdní souprava nebo kontejner musí být svou konstrukcí a svým vybavením vyhovující podmínkám stanoveným v Úmluvě TIR pro přepravu pod celní závěrou.

Posuzování a schvalování konstrukčních typů jednotlivých vozidel provádějí na žádost dopravců celní orgány, které tak činí schválením takzvaného APROVAL CERTIFICATE. Tento dokument je osvědčením o schválení technického stavu vozidla a dopravce jej bude pokaždé předkládat celním orgánům při přepravě na podkladě karnetu TIR.

Samotný karnet se skládá z přední obálky, žlutého manifestu, žlutých a zelených útržkových listů, úřední zprávy a zadní obálky karnetu TIR.

Na přední obálce se uvádí datum platnosti karnetu TIR. Lhůta platnosti karnetu TIR je u všech druhů 60 dnů od vydání karnetu dopravci. Dále jsou zde povinné údaje o sdružení, údaje o dopravci, razítko a podpis sdružení, stát nebo státy odeslání, stát nebo státy určení, státní poznávací značka vozidla, číslo APROVAL CERTIFICATE, poznámky a podpis s razítkem držitele karnetu TIR.

Do následujícího žlutého manifestu vypíše držitel karnetu TIR údaje o přepravovaném zboží, o dopravním prostředku, které zboží přepravuje, o místech ujednání odkud a kam

má zboží dorazit a přes jaké celní úřady dopravní prostředek se zbožím projede. Tyto informace potvrzuje držitel svým podpisem a otiskem razítka společnosti.

Identicky vyplněné informace jako na žlutém manifestu jsou i na žlutých a zelených útržkových listech, kde jsou však i odstavce pro vyplnění údajů pro CÚ odeslání, CÚ vstupu, CÚ výstupu a CÚ určení.

Karnet TIR obsahoval dříve 4, 6, 14, nebo i 20 takovýchto kmenových a útržkových listů, které jsou potřebné pro každou zemi, přes kterou musí dopravní prostředek se zbožím projet k místu určení vykládky.

Od 1. července 2016 se na základě analýzy využitelnosti jednotlivých druhů karnetu rozhodlo, že se budou tisknout pouze 6listé a 14listé karnety TIR.

U schválených kontejnerů je možné provádět režim tranzit na podkladě karnetu TIR po železnici nebo po vodě, a to jak ve vnitrozemí, tak na moři. Podmínka této přepravy spočívá v tom, že alespoň část trasy musí kontejner urazit po silnici.

Přeprava na podkladě karnetu TIR v praxi začíná po nakládce, zastávkou schváleného vozidla, jízdní soupravy nebo kontejneru v celním prostoru CÚ odeslání. Zboží, které může být od jednoho nebo více odesílatelů, je předloženo i s jeho kompletní dokumentací a osvědčením o schválení vozidla na podkladě karnetu TIR.

Standartní postup celních orgánů spočívá nejprve v propuštění zboží do režimu vývoz. Následným projednáním režimu tranzit na podkladě karnetu TIR v rámci CÚ odeslání předchodí vývozní režim ukončí.

Již před projednáním režimu tranzit na podkladě karnetu TIR musí být samotný karnet předem vyplněn držitelem režimu. Veškeré povinné údaje, které musí tato osoba vyplnit, jsou názorně uvedeny v obrázku 2.2. Zároveň musí být karnet TIR předložen u CÚ odeslání ve stanovené lhůtě jeho platnosti.

Jak je z uvedeného obrázku 2.2 patrné, projednávající celník v rámci CÚ odeslání doplní údaje do odstavců 1. – 6. na prvním žlutém kmenovém listu, odstavce 16. – 23. na prvním žlutém útržkovém listu. Stejně tak vyplní i odstavce 16. – 23. u zeleného útržkového listu.

Na každý zbylý útržkový list napíše pouze údaje o přiložených celních závěrách, které potvrdí svým podpisem a otiskem služebního razítka. Bílý útržkový list utrhne



a ponechá s elektronicky vygenerovaným tranzitním doprovodným dokladem v evidenci příslušného CÚ.

Obr. 2.2 Vzor vyplnění prvního žlutého útržkového a kmenového listu

<b>KDO</b>	Celní úřad odesláni A (a držitel)
<b>KDY</b>	Celní úřad odesláni A (a před zahájením přepravy)
<b>CO</b>	Útržkový list a kmenový list č. 1, str. 1
<b>AKCE</b>	<p>Celníci:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Zkontrolují zboží (musí odpovídat zbožovému manifestu)</li> <li>▶ Zkontrolují platnost karnetu TIR a schvalovacího osvědčení</li> <li>▶ Zkontrolují připevněné tabulky TIR</li> <li>▶ Celně uzavřou vozidlo</li> <li>▶ Označují všechny strany připojených dokumentů a připojí je ke karnetu TIR</li> <li>▶ Vyplní, odtrhnou a založí útržkový list č. 1</li> <li>▶ Vrátí karnet řidiči</li> </ul>

**Útržkový list č. 1**

Odstavce 2-15 bude muset vyplnit držitel před přepravou (viz str. 5).

Pro úřední potřeby: Jakákoliv informace usnadňující celní kontrolu, tj. číslo předcházejících celních dokumentů atd.

Odstavec 16: Č. celní závěry – musí být vyplněno na každém útržkovém listu karnetu TIR

Odstavec 17: Datum (dd/mm/yyyy), razítko a podpis celního úřadu odesláni A – musí být vyplněno na každém útržkovém listu karnetu TIR

Odstavec 18: Název a pokud je to vhodné místo celního úřadu odesláni A

Odstavec 19: Zaškrtnout, zda celní závěry jsou neporušené (neuvádí se při odesílání)

Odstavec 20: Lhůta tranzitu pro přepravu k dojezdu na celní úřad výstupu B v této zemi (nepovinné)

Odstavec 21: Identifikace celního úřadu odesláni A

Pod číslem: Číslo v celních knihách, uvedené pro tuto operaci TIR

Odstavec 22: Jiné: zde může být uveden itinerář, např. celní úřad výstupu B

Odstavec 23: Datum (dd/mm/yyyy), razítko a podpis celního úřadu odesláni A

Tato informace se uvede také do odstavců 18-23 útržkového listu 23, str. 2

**Kmenový list č. 1**

Odstavec 01: Identifikace celního úřadu odesláni A

Odstavec 02: Číslo v celních knihách celního úřadu odesláni A

Odstavec 03: Číslo připojených celních závěr

Odstavec 04: Zaškrtnout, zda celní závěry jsou neporušené (neuvádí se při odesílání)

Odstavec 05: Jiné: (itinerář – nepovinné)

Odstavec 06: Datum (dd/mm/yyyy), razítko a podpis celního úřadu odesláni A, potvrzující, že celníci schválili operaci TIR

Zdroj: [11]

Při příjezdu vozidla k CÚ výstupu vyplní celník na zeleném útržkovém listu odstavce 24. – 28. a k němu připojený útržkový list v odstavcích 1. – 6. Údaje následně opět

stvrdí celník svým podpisem a otiskem služebního razítka, čímž potvrdí výstup zboží z daného celního území.

Obr. 2.3 Vzor vyplněného zeleného útržkového a kmenového listu

The image shows two examples of filled-out green TIR forms. The top form is 'VOLET N° 2' and the bottom is 'SOUCHE N° 2'. Both forms include fields for origin (Istanbul), destination (Kapikule), date (26/08/2012), and cargo details (Household goods and Textiles). They feature official stamps from the Turkish Customs and TIR operators.

KDO	Celní úřad výstupu B (a držitel)
KDY	Celní úřad výstupu B (a odesláni A a před zahájením přepravy)
CO	Útržkový list a kmenový list č. 2, str. 2
AKCE	Celníci: Zkontrolují neporušenost celních závěr a že nedošlo k násilnému vniknutí do vozidla. Ověří, že odstavec 6 kmenového listu č. 1 byl orazitkovaný; v opačném případě nemůže být karnet přijat. Vyplní a odtrhnou útržkový list č. 2 a zaevidují do celních knih celního úřadu výstupu B, zašlou osvědčení o ukončení (odtržitelná část s odstavci 18-28) celnímu úřadu odesláni A.

**Útržkový list č. 2**

- Odstavec 2-15 budou vyplněny držitelem před přepravou (viz str. 5 této brožurky).
- Odstavce 16-23 budou vyplněny celním úřadem odesláni A.
- Odstavec 24: Název a identifikační číslo celního úřadu výstupu B
- Odstavec 25: Zaškrtnout, zda jsou celní závěry neporušené
- Odstavec 26: Pokud je zboží vyloženo, kolik balíků (vyplňuje pouze celní úřad určení)
- Odstavec 27: Výhrada – pokud je problém (poškozené/ chybějící zboží), označte velkým R a problém popište. V závislosti na okolnostech může být vyplněna úřední zpráva (viz brožurka str. 10).
- Odstavec 28: Datum (dd/mm/yyyy), razítka a podpis celního úřadu výstupu B

**Kmenový list č. 2**

- Odstavec 01: Označení celního úřadu výstupu B
- Odstavec 02: Zaškrtnout, zda jsou celní závěry neporušené
- Odstavec 03: Počet vyložených balíků (vyplňuje pouze celní úřad určení)
- Odstavec 04: Číslo nových celních závěr (pokud jsou použity)
- Odstavec 05: Výhrady (jak je uvedeno výše, odstavec 27)
- Odstavec 06: Datum (dd/mm/yyyy), razítka a podpis celního úřadu výstupu B

Zdroj: [11]

Pro vstup na celní území jiného státu proběhnou stejné celní formalilty pro vyplnění karnetu, jak tomu bylo u CÚ odesláni.

U následujícího CÚ určení celník vyplní karnet stejným způsobem, jako kdyby jej vyplňoval celník na CÚ výstupu.

Je-li CÚ určené konečným celním úřadem, režim tranzit bude ukončen a zároveň vyřízen propuštěním zboží do dovozního režimu.

Každý list karnetu slouží jako jednotlivé celní prohlášení, kromě žlutého manifestu, který zůstává vždy i s kmenovými listy u karnetu.

Žlutý manifest slouží k prokázání zboží, které je na podkladu karnetu TIR přepravováno.

Na podkladě karnetu TIR je zákaz přepravy takových komodit, jakými jsou alkoholické a tabákové výrobky, s výjimkou přepravy piva, vína a surového tabáku.

### **2.3.4 Režim tranzit na podkladě karnetu ATA**

Karnet ATA je dle Istanbulské úmluvy písemné celní prohlášení pro režim dočasněho použití mimo určité celní území. Zboží je tedy na tento jeden doklad vyvezeno, tranzitováno a po dovozu do destinace dočasněho použití na stejný dokument, stejným způsobem zasláno zpět.

Toto dočasné použití můžeme přiřadit spíše k takovým specifickým účelům jako například pro výstavy produktů na veletrzích, pro zboží určené k výkonu povolání, nebo sloužící jako ukázka obchodních vzorků, a to vše s částečným nebo úplným osvobozením od cla a jiných legislativou stanovených poplatků. Na tento jeden dokument se tedy uskuteční všechny režimy od vývozu, tranzitu, dovozu do země určené až po formality spjaté s jeho zpětným dovozem do EU.

Na podkladě karnetu ATA lze využít přepravu pouze v rámci smluvních zemí, které podepsaly Úmluvu o dočasném použití. Těchto zemí je k dnešnímu dni 78 a patří mezi ně i Česká republika.

V České republice vystavuje karnety ATA Hospodářská komora, a to pro osoby zapsané v obchodním rejstříku, osoby, které podnikají na základě živnostenského oprávnění, nebo na základě jiného než živnostenského oprávnění podle zvláštních předpisů, ale také fyzické osoby, které provozují zemědělskou výrobu a jsou zapsané do evidence podle zvláštního předpisu.

Karnet ATA slouží také jako záruční doklad, což znamená, že držitel režimu nemusí skládat celní jistotu, ale takové výhody nelze využít na veškeré zboží.

I karnet ATA má své omezující podmínky. Hodnota vyvážených předmětů nesmí přesáhnout částku 5.000.000,- Kč a zároveň se nesmí jednat například o spotřební zboží nebo propagační materiál, který je určen k rozdáni, čili by se nevrátil logicky zpět.

Za držitele karnetu ručí organizace, která ho vydala. V případě, že se v průběhu režimu se zbožím něco stane a z tohoto důvodu se na podkladě karnetu nevrátí zpět, uhradí ušlý celní dluh vydávající organizace a následně je tato částka po držiteli karnetu vymáhána.

Karnet ATA nelze použít pro poštovní styk a pro účely následného opracování, tudíž vyvezené zboží se musí navrátit zpět bez toho, aniž by zásadně změnilo svou povahu, jakou mělo právě při vývozu.

Maximální lhůta pro zpětný dovoz je jeden rok od potvrzení karnetu celními orgány.

Pro dočasné použití silničních motorových vozidel je dle Istanbulské úmluvy určený doklad karnet CPD. Jako vydávající a záruční sdružení za karnety CPD odpovídá v ČR Ústřední automotoklub České republiky.

### **2.3.5 Režim tranzit na podkladě Tiskopisu 302/FORM 302**

Tiskopis 302 je jako například karnet ATA vývozním, tranzitním i dovozním celním prohlášením, na jehož podkladě má přepravované zboží nárok na úplné osvobození od cla a jiných legislativou daných poplatků.

Pravidla tranzitního režimu na podkladě tiskopisu FORM 302 jsou stanovena Úmluvou mezi účastníky Severoatlantické smlouvy o statutu jejich ozbrojených sil. Jak je již z názvu patrné, přepravu na podkladě tiskopisu 302 lze použít pouze příslušníky ozbrojených sil NATO u zboží přepravovaného na příkaz pod velením těchto ozbrojených sil.

Jednotkám ozbrojených sil NATO připadne místně určený celní úřad, který každé jednotce předává tiskopis 302 s již vyplněným pořadovým číslem, adresu místně příslušného celního orgánu, a hlavně celý tento tiskopis musí být předem potvrzen razítkem a podpisem příslušného orgánu. Bez předem předvyplněného a potvrzeného formuláře 302 nelze přepravu vůbec uskutečnit.

FORM 302 je překládán celnímu úřadu buď v listinné, nebo elektronické formě.

Je-li tiskopis 302 předložen v listinné podobě a má-li být propuštěn do režimu tranzit, musí vyvážející jednotky dodat FORM 302 v 5 ti kopiích s příloženým seznamem, přepravovaného zboží uvedeném na obsahovém listě.

Po dokladové a fyzické kontrole údajů uvedeném na tiskopise 302 propustí celník zboží do navrhovaného režimu. Kopii formuláře číslo 3. sloužící pro celní účely si celník ponechá a založí do evidence na CÚ. Zbylé kopie slouží pro přepravce, příjemce, CÚ určení a pro potřebu vydávající organizace.

### **2.3.6 Režim tranzit na podkladě Rýnského manifestu**

Rýnský manifest a přepravu v rámci tohoto režimu upravuje Mannheimská úmluva a protokol přijatý Ústřední komisí pro plavbu po Rýně.

Dle názvu se tato úmluva týká zemí, které leží na řece Rýn. Na podkladě Rýnského manifestu lze překročit státní hranice po Rýně a jeho přítocích bez celní kontroly, pokud plavidlo na daném území nenakládá nebo nevykládá svůj přepravovaný náklad.

Při přepravě zboží po Rýně se nevyžaduje poskytnutí jistoty na možný vzniklý celní dluh v režimu tranzit.

## **2.4 Zajištění celního dluhu v režimu tranzit**

Podmínkou propuštění zboží do tranzitního režimu Unie nebo společného tranzitního režimu je poskytnutí celní jistoty.

Celní jistota v režimu tranzit se uplatňuje pro úhradu celního dluhu a jiných poplatků, které by mohly vzniknout u zboží přepravovaného v rámci dané tranzitní operace.

Celní jistota může být poskytnuta složením částky v hotovosti na zvláštní účet celního úřadu. Dalším způsobem poskytování celní jistoty je závazek ručitele, kdy ručitel je třetí osoba oprávněná poskytovat finanční záruky (banka, pojišťovna). Možné je také poskytnutí jinou formou, například zástavním právem k nemovité věci.

Celní jistoty se liší v návaznosti na počet operací, které jsou schopny zajistit, a proto jsou rozděleny na:

- Jednotlivé jistoty – jistoty použitelné pouze na jednu tranzitní operace
- Souborné jistoty – jistoty použitelné na jednu nebo více tranzitních operací

Jak bylo již výše uvedeno, jednotlivá jistota může být předložena jako důkaz o zajištění zboží celnímu úřadu odesláním formou listiny dokazující složení částky v hotovosti nebo ručením.

Ručit za možný vzniklý celní dluh je možno formou jednotlivé jistoty závazkem ručitele s použitím záruční listiny, což je v praxi prohlášení ručitele, kde se zavazuje uhradit do 30 dnů ušlý celní dluh.

Jinou formou jednotlivé jistoty je závazek ručitele s použitím záručního dokladu, která je odlišná od záruční listiny tím, že ručitel zaplatí při první výzvě ušlý celní dluh do výše 10 000 EUR.

Přijetí jednotlivých jistot je podmíněno kontrolou a následným schválením příslušného celního úřadu a musí vždy zajišťovat 100 % všech cel a jiných poplatků.

Naopak souborná jistota pro režim tranzit musí být použita pouze ve formě závazku ručitele. [12]

Povolení k použití souborné jistoty pro zajištění celního dluhu v režimu tranzit je podmíněno povolením celních orgánů pro osoby, které: [9]

- a) „*jsou usazeny na území Unie*“, [9]
- b) pravidelně využívají tranzitní operace a jsou schopné splnit své závazky v režimu tranzit,
- c) „*se nedopustily žádného vážného nebo opakovaného porušení celních nebo daňových předpisů a nemá žádný záznam, pokud jde o závažné trestné činy související s jeho hospodářskou činností.*“ [9, s. 25]

Osoby, kterým bylo uděleno povolení využívat soubornou jistotu, musí zajistit 100 % referenční částky, která by mohla vzniknout z dané tranzitní operace.

Oprávněné hospodářské subjekty AEO mohou využívat sníženou částku jistoty k pokrytí referenční částky v případech, kdy je:

- 50 % referenční částky je kryta jistotou,
- 30 % referenční částky je kryta jistotou a,
- úplné zproštění povinnosti poskytnout jistotu.

Zbylé procentuální části z těchto referenčních částek jsou kryty finančními zdroji držitele povolení.

V případech pro zajištění částky za celní dluh, která by mohla vzniknout mimo území České republiky, slouží jiná, a to mezinárodní souborná jistota, která má uplatnění v každém členském státě EU.

Výše zajištění však musí pokrývat i veškeré možné vzniklé legislativou dané poplatky za zboží, které by mohly vzniknout na území daného členského státu, a to včetně SPD a DPH.

Souborná jistota má platnost dva roky, s možností následných prodlužování její platnosti. Souborná jistota obsahuje určitý limit finančních prostředků pro plnění povinnosti zajistit celní dluh v režimu tranzit. Je-li tento limit vyčerpán, musí držitel režimu využít k zajištění některou z jednotlivých jistot. Je-li tranzitní režim ukončen a vyřízen, jistota se vrací zpět na účet ručitele.

Další možností zajištění celního dluhu v režimu tranzit je již zmíněné zajištění při přepravě na podkladu karnetu TIR a karnetu ATA.

## **2.5 Zjednodušené postupy v celním režimu tranzit**

Celní orgány mohou na žádost subjektů povolit jistá zjednodušení v rámci tranzitního režimu, která mohou firmám usnadnit povinné celní formality.

Zjednodušené postupy se mohou projevit ve formě použití souborné jistoty, použití zvláštního typu celních závěr, nebo jako status schváleného odesílatele a schváleného příjemce.

Dalšími druhy zjednodušení u různých druhů doprav mohou být použití zjednodušených tranzitních operací v železniční, letecké dopravě a pro zboží přepravované po moři.

Plnohodnotné využití ZJP v režimu tranzit je podmíněno přístupem do systému NCTS, jehož prostřednictvím bude probíhat elektronická komunikace s orgány celní správy.

V následujících kapitolách se zaměříme spíše na status schváleného odesílatele a schváleného příjemce, kde následně budou zjednodušení popsána i u každého druhu dopravy.

### **2.5.1 Status schváleného odesílatele**

Status schváleného odesílatele umožňuje na základě povolení celních orgánů osobě, která je v tomto případě i držitelem režimu, provádět celní formality pro zahájení přeprav v celním režimu tranzit bez toho, aby bylo zboží předkládáno CÚ odeslání, a to i mimo úřední hodiny CÚ.

Jelikož musí být prostor se zbožím u dopravního prostředku opatřen celní závěrou, musí mít schválený odesílatel ještě zvlášť povolení pro přiložení celní závěry zvláštního typu. Této povinnosti může být schválený odesílatel zproštěn, poskytne-li dostačující údaje o ztotožnění zboží a jeho specifických charakteristikách.

Povolení je poskytnuto pouze osobám, které byly zproštěny od povinnosti zajistit celní dluh nebo mají oprávnění využívat soubornou jistotu. Celní orgány stanoví v povolení podmínky pro využití statusu schváleného odesílatele, jako například příslušný CÚ odeslání pod záštitou, kterého bude tranzitní operace zahajována. V povolení je také stanovena lhůta pro CÚ odeslání, ve které se rozhodne, zda u daného zboží proběhne fyzická kontrola celních orgánů, či nikoli.

Dalšími body povolení jsou například podmínky pro ztotožnění zboží nebo určení zboží, které je z daných operací úplně vyloučeno. Jsou zde také uvedeny záložní postupy v případě nefunkčnosti programu NCTS, provozní a kontrolní opatření, ale také zvláštní podmínky pro provádění úkonů mimo úřední hodiny CÚ odeslání.

Jak již bylo výše popsáno, schválený odesílatel musí mít přístup do systému NCTS, kde si sám vytvoří tranzitní celní prohlášení, které zašle celnímu úřadu odeslání bez povinnosti předložit zboží. Pro případ, že by CÚ rozhodl o kontrole zboží, musí schválený odesílatel zajistit veškerou dokumentaci a možnost ztotožnění zboží.

Nebylo-li o kontrole rozhodnuto, celní prohlášení subjekt elektronicky přijme a následně propustí do daného tranzitního celního režimu. Po propuštění zboží do tranzitního režimu vytiskne schválený odesílatel TDD a předá jej dopravci.

### **2.5.2 Status schváleného příjemce**

Status schváleného příjemce umožňuje subjektu na základě povolení celních orgánů ukončení tranzitních operací ve vlastních prostorách, nebo na jiném schváleném místě, aniž by zboží muselo být předloženo v celním prostoru příslušného CÚ určení.



Dle úmluvy TIR mohou celní orgány povolit hospodářským subjektům status schváleného příjemce při přepravě zboží v tranzitním režimu na podkladě karnetu TIR.

Celní orgány stanovují stejně jako u schváleného odesílatele podmínky, které je schválený příjemce povinen dodržovat při ukončování tranzitního režimu. Je to například určení celních úřadů odpovídajících za dohled nad subjektem uvedeném v povolení, nebo také lhůta pro rozhodnutí CÚ určení, ve které bude rozhodnuto, zda bude u zboží provedena fyzická kontrola před ukončením tranzitního režimu. Dále jsou zde stanoveny záložní postupy v případě nefunkčnosti programu NCTS, provozní a kontrolní opatření, ale také zvláštní podmínky pro provádění úkonů mimo úřední hodiny CÚ určení.

Při ukončování tranzitního režimu musí být zboží předloženo do prostor stanovených v povolení schváleného příjemce, ve stanovené lhůtě, s neporušenou celní závěrou a v nezměněném stavu.

Po doručení zboží na určené místo, zasílá schválený příjemce v systému NCTS zprávu CÚ určení o příchodu zboží, případně jej informuje, zda výše uvedené podmínky pro ukončení nebyly porušeny a vyčká ve lhůtě stanovené pro CÚ, dokud nedostane elektronicky svolení k vykládce.

Po vyložení zboží sám kontroluje, zda doručené zboží odpovídá celnímu prohlášení a nejpozději den po povolení k vykládce musí zaslat zprávu, v níž uvede, zda byly při vykládce nebo po ní zjištěny nějaké nesrovnalosti, či nikoli.

Dopravci pak následně schválený příjemce vytiskne potvrzení o dodání zboží.

Tranzit v železniční dopravě je upravován kromě právních celních předpisů pro režim tranzit také Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě COTIF.

Železniční mezinárodní přeprava zásilek je prováděna na podkladě nákladního listu CIM, který slouží jako důkaz přepravní smlouvy a současně slouží jako celní prohlášení na propuštění zboží do režimu tranzit. To u celního prohlášení však platí pouze v případě, že je využíván takzvanými schválenými železničními podniky ve vzájemné spolupráci.

V tomto režimu hrají role CÚ odeslání a CÚ určení. V obou případech jsou to místně příslušná pracoviště v návaznosti na lokální umístění železniční stanice, kde je tranzitní režim zahajován nebo ukončován.

Obsahově stejně jako i jiné nákladní listy nese NL CIM veškeré informace o zásilce, včetně jména odesílatele, příjemce, charakteristiku zboží a dopravních prostředků, které zboží přepravují.

*„Při železniční přepravě do států SNS, Číny a jiných je vedle překládky z vozů normálního rozchodu (1435 mm) na vozy širokého rozchodu (1520 mm) nutné provést nový podej, což v praxi znamená přepis údajů z NL CIM do NL SMGS. Analogická situace je i v opačném směru, tj. při dovozu z těchto zemí. Záležitost nového podeje je zapříčiněna existencí dvou přepravních právních předpisů, a to Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě COTIF, kterou se, společně s Jednotnými právními předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční nákladní přepravě CIM a Dohody o mezinárodní železniční přepravě zboží SMGS, jež je platná v zemích SNS i některých dalších evropských a asijských.“ [13]*

Z těchto důvodů byl vytvořen univerzální nákladní list CIM/SMGS, který jak jeho název napovídá, tvoří část CIM a část SMGS. Část CIM v NL CIM/SMGS tak odpovídá pravidlům NL CIM a lze jej použít jako celní prohlášení na propuštění zboží do tranzitního režimu.

Držiteli režimu v těchto případech bývají železniční přepravní společnosti, které dané zboží přebírají a následně přepravují na podkladě NL CIM a CIM/SMGS.

Není-li při přepravě zboží použit NL CIM nebo NL CIM/SMGS jako tranzitní celní prohlášení u společností, kterým bylo uděleno povolení zjednodušeného postupu pro přepravu zboží po železnici, musí být vždy zajištěn i celní dluh vztahující se na přepravu zboží.

Nákladní list CIM se vydává v návaznosti na způsob přepravovaného zboží, a to buď zvlášť na jednotlivé vagóny nebo dohromady na ucelený vlak.

NL CIM může být také použit jako celní prohlášení na propuštění zboží do tranzitního celního režimu v rámci zjednodušeného postupu. V takovém případě podává subjekt žádost o povolení ZJP příslušnému celnímu úřadu, který nemá-li pochybnosti po kontrole žádosti a samotného subjektu, vydává povolení ZJP v tranzitním režimu.

## 2.7 Režim tranzit v letecké dopravě

Režim tranzitu v letecké dopravě se může uskutečnit v rámci zjednodušení pro přepravu zboží od jednoho letiště odeslání, kde je zboží naloženo, k letišti určení, kde bývá zboží vyloženo, dvěma různými způsoby:

- na podkladě elektronického manifestu
- na podkladě listinného manifestu.

Konkrétně se jedná o zjednodušení úrovně 1, kde na každé zboží musí být použit zvlášť listinný manifest a zjednodušení úrovně 2, kde se využije jeden elektronický manifest pro zboží propuštěné do více tranzitních režimů. [14]

Zajištění celního dluhu, který by mohl při přepravě v režimu tranzit vzniknout, se u letecké mezinárodní dopravy nevyžaduje z důvodů její spolehlivosti a bezpečnosti, což neplatí pro přepravu leteckého nákladu po silnici.

Letecký manifest je důkazem uzavření smlouvy o letecké přepravě zboží mezi odesílatelem a dopravcem. Zároveň slouží i jako celní prohlášení, které obsahuje veškeré informace specifikující přepravované zboží, kterými jsou jeho popis, hrubá hmotnost, počet nákladových kusů, celní status a informace o jeho dopravě. Dále například číslo letu, datum letu, název letiště odeslání a určení nebo název letecké společnosti.

Letecké přeprava se však může uskutečnit i na podkladě standardního celního prohlášení s pomocí systému NCTS s klasickými podmínkami pro režim tranzit.

V tomto případě se takové zboží zahrne do obchodního nákladního listu s odkazem na použití tranzitního režimu, ale nikoli do manifestu sloužící jako celní prohlášení.

## 2.8 Režim tranzit v námořní dopravě

Stejně jako u letecké dopravy slouží i v námořní dopravě zjednodušení pro tranzitní celní prohlášení. Zboží se všeobecně může v námořní dopravě přepravovat v rámci režimu tranzit pouze po schválených linkách, a to jak už v klasickém režimu tranzit, tak i při zjednodušeném postupu udělenému přepravním společností.

Zjednodušené postupy mohou na základě předchozích vydaných povolení celních orgánů využívat společnosti, které se plaví pravidelnými linkami od sváleného přístavu

odeslání, ke schváleným přístavům určení. Dopravci jsou v tomto případě v postavení držitele režimu tranzit a nesou zodpovědnost za splnění veškerých podmínek pro tento režim a podmínek udělených v povolení pro ZJP.

Přístavem odeslání je přístav nakládky a přístavem určení je přístav vykládky zboží.

Zjednodušení u námořní dopravy má stejně jako v letecké dopravě dvě úrovně.

U úrovně jedna je jako tranzitní celní prohlášení použit manifest, a to na každé zboží zvlášť v návaznosti na jeho celní status. V úrovni jedna se tedy využije manifestu samostatně pro zboží propuštěného do režimu T1 a dále zvlášť pro zboží přepravované v režimu T2.

Pro zjednodušení úrovně 2 lze na jednom manifestu uvést více zboží propuštěného do více tranzitních režimů, a to jak papírově, tak i v elektronické formě.

Manifest v námořní dopravě slouží jako důkaz uzavření smlouvy o přepravě zboží mezi odesílatelem a dopravcem. Zároveň ale slouží i jako celní prohlášení, které obsahuje stejně jako letecký manifest veškeré informace specifikující přepravované zboží jako je jeho popis, hrubá hmotnost, počet nákladových kusů, celní status. Obsahuje také informace o jeho dopravě jako například jméno lodi, název přístavu odeslání a určení nebo název dopravní společnosti.

Využívá-li námořní společnost těchto zjednodušených postupů, nepožaduje se v těchto případech poskytnutí jistoty v rámci režimu tranzit.

### 3 Analýza procesů v jednotlivých fázích režimu tranzit

Procesy v jednotlivých fázích režimu tranzit jsou vázány na osoby, které při jeho realizaci účinkují a způsob, jakým podle legislativy postupují.

#### 3.1 Postup na celním úřadu odeslání

Jakákoliv osoba, která bude uskutečňovat mezinárodní dopravu zboží, které se má z legislativní povinnosti podrobit celním formalitám, musí na toto zboží podat celní prohlášení, kterým navrhne, aby bylo zboží propuštěno do jednoho z celních režimů.

*„Celní prohlášení lze podat před očekávaným předložením zboží celnímu úřadu. Není-li zboží předloženo do 30 dnů od podání celního prohlášení, má se za to, že celní prohlášení nebylo podáno.“ [9, s. 62]*

Tranzitní celní prohlášení podává deklarant elektronicky, podáním deklarace do systému NCTS formou zprávy D\_N\_POD, s tím že vyplní povinné údaje do systému, který získal potřebnou certifikaci pro komunikaci se systémy celních orgánů.

Nejsou-li zjištěny při registraci elektronického TCP nesrovnalosti, případ se zaregistruje do systému, o čemž se deklarant přesvědčí zpětnou vazbou ve formě zprávy C\_R\_REG.

Jsou-li zjištěny při registraci v systému nesrovnalosti, například v podobě nevyplněných povinných kolonek CP nebo chybné fiktivní kódy ke zboží, které prokazují vyloučení z různých legislativních omezení, TCP bude systémem zamítnuto a deklarantovi se zasílá elektronicky informace v podobě zprávy C\_I\_CHB.

Po registraci CP je novému TCP systémem vygenerováno nové jedinečné číslo MRN, které se celnímu úřadu odeslání objeví v systému NCTS v záložce registrováno.

Obdobně probíhá i registrace nově podaných vývozních dokladů, které předchází při projednání TCP. Ty jsou následně tranzitními režimy ukončovány v rámci CÚ výstupu.

Po registraci deklarant vytiskne elektronicky generované TDD, které předloží spolu se zbožím a veškerou potřebnou dokumentací na CÚ odeslání.

Celnímu úřadu se předloží výtisk TDD, celní jistota, přepravní doklad, faktura, nákladní list, licence a předcházel-li režimu tranzit jiný režim, může CÚ požadovat dokumenty i

k tomuto předcházejícímu celnímu režimu. Veškeré tyto dokumenty musí být zároveň uvedeny v TCP.

Celní jistota se může předložit buď ve formě složení částky na účet CÚ, nebo listinou jednotlivé jistoty, kterou celník kontroluje, vyplní zbylé povinné údaje a následně schválí.

Souborná jistota je uvedena v elektronickém celním prohlášení systému NCTS. Chybí-li na souborné jistotě prostředky pro provedení dané tranzitní operace, systém na to celníka upozorní. Subjekt poté může využít jedné z jednotlivých jistot nebo musí počkat, než se mu vrátí prostředky z jiných zajištěných tranzitních operací.

Na CÚ odeslání bude tento případ přidělen vybranému referentovi celního řízení, který provede kontrolu dokladů s registrovaným CP v systému NCTS, zda zboží splňuje požadavky pro propuštění do navrhovaného tranzitního režimu.

Jsou-li údaje předložené v systému NCTS správně vyplněny a zároveň jsou-li splněny veškeré podmínky, jako je zajištění zboží, správná dokumentace zboží, fyzické předložení zboží, přijme elektronicky referent celního řízení toto registrované TCP.

Nebudou-li splněny podmínky pro přijetí TCP, vyzve vybraný referent celního řízení deklaranta k odstranění vad v podaném TCP.

Mají-li celní orgány pochybnosti o zboží, mohou po přijetí na základě rizik nebo náhodného výběru nařídit kontrolu zboží. Kontrola může být uskutečněna buď:

- a) Podrobnou kontrolou dokladů
- b) Fyzickou kontrolou zboží i s možností odebrání vzorků

Kontrola dokladů probíhá ke ztotožnění veškerých údajů v CP. Na základě prováděné kontroly má celník právo na dožádání dalších dokumentů pro vyvrácení možného podezření na různá omezení, která se na zboží můžou vztahovat a znemožnit tak jeho propuštění do navrhovaného režimu.

Ze stejného důvodu probíhá i fyzická kontrola zboží doprovázená podrobnou fotodokumentací.

Nejsou-li ke kontrole potřebné důvody, nachází se zboží v systému NCTS ve stavu přijato a lze jej následně propustit do navrhovaného celního režimu.

Před propuštěním celník stanoví lhůtu pro předložení zboží u CÚ určení. Je-li to pokládáno za nezbytné, stanoví i závaznou trasu tranzitu. Budou-li z důvodu zajištění totožnosti přikládány na dopravní prostředek celní závěry, zapíše do systému k TCP i počet a označení přiložených celních závěr.

Lhůta je stanovena úměrně s ohledem na délku trasy, povahu dopravního prostředku a po jejím stanovení ji nelze změnit.

Bylo-li předloženo mezinárodní povolení pro provozování mezinárodní přepravy, zapíše celník do systému i specifické číslo daného přepravního povolení a zboží propustí do navrhovaného režimu.

Po propouštění zboží vytiskne 2 tiskopisy projednaného TDD, opatří je služebním razítkem, z toho jeden výtisk založí do evidence dokladů na CÚ odeslání a druhý předá deklarantovi jako důkaz o splnění celních formalit pro zboží, které následně může opustit celní prostor a uskutečnit cestu k CÚ určení.

Je-li zboží přepravováno v rámci společného tranzitního režimu k CÚ určení, činí se tak na jednom tranzitním dokladu, a tedy pod jednou zárukou.

Je-li zboží přepravováno z EU do třetích zemí mimo celní území Unie, je zboží zajištěno na podkladu karnetu TIR a celní formality zde probíhají, jak bylo uvedeno v kapitole 2.3.3.

## **3.2 Realizace dopravy pod celním dohledem**

Doprava pod celním dohledem se uskutečňuje od CÚ odeslání k CÚ určení přes CÚ tranzitu jednotlivých celních území. Tranzitní celní úřad se nachází v místech vstupu a výstupu daného celního území. Vzhledem ke geografickému umístění České republiky jsou těmito tranzitními celními úřady pouze mezinárodní letiště.

Osoba přepravující zboží v režimu tranzit je povinna předložit zboží společně s TDD na každém vstupu a výstupu daných celních území, kterými je zboží v režimu tranzit přepravováno.

Na základě elektronické komunikace ve společném tranzitním systému má CÚ tranzitu v systému NCTS od CÚ odeslání uvedený údaj o tom, že dané zboží je poukázané právě k tomuto CÚ tranzitu i s uvedenými specifikacemi doprovázející tuto zásilku.

Po předložení zboží a dokladů je přidělen případ vybranému referentovi celního řízení, který předložené TDD zaeviduje jako zásilku v roli CÚ tranzitu a zkontroluje údaje v elektronickém TCP s předloženým TDD. Po ztotožnění údajů potvrdí jejich správnost v systému NCTS.

Po tomto kroku má celník možnost zapsat zboží v rámci CÚ vstupu nebo výstupu, nařídit kontrolu nebo připsat k TCP události, které nastaly během přepravy.

Je-li nařízena kontrola zboží, probíhá stejnými způsoby, jaké již byly uvedeny v kapitole 3.1.

Po kontrole dokladu TDD s elektronickým TCP v systému NCTS celník rozhodne, zda zboží elektronicky odbavit a tím rozhodnout o vstupu nebo výstupu zboží.

Jsou-li splněny všechny náležitosti, celník zboží odbaví a propustí jej do navrhovaného režimu v postavení CÚ tranzitu

Tuto skutečnost následně celník tranzitního úřadu stvrdí svým vlastnoručním podpisem a otiskem služebního razítka na předloženém TDD, který následně vrací osobě, která jej předložila.

Dopravce tedy pokračuje se zbožím buď k dalšímu CÚ tranzitu nebo přímo až k CÚ určení.

### **3.3 Postup na celním úřadu určení**

Pro ukončení tranzitního režimu musí být předloženo zboží s veškerými doklady na CÚ určení, a to ve stanovené lhůtě, v nezměněném stavu, s neporušenými celními závěrami na dopravním prostředku uvedeném v TDD.

MRN se nachází u CÚ určení v systému NCTS v záložce *Čeká na příjezd*. Tuto informaci zde elektronicky zaslal CÚ odesláním. CÚ určení má tuto informaci k dispozici ještě před samotným příjezdem současně s údaji o zboží.

Referent celního řízení, kterému bude případ předložen k projednání, zkontroluje nejdříve prvotní podmínky pro režim tranzit čili lhůtu na TDD, značení dopravního prostředku a celní závěry.

Následně elektronicky zapíše skutečnost, že se zboží skutečně dostavilo na CÚ určení. Zápis provede vypsáním hrubé hmotnosti, CÚ odesláním a SPZ dopravního prostředku.



Tyto vypsané informace následně potvrdí v systému NCTS, s tím, že systém již v této fázi může celníka upozornit na některé nesrovnalosti, jako na chybné SPZ, jiný CÚ určení nebo překročenou lhůtu uvedenou na TDD.

Souhlasí-li data TCP s předloženými doklady, potvrdí celník jejich správnost a TCP se ze záložky *Čeká na příjezd*, přesune do záložky *Odbavováno*. Zároveň se CÚ odeslání elektronicky zašle zpráva, o příchodu zboží na CÚ určení.

Jako v předešlých kapitolách může být při zapisování TCP z důvodů různých podezření na porušení předpisů nařízena kontrola zboží, jejíž průběh byl stručně popsán již v kapitole 3.2.

Stejně jako ze záložky *Odbavováno*, tak i po kontrole, která neprokáže žádné porušení legislativou daných předpisů, lze navrhované TCP ukončit.

Po elektronickém ukončení TCP byly splněny veškeré potřebné formality a byla ukončena i celá tranzitní operace.

Celník po ukončení režimu tranzit запиše do předloženého TDD datum ukončení režimu, kontrolu celní závěry, a to vše potvrdí otiskem služebního razítka a vlastnoručním podpisem. Následně tento dokument založí do evidence TDD na CÚ.

Je-li k dispozici alternativní doklad TDD pro dopravce, stejným způsobem potvrdí i tento alternativní dokument, který předá zpět zúčastněné osobě.

Na žádost dopravce může celník potvrdit i stvrzenku, která neslouží jako alternativní důkaz, ale pouze jako informace držiteli režimu, že dopravce splnil své podmínky v rámci tranzitního režimu a dopravil tranzitní doklad k CÚ určení. Stvrzenku vyplní daná osoba ještě před jejím potvrzením.

Je-li dokument ukončen na jiném CÚ, než je původně deklarovaný CÚ určení, stane se v této pozici celním úřadem určení celní úřad, kde byl TDD přijat.

Tím, že byl tranzitní režim ukončen, neznamená, že byl i úspěšně vyřízen. Ukončením tranzitního režimu je zboží pouze v postavení dočasně uskladněného zboží, než bude propuštěno do jednoho z dovozních režimů. V jiných případech mohou celní orgány vydat rozhodnutí k jinému zacházení se zbožím, které bylo uvedeno v kapitole 1.3.4.

Po ukončení tranzitního režimu je celní jistota, kterou bylo zboží v režimu tranzit zajištěno, uvolněna zpět na účet ručitele.

### 3.4 Dopad na dopravce

V některých případech je dopravce a držitel režimu jedna a tatáž osoba.

Držitel režimu má povinnost v režimu tranzit zajistit celní dluh způsobu uvedenými v kapitole 2.4, předložit zboží v nezměněném stavu, ve stanovené lhůtě a neporušenou celní závěrou k CÚ určení.

Není-li držitel režimu a dopravce jedna a tatáž osoba, poté platí, že: *„Doprovce nebo příjemce zboží, který zboží přijímá s vědomím, že se toto zboží přepravuje v tranzitním režimu Unie, je rovněž povinen ve stanovené lhůtě předložit celnímu úřadu určení zboží v nezměněném stavu a dodržet přitom opatření přijatá celními orgány k zajištění totožnosti tohoto zboží.“* [9, s. 75]

První a základní povinnost dopravce je, dostavit se před zahájením režimu tranzit bezprostředně po naložení zboží na dopravní prostředek a převzetí dokladů od nákladu do celního prostoru místně příslušného celního úřadu odeslání.

Dokumenty vystavené ve firmě musí souhlasit se skutečným stavem naloženého zboží. Za správné vyplnění nákladního listu už může v případě vystavení dopravcem právě tato dopravní firma, která by měla mít, vyžadují-li to okolnosti i správně vyplněné přepravní povolení pro mezinárodní přepravu.

Nejsou-li při celním řízení zjištěny žádné pochybnosti, případ je projednán a řidič dopravní firmy dostává zpět dokumentaci o zboží i s vygenerovaným TDD, kde jsou uvedeny údaje o zboží, označení dopravního prostředku, celní závěra a lhůta předložení zboží na CÚ určení.

Jak již bylo výše uvedeno, dopravce odpovídá za zboží a podmínky při převzetí zásilky v režimu tranzit, čili uvedené údaje na vygenerovaném TDD musí přesně odpovídat skutečnému stavu, v jakém bylo zboží uvedeno do režimu tranzit u CÚ odeslání i po dopravení zboží na CÚ určení.

Znamená to tedy, že zboží bude předloženo v celním prostoru na CÚ určení s příloženými dokumenty včetně TDD v nezměněném stavu, ve stanovené lhůtě, s neporušenou celní závěrou a na daném dopravním prostředku.

Ne vždy jsou však tyto podmínky dodrženy a nejčastěji to bývá i díky různým událostem, které se mohou stát během přepravy, jako například nemožnost dodržet závaznou trasu, porušení celní závěry, nutnosti přeložení zboží na dopravní prostředek

jiného označení, částečné vyložení zboží a jiné další možné situace, které ovlivní plnění tranzitních podmínek. Tyto okolnosti nastávají například z důvodu dopravních nehod, krádeže zboží, poruchy na vozidle, z důvodu nepříznivých přírodních nebo klimatických podmínek.

Nastane-li jedna z výše uvedených událostí, musí o těchto skutečnostech dopravce neprodleně vyrozumět i celní orgány a zaznamenat je do TDD.

Je-li tranzitní režim po předložení zboží celními orgány ukončen, končí i dopravci jeho povinnosti v rámci režimu tranzit.

Je-li zboží následně propuštěno do jednoho z celních režimů, přepraví dopravce zboží až na místo určení, kde po vyložení zboží končí jeho povinnost v rámci celého přepravního procesu.

Při nesplnění některých legislativou daných podmínek tranzitního režimu hrozí dopravci i držiteli režimu pokuta od celních orgánů.

V případech, kdy zboží protiprávně vstoupilo na celní území Unie nebo bylo odňato celnímu dohledu, dochází u tohoto zboží ke vzniku celního dluhu, čili nastává povinnost zaplatit za zboží dovozní clo včetně jiných legislativou daných poplatků jako SPD nebo DPH.

V obou případech se může na základě posouzení jednotlivých situací jednat nejen o správní, ale i trestní delikt.

## **4 Návrh na zlepšení a jeho zhodnocení**

V případě tranzitu je podle mého názoru v legislativních pravidlech myšleno na mnoho aspektů, které se také i úspěšně aplikují v návaznosti na druh dopravy a události, jež mohou během dopravy vzniknout, osoby figurující v tomto procesu nebo také na stavu a celního statusu přepravovaného zboží.

### **4.1 Návrh na zlepšení – zajištění celního dluhu**

Důležitým kritériem v režimu tranzit je brát v potaz možný únik fiskálních prostředků za zboží, který by v případě nečekané události při režimu tranzit mohl nastat. Proto je povinnost držitele režimu zboží v režimu tranzit zajistit. Povinné zajištění zboží je samozřejmě výhodné pro daný stát, jelikož by tím nepřišel o své fiskální prostředky, ale poměrně a složitější pro držitele režimu, který se zavazuje úpisem u různých subjektů oprávněných poskytovat takové záruky, nebo jednotlivě musí skládat peníze v hotovosti.

Uskutečňuje-li subjekt často přepravu v rámci režimu tranzit, je pro něj výhodnější a pohodlnější vznést požadavek k povolení využívání souborné jistoty. Na souborné jistotě bude mít subjekt k dispozici určité množství finančních prostředků, které se budou odečítat pro využití u jednotlivých tranzitních operací. Tím pádem je daný subjekt zproštěn povinnosti předkládat záruční listiny jako důkaz o zajištění celního dluhu, který by mohl vzniknout, čímž se urychlí celní formality při projednávání režimu.

Každá souborná jistota je zařazena pod evidenčním číslem, uvedeném u každého TCP, prostřednictvím kterého bude subjekt navrhovat zboží na propuštění do režimu tranzit. Je-li souborná jistota vyčerpána, systém na tuto skutečnost projednávajícího celníka upozorní.

Problém může nastat právě u vyčerpání prostředků na souborné jistotě. V tomto případě není možné propustit zboží do režimu tranzit, dokud držitel režimu nezajistí možný vzniklý celní dluh jinou formou jistoty. Z tohoto důvodu je dobré zvážit výši limitu finančních prostředků na souborné jistotě v návaznosti na množství prováděných tranzitních operací.

Možným zlepšením by bylo myslet na toto vyčerpání určitým záložním zdrojem v rámci souborné jistoty, který by byl k dispozici pouze v případě vyčerpání souborné jistoty a mohl se v nouzových případech při nedostatku zdrojů týkat pouze minimálního počtu tranzitních operací. Tento zdroj by se využil, jak bylo uvedeno jen ve výjimečných případech na dožádání a se svolením celních orgánů. Procesně by byl tento způsob v praxi možná časově náročnější na jeho realizaci. Subjekt, v tomto případě držitel režimu by s největší pravděpodobností musel podat žádost o čerpání zálohy v rámci souborné jistoty celní orgán, který by následně vydal rozhodnutí o uvolnění částky.

V samotném důsledku by měl být takový způsob rychlejší než čekání, až se zpět na soubornou jistotu vrátí prostředky z jiných ukončených tranzitních operací. V některých případech může subjekt čekat na toto vrácení i několik dní než se ukončí probíhající tranzitní operace.

Při momentálním nedostatku jiných prostředků by mohla být možnost čerpání ze záložního zdroje v rámci souborné jistoty pro některé subjekty celkově vítaná pomoc.

Možné procesní urychlení by se dalo zakomponovat v systému NCTS v podobě elektronického dožádání a následného elektronického schválení celních orgánů, které by se dále ukládalo v elektronických reportech, kde by jej celník mohl vytisknout, přiložit k případu a založit do evidence i s projednaným TDD.

Jiným zřejmě jednodušším zlepšením by v tomto ohledu mohlo být při nedostatku prostředků možné odpuštění minimální části celkové částky, například do maximální výše 5 %. Záruka by tedy celkově pokryla 95 % možného vzniklého celního dluhu.

V praxi by to znamenalo, že pokud by z celkové výše zajištění celního dluhu chybělo na souborné jistotě například pouhých 5 % z této částky, tak i přes tento stav by byla tranzitní operace celními orgány povolena. Jestliže byl tento subjekt schválen jednou celními orgány jako spolehlivý pro poskytnutí souborné jistoty, není tedy důvod mu tuto minimální částku při nedostatku finančních prostředků na celní jistotě neodpustit, obdobně jako je tomu u schválených hospodářských subjektů v případech zajišťování ne celého celního dluhu.

Avšak v případě, že by vnikla povinnost uhradit vzniklý celní dluh, musel by být uhrazen v plné výši.

## **4.2 Návrh na zlepšení – společný režim tranzit**

Další výhodou je uplatnění společného tranzitního režimu u zemí jmenovaných v kapitole 2.2. Tím, že se zboží přepravuje na jeden tranzitní doklad přes destinace nebo do zemí, které nejsou v Evropské unii, nemusí podstupovat celní operace spojené s režimem tranzitu, a to i včetně zajištění celního dluhu, který by mohl v daném státě vzniknout nedodržením podmínek tranzitu.

V tomto ohledu by bylo výhodou i podmínkou, kdyby se více evropských zemí zapojilo do projektu, který by umožnil stejné podmínky jako společný tranzitní režim. Tento problém se ovšem může vyřešit v budoucnu postupnými vstupy států do Evropské unie.

## **4.3 Návrh na zlepšení – režim tranzit na podkladě karnetu TIR**

Při přepravě zboží do států, kde není uplatněn společný tranzitní režim, může být zboží zajištěno na podkladě karnetu TIR.

Tento způsob tranzitu do zemí mimo EU je momentálně jediným účinným mezinárodním způsobem, jak uskutečnit režim tranzit i mimo EU, s výjimkou zmíněných zemí společného režimu tranzit.

Nebude-li do budoucna vypracována nějaká vize světové celní unie, která by platila globálně pro veškeré státy na celém světě, je možným částečným návrhem na zlepšení tohoto současného režimu rozšířit o více alternativ v rámci zjednodušených postupů.

V rámci těchto zjednodušených postupů lze v režimu tranzit na podkladě karnetu TIR získat pouze status schváleného příjemce, ale možnost získat status schváleného odesílatele na podkladě karnetu TIR není v současnosti v žádné legislativě zavedeno.

V tomto případě by měl schválený odesílatel možnost sám zahajovat přepravu na podkladě karnetu TIR ve vlastních prostorách nebo prostorách určených celním orgány, a to i mimo úřední hodiny celního úřadu odeslání.

Znamenalo by to velké usnadnění subjektům, v případech, kdy se například nakládkou zboží a jeho předložení k CÚ odeslání nestihne v pracovní době místně příslušného CÚ. V tomto případě by tento subjekt musel počkat do následujícího pracovního dne, což by mělo za následek opoždění dopravy, za které by mohly být, na základě smlouvy s dopravcem nebo jiným subjektem uloženy i různé finanční postihy.

Nejhorší taková možná situace může nastat poslední pracovní den v pátek, kdy by na následující projednání musel subjekt vyčkat do následného pracovního dne neboli do pondělí.

Pravidla by byla stejná jako u klasického schváleného odesílatele, s tím rozdílem, že místo souborné jistoty by bylo využito karnetu TIR pro zajištění případného celního dluhu. Subjekt by si sám vyplnil i potřebné strany karnetu TIR, opatřil je svým specifickým razítkem s číslem schváleného odesílatele pro režim TIR a přiložil by vlastní celní závěru.

#### **4.4 Návrh na zlepšení – zjednodušené postupy**

Zjednodušené postupy v režimu tranzit jsou jinak již běžnou součástí celních formalit a mnoho firem jich využívá. Pro hospodářské subjekty, jak pojem zjednodušení naznačuje, znamenají tyto zjednodušené postupy velké zvýhodnění ve smyslu zproštění od povinnosti předkládat zboží CÚ odeslání nebo určení.

Největší výhodou u možného zlepšení režimu TIR, mohou být právě urychlení a eliminace problémů s prodlením dopravy.

Důkazem je i to, že schválené subjekty používající zjednodušení mají menší problém s prodlením přepravy v návaznosti na celní formality.

Samozřejmě každému subjektu se vyplatí jiný typ povolení v souvislosti s jeho činností, ale podstatou je vlastnictví systému NCTS, na jehož základě režim buď vystavují, nebo ukončují.

Dopad nevyřízení zjednodušených postupů u některých subjektů představuje tedy celkové procesní zpomalení v souvislosti s projednávaným režimem, ale také v návaznosti na pracovní dobu CÚ.

Dalším možným dopadem je riziko nepředvídatelných událostí při přepravě od nebo k celnímu úřadu. Některé firmy mají sídlo i několik desítek kilometrů daleko, a to mnohdy představuje pro dopravce i zbytečnou zajížďku. Celní úřady bývají umístěny na území České republiky většinou ve vnitrozemních velkých městech, kde bývá v době dopravní špičky velký problém s hustotou dopravy, což zvyšuje riziko zdržení i možné dopravní nehody.

Nejčastějším problémem bývá u ukončení režimu tranzit schváleným příjemcem mylné zadání kódu při vykládkách. Subjekt, který ukončuje vykládku kódem, jež signalizuje chyby při vykládce, tak dává v následujícím procesním kroku podnět ke kontrole zboží celními orgány. Zlepšením tohoto problému by mohla být i dvojí dotázání od systému ve formě potvrzovací ikony, zda si subjekt opravdu přeje označit chyby při vykládce a možná tak předejít ekonomicky neefektivní kontrole z důvodu zbytečného omylu a předejít zdržení, které je opět vázáno na pracovní dobu celního úřadu.

Výhodou režimu tranzit je také možnost přepravy různými druhy dopravy i při jejich kombinaci v rámci vodní, železniční a letecké dopravy. Pro tyto subjekty provozující jednotlivé druhy dopravy jsou zavedena zjednodušení, která usnadňují celní formality v režimu tranzit, a to v podobě schválených dokumentů, nahrazující celní prohlášení. Výhodou je možnost elektronické podoby těchto alternativních dokladů.

#### **4.5 Návrh na zlepšení – plnění podmínek v režimu tranzit**

Jedním z problémů samotných dopravců a držitelů režimu je dodržet legislativou dané podmínky v režimu tranzit. Často se tak stává v například v momentě, kdy je zboží předloženo CÚ určené na jiném než deklarovaném dopravním prostředku, zboží je dopraveno s odejmutou celní závěrou, nebo není dodržena lhůta na vygenerovaném TDD.

Tyto skutečnosti nastávají bohužel jak kvůli pochybení celníka, tak i hlavně z neznalosti nebo nezájmu řidičů, kteří přebírají zboží pod celním dohledem v režimu tranzit a nejsou poučeni o okolnostech, které mohou nastat při nedodržení podmínek v tomto režimu.

Jsou případy, kdy pochybí i celník. Stanoví-li například celní referent nedostatečnou lhůtu pro přepravu k CÚ určené nebo při kontrole zboží v rámci CÚ tranzitu strhne celní závěru, kterou pak ani nenahradí novou celní závěrou. Tuto skutečnost navíc neoznačí do TDD.

Problémům a průtahům, které by mohly z těchto opominutí nastat, lze zabránit lepším proškolením řidičů v jejich základních povinnostech při dodržování podmínek v režimu tranzit. V podobné situaci by pak proškolený řidič po kontrole TDD a stavu celních závěr zpětně trval například na potvrzení odejmutí, či přiložení nových celních závěr do dokladů.



Tím by zabránil zbytečným problémům a zdržením na CÚ určení, kde celníci při nedodržení podmínek provedou fyzickou kontrolu zboží a sepiší s řidičem protokol. Daný dopravce je následně za chybu řidiče finančně potrestán.

## Závěr

Závěrem se dá konstatovat, že režim tranzit je důležitou součástí logistického řetězce, v jehož rámci se realizuje mezinárodní obchod různorodých druhů zboží pod celním dohledem.

Přepravu zboží lze uskutečnit všemi možnými druhy doprav. Od silniční dopravy, přes železniční, vodní dopravu i možnými kombinacemi v rámci multimodální dopravy.

Legislativa byla dle výše vypsání teorie sestavena tak, aby pokryla veškeré možné situace, které by při přepravě mohly nastat. Je myšleno na pokrytí finančních částek, které by měly být v případě nedokončení režimu tranzit zaplacený. Dále zohledňuje události, které mohou nastat při přepravě v návaznosti na nepředvídatelná rizika jako je porucha nebo dopravní nehoda.

Zahrnuje schválené typy vozidel, odpovídající svou konstrukcí standardům tak, aby bylo eliminováno možné riziko pašování nezákonného druhu zboží na ukrytých místech a současně, aby nedošlo k vyjmutí zboží z nákladového prostoru.

Celkově je legislativa nastavena na plnění podmínek, omezující manipulační aktivity se zbožím během přepravy, které by vedly k možnému nesplnění fiskálních povinností.

Je také potřeba připomenout, že ke zjednodušení a zrychlení procesních úkonů přispěla a nadále přispívá celková modernizace techniky a zavádění digitálních technologií na celních úřadech. Ty umožňují díky efektivnímu zpracování dat rychlejší komunikaci mezi celními orgány všech členských států EU.

Tato modernizace se stále vyvíjí, čímž dochází ke snaze dále zjednodušovat a zefektivňovat dané systémy. Stejný progres zjednodušení je zaveden i v rámci celého celního řízení, jelikož tento systém si mohou na základě povolení celních orgánů opatřit a využívat i hospodářské subjekty, které, zůstane-li trend ve vzrůstající fázi, si posléze veškerou celní činnost a formality kolem něj budou zajišťovat samy v rámci zjednodušených postupů. To by mohlo také do budoucna vést ke změně celkové organizační struktury celní správy a postavení celních orgánů pouze do role dohlížejícího subjektu.

To je ovšem otázka budoucnosti. Pokud nenastanou významné změny, bude se nejen celní režim tranzit projednávat nadále stejnými způsoby, které byly popsány v uvedených kapitolách práce.

## Soupis bibliografických citací

- [1] SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. Praha: Radix, 2006. ISBN 80-86031-68-3.
- [2] ŠIROKÝ, Jaromír a kol. *Technologie dopravy*. Třetí upravené vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2016. ISBN 978-80-7560-017-2.
- [3] MACUROVÁ, Pavla, KLABUSAYOVÁ Naděžda a Leo TVRDOŇ. *Logistika*. 2. upravené a doplněné vydání. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2018. ISBN 978-80-248-4158-8.
- [4] ČESKO. *Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví*. Praha: Parlament ČR, 1997, částka 17, číslo 49. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49#cast1>
- [5] KÁRNÍK, Miroslav. *Clo a celní politika od A do Z*. Olomouc: ANAG, c2012. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7263-779-9.
- [6] ČESKO. *Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky*. Praha: Parlament ČR, 2012, částka 5, číslo 17. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-17>
- [7] Organizační struktura Celní správy České republiky | Celní správa ČR [online]. [25. 03.2019]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/o-nas/organizační-struktura/Documents/mapa-cel-urad.pdf>
- [8] ČESKO. *Zákon č. 242/2016 Sb., celní zákon*. Praha: Parlament ČR, 2016, částka 95, číslo 242. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-242>
- [9] EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2019, kterým se stanoví celní kodex Unie. Úřední věstník L 269, 10. 10. 2013, s. 1-101. Štrasburk: Evropský parlament a Rada, číslo 952.
- [10] KALUPOVÁ, Blanka. *Spediční služby*. Přerov: VŠLG, 2013. Dostupné také z: intranet Vysoké školy logistiky o.p.s.
- [11] Česká verze příručky How to fill in a TIR Carnet | IRU. IRU | World Road Transport Organisation | IRU [online]. [cit. 03. 04. 2019]. Dostupné z: <https://www.iru.org/resources/iru-library/how-fill-tir-carnet>
- [12] EVROPSKÁ UNIE. Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/2447, kterým se stanoví prováděcí pravidla k některým ustanovením nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie. *Úřední věstník L 343*.

Komise EU, 2015, s. 558—893, 2015/2447. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1556884339813&uri=CELEX:32015R2447>

[13] ČD CARGO. *ČD CARGO* [online]. Dostupné z: <https://www.cdcargo.cz/cim/smgs>

[14] MATOUŠEK, Pavel a Lenka SABELOVÁ. *Clo: výklad je zpracován k právnímu stavu ke dni 1.3.2007*. 2007. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-263-1.

## Seznam zkratek a značek

3PL	(Third party logistic) Třetí strana logistiky
4PL	(Four party logistic) Čtvrtá strana logistiky
AEO	(Authorized economic operator) Oprávněný hospodářský subjekt
ATA	(Admission Temporaire) Dočasné použití
AZS	Aktivní zušlechťovací styk
CIM	(Uniform Rules Concerning International Carriage By Rail) Jednotné právní předpisy pro Smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží/ přepravní dokument NL CIM
COTIF	(Convention Concerning International Carriage by Rail) Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
CPD	(Carnet de passages en douane) Karnet pro dočasné použití automobilů
CÚ	Celní úřad
CP	Celní prohlášení
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
DPH	Daň z přidané hodnoty
ESVO	(European Free Trade Association) Evropské sdružení volného obchodu
EUR	EURO - měna
IRU	(International Road Transport Union) Mezinárodní unie silničních dopravců
JSD	Jednotný správní doklad
MRN	(Movement reference number) elektronicky vygenerované referenční číslo pro celní prohlášení
NATO	(North Atlantic Treaty Organization) Severoatlantická aliance
NCTS	(New Computerised Transit System) – Elektronický

	system pro celní režim tranzit
NL	Nákladní list
PSZ	Pasivní zušlechťovací styk
SNS	Společenství nezávislých států
SPD	Spotřební daň
SPZ	Státní poznávací značka
TCP	Tranzitní celní prohlášení
TDD	Tranzitní doprovodný doklad
TEU	(Twenty-foot Equivalent Unit) Ekvivalent pro jeden 20stopý kontejner
TIR	(Transports Internationaux Routiers) zkratka pro Celní úmluvu o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR
UCC	Celní kodex
USD	zkratka pro měnu Americký dolar
VO	Volný oběh
WTO	(World Trade Organization) Světová obchodní organizace
ZJP	Zjednodušené postupy

## Terminologie

**Celní status** – celním statutem se vyjádří, zda zboží je nebo není zbožím Unie. Zbožím Unie je veškeré zboží, které bylo na celním území Unie zcela získáno, vyrobeno nebo propuštěno do volného oběhu. Zboží, které není zbožím Unie, je takové zboží, které nespĺňuje žádnou z uvedených podmínek pro získání celního statusu Unie.

**Celní úřad dovozu** – celní úřad, v jehož působnosti došlo k propuštění zboží do jednoho z dovozních celních režimů

**Celní úřad odeslání** – celní úřad, v jehož působnosti došlo k propuštění zboží do celního režimu tranzit

**Celní úřad určení** – celní úřad, v jehož působnosti došlo k ukončení tranzitního režimu

**Celní úřad vývozu** – celní úřad, v jehož působnosti došlo k propuštění zboží do celního režimu vývoz

**Celní území Evropské unie** – zahrnuje území Belgického království, území Bulharské republiky, území České republiky, území Dánského království (s výjimkou Faerských ostrovů a Grónska), území Spolkové republiky Německo, s výjimkou ostrova Helgoland a území Büsingen (smlouva ze dne 23. listopadu 1964 mezi Spolkovou republikou Německo a Švýcarskou konfederací), území Estonské republiky, území Irska, území Řecké republiky, území Španělského království, s výjimkou Ceuty a Melilly, území Francouzské republiky, s výjimkou francouzských zámořských zemí a území, na něž se vztahuje část čtvrtá Smlouvy o fungování EU, území Chorvatské republiky, území Italské republiky, s výjimkou obcí Livigno a Campione d'Italia a vnitrozemských vod jezera Lugano mezi břehem a politickou hranicí oblasti od Ponte Tresa k Porto Ceresio, území Kyperské republiky v souladu s ustanoveními aktu o přistoupení z roku 2003, území Lotyšské republiky, území Litevské republiky, území Lucemburského velkovévodství, území Maďarska, území Malty, území Nizozemského království v Evropě, území Rakouské republiky, území Polské republiky, území Portugalské republiky, území Rumunska, území Republiky Slovinsko, území Slovenské republiky, území Finské republiky, území Švédského království, území Spojeného království Velké Británie a Severního Irska, britských Normanských ostrovů a ostrova Man.



**Colli** – pojem colli znamená počet určitých obalových jednotek, ze kterých se skládá jednotlivá zásilka

**Členové NATO** – Albánie, Belgie, Bulharsko, Česká republika, Černá Hora, Dánsko, Estonsko, Francie, Chorvatsko, Island, Itálie, Kanada, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království, Spojené státy americké, Španělsko a Turecko.

**Země Mannheimské úmluvy** – Nizozemsko, Belgie, Německo, Francie a Švýcarsko

**Oprávněný hospodářský subjekt (AEO)** – Povolení AEO poskytuje celní výhody certifikovaným společnostem. Povolení je uděleno spolehlivým, finančně stabilním hospodářským subjektům. Na základě povolení budou mít nejen zajištěné přednostní celní odbavení, ale přístup k mnoha zjednodušení různých celních procedur.

**Schválené železniční podniky ve vzájemné spolupráci v ČR** – ČD Cargo, a.s., METRANS a.s., METRANS Rail, s.r.o., Advanced World Transport a.s.

**Světová obchodní organizace (World Trade Organization – WTO)** – je mezivládní organizace s působností v oblasti mezinárodního obchodu, která vznikla jako nástupce dohody GATT (General Agreement on Tariffs and Trade – všeobecná dohoda o clech a obchodu). Dohoda o zřízení WTO byla sjednána a podepsána v roce 1994 v Marrakéši.

**Území pro režim T2F** – jedná se o území Ålandských ostrovů, Kanárských ostrovů, Normanských ostrovů, hory Athos, Guadeloupe, Francouzské Guyany, Martiniku, Réunionu, Mayotte, Svatého Bartoloměje a Svatého Martina.

**Úmluva TIR** – Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR z 14. listopadu 1975, publikovaná v Úředním věstníku EU L 252, 14. 9. 1978, ve znění pozdějších předpisů.

**Země společného tranzitního režimu** – státy EU, Island, Norsko, Švýcarsko, Lichtenštejnsko, Turecko, Makedonie a Srbsko.

**Země Úmluvy COTIF** – Albánie, Alžírsko, Německo, Rakousko, Belgie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Chorvatsko, Dánsko, Španělsko, Finsko, Francie, Velká Británie, Řecko, Maďarsko, Írán, Irák, Irsko, Itálie, Libanon, Lichtenštejnsko, Litva, Lucembursko, Makedonie, Maroko, Monako, Norsko, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Švédsko, Švýcarsko, Sýrie, Česká republika, Tunisko, Turecko.

## **Seznam ilustrací a tabulek**

### **Seznam obrázků**

Obr. 1.1	Mapa celních úřadů .....	18
Obr. 2.1	Grafické znázornění tranzitního celního režimu .....	26
Obr. 2.2	Vzor vyplnění prvního žlutého útržkového a kmenového listu.....	33
Obr. 2.3	Vzor vyplněného zeleného útržkového a kmenového listu .....	34

## **Seznam příloh**

Příloha A      Transitní doprovodný doklad

Příloha B      Stvrzenka o ukončení režimu tranzit

Tranzitní doprovodný doklad.

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ		DRUH PROHLÁŠENÍ (1)		MRN
TRANZITNÍ/BEZPEČNOSTNÍ DOPROVODNÝ DOKLAD	Odesílatel / vyvozce (2)	Kód DZO (S32)		
	<input type="checkbox"/>	Iskopsky (3)	Bezpečnost (S00)	
		001		
	Příjemce (8)	Polozky (5)	Náhl. kusy celkem (6)	Hrubá hmotnost (kg) (35)
		Referenční číslo (7)		
		Zpětný list se zašle úřadu:		
		Kód země (16)	Kód země určení (17)	
		Kód způsobu platby přepravného (S26)	Jiné události během přepravy Podrobnosti a přijatá opatření (56)	
		Pozn. zn. a st. přísl. dopravního prostředku při odjezdu (18)	POTVRZENÍ PRÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ (6)	
		Pozn. zn. a st. přísl. aktivního dopravního prostředku překračujícího hranici (21)		
	Druh dopravy	Umístění zboží (30)		
	na hranici (25)			
	Místo nakládky (S17)	Místo vykládky (S18)	Kód země/zemí na trase (S13)	
	Referenční číslo přepravy (S10)			
	Příjemce (bezpečnosti) (S08)	Odesílatel (bezpečnosti) (S04)		
	Převazce (S07)	Číslo závěry (S08)		
Překládky (55)	Místo a země:	Místo a země:		
	Pozn. zn. a st. přísl. nového dopravního prostředku:	Pozn. zn. a st. přísl. nového dopravního prostředku:		
	Kont. <input type="checkbox"/> (1) Značka nového kontejneru	Kont. <input type="checkbox"/> (1) Značka nového kontejneru		
	(1) Zapíše 1, pokud ANO, a 0, pokud NE.	(1) Zapíše 1, pokud ANO, a 0, pokud NE.		
POTVRZENÍ PRÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ (7)	Nové závěry: Počet:	Označení:	Nové závěry: Počet:	Označení:
	Podpis:	Razítko:	Podpis:	Razítko:
	<input type="checkbox"/> Údaje již zadané do systému		<input type="checkbox"/> Údaje již zadané do systému	
	Hlavní povinný / držitel TIR (50)	CELNÍ ÚŘAD ODESLÁNÍ (C)		
Přepokládané celní úřady tranzitu (a země) (51)				
Jistota		Kód	Celní úřad určení (a země) (53)	
neplati pro (52)				
KONTROLA CELNÍM ÚŘADEM ODESLÁNÍ (D)		KONTROLA CELNÍM ÚŘADEM URČENÍ (E)		
Výsledek:		Datum dodání:	Zpětný list odeslán	
Připojené závěry: Počet:		Kontrola závěr:	dne	
Označení:		Poznámky:	zaevidováno pod	
Lhůta (poslední den):			č.	
			Podpis:	Razítko:

**Stvrzenka o ukončení tranzitního režimu**

TC 11 – STVRZENKA

\_\_\_\_\_

Celní úřad určený v .....

potvrzuje, že prohlášení T1, T2, T2F <sup>(1)</sup> nebo tranzitní doprovodný doklad  
kontrolní výtisk T5 <sup>(1)</sup>

registrovaný dne ..... pod č.j. ....

celním úřadem v .....

byl předložen.

Úřední  
razítko

V ..... dne .....

.....

(podpis)

<sup>(1)</sup> Nehodící se škrtněte.

<b>Autor (vypracoval)</b>	<b>Tomáš Ozsvald</b>
<b>Název BP</b>	<b>Celní režim tranzit v rámci logistického řetězce</b>
<b>Studijní obor</b>	<b>DOL</b>
<b>Rok obhajoby BP</b>	<b>2019</b>
<b>Počet stran</b>	<b>48</b>
<b>Počet příloh</b>	<b>2</b>
<b>Vedoucí BP</b>	<b>Ing. Blanka Kalupová</b>
<b>Anotace</b>	Tato bakalářská práce je zaměřená na celní režim tranzit v logistickém řetězci. V práci jsou zpracované informace o celním režimu tranzit. Je zde posouzení jednotlivých procesů v rámci tohoto režimu a popsán jejich celkový dopad na dopravce. Po celkové analýze je následně zhodnocen celní režim tranzit a u nedostatků jsou navržena a vyhodnocena opatření pro zkvalitnění.
<b>Klíčová slova</b>	celní režim tranzit, dopravní logistika, logistický řetězec, celní řízení
<b>Místo uložení</b>	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
<b>Signatura</b>	