

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra řízení**



**Diplomová práce**

**Základní aspekty celního řízení v České republice**

**Jan Linhart**

© 2011 ČZU v Praze

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra řízení

Akademický rok 2009/2010

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

**Jan Linhart**

obor Veřejná správa a regionální rozvoj nav.- Klatovy

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze  
čl. 17 odst. 2 určuje tuto diplomovou práci.

Název práce: **Základní aspekty celního řízení v České republice**

### Osnova diplomové práce:

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Literární rešerše
4. Vlastní řešení - analýza zkoumané problematiky
5. Zhodnocení výsledků analýzy a návrh přístupů řešení
6. Závěr
7. Seznam použitých zdrojů
8. Přílohy

Rozsah hlavní textové části: 60 - 80 stran


Doporučené zdroje:

- DRAHOTSKÝ, I., ŘEZNÍČEK, B. Logistika procesy a jejich řízení. Brno. Computer Press, a.s., 2003. ISBN 80-7226-521-0
- HES, A., HESOVÁ, I. Aspekty celního řízení České republiky, Praha. ČZU, 2006. ISBN 80-213-1531-8
- KOTLER, P. Marketing management. Praha. Grada Publishing, spol. s r.o., 2001. ISBN 80-247-0016-6
- LATÝN, P., SVOBODA, V. Logistika. Praha. ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02735-X
- MACHKOVÁ, H., ČERNOHLÁVKOVÁ, E., SATO, A., KOLEKTIV. Mezinárodní obchodní operace. Praha. Grada Publishing, spol. s r.o., 2007. ISBN 978-80-247-1590-2
- MATOUŠEK, P., SABELOVÁ, L. Meritum Clo. Praha. Wolters Kluwer ČR, a. s., 2007. ISBN 978-80-7357-263-1
- PERNICA, P. Logistický management. Praha. Radix s.r.o., 1998. ISBN: 80-86031-13-6
- ŠTŮSEK, J. Logistický management. Praha. ČZU, 2005. ISBN 80-213-1259-9
- ŠTŮSEK, J. Řízení provozu v logistických řetězcích. Praha. C. H. Beck, 2007. ISBN 978-80-7179-534-6
- VANĚČEK, D. Logistika. České Budějovice. JU, 1998. ISBN 80-7040-323-3

Časopisy: Logistika, Dopravní noviny, Hospodářské noviny, E15

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Jaromír Štůsek, CSc.**

Termín odevzdání diplomové práce: duben 2011

  
.....  
Vedoucí katedry



  
.....  
Děkan

V Praze dne: 15. 1. 2010

### Čestné prohlášení

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

V Praze dne 8.dubna 2011

---

**Jan Linhart**

## **Poděkování**

Rád bych touto cestou poděkoval panu doc. Ing. Jaromíru Štůskovi, CSc. z PEF ČZU v Praze za cenné rady a připomínky při zpracování této diplomové práce. Dále pracovníkům celní deklarace firmy Hellmann Worldwide Logistics za poskytnuté informace.

# **Základní aspekty celního řízení v České republice**

---

## **Essential aspects of customs procedure in Czech republic**

### **Souhrn**

Hlavním cílem diplomové práce je návrh optimálního řešení celního odbavení v modelových případech podniků obchodujících s nečlenskými zeměmi EU. Dílčí cíle jsou představovány postupovými cíli a analýzou základních aspektů celního řízení, související legislativy, logistických procesů a trendů souvisejících s celním řízením.

V teoretické části jsou uvedeny základní informace o nástrojích obchodní politiky, celního řízení a jeho významu, historii celnictví, současné legislativě vztahující se k tématu a nynější logistické trendy.

Analýza zkoumané problematiky v praktické části diplomové práce je dělena do dvou částí. První část analyzuje danou problematiku z hlediska legislativy a praktických postupů při celním řízení. V druhé části byly vymezeny činnosti celního deklaranta jako hlavního činitele v celním řízení na straně dovozce, vývozce nebo spediční firmy. Dále byl definován dovozce/vývozce s průměrným počtem celních prohlášení a byly analyzovány jeho roční náklady spojené se zajištěním celního odbavení, pokud by jej zajišťoval ve vlastní režii.

V části práce věnované zhodnocení analýzy a návrhům přístupů řešení bylo provedeno srovnání nákladovosti celních služeb u dovozců a vývozců za předpokladu jejich zajištění vlastními silami nebo formou outsourcingu. Bylo navrženo optimální řešení celního odbavení. Mimo vyčíslitelných úspor byly také uvedeny kvalitativní přínosy a rizika outsourcingu.

## Summary

The diploma thesis is mainly focused on a concept of optimal customs clearance procedure in model cases of companies trading with non EU countries. Accessory focus is represented by processual targets and analysis of essential aspects of customs procedure, related law, logistics processes and trends related to customs procedure.

The theoretical section provides basic information about trade policy instruments, duty and its importance, customs history, current legislation related to the topic and contemporary logistics trends.

The Analysis of the examined subject is divided into two sections in the practical part of the thesis. The first section analyzes the subject from the point of view of legislation and practical proceedings during customs procedure. In second part activities of customs declarant were defined as the major factor of customs procedure on the side of importer, exporter or forwarding company. Furthermore an importer/exporter with an average number of customs clearances was defined, its annual customs clearance costs were analyzed if managed by its own resources.

In the analysis evaluation part of the work a comparison of customs clearance costs of importers and exporters for two options was presented. First option was represented by managing customs clearance by own resources, second by outsourcing company. The optimal customs clearance procedure was suggested. Besides quantifiable savings there were also explained qualitative benefits and risks of outsourcing.

**Klíčová slova:** celní režim, celní řízení, celní záruka, celní zařazení zboží, doklady pro celní řízení, e-customs, elektronická výměna dat, logistické trendy, logistický outsourcing, účastník celního řízení

**Keywords:** customs procedure, customs clearance, customs bond, customs tariff classification, documents for customs clearance, e-customs, electronical data interchange, logistics trends, logistics outsourcing, participant in customs clearance

## OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD.....</b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>CÍL PRÁCE A METODIKA.....</b>	<b>13</b>
2.1	Cíl práce .....	13
2.2	Metodika.....	13
<b>3</b>	<b>LITERÁRNÍ REŠERŠE.....</b>	<b>14</b>
<b>3.1</b>	<b>Nástroje obchodní politiky.....</b>	<b>14</b>
3.1.1	Množstevní kvóty .....	14
3.1.2	Antidumpingová opatření .....	15
3.1.3	Dobrovolná exportní omezení .....	15
3.1.4	Ochrana proti nedovoleným překážkám obchodu – TBR (Trade Barriers Regulation).....	16
3.1.5	Vývozní subvence Společné zemědělské politiky .....	16
3.1.6	Další obchodněpolitické nástroje.....	16
<b>3.2</b>	<b>Funkce a význam cla .....</b>	<b>17</b>
<b>3.3</b>	<b>Historie celnictví.....</b>	<b>19</b>
3.3.1	Vývoj celnictví na historickém území současné České republiky .....	19
<b>3.4</b>	<b>Celní řízení a jeho místo v logistickém procesu .....</b>	<b>21</b>
3.4.1	Základní charakteristika logistiky.....	22
3.4.2	Logistické trendy .....	22
3.4.3	Informační zabezpečení logistických systémů.....	26
3.4.4	Elektronická výměna dat – EDI, EDIFACT .....	28
3.4.5	Systémy automatické identifikace .....	30
3.4.6	Logistický outsourcing .....	31
3.4.7	Vliv logistických trendů na celní řízení .....	33
<b>3.5</b>	<b>Celní předpisy .....</b>	<b>34</b>
<b>4</b>	<b>VLASTNÍ ŘEŠENÍ - ANALÝZA ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY.....</b>	<b>35</b>
<b>4.1</b>	<b>Účastníci celního řízení .....</b>	<b>35</b>
4.1.1	Zastoupení v celním řízení a jeho druhy.....	35
4.1.1.1	Zastoupení přímé.....	36
4.1.1.2	Zastoupení nepřímé.....	36
<b>4.2</b>	<b>Zajištění celního dluhu.....</b>	<b>37</b>
<b>4.3</b>	<b>Dovoz a vývoz zboží a daně v ČR.....</b>	<b>38</b>
4.3.1	Daň z přidané hodnoty u dovozu zboží.....	38
4.3.2	Základ daně z přidané hodnoty u dovozu zboží.....	39
4.3.3	Daň z přidané hodnoty u vývozu zboží.....	40
4.3.4	Služby přímo vázané na dovoz a vývoz zboží .....	40
4.3.5	Fiskální (daňové) zastoupení .....	41
<b>4.4</b>	<b>Vymezení činností celního deklaranta .....</b>	<b>42</b>
4.4.1	Hlavní činnost celního deklaranta – celní odbavování .....	43



4.4.1.1	Příprava podkladů pro celní řízení .....	43
4.4.1.2	Vystavení a projednání celního prohlášení.....	48
4.4.1.3	Kompletace dokladů a uvolnění zboží .....	53
4.4.2	Doplňující činnosti celního deklaranta .....	54
4.4.3	Doplňkové činnosti celního deklaranta.....	54
<b>4.5</b>	<b>Náklady dovozce/vývozce na celní řízení.....</b>	<b>56</b>
4.5.1	Variabilní náklady celního řízení - varianta 45 celních řízení ročně .....	57
4.5.2	Fixní náklady celního řízení - varianta 45 celních řízení ročně .....	59

## **5 ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ ANALÝZY A NÁVRH PŘÍSTUPŮ ŘEŠENÍ.....61**

<b>5.1</b>	<b>Outsourcing celních služeb .....</b>	<b>61</b>
5.1.1	Porovnání modelového podniku s průměrným počtem celních řízení.....	62
5.1.2	Porovnání modelového podniku s menším než průměrným počtem celních řízení.....	63
5.1.3	Porovnání modelového podniku s větším počtem celních řízení – varianta 360 celních řízení ročně	63
5.1.4	Kvalitativní dopady outsourcingu.....	65
5.1.4.1	Znalost jednotlivých celních režimů a jejich použití.....	65
5.1.4.2	Nedostatky dokladů sloužících pro účely celního řízení.....	66
5.1.5	Vliv logistických trendů na způsob zajišťování celních služeb .....	68
5.1.6	Možná rizika outsourcingu .....	69

## **6 ZÁVĚR.....71**

## **7 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....74**

## **8 PŘÍLOHY .....76**

**Příloha č. 1: Seznam zkratk .....** 76

**Příloha č. 2: Základní celní předpisy EU a ČR.....** 78

**Příloha č. 3: Příklad leteckého nákladního listu AWB.....** 80

**Příloha č. 4: Příklad certifikátu o původu zboží EUR1.....** 81

**Příloha č. 5: Incoterms 2010 .....** 82

**Příloha č. 6: Příklad vývozního doprovodného dokladu - VDD .....** 83

## **SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1:	Integrace v dodavatelsko-odběratelském řetězci.....	24
Obrázek 2:	Rozmístění zásob v globální distribuční síti.....	25
Obrázek 3:	Zpětný informační tok v logistickém řetězci.....	26
Obrázek 4:	Ukázka internetového track & trace systému .....	27
Obrázek 5:	Elektronická výměna dat EDI .....	29
Obrázek 6:	Struktura kódu EAN13.....	31
Obrázek 7:	Integrace logistických služeb - model 4PL.....	32
Obrázek 8:	Ukázka vyhledávání celního zařazení v databázi TARIC .....	47

## **SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1: Struktura příjmové strany rozpočtu EU pro rok 2010 .....	18
Graf 2: Struktura příjmové strany státního rozpočtu ČR pro rok 2010.....	18

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1: Spotřeba času celního deklaranta při zajištění celního řízení .....	57
Tabulka 2: Spotřeba času celního deklaranta na zajištění doplňujících činností .....	57
Tabulka 3: Celková roční spotřeba času na činnostech celního deklaranta.....	58
Tabulka 4: Celkové roční náklady celního řízení zajištěného outsourcingem .....	63
Tabulka 5: Celkové roční náklady celního řízení ve vlastní režii .....	64
Tabulka 6: Celkové roční náklady celního řízení zajištěného outsourcingem .....	64

# 1 Úvod

Celnictví má velmi staré kořeny. První dobře propracovaný systém cel existoval již ve starověkém Římě. Různé formy celní správy, s více či méně ochrannými snahami, existovaly na našem území již od raného středověku. Beze sporu zásadní změnou byl vstup České republiky do Evropské unie dne 1. 5. 2004.

Může se zdát, že po vstupu České republiky do Evropské unie, ustoupila problematika celnictví v oblasti mezinárodní nákladní dopravy téměř úplně do pozadí. V současnosti Česká republika realizuje tři čtvrtiny svého zahraničního obchodu s ostatními členskými státy EU, tedy v bezcelním styku. Pouze zbývající čtvrtina představuje obchod s třetími zeměmi a je tedy předmětem celního řízení. Je také pravdou a logickým vyústěním našeho vstupu do EU, že bylo zrušeno několik tisíc pracovních pozic a to jak v řadách celní správy, tak v soukromých firmách, zaměřujících se na celně deklarantské služby.

Navzdory výše uvedeným faktům se, po skokovém snížení výkonů celní správy po vstupu ČR do EU, význam celního řízení mírným tempem opět zvyšuje. Nejedná se ovšem o výrazně zvyšující se objem zahraničního obchodu s třetími zeměmi, ale navyšující se počet probíhajících celních řízení. Důvody lze spatřovat ve stále patrnějším směřování hmotného toku zboží k moderním formám logistického řetězce. Snahou těchto systémů jako je řetězec s kontinuálním či synchronním tokem je minimalizovat objem zásob za podmínky bezchybného přísunu materiálu pro výrobu či distribuci do prodejní sítě. Tyto systémy se vyznačují velkými nároky na automatizovaný tok informací a jednoznačně vedou k nárůstu počtu dílčích zásilek, ačkoliv celkový objem přepravy za určitý časový úsek zůstává neměnný. S růstem počtu zásilek roste i počet celních řízení. Tato tendence k udržování minimálních zásob byla v České republice velmi patrná zejména v roce 2009, kdy byla česká ekonomika zasažena hospodářskou krizí, ale přetrvává do dnešních dnů.

Celnictví a celně deklarantské služby jsou bouřlivě se vyvíjející oblastí, kde probíhají neustálé změny. Efektivně provedené celní odbavení zásilky je základním předpokladem úspěšného počátku či ukončení mezinárodní nákladní přepravy. Jeho zvládnutí je podmínkou pro poskytování kvalitních návazných spedičních služeb, což je zase základ dlouhodobých a prospěšných obchodních vztahů v mezinárodním obchodě. To byly hlavní momenty, které mě vedly ke zvolení tohoto tématu diplomové práce. S touto

problematikou jsem se také neustále setkával během mých dosavadních profesních zkušeností v pozici zaměstnance spediční společnosti zabývající se leteckou a námořní dopravou.

## **2 Cíl práce a metodika**

### **2.1 Cíl práce**

Hlavním cílem diplomové práce je návrh optimálního řešení celního odbavení v modelových případech podniků obchodujících s nečlenskými zeměmi EU. Dílčí cíle jsou představovány postupovými cíli a analýzou základních aspektů celního řízení, související legislativy, logistických procesů a trendů souvisejících s celním řízením zejména z všeobecného obchodně spedičního hlediska, částečně i z pohledu celní legislativy.

### **2.2 Metodika**

Teoretická část vychází ze studia sekundárních dat čerpaných z odborné literatury, článků z odborného tisku a internetových portálů veřejné správy, Evropské unie a logistických organizací. Byly uvedeny základní informace o nástrojích obchodní politiky, celního a jeho významu, historii celnictví, současné legislativě vztahující se k tématu a nynější logistické trendy.

Praktická část analyzuje zkoumanou problematiku. Analýza je založena na primárních datech získaných polostandardizovanými rozhovory s pracovníky celní deklarace firmy Hellmann Worldwide Logistics a na časových pozorováních procesu celního odbavování probíhajícího během mé diplomní praxe. Pro zevšeobecnění některých informací byla použita i sekundární data čerpaná zejména z portálů Celní správy a Českého statistického úřadu.

Je členěna do částí podle jednotlivých zkoumaných okruhů. Zvláštní pozornost je věnována tématům, která jsou shledávána z hlediska běžné praxe deklaranta jako nedostatečně osvětlená či přímo problémová. Snahou bylo zkonfrontovat závazná pravidla a předpisy s běžnou praxí a zajistit tak odpovídající podklad pro zdůvodnění navrhaných řešení u vybrané problémové oblasti.

V části věnované přístupům k řešení vycházím z předešlých kroků analýzy a stanovuji parametry celního odbavení pro podnik obchodující s mimounijními státy ve třech modelových variantách. Srovnávací analýzou je porovnávána nákladovost v případě outsourcingu celních služeb u vybraného poskytovatele celních služeb a v případě zajišťování celní deklarace vlastními silami vždy pro každou modelovou variantu zvlášť.

## 3 Literární rešerše

### 3.1 Nástroje obchodní politiky

„Se vznikem celní unie (1. července 1968) začalo Evropské hospodářské společenství vůči třetím zemím vystupovat jako jeden celek a obchodní politika se stala výlučnou pravomocí Společenství. Žádná členská země proto nemůže provádět vlastní, nezávislou zahraničně obchodní politiku a utvářet své vnější hospodářské vztahy vůči vnějšímu světu zcela samostatně. Společná obchodní politika se řadí mezi nejstarší politiky Společenství. Jednotné vztahy navenek logicky doplňují vztahy mezi jednotlivými členskými státy navzájem v rámci jednotného vnitřního trhu. Od podzimu 2006 Evropská komise pracuje na modernizaci společné obchodní politiky s cílem podpořit konkurenceschopnost EU. Zastřešujícím dokumentem strategie Globální Evropa je sdělení Komise - Globální Evropa: konkurenceschopnost na světovém trhu. Strategie zahrnuje větší sladěnost vnějších i vnitřních politik, liberalizace podmínek obchodu, revizi nástrojů na ochranu obchodu nebo reflexi prioritních teritorií a vztahy vůči Číně.“<sup>1</sup>

Mezi základní nástroje obchodní politiky patří cla, kvóty, antidumpingová opatření, dobrovolná exportní omezení, ochrana proti nedovoleným překážkám obchodu, vývozní subvence Společné zemědělské politiky a další obchodněpolitické nástroje.

#### 3.1.1 Množstevní kvóty

„Kvóty jsou v EU určeny množstvím zboží (vyjádřené měrnou jednotkou nebo hodnotou) pro určité období, po které je propuštěno do volného oběhu za sníženou celní sazbu. EU používá pojmy smluvní a preferenční celní kvóty. Smluvní kvóty lze čerpat zbožím dováženým ze všech třetích zemí (tzv. erga omnes země) a preferenční kvóty lze čerpat pouze dováženým zbožím s prokázaným původem z jedné země nebo skupiny zemí, pro kterou je kvóta určená. Kvóty jsou společné pro všechny členské státy EU.

---

<sup>1</sup> FRIČOVÁ, Vítězslava. Obchodní politika. *Euroskop.cz : Věcně o Evropě* [online]. 2011, [cit. 2011-01-21]. Dostupný z WWW: <<http://www.euroskop.cz/680/sekce/obchodni-politika/>>.

V EU lze celní kvóty obecně rozdělit na dvě skupiny, a to:

- řízené Generálním ředitelstvím pro daně a celní unii (DG TAXUD), kde čerpání kvót je zajišťováno metodou „First-come-first-served“ (v ČR nazývanou „Kdo dřív přijde, je dřív na řadě“)
- řízené Generálním ředitelstvím pro zemědělství (DG AGRI), kde se jedná o kvóty na zemědělské komodity a jejich čerpání je podmíněno předložením licence.<sup>2</sup>

Kvóty se dlouhodobě aplikovaly u dovozu textilních výrobků z rozvojových zemí a ocelářských výrobků z Ruska, Ukrajiny a Uzbekistánu. Problematika kvót je upravena nařízením Rady (ES) č.520/1994, č. 138/1996 a č. 738/1994.

### 3.1.2 Antidumpingová opatření

„Antidumpingová opatření umožňují omezit dovoz zboží v případech, kdy je zřejmé, že vývozce nabízí své zboží za cenu nižší, než je normální cena na jeho domácím trhu, nebo vývoz tohoto zboží dotuje. Provádějí se uvalením cla, které vyrovnává rozdíl mezi exportní cenou a „normální cenou“. Antidumpingová opatření jsou povolena čl. VI. Dohody o založení GATT.“<sup>3</sup>

### 3.1.3 Dobrovolná exportní omezení

„Dobrovolná exportní omezení (angl. *voluntary export restrictions*) představují dohodu mezi vyvážející a dovážející zemí, podle níž se vývozce dobrovolně zaváže, že nepřekročí limitované množství výrobků určených do země dovozce.“<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> *Celní správa České republiky* [online]. 2010 [cit. 2011-01-21]. Problematika TARICu. Dostupné z WWW: <<http://www.celnisprava.cz/cz/clo/problematika-taricu/Stranky/default.aspx>>.

<sup>3</sup> MATOUŠEK, Pavel; SABELOVÁ, Lenka. *Clo*. 1. vydání. Praha : ASPI, 2007. s. 321. ISBN 978-80-7357-263-1.

<sup>4</sup> FRIČOVÁ, Vítězslava. *Obchodní politika. Euroskop.cz : Věcně o Evropě* [online]. 2011, [cit. 2011-01-21]. Dostupný z WWW: <<http://www.euroskop.cz/680/sekce/obchodni-politika/>>.

### **3.1.4 Ochrana proti nedovoleným překážkám obchodu – TBR (Trade Barriers Regulation)**

„TBR je právní nástroj, který umožňuje podnikům, průmyslovým odvětvím i členským státům EU bránit se proti nedovoleným překážkám a porušení mezinárodních pravidel obchodu. TBR se zaměřuje na odstranění překážek obchodu ve prospěch vývozců EU nejen v oblasti zboží, ale i služeb a práv duševního vlastnictví.“<sup>5</sup> Stížnosti se podávají na adresu Evropské komise, která pak také dozoruje, zda třetí stát podnikne uspokojivé kroky k odstranění překážek obchodu.

### **3.1.5 Vývozní subvence Společné zemědělské politiky**

„Ceny zemědělských výrobků jsou ve Společenství v důsledku cenových regulací v jednotlivých organizacích trhu všeobecně vyšší, než jsou ceny stejného zboží na trhu světovém. Vývozcům jsou tedy z prostředků Evropského zemědělského orientačního a garančního fondu poskytovány vývozní subvence (náhrady), jež mají zajistit konkurenceschopnost jejich zboží na světovém trhu.“<sup>6</sup> Problematika vývozních subvencí je upravena nařízením Komise (ES) č. 800/1999 a č. 1291/2000.

### **3.1.6 Další obchodněpolitické nástroje**

Tuto skupinu reprezentují zejména:

- „Vyrovňovací (protisubvenční opatření EU – cílem je ochránit domácí výrobce před dovozy subvencovaných výrobků. Přičemž subvencí je myšleno zejména poskytnutí finančního příspěvku vládou v zemi původu. Na tyto dovozy může být uvaleno vyrovnávací clo. Protisubvenční řízení v EU provádí výhradně Evropská komise.

---

<sup>5</sup> *Ministerstvo průmyslu a obchodu* [online]. 19.5.2010 [cit. 2011-01-21]. Obrana proti nedovoleným překážkám obchodu - Trade Barriers Regulation (TBR). Dostupné z WWW: <<http://www.mpo.cz/dokument2669.html>>.

<sup>6</sup> *Státní zemědělský intervenční fond : Pomáháme českému zemědělství* [online]. 2010 [cit. 2011-01-21]. Vývozní subvence pro mléko a mléčné výrobky. Dostupné z WWW: <<http://www.szif.cz/irj/portal/anonymous/komodity/zv/01/13>>.



- Ochranná opatření (safeguard measures) v případě, že prudce roste dovoz určitých výrobků do Unie, dovozce pak musí žádat o vydání licence, která umožňuje podrobně sledovat vývoj dovozu.
- Pravidla o původu zboží
- Obchodní sankce z politických nebo bezpečnostních důvodů (embargo nebo bojkot)<sup>7</sup>
- Systém autonomních celních suspenzí a kvót – „Evropská unie umožňuje snížit celní sazby na suroviny či komponenty, které dovážejí ze třetích zemí firmy v členských státech pro účely výroby.“<sup>8</sup> Podmínkou je jejich nedostupnost na vnitřním trhu EU.

### 3.2 Funkce a význam cla

„Pod pojmem clo zahrnujeme poplatky vybírané státem v okamžiku přechodu celní hranice“<sup>9</sup> Jedná se o tarifní autonomní nástroj obchodní politiky státu. Mezi základní úlohy výběru cla řadíme funkci fiskální, cenotvornou, ochrannou a regulační.

Fiskální funkce – clo lze řadit mezi jeden z nejstarších finančních nástrojů sloužící k naplnění státního rozpočtu. Clo vybrané členskými zeměmi EU je rozděleno v poměru 25:75, kdy 25% plyne do rozpočtu členské země, kde je clo vybráno a 75% do rozpočtu Unie. „Význam tradičních vlastních zdrojů, mezi které je právě clo (spolu se zemědělskými dávkami a dávkami z cukru) neustále klesá. To je způsobeno například vzrůstající soběstačností Unie (a tedy menším objemem dovozu) a snižováním cel na dovoz do EU. Vzhledem k tomu, že při výběru zemědělských dávek a cel zůstává 25 % částky (do roku 2002 to bylo 10 %) členskému státu, který výběr provádí, je význam této příjmové složky pro rozpočet EU opravdu malý. V roce 2010 bude podle odhadů představovat jen 11,6 % rozpočtu EU.“<sup>10</sup>

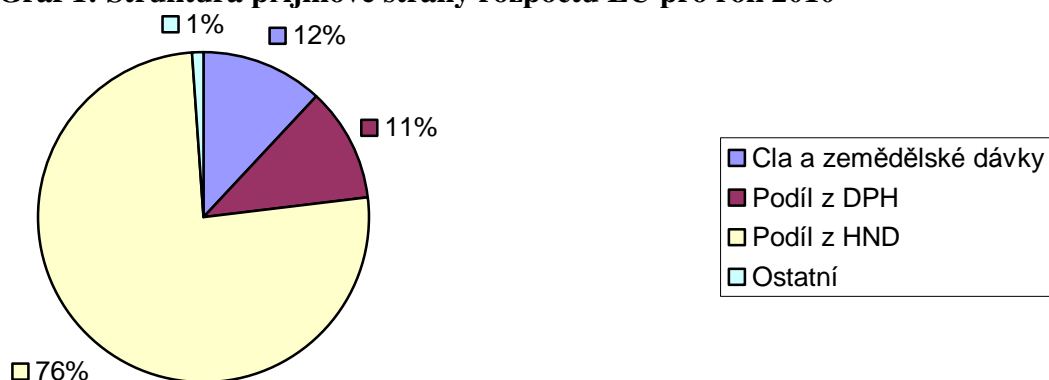
<sup>7</sup> MATOUŠEK, Pavel; SABELOVÁ, Lenka. *Clo*. 1. vydání. Praha : ASPI, 2007. s. 321 - 324. ISBN 978-80-7357-263-1.

<sup>8</sup> FRONC, Jiří. Snižte si celní náklady při dovozu surovin. *Český export*. 25.10.2010, s. 22.

<sup>9</sup> MACHKOVÁ, Hana, et al. *Mezinárodní obchodní operace*. 3. přeprac. vydání. Praha : Grada Publishing, 2003. s.117. ISBN 80-247-0686-5.

<sup>10</sup> ŠÍMOVÁ, Kateřina. *Euroskop.cz : Věcně o Evropě* [online]. 2010 [cit. 2010-09-26]. Příjmy rozpočtu EU. Dostupné z WWW: <<http://www.euroskop.cz/8878/sekce/prijmy-rozpocetu-eu/>>.

**Graf 1: Struktura příjmové strany rozpočtu EU pro rok 2010**

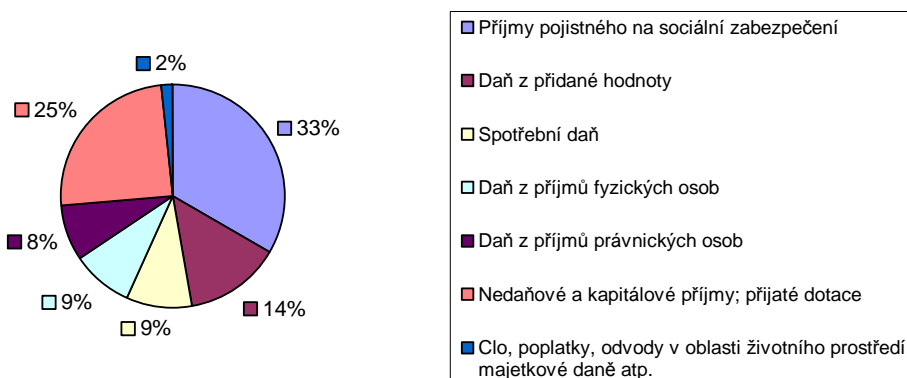


Zdroj: <http://www.euroskop.cz/8878/sekce/prijmy-rozpocetu-eu/>

Schéma: autor

V České republice se clo, spolu s poplatky, odvody v oblasti životního prostředí a majetkových daní, podílí na celkových příjmech státního rozpočtu pouze dvěma procenty. Je to dáno zejména teritoriální strukturou zahraničního obchodu ČR. Tři čtvrtiny zahraničního obchodu tvoří obchodní styk s EU (samotné Německo se podílí na našem zahraničním obchodě přibližně třiceti procenty).

**Graf 2: Struktura příjmové strany státního rozpočtu ČR pro rok 2010**



Zdroj: [www.mfcr.cz](http://www.mfcr.cz)

Schéma: autor

Ochrana, cenotvorná a regulační funkce – „s vyměřením a inkasem dovozního cla dochází k navýšení ceny dováženého výrobku na tuzemském trhu a tím i k jeho cenovému znevýhodnění oproti domácí produkci. Stát tedy může tímto způsobem ochránit vybraná odvětví domácí výroby před zahraniční konkurencí a vytvořit tak časový prostor potřebný pro inovaci a restrukturalizaci výroby a tím zvýšit vlastní konkurenceschopnost. Delší aplikace ochrannářských cel však vede k tomu, že domácí výrobci poleví ve snaze

o kvalitativní změny a přivyknou měkčímu ekonomickému prostředí. V takovéto situaci ztrácí aplikace tohoto nástroje smysl.“<sup>11</sup> Ochranná funkce cla v posledních desetiletích ztrácí na významu díky smluvnímu odstraňování překážek bránících volnému pohybu zboží.

### 3.3 Historie celnictví

„V okamžiku, kdy se vývoji lidské společnosti dochází ke vzniku a utváření organizace státu, vzniká potřeba zajistit pro stát především potřeby nezbytné pro jeho existenci. Jako jedno z nejdůležitějších se postupem vývoje jeví fiskální zajištění organizace státu, zajištění dostatečného množství financí pro státní aparát.“<sup>12</sup> Spolu s fiskální funkcí cla a neustálým rozvojem obchodu, rychle nabývala na důležitosti funkce ochrany a regulace trhu. S prvními písemnými zmínkami o clech se setkáváme již v období starověké Mezopotámie. Ve starověkém Řecku a Římské říši již existoval propracovaný systém cel.

#### 3.3.1 Vývoj celnictví na historickém území současné České republiky

„Od nejstarších dob představovala uzlový bod pro zahraniční obchod na našem území Praha. „V Praze vzniklo v 11. století tržiště, které v pozdějších stoletích získalo řadu privilegií. Tržiště se nacházelo v Týnském dvoře, kde zahraniční obchodníci, platili dovozní, tranzitní poplatky, včetně cla. Výnos z těchto cel a poplatků patřil panovníkovi, kterému náležel k tomuto účelu úředník vybírající celní (ungeltní) poplatky.“<sup>13</sup> Až do 16. století byl pražský Ungelt jediným místem, kde se na českém území vybíralo clo. V období Habsburská monarchie bylo zavedeno vnitřní členění celní správy a také proběhlo několik různých reforem celních systémů, které ovšem ve svém důsledku nepřinesly žádné významné usnadnění mezinárodního obchodu.

Po vzniku Československa v roce 1918 dávala vysoká koncentrace průmyslu na území současné České republiky předpoklady pro rychlejší konsolidaci československého hospodářství, nicméně panoval nedostatek potravin a surovin pro průmysl, což vyvolávalo

---

<sup>11</sup> MACHKOVÁ, Hana, et al. *Mezinárodní obchodní operace*. 3. přeprac. vydání. Praha : Grada Publishing, 2003. s.117. ISBN 80-247-0686-5.

<sup>12</sup> MATOUŠEK, Pavel; SABELOVÁ, Lenka. *Clo*. 1. vydání. Praha : ASPI, 2007. s. 3. ISBN 978-80-7357-263-1.

<sup>13</sup> ŽEMLIČKA, Lubomír. *Celní zákon a předpisy související v praxi*. 1. vyd. Olomouc : Anag, 1998. s. 9. ISBN 80-85646-40-4.

naši závislost na zahraničním obchodě. Zahraniční obchod se v dalších letech stal jedním ze základů československé ekonomiky.

„Důležitým aktem bylo přistoupení Československa k Všeobecné dohodě o clech a obchodu, sjednané v Ženevě roku 1947 a označované podle anglického názvu zkratkou GATT. Hlavním cílem této dohody je odstranění „diskriminace“ (rozdílu) v mezinárodním obchodě a snižování cel.“<sup>14</sup> I když Československo patřilo k zakládajícím členům GATT, měla tato úmluva pouze formální dopad na celnictví u nás. Komunistický převrat v únoru 1948 a zejména monopol zahraničního obchodu, zřízen zákonem č. 119/1948 Sb. měl zásadní vliv na způsob uskutečňování zahraničního obchodu a výběr cla. Clo bylo fakticky vybíráno pouze z neobchodního zboží.

Plná funkčnost celní správy a naplnění základních funkcí cla byla opět docílena až po sametové revoluci v roce 1989 a úzce souvisela s celkovou přeměnou republiky z komunistického režimu na demokratickou společnost. Zásadní pro další vývoj celnictví bylo rozdělení republiky v roce 1993 a vydání úplně nového celního zákona č.13/1993 Sb. Mezi nové úkoly celní správy byla zařazena také správa daně z přidané hodnoty a daní spotřebních. V roce 1993 byla také mezi Českou a Slovenskou republikou uzavřena mezinárodní smlouva o celní unii. Po podání přihlášky ČR na vstup do EU zaznamenávala oblast cel velké změny. Jednalo se o období postupného snižování celních sazeb ve vzájemném obchodu ČR a EU, které končí 100% preferencí, tzn. bezcelní výměnou zboží.

1. 5. 2004 vstoupila Česká republika do Evropské unie. Zanikly hraniční celní úřady. Výjimkou jsou mezinárodní letiště, např. letiště Praha – Ruzyně. Celní správa ukončila pravidelné kontroly na hraničních přechodech. „Došlo ke snížení výkonu služby co do množství celně odbaveného zboží, došlo ke snížení hodnoty vybraného cla.“<sup>15</sup>

Změna směrem k volnému pohybu zboží měla celou řadu důsledků, mezi přímé důsledky lze počítat:

- **Snížení výkonu služby celní správy** – toto snížení bylo částečně vyrovnáno nově svěřenými činnostmi:
  - Správa spotřebních daní (zákon č. 353/2003 Sb.).

---

<sup>14</sup> BENEŠ, Otto. *Všeobecná dohoda o clech a obchodu: GATT*. Praha : Československá obchodní a průmyslová komora, 1988. s. 70.

<sup>15</sup> MATOUŠEK, Pavel; SABELOVÁ, Lenka. *Clo*. 1. vydání. Praha : ASPI, 2007. s. 12. ISBN 978-80-7357-263-1.

- Správa daně z přidané hodnoty u dovozu zboží ze zahraničí neplátcí DPH (zákon č. 235/2004 Sb.).
- Kontrola zaplacení poplatu za užívání dálnice a kontrolní vážení nákladních motorových vozidel (zákon č. 13/1997 Sb.).
- Dohled nad výrobou a obchodem s lihem (zákon č. 61/1997 Sb., doplněno zákonem č. 186/2004 Sb.).
- a jiné
- **Snížení nákladů u dovozců a vývozců** – s celním projednáváním spojeným s pohybem zboží mezi ČR a EU byly spojeny určité náklady. Tyto náklady měly zpravidla dvojí podobu:
  - a) Dovožci a vývožci zaměstnávali své vlastní zaměstnance pro výkon služeb celní deklarace. Zde došlo bohužel k rušení nebo omezení těchto pracovních míst.
  - b) Dovožci a vývožci si služby celní deklarace zajišťovali u speditérů či celních agentů.
- **Snížení výnosů zasilatelských firem a celních agentů** – tyto firmy byly nuceny zrušit množství pracovních míst spojených s výkonem celní deklarace na zboží pohybující se mezi ČR a EU. „První den po vstupu České republiky do Evropské unie k 1. květnu 2004 přišly o zaměstnání na tři tisíce pracovníků celní spedice.“<sup>16</sup>

### 3.4 Celní řízení a jeho místo v logistickém procesu

Celní řízení není možné chápat jen jako úkon celní správy. Je třeba na něj také pohlížet z širšího hlediska logistiky. Jeho správné provedení a fungování mnohdy podmiňuje samotný vznik jednotlivých operací v zahraničním obchodě. Je tedy nutné tomuto hledisku věnovat dostatečnou pozornost a vnímat celní řízení jako jeden z kritických bodů logistického řetězce.

---

<sup>16</sup> TOMAN, Pavel; ZUGAR, František. Ukončení práce celní spedice před vstupem do EU by ochromilo celní řízení. *Dopravní noviny : Týdeník pro dopravu a logistiku* [online]. 2004, č. 10, [cit. 2010-10-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/logistika-spedice/ukonceni-prace-celni-spedice-pred-vstupem-do-eu-b>>.

### 3.4.1 Základní charakteristika logistiky

Existuje mnoho definic logistiky, některé preferují strategické hledisko, jiné strukturální pohled. Evropská logistická asociace definuje logistiku následujícím způsobem: „Logistika představuje organizaci, plánování, řízení a realizaci toků zboží vývojem a nákupem počínaje, výrobou a distribucí podle objednávky finálního zákazníka konče tak, aby byly splněny všechny požadavky trhu při minimálních nákladech a minimálních kapitálových výdajích“<sup>17</sup> V následující definici je obsažena jak procesní tak věcná stránka logistiky: “Logistika představuje koordinované, integrované a synchronizované řízení informačních a výkonných procesů neoddělitelně spojených v celém průběhu s přípravou (projektováním), tvorbou a finalizací produktu. Fungování a účinnost těchto procesů jsou zdrojem tvorby hodnoty poskytované zákazníkům. Cílem je dodržet časové, hodnotové a místní parametry vnímané zákazníkem a těchto parametrů dosáhnout s vysokou celkovou účinností. Tyto procesy jsou horizontálně i vertikálně integrovány a uskutečňují se v relativně samostatných článcích logistického řetězce, jimiž jsou provozy”<sup>18</sup>

### 3.4.2 Logistické trendy

„Moderní logistická praxe směřuje ke komplexnímu řešení problémů, k integraci logistických řetězců, aby bylo plně využito synergického efektu. V pojetí integrované logistiky se tato realita odráží v nepřetržité snaze redukovat časové ztráty, při neustálém zlepšování kvality poskytovaných služeb a snižování nákladů. Významnou úlohu hraje komplexnost poskytovaných služeb při vysoké úrovni jejich spolehlivosti.“<sup>19</sup> Management dodavatelských řetězců (Supply Chain Management) je bouřlivě se vyvíjející disciplína. „Moderní manažerské filosofie si vynutily zhodnocení dodavatelsko-odběratelských

---

<sup>17</sup> *Logistika.cz* [online]. c2008 [cit. 2011-01-11]. Logistika - efektivní řízení materiálových toků. Dostupné z WWW: <<http://www.logistika.cz/>>.

<sup>18</sup> ŠTŮSEK, Jaromír. *Řízení provozu v logistických řetězcích*. 1.vyd. Praha : C H. Beck, 2007. s. 6. ISBN 978-80-7179-534-6.

<sup>19</sup> MACHKOVÁ, Hana, et al. *Mezinárodní obchodní operace*. 3. přeprac. vydání. Praha : Grada Publishing, 2003. s. 127. ISBN 80-247-0686-5.

vztahů. Tradičně byly ovlivňovány čistě konkurenčními vztahy, ale pro mnoho úspěšných firem se přeměnily na vztah partnerství v rámci dodavatelských řetězců. Cílem partnerství je zvýšení finanční a operační výkonnosti celého řetězce. Partneři se snaží kooperovat v poskytování zlepšených služeb, technologické inovaci a návrhu produktu. Očekávaným výsledkem je vzájemně výhodné partnerství typu výhra-výhra, kdy celý řetězec je efektivnější než souhrn jeho jednotlivých částí.<sup>20</sup>

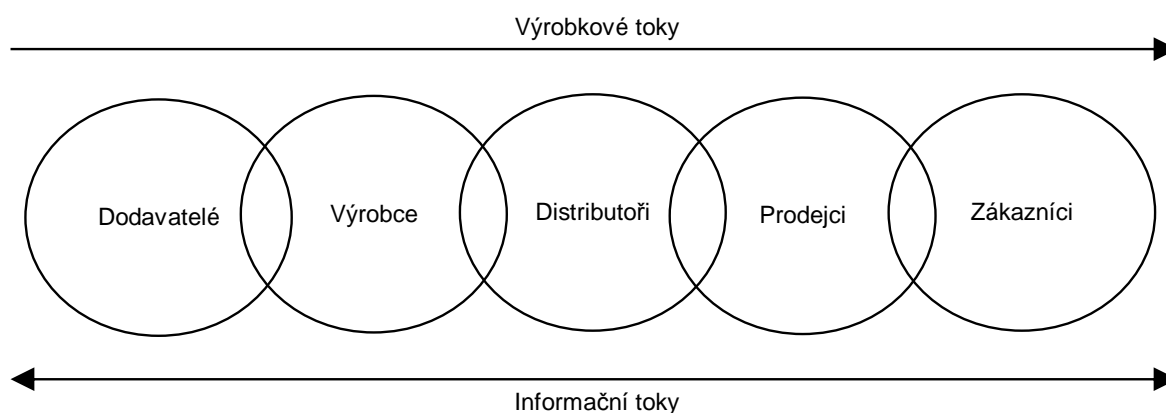
Podle stupně řízení logistických činností a z hlediska vývoje rozlišujeme v zásadě tři základní typy logistických řetězců:

- Tradiční logistický řetězec s přetržitými toky – na základě predikce prodeje a vyhodnocení současných prodejů odběratelé objednávají velké dodávky, aby byli schopni „dosáhnout“ na množstevní ceny a úsporu z důvodu velkých objemů při přepravě. Typickým znakem je centrální sklad. Tento systém funguje na základě „push“ principu, kdy dodavatel rozhoduje o velikosti a času dodávky. Činnosti jednotlivých článků řetězce nejsou navzájem sladěny, což způsobuje, že až 95% času může být promarněno při technologických prostojích, ale i při čekání na informace.
- Logistický řetězec s kontinuálními toky – jedná se o pružnější systém, který funguje na základě „pull“ principu, tzn. materiálový a informační tok je přizpůsoben potřebám příjemce. Jsou vyloučeny nepotřebné mezisklady, články logistického řetězce si předávají plynule menší dodávky, což umožňuje zavedení JIT dodávek. JIT (just in time) je systém řízení dodávek, kdy je sklad hotových výrobků eliminován pouze na vyrovnávací sklad, tzn. rozhodujícím článkem z hlediska pružnosti dodávek se stává výroba.
- Logistický řetězec se synchronním tokem – tok materiálu je zcela plynulý a vyvážený. Na cestě je jen vždy takové množství materiálu, které je v danou chvíli požadováno. Tento systém je velmi náročný na zavedení moderních informačních

---

<sup>20</sup> FIALA, Petr. *Modelování dodavatelských řetězců*. Praha : Professional Publishing, 2005. s. 7. ISBN 80-86419-62-2.

technologií, je totiž nezbytné, aby všechny články měly stálý přístup ke všem potřebným informacím v reálném čase.<sup>21</sup>



**Obrázek 1: Integrace v dodavatelsko-odběratelském řetězci**

Zdroj: CHRISTOPHER, Martin. *Logistika v marketingu*. s. 81.

Z výše uvedeného je zřejmé, že hlavním trendem v oblasti logistiky je snižování nákladů a kapitálové náročnosti za předpokladu, že distribuovaný produkt je v požadovaném čase na stanoveném místě. Tlak na snižování logistických nákladů vzrostl také v souvislosti s probíhající krizí. Přepřevované objemy dramaticky klesly, což přineslo vyšší konkurenční tlaky mezi poskytovateli logistických služeb. Ti ve snaze udržet se na trhu snížili ceny. Největší a finančně silní logističtí integrátoři, jako je například německá DHL, pomocí své dravé cenové politiky dále upevňovali svůj podíl na trhu. „Logistika se stává nástrojem konkurenčního boje, což spočívá v časovém faktoru, ve výkonnosti logistiky, v její nepostradatelnosti pro účinnou schopnost konkurovat na globálních trzích i pro schopnost malých firem konkurovat velkým firmám na okrajových trzích.“<sup>22</sup> Jedním z klíčů ke snížení nákladů je odpovědné řízení zásob, protože ty v sobě váží velký kapitál. Podmínkou je propracovaný informační tok s minimální chybovostí. „Společnosti snižují své náklady držení zásob tím, že zacházejí se skladovanými položkami odlišně. Definitivní odpovědí na problém udržování téměř nulových zásob je výroba na objednávku, nikoliv do

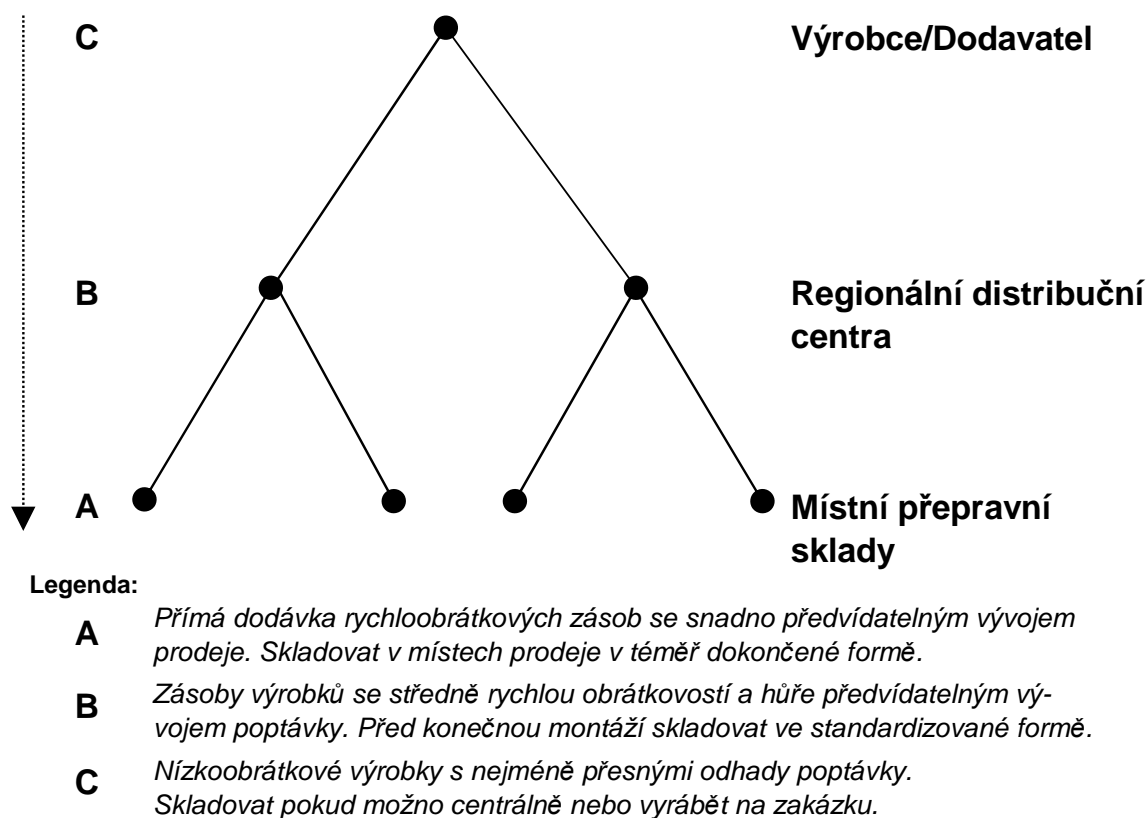
---

<sup>21</sup> ŠTŮSEK, Jaromír. *Řízení provozu v logistických řetězcích*. 1.vyd. Praha : C H. Beck, 2007. s. 33. ISBN 978-80-7179-534-6.

<sup>22</sup> PERNICA, Petr. *Logistický management : Teorie a podniková praxe*. 1.vyd. Praha : Radix, 1998. s. 154. ISBN 80-86031-13-6.



zásoby. Sony svůj přístup nazývá SOMA – sell one, make one. Dell například přiměje zákazníka k tomu, aby si objednal počítač a zaplatil za něj předem. Dell pak použije zákaznickovy peníze k zaplacení dodavatelům za potřebné komponenty. Pokud zákazníci nepotřebují položku okamžitě, mohou všichni ušetřit peníze.<sup>23</sup>



**Obrázek 2: Rozmístění zásob v globální distribuční síti**

Zdroj: CHRISTOPHER, Martin. *Logistika v marketingu*. s. 140.

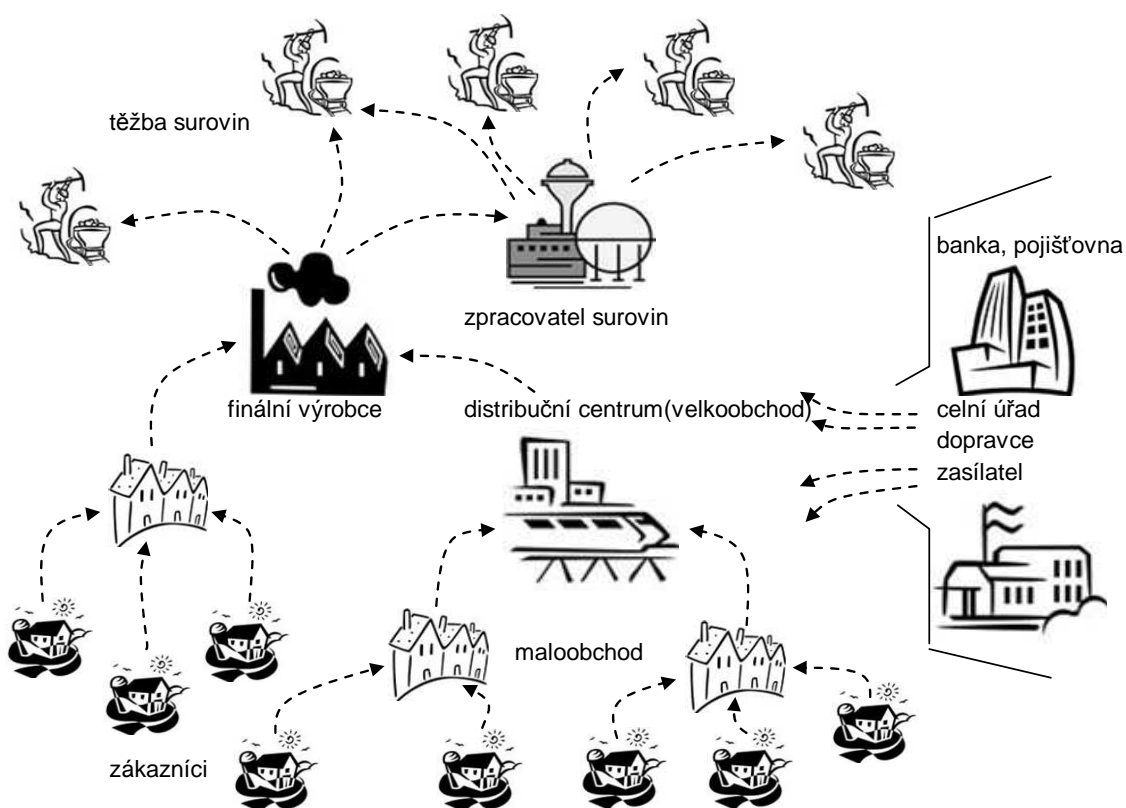
Je nutné rozdílně plánovat distribuci rychloobrátkového a nízkoobrátkového zboží. Rychloobrátkové zboží u podniku se širokým portfoliem výrobků je možné určit „tzv. Paretovým pravidlem, což v praxi znamená, že na celkovém objemu tržeb se z 80 % podílí pouze 20 % všech skladových položek Tyto rychloobrátkové výrobky (oněch 20 % tvořících 80 % celkového objemu prodeje) mohou být skladovány na místních trzích, kam jsou dodávány ve velkých objemech, a firma tak dosahuje významných ekonomických

<sup>23</sup> KOTLER, Philip; KELLER, Kevin Lane. *Marketing management*. 12. vydání. Praha : Grada Publishing, 2007. s. 567. ISBN 978-80-247-1359-5.

přínosů z objemu výroby i přepravy. Tyto výrobky by neměly jít vůbec přes mezisklady, jejich dodávky by měly směřovat přímo do míst prodeje.<sup>24</sup> Oproti tomu nízkoobrátkové položky by se měly skladovat co nejcentralizovaněji, aby bylo možné pokrýt potřebu geograficky co největší oblasti a snížit tak kapitál vázaný v zásobách tohoto zboží.

### 3.4.3 Informační zabezpečení logistických systémů

„Již ze samotné definice logistiky (souhrn činností zaměřených na koordinaci hmotných a s nimi spojených informačních toků od dodavatele (primárních zdrojů) do podniku, uvnitř podniku a z podniku ke konečnému odběrateli, s výjimkou vlastních výrobních procesů, vyplývá klíčový význam informací pro logistiku.“<sup>25</sup>



**Obrázek 3: Zpětný informační tok v logistickém řetězci**

Zdroj: SVOBODA, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. s. 108

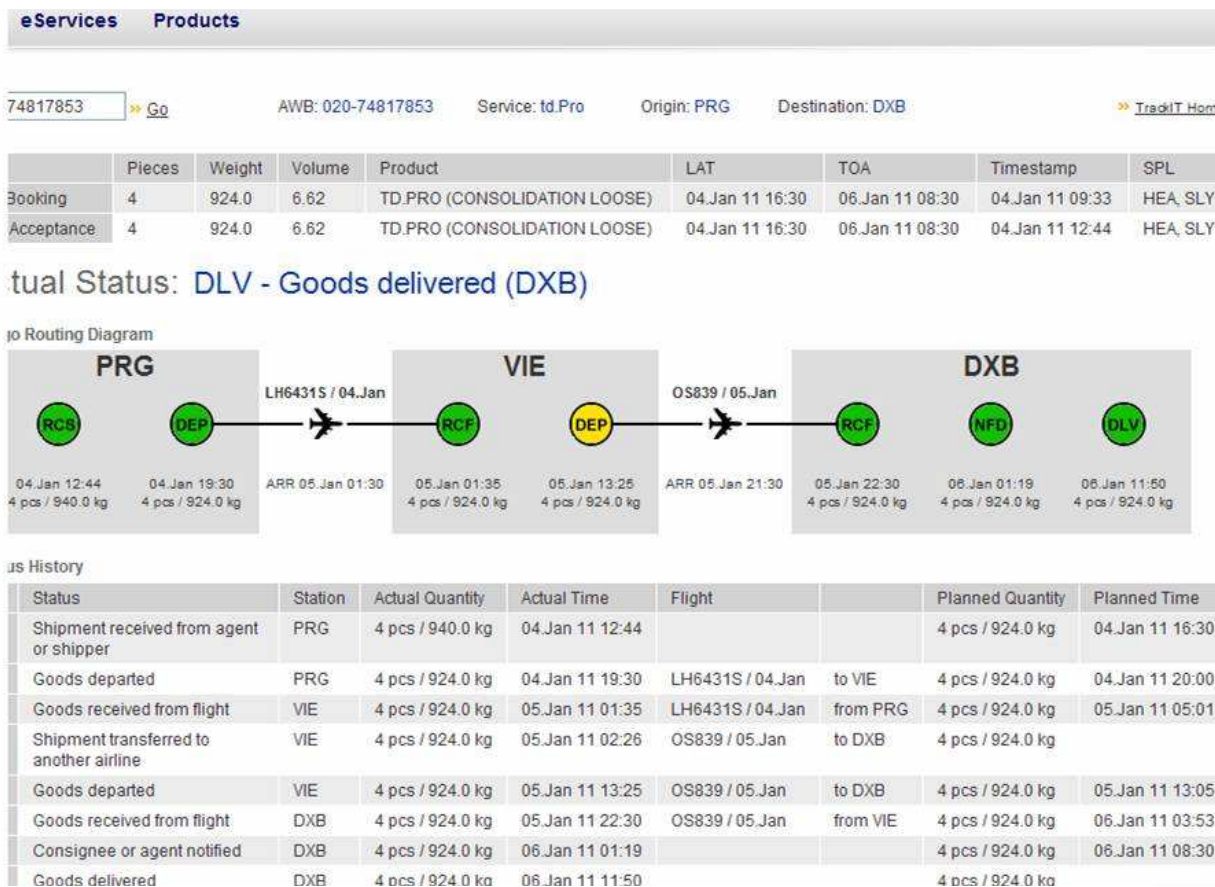
<sup>24</sup> CHRISTOPHER, Martin. *Logistika v marketingu*. Praha : Management Press, 2000. s. 138. ISBN 80-7261-007-4.

<sup>25</sup> SVOBODA, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. Praha : ČVUT, 2003. s. 108. ISBN 80-01-02735-X.

„Klíčovým faktorem pro racionalizaci a integraci logistických operací je rozvoj informačních technologií.“<sup>26</sup>

### **Internet a jeho využití v logistických řetězcích**

Standardní možnosti internetu jako je elektronická pošta či vyhledávání informací pomocí internetových stránek určitě není třeba do podrobnosti rozvádět, i když zejména elektronická pošta tvoří jednu ze základních forem komunikace. Zmínit je třeba webové nadstavby a firemní portály, které umožňují objednávat či sledovat tok materiálu/výrobků/zboží, bez nutnosti instalace speciálního softwarového vybavení na lokální PC či server. V souvislosti s hledáním časových úspor při přepravě a udržováním minimálních zásob se stále více do popředí zájmu dostávají portály poskytující sledování zásilek zasílané přes externí poskytovatele logistických služeb (nejčastěji zasílatele nebo přímo dopravce), tzv. tracking & tracing.



**Obrázek 4: Ukázka internetového track & trace systému**

Zdroj: <http://www.compu-clearing.com>

<sup>26</sup> PERNICA, Petr. *Logistický management : Teorie a podniková praxe*. 1.vyd. Praha : Radix, 1998. s. 155. ISBN 80-86031-13-6.

V základní formě lze zásilky v těchto systémech sledovat po zadání referenčního čísla poskytovatele služby (např. číslo leteckého nákladního listu, číslo balíku atp.), v pokročilejších verzích je možné sledovat zásilky na základě zadání vlastní reference odběratele (např. číslo objednávky, obchodní faktury či katalogové položky).

#### **3.4.4 Elektronická výměna dat – EDI, EDIFACT**

„Podle provedených studií se na jedné obchodní transakci v mezinárodním obchodě podílí zhruba 27 partnerů a institucí (dopravci, zprostředkovatelé, zasílatelé, celní úřady, banky, pojišťovny). Tyto organizace si mezi sebou vyměňují přes 40 druhů dokladů pořízených ve 360 výtiscích. V těchto dokladech se vyskytuje v průměru 200 datových prvků, které se opakují. Náklady na pořízení dokladů, jejich manipulaci a následné zpracování dosahují podle těchto studií 7 až 15% hodnoty zboží, které je předmětem obchodu.“<sup>27</sup> Proto bylo snahou organizací podporující světový obchod, ale i samotných dotčených podniků, tento tok dokumentů co nejvíce usnadnit a odstranit vícenásobné zadávání totožných údajů. „V oblasti mezifiremního obchodování dochází k prudkému rozvoji využívání systému EDI (Electronic Data Interchange), tj. elektronické výměně dat, která umožňuje využívat automatizovaný systém vyřizování objednávek, fakturace a placení. Hlavním cílem elektronické výměny dat je postupné nahrazení papírové formy dokladů formou elektronickou.“<sup>28</sup> Nejedná se pouze o mezifiremní elektronické propojení. Na bázi EDI je založena také elektronická komunikace mezi celním úřadem a deklarantem během elektronického celního řízení (např. systém EURODAT). „EDI lze jednoduše definovat jako elektronickou výměnu obchodních a jiných dokumentů v podobě strukturovaných zpráv mezi dvěma počítači nezávislých subjektů provozovaných na oddělených výpočetních systémech, které nejsou přerušovány ručními operacemi.“<sup>29</sup> „Mezinárodním standardem pro elektronickou výměnu dat je systém UN/EDIFACT (United Nations/Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport), který byl vypracován odbornými komisemi OSN a byl přijat

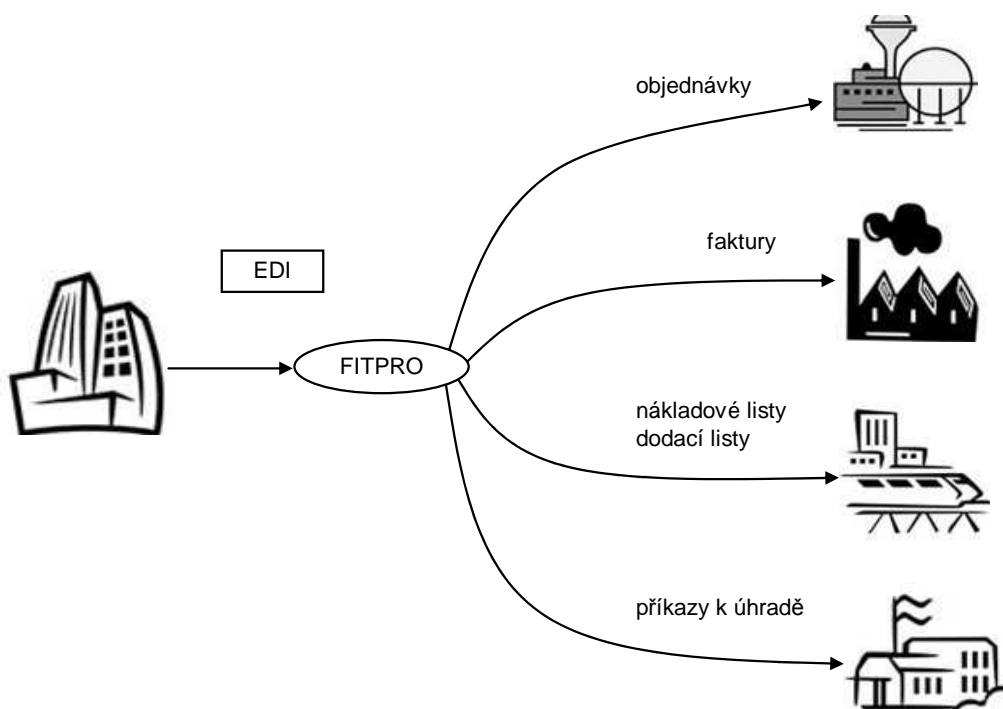
---

<sup>27</sup> SVOBODA, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. Praha : ČVUT, 2003. s. 117. ISBN 80-01-02735-X.

<sup>28</sup> MACHKOVÁ, Hana, et al. *Mezinárodní obchodní operace*. 3. přeprac. vydání. Praha : Grada Publishing, 2003. s. 210. ISBN 80-247-0686-5.

<sup>29</sup> SVOBODA, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. Praha : ČVUT, 2003. s. 118. ISBN 80-01-02735-X.

v roce 1987<sup>30</sup> „Zahraniční zkušenosti ukázaly, že pokud byl počet účastníků vyměňujících si dokumenty prostřednictvím EDI malý, stačilo pro jejich přenos přímé spojení mezi nimi. S nárůstem počtu zapojených firem se počaly vyskytovat problémy: různé komunikační protokoly, problémy s řazením účastníků do front, právní ošetření situace, kdy dojde ke sporu, zda zpráva byla odeslána nebo přijata. Postupně vzniklo výhodnější řešení – vytvoření nezávislého prostředníka (většinou organizace uživatelů, u nás FITPRO).“<sup>31</sup> FITPRO (Facilitation of International Trade Procedures) je český národní orgán pro usnadňování procedu v mezinárodním obchodě založený při Hospodářské komoře ČR a registrovaný v OSN/EHK. „Jeho úkolem je vytvářet v České republice podmínky a podporovat zavádění a rozvoj efektivních metod v technologii mezinárodního obchodu, včetně elektronické výměny dat (EDI).“<sup>32</sup>



**Obrázek 5: Elektronická výměna dat EDI**

Zdroj: SVOBODA, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. s. 119.

<sup>30</sup> MACHKOVÁ, Hana, et al. *Mezinárodní obchodní operace*. 3. přeprac. vydání. Praha : Grada Publishing, 2003. s. 210. ISBN 80-247-0686-5.

<sup>31</sup> SVOBODA, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. Praha : ČVUT, 2003. s. 119. ISBN 80-01-02735-X.

<sup>32</sup> *Hospodářská komora České republiky* [online]. 2010 [cit. 2011-01-17]. FITPRO Czech republic. Dostupné z WWW: <<http://www.komora.cz/podpora-exportu-a-zahranicni-vztahy/fitpro/usnadnovani-procedur-v-mezinarodnim-obchode/fitpro-cesky-narodni-organ-pro-usnadnovani-procedur-v-mezinarodnim-obchode.aspx>>.

### 3.4.5 Systémy automatické identifikace

Jedná se o systémy označování zásilek, zásob materiálu, výrobků ale i dokumentů (včetně celních) či osob, které velmi výrazně usnadňují jejich identifikaci, třídění a sledování. Řadíme mezi ně například čipové a magnetické systémy (čipové a magnetické karty užívané v bankovníctví, systémy automatického sledování docházky atp.), hlasové a biometrické systémy používané k identifikaci osob, dále prostředky radiofrekvenční identifikace (RFID – radio frequency identification) sloužící k bezdotykové automatické identifikaci v logistice pomocí elektromagnetických vln.

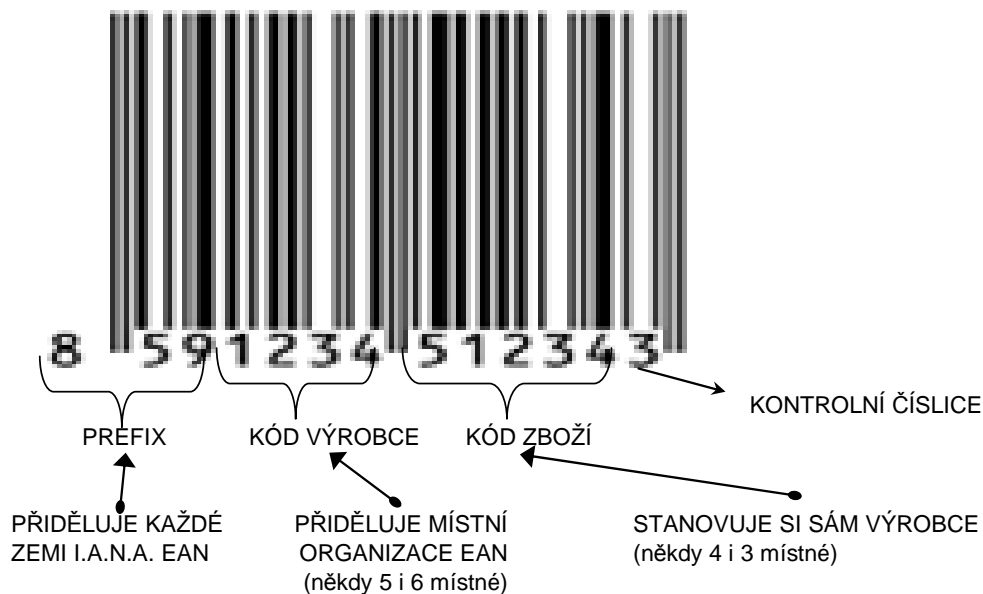
„Nejrozšířenější technologií kontroly pohybu zboží mezi obchodem a spotřebitelem, ale i mezi dodavateli a odběrateli se stal ze všech použitelných systémů čárový kód, zejména pro jeho nízké pořizovací a provozní náklady. Každý čárový kód se skládá z tmavých čar a světlých mezer, které po ozáření snímačem, světlo pohlcují nebo odrážejí zpět.“<sup>33</sup> „Odražený paprsek je snímán a řídicí jednotkou měněn z analogové podoby na digitální signály.“<sup>34</sup> V současné době je známo okolo 255 typů čárových kódů lišících se podle kódovaných dat, způsobu kódování a dekodování, způsobu tisku atd. Celosvětovým standardem pro čárový kód se stal EAN (European Article Number), nejčastěji používaným pak EAN 13. „Tento kód může používat každý stát zapojený do mezinárodního sdružení I.A.N.A. EAN (International Article Numbering Association EAN), které koordinuje systém EAN na celém světě (cca 90 zemí). Na základě členství jsou každému státu přiděleny první tři čísla kódu tzv. prefix, který určuje stát původu označeného zboží (ČR – 859). Uživatelé mohou být všechny fyzické a právnické osoby mající sídlo na území příslušné republiky, které se do tohoto systému zapojují přihlášením u příslušného místního zástupce (u nás EAN ČR).“<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> SVOBODA, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. Praha : ČVUT, 2003. s. 125. ISBN 80-01-02735-X.

<sup>34</sup> PERNICA, Petr. *Logistika aktivní prvky*. Praha : VŠE, 1996. s. 250. ISBN 80-7079-808-4.

<sup>35</sup> SVOBODA, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. Praha : ČVUT, 2003. s. 127. ISBN 80-01-02735-X.



**Obrázek 6: Struktura kódu EAN13**

Zdroj: SVOBODA, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. s. 128.

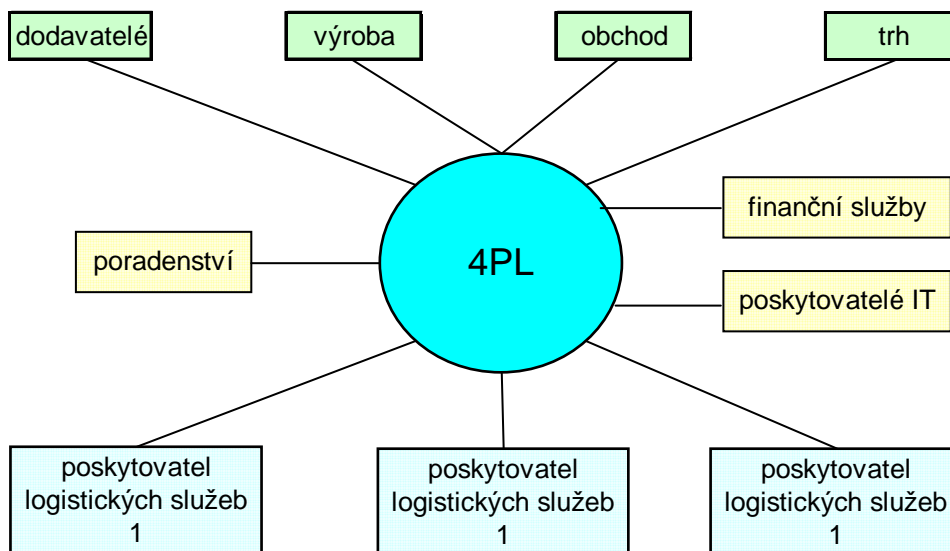
### 3.4.6 Logistický outsourcing

„Outsourcing je anglické slovo, pro které zatím neexistuje vhodný český ekvivalent. Je odvozeno od slovesa „to outsource“, což znamená vytěsnit nebo odsunout. Ve svém významu to znamená využívání cizích (externích) zdrojů pro jakoukoliv činnost, která byla dosud zabezpečována vlastními podnikovými zdroji (zařízeními, lidmi apod.).“<sup>36</sup> „Logistický outsourcing je specifický tím, že veškeré logistické činnosti a zabezpečování logistických procesů přenechá podnik specializované firmě podle sloganu „nechť každý dělá to, co umí“, tj. nechť výrobce vyrábí, obchod prodává a o logistiku se komplexně postará logistický podnik“<sup>37</sup> Mezi poskytovatele logistických služeb řadíme dopravce, logistické integrátory, operátoři kombinované a vlakové dopravy, zasílatele, poskytovatele celních služeb a poskytovatele na úrovni 3PL (Third Party Logistics) a 4PL (Fourth Party Logistics). Koncept 3PL představuje rozdělení a specializaci činností mezi 3 partnerské organizace, které koncentrují na svůj hlavní předmět podnikání firmy. Jedná se o partnerství výrobní, obchodní a logistické firmy. Podstatou 4PL je integrace řady

<sup>36</sup> MOLNÁR, Zdeněk. *Efektivnost informačních systémů*. První vydání. Praha : Grada Publishing, 2000. s. 36. ISBN 80-7169-410-X.

<sup>37</sup> SVOBODA, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. Praha : ČVUT, 2003. s. 106. ISBN 80-01-02735-X.

specializovaných podniků v oblasti výroby, obchodu, marketingu, logistiky, poradenství a informačních technologií.



**Obrázek 7: Integrace logistických služeb - model 4PL**

Zdroj: <http://s10.webst.fd.cvut.cz/download/ils.ppt>

„Mezi hlavní důvody, pro které se firma rozhodne pro objednávku logistických služeb externím dodavatelem, patří:

- Soustředění se na hlavní činnost
- Zvýšení konkurenceschopnosti kvalitou a cenou své produkce
- Trvalé získání a zapojení odborníků
- Snížení operativních nákladů, uvolnění investičních prostředků, efektivnost ve využívání finančních zdrojů
- Předvídatelnost nákladů na danou činnost, snížení rizik (rizika obvykle přebírá poskytovatel služeb)
- Zjednodušení organizace práce<sup>38</sup>

Mezi významné oblasti outsourcingu v logistice patří celní služby. Hlavním důvodem je nutnost vysoké specializace personálu, který musí být neustále vzděláván a školen, protože oblast celního řízení prochází neustálými v poslední době vpravdě revolučními změnami. Další neméně závažný důvod lze spatřovat v certifikaci

<sup>38</sup> SVOBODA, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. Praha : ČVUT, 2003. s. 106. ISBN 80-01-02735-X.



specializovaných poskytovatelů ze strany celní správy, jejich vybavenost potřebnými povoleními např. zjednodušených celních postupů ale i softwarové vybavenosti.

„Na celní služby je dnes nutno pohlížet z několika úhlů. Rozhodně musíme přihlédnout k pokračujícímu procesu globalizace, díky němuž se vzdálenost mezi světadíly rychle zmenšuje. Na druhé straně však stojí snaha každého státu či hospodářského seskupení – a tedy i Evropské unie – chránit vlastní vnitřní trh. Další věcí je to, že legislativa související s celním odbavením se od našeho přistoupení k Evropské unii významně rozrostla a v závislosti na politicko-hospodářské situaci se neustále vyvíjí dál. V průběhu posledních dvou let jsme díky tomu zaznamenali postupný růst poptávky po komplexním outsourcingu celně-deklaračních služeb.“<sup>39</sup>

„Důležitým faktorem ve fungování logistického outsourcingu je uzavření dobře formulované smlouvy mezi klientem a poskytovatele (může jít např. o logistickou, zasílatelskou či komisionářskou smlouvu). Vztah obou partnerů je velmi těsný, neboť poskytovatel logistických služeb vstupuje svými pracovníky a technickými prostředky hluboko do klientova výrobního nebo obchodního procesu a přebírá všechnu zodpovědnost za fungování hmotného toku.“<sup>40</sup>

### 3.4.7 Vliv logistických trendů na celní řízení

Jednoznačným logistickým trendem posledních let umocněným hospodářskou krizí je minimalizace skladových zásob, která vede ke drobení větších obchodních celků na menší zásilky dodávané průběžně dle potřeby (tomuto trendu odpovídá např. logistický koncept „just in time“). Větší počet zásilek zvyšuje nároky na logistické procesy a zároveň stoupá jejich důležitost, protože selhání některého z článků distribučního řetězce může způsobit vážné problémy s dodáním zboží včas na určené místo.

Je nutné také zmínit pokračující elektronizaci obchodu a státní správy. V oblasti celního řízení jde zejména o projekt eCustoms. „Electronic Customs (uváděný někdy také jako e-Customs nebo eCustoms) je program řízený Evropskou komisí, který má za úkol vybudovat bezpapírové celní prostředí napříč celou Evropou. V rámci toho programu již probíhají a jsou realizovány jednotlivé projekty. Jako úplně první byl realizován projekt NCTS, elektronizace společného tranzitu, který byl v ČR zaveden v roce 2002. Celní

<sup>39</sup> BURŠÍK, Vladislav. POPTÁVKA PO KOMPLEXNÍM OUTSOURCINGU CELNĚ-DEKLARAČNÍCH SLUŽEB ROSTE. *Dopravní noviny*. 19.11.2009, s. 8.

<sup>40</sup> A, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. Praha : ČVUT, 2003. s. 107. ISBN 80-01-02735-X.

správa České republiky je jedním z lídrů zavádění nových technologií v rámci celé Evropské unie.<sup>41</sup>

„Zavedení e-dovozu přinese především zrychlení a transparentnost celního řízení. Neméně důležitým očekáváním je zjednodušení dovozních operací a postupů při přidělování celně schválených určení a snížení nákladů, které vznikají podnikatelským subjektům v souvislosti s celním řízením. Lze také očekávat sjednocení postupů u všech celních úřadů v České republice, což ocení zejména podnikatelé, kteří při své obchodní činnosti přicházejí do styku s různými celními úřady.“<sup>42</sup>

### 3.5 Celní předpisy

Problematika právního zakotvení celnictví je velmi komplexní téma. Celkový počet právních předpisů upravující problematiku celnictví se počítá na desítky. Základní členěním je rozdělení na české národní předpisy a předpisy Evropské unie, které jsou nadřazené předpisům národním. Výčet jednotlivých celních předpisů Evropské unie a České republiky je uveden v příloze č. 2.

---

<sup>41</sup> *Celní správa České republiky* [online]. 2010 [cit. 2011-01-20]. Electronic customs. Dostupné z WWW: <<http://www.celnisprava.cz/cz/clo/e-customs/Stranky/default.aspx>>.

<sup>42</sup> TOMAN, Pavel. E-dovoz přinese zrychlení a transparentnost celního řízení. *Dopravní noviny*. 27.5.2010, s. 8.

## 4 Vlastní řešení - analýza zkoumané problematiky

### 4.1 Účastníci celního řízení

Účastníci celního řízení nejsou v celních předpisech taxativně vymezeni na jednom místě. V různých celních předpisech jsou uvedeni různí účastníci: deklarant, zástupce deklaranta, ručitel, hlavní povinný, dlužník, žadatel atd. Nejčastěji se však v celním řízení vyskytuje mimo pověřených pracovníků celních orgánů osoba deklaranta případně jeho zástupce. „Deklarantem je osoba (právnícká či fyzická), která činí celní prohlášení vlastním jménem, nebo osoba, jejímž jménem je celní prohlášení činěno.“<sup>43</sup> Z výše uvedeného je zřejmé, že deklarantem nemusí být pouze vlastník zboží, tedy vývozce či dovozce zboží. Deklarantem může být za předpokladu doložení řádné plné moci jakákoliv osoba, která předloží příslušnému celnímu úřadu celní prohlášení se všemi potřebnými doklady, zplnomocněním a samozřejmě také zbožím pro případnou celní kontrolu. Plná moc se předkládá v originále či ověřené kopii, musí uvádět zmocnitele, zmocněnce, vůči komu je oprávnění zastupovat, rozsah zmocnění (tzn. přímé či nepřímé zastoupení), doba platnosti, datum a podpis zmocnitele (jednatele či osoby zplnomocněné k podpisu). Zastoupeného může při jednom řízení zastupovat pouze jeden zástupce. Vztahy mezi zástupcem a zastupovaným by měly být stanoveny smluvně formou komisionářské či mandátní smlouvy (dle druhu zastoupení – viz. dále). Smlouva může být uzavřena i ústně, pokud ale nastanou komplikace v podobě škod, je dokazování viny při nejmenším problematické. Celní úřad v žádném případě v těchto smlouvách nevystupuje jako smluvní strana, proto ani tyto smlouvy nijak nereguluje ani je nevyžaduje doložit.

#### 4.1.1 Zastoupení v celním řízení a jeho druhy

Problematiku zastoupení při řízení před celním úřadem upravuje celní kodex Společenství. Dovozce/vývozce se může v řízení vystupovat sám nebo se může nechat zastupovat jinou osobou. Toto zastupování je nutné ve vztahu k celnímu úřadu věrohodně doložit. Většinou se tak děje prostřednictvím plné moci. Pokud dovozce/vývozce vystupuje

---

<sup>43</sup> *EUR - Lex : Access to European Union law* [online]. 1.1.2007 [cit. 2011-02-07]. Council Regulation (EEC) No 2913/92. Dostupné z WWW: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992R2913:EN:HTML>>.

v řízení sám, jedná svým jménem ve svůj prospěch. Pokud je v celním řízení zastupován jinou osobou, rozlišujeme zastoupení přímé a nepřímé, obě varianty se liší rozsahem samostatného rozhodování zástupce v řízení. Zástupci jsou představováni většinou celními agenty a spedičními firmami, u kterých importéři a exportéři celní služby formou kompletního outsourcingu nakupují.

#### **4.1.1.1 Zastoupení přímé**

V tomto způsobu zastoupení jedná zástupce cizím jménem v cizí prospěch. Vzhledem k tomu, že zástupce jedná cizím jménem, nemůže se samostatně rozhodovat. Není tedy zodpovědný vůči celnímu úřadu. Veškerá odpovědnost vůči celnímu úřadu zůstává na zastupovaném. V případě vzniklé škody je možné tuto na zástupci vymáhat, zastupovaný ovšem musí prokázat, že zástupce porušil smluvní ustanovení. Vztahy tohoto přímého zastoupení jsou dle obchodního zákoníku ošetřeny v mandátní smlouvě. Tento způsob zastoupení se v moderním logistickém outsourcingu mnoho nevyužívá. Jeden z hlavních důvodů je platba cla respektive způsob ručení celního dluhu. V případě přímého zastoupení totiž není možné využít globálních celních záruk zástupce a clo je nutné hradit před propuštěním zboží do volného oběhu. Je tedy náročnější jednak na cash flow, jednak na časové sladění jednotlivých úkonů během celního řízení a lze předpokládat, že celní řízení se v tomto případě prodlouží minimálně v řádech hodin.

#### **4.1.1.2 Zastoupení nepřímé**

Nepřímé zastoupení poskytuje zástupci větší volnost při zajištění stanoveného cíle. Zástupce jedná vlastním jménem v cizí prospěch. Dovozece/vývozce i jeho zástupce se solidárně dělí o odpovědnost vůči celnímu úřadu. To ovšem nijak neovlivňuje právo deklaranta vymáhat po jeho zástupci případné škody vzniklé jeho jednáním. V běžné praxi logistického outsourcingu se jedná o nejrozšířenější způsob zastupování před celním úřadem. Hlavní důvod je v přesném protikladu k zastoupení přímému. V nepřímém zastoupení je možné plně využít výhody celních záruk, která má většina poskytovatelů celních služeb složené ve prospěch celních úřadů. Tyto celní záruky odbourávají nutnost okamžité platby cla a jsou tedy účinným nástrojem flexibilního řízení logistiky. Smluvní vztahy mezi deklarantem a jeho zástupcem jsou ošetřeny dle obchodního zákoníku komisionářskou smlouvou. Nepřímé zastoupení, ale může skýtat též významná ohrožení

pro poskytovatele celních služeb, pokud např. dovozce/vývozce neuvede kompletní informace nutné pro správné zařazení zboží. Potom může nastat situace, kdy celní úřad i po několika letech doměří clo, které následně musí poskytovatel celních služeb dále vymáhat na dovozci/vývozci (pokud v tento moment tato firma stále ještě reálně existuje).

## 4.2 Zajištění celního dluhu

Celní dluh představuje povinnost zaplatit clo, poplatky, zemědělské dávky nebo případné další platby spojené s dovozem zboží z třetích zemí, výjimečně pak i s vývozem mimo EU.

Nejčastěji se celní dluh skládá z následujících složek:

- Clo
- Spotřební daň (pouze u zboží podléhající spotřební dani, dle zákona o spotřebních daní č. 353/2003 Sb.)
- Daň z přidané hodnoty (celní úřad vyměřuje DPH pouze pokud je dovozcem zboží neplátce DPH, pokud je dovozce plátce DPH, ve smyslu ustanovení zákona o DPH č. 235/2004 Sb., pak si výpočet DPH provádí sám plátce a uplatňuje ho ve svém daňovém přiznání.)

Méně často může celní dluh zahrnovat i následující položky:

- Ostatní druhy cel (dodatečné, vyrovnávací, antidumpingové)
- Úroky (z prodlení, vyrovnávací)

Celní dluh nevzniká pouze použitím zákonných prostředků při dovozu, tedy propuštěním celního prohlášení do příslušného režimu, ale i například nedovoleným dovozem zboží na území EU v okamžiku, kdy k nedovolenému dovozu došlo nebo nesplněním některé z podmínek či povinností pro daný celní režim okamžikem, kdy k porušení došlo.

Zásilkou propuštěnou do všech celních režimů je nutné zaručit až do výše případného celního dluhu a to:

- Převodem příslušné částky na účet celního orgánu ("celní jistota"), je-li zajišťován celní dluh, který vznikl nebo by mohl vzniknout z jedné operace prováděné jedním dlužníkem (za zajištění celního dluhu rovnocenné celní jistotě se považuje

i předložení šeku, jehož proplacení je zaručeno bankou, nebo předložení jiného dokladu uznaného celním úřadem jako prostředek platby) s tím, že celní orgány nehradí žádný úrok ze zajištěné částky.

- Ručením

- Globálně za celní dluh, který vznikl nebo by mohl vzniknout z jedné nebo několika operací prováděných jedním dlužníkem ("globální záruka").
- Individuálně za celní dluh, který vznikl nebo by mohl vzniknout z jedné operace prováděné jedním dlužníkem ("individuální záruka"), a to buď s použitím záruční listiny nebo záručního dokladu s tím, že Ministerstvo financí stanoví vyhláškou formu, obsah, náležitosti, rozsah a způsob použití záručních listin, záručních dokladů a osvědčení o zajištění celního dluhu globální zárukou, jakož i způsob a podmínky pro stanovení částky uváděné v záruční listině.<sup>44</sup>

### 4.3 Dovoz a vývoz zboží a daně v ČR

Dovoz a vývoz zboží souvisí v daňové oblasti zejména s nepřímými daněmi, zejména pak s daní z přidané hodnoty a spotřebními daněmi. Odlišným způsobem je uplatňováno zdanění služeb přímo souvisejících s dovozem nebo vývozem zboží z třetích zemí. Při celním řízení je může rovněž využít český dovozce zvláštní režim clenění – fiskální (daňové) celní zastoupení, který umožňuje vyclení zboží v jiné členské zemi EU.

#### 4.3.1 Daň z přidané hodnoty u dovozu zboží

Problematiku DPH upravuje zákon o DPH č. 235/2004 Sb. ve znění pozdějších novel. Dovozením zboží ve smyslu § 20 zákona o DPH, se rozumí vstup zboží z třetí země na území Evropského společenství, přičemž za dovoz se považuje i vrácení zboží, které je po předchozím umístění ve svobodném celním skladu nebo svobodném celním pásmu nacházejícím se v tuzemsku vráceno zpět do tuzemska.<sup>45</sup> Do režimu dovozu spadá i doprava zboží ze zámořských území členských států EU, z Normanských ostrovů a San Marina. Daňová povinnost při dovozu vzniká dnem, kdy je dovozce/deklarant povinnen

---

<sup>44</sup> *Epravo.cz* [online]. 19.7.2002 [cit. 2011-02-11]. Nové způsoby zajištění celního dluhu. Dostupné z WWW: <<http://www.epravo.cz/top/clanky/nove-zpusoby-zajisteni-celniho-dluhu-17756.html>>.

<sup>45</sup> MATOUŠEK, Pavel; SABELOVÁ, Lenka. *Clo*. 1. vydání. Praha : ASPI, 2007. s. 285. ISBN 978-80-7357-263-1.

uhradit clo. Daňovým dokladem je pak dle § 30 zákona o DPH rozhodnutí o propuštění zboží do celního režimu na jednotném správním dokladu (JSD), případně i jiné rozhodnutí. Pokud je celní prohlášení podáno elektronicky musí být opatřeno zaručeným elektronickým podpisem založeném na kvalifikovaném certifikátu. Určité druhy zboží mohou být též od DPH osvobozeny, dle § 71 zákona o DPH se jedná například o dovoz zboží vzdělávací, kulturní a vědecké povahy, vědeckých a lékařských přístrojů určených pro výzkum, dovoz vráceného zboží pokud ho dováží osoba, která ho před tím vyvezla, diplomatická pošta a zboží aj.

V minulosti bylo obvyklé, stejně jako v mnoha jiných členských zemích EU, že DPH bylo vyměřeno celním úřadem spolu se clem či jinými poplatky. Nynější stav, kdy ve většině případů je správcem daně finanční úřad, vedl k výrazně menší náročnosti profinancování dovozu. Dle současně platné legislativy zákon rozděluje správcovství DPH do dvou okruhů:

- ❖ Správcem DPH je finanční úřad, tzn. plátce si daňovou povinnost sám uvede do daňového přiznání, DPH se tedy de facto neplatí. Finanční úřad je správcem DPH v následujících případech:
  - Při propuštění zboží do režimů – volný oběh, aktivní zušlechťovací styk v systému navrácení, při ukončení režimu dočasného užití
  - Rozhodnutí o propuštění zboží do výše uvedených režimů bylo provedeno na písemném či elektronickém tiskopisu JSD
- ❖ Správcem DPH je celní úřad, tzn. DPH je vyměřeno spolu se clem a ostatními poplatky a je splatné do 10 dnů od jeho vyměření. Celní úřad je správcem DPH v následujících případech:
  - Dovozece/deklarant není plátcem DPH
  - Dovezené zboží je propuštěno do jiných režimů, než pro jaké je správcem daně finanční úřad.
  - Zboží je propuštěno celním úřadem jiným rozhodnutím než JSD

#### **4.3.2 Základ daně z přidané hodnoty u dovozu zboží**

Základ pro výpočet DPH u dovozu zboží je tvořen součtem následujících položek:

- Základ pro vyměření cla
- Clo

- Vedlejší výdaje vzniklé do prvního místa určení v tuzemsku, pokud nejsou zahrnuty do základu daně již v základu pro vyměření cla (např. dopravné dle dodací podmínky Incoterms, manipulace, atp.)
- Spotřební daň (pouze pokud dovezené zboží podléhá jejímu vyměření)

#### **4.3.3 Daň z přidané hodnoty u vývozu zboží**

Vývoz zboží je osvobozen od daně s nárokem na odpočet daně. Vývozem ve smyslu § 66 zákona o DPH se rozumí výstup zboží mimo území Evropského společenství nebo na Normanské ostrovy a do San Marina. Aby mohl být vývoz osvobozen od daně, musí současně splňovat následující podmínky:

- Zboží je propuštěno do celního režimu vývoz nebo pasivního zušlechťovacího styku.
- Zboží vystoupilo do třetí země.
- Výstup zboží je potvrzen celním úřadem na daňovém dokladu.

V praxi se stává, že zboží vystoupí z EU, aniž by byl potvrzen daňový doklad ať už elektronicky nebo fyzicky. V tomto případě je možné doložit uskutečnění vývozu náhradními důkazními prostředky, mezi něž patří:

- Nákladní listy s potvrzením výstupu přes hranice EU.
- Kopie vyclívacích dokladů vztahující se k celnímu odbavení dané zásilky v třetí zemi.
- Dodací listy potvrzené příjemcem v třetí zemi.
- Čestná prohlášení od subjektů zajišťujících dopravu dané zásilky (např. prohlášení dopravce, speditéra, atp.)

Zajistit tyto náhradní důkazní prostředky bývá nezdědka velmi obtížné, proto je dobré s touto variantou již předem počítat a vložit si text vyměňující zaslání potvrzených dodacích listů příjemcem přímo do obchodní smlouvy či objednávky.

#### **4.3.4 Služby přímo vázané na dovoz a vývoz zboží**

Od daně z přidané hodnoty nejsou osvobozeny jen transakce se zbožím, ale dle § 69 zákona o DPH i dopravné a služby přímo vázané na dovoz či vývoz zboží (např. celní odbavení zásilky). Správce daně je v tomto případě vždy finanční úřad. Přepravce musí prokázat, že služby jsou osvobozeny od DPH oprávněně. Děje se tak přepravním dokladem



(tj. CMR u silniční, AWB u letecké, B/L u námořní a a nákladní list CIM u železniční dopravy).

#### 4.3.5 Fiskální (daňové) zastoupení

Fiskální zastoupení (anglicky Fiscal representation) umožňuje propustit zboží importované z třetí země do volného oběhu, aniž by kupující/dovozce byl zároveň deklarantem. Tuto možnost poskytují jen některé země EU. K průkopníkům v této oblasti patří bezesporu Nizozemí, které ve smyslu „Dutch VAT Act 1968, article 23“ umožňuje dva režimy fiskálního zastoupení:

- Limitované fiskální zastoupení (LFR – limited fiscal representation) – toto zastoupení se vztahuje pouze na dovoz zboží a jeho následné vykázení jako intrakomunitárního obchodu v rámci systému Intrastat.
- Generální fiskální zastoupení (GFR – general fiscal representation) – tento druh zastoupení slouží pro úplné zastoupení daného subjektu pro všechny obchodní případy týkající se DPH. Tedy i případů přímo nenavazujících na dovoz zboží. K udělení licence ke generálnímu fiskálnímu zastoupení je nutná bankovní garance složená ve prospěch správce daně.<sup>46</sup>

Česká republika v minulosti náležela taktéž k zemím s možností provádět toto fiskální zastoupení, nynější právní stav toto zastoupení neumožňuje.

Fiskální zastoupení je výhodné zejména při následujících mezinárodních obchodních transakcích:

- Vstupním bodem do EU pro zboží je jiná členská země než kde je registrován dovozce/deklarant - nejčastěji jde o námořní přístavy či letiště, v případě ČR nejčastěji Hamburg, Rotterdam, Frankfurt, Vídeň. Dovozce z ČR si zvolí v příslušném vstupním bodě svého fiskálního zástupce (podloženo písemnou plnou mocí), který zboží celně odbaví s použitím své místní registrace k DPH (tzn. použije daňové identifikační číslo určené pouze k těmto účelům). Český dovozce zástupci uhradí clo. Základ pro DPH je dále již vykázen v podstatě jako vnitroujinní obchod ve statistice Intrastat. Zboží od okamžiku proclení ve

---

<sup>46</sup> *Euimports.web* [online]. 2009 [cit. 2011-03-14]. Fiscal representation. Dostupné z WWW: <[http://euimports.web-log.nl/mijn\\_weblog/files/Fiscal\\_representation\\_leaflet.pdf](http://euimports.web-log.nl/mijn_weblog/files/Fiscal_representation_leaflet.pdf)>.

zmiňovaném bodu vstupu je ve volném oběhu. Odpadá tak doprava pod celním dohledem.

- Dovozce do EU je subjekt z třetí země a zboží je určeno pro jinou členskou zemi EU než v jaké je usazen fiskální zástupce – subjekt z třetí země si zvolí v příslušném vstupním bodě svého fiskálního zástupce (podloženo písemnou plnou mocí), který zboží celně odbaví s použitím své místní registrace k DPH (tzn. použije daňové identifikační číslo určené pouze k těmto účelům). Subjekt z třetí země zástupci uhradí clo. Základ pro DPH je dále již vykázan v podstatě jako vnitrouní obchod ve statistice Intrastat. Zboží od okamžiku proclení ve zmiňovaném bodu vstupu je ve volném oběhu. Odpadá tak doprava pod celním dohledem.<sup>47</sup>

#### 4.4 Vymezení činností celního deklaranta

Pro pochopení průběhu celního řízení na straně dovozce/vývozce nebo specializované firmy na poskytování celních služeb je nutné vymezit hlavní funkční náplň činností zaměstnanců zajišťujících v těchto firmách celní odbavení, tedy celních deklarantů. Celní deklarant je styčnou osobou pro jednání s celním úřadem.

Dle běžné praxe v ČR jsou ze strany celních úřadů na celních deklarantech běžně vyžadovány následující dokumenty, ačkoliv je celní kodex přímo nezmiňuje. Jedná se zejména o:

- Originál výpisu z obchodního rejstříku či živnostenského listu nebo jeho úředně ověřenou kopii.
- Zplnomocnění celního agenta či spediční firmy pokud se dovozce/vývozce nezastupuje v celním řízení sám.
- Zplnomocnění celního deklaranta, pokud úkony v celním řízení nejsou prováděny přímo statutárním orgánem.

---

<sup>47</sup> *IHK Ulm* [online]. 2010 [cit. 2011-03-14]. Fiscal Representation for Foreign Companies in Germany. Dostupné z WWW: <[http://www.ulm.ihk24.de/recht\\_und\\_fair\\_play/steuerrecht/Umsatzsteuer/Binnenmarkt/688528/Fiscal\\_Representation\\_for\\_Foreign\\_Companies\\_in\\_Germany.html](http://www.ulm.ihk24.de/recht_und_fair_play/steuerrecht/Umsatzsteuer/Binnenmarkt/688528/Fiscal_Representation_for_Foreign_Companies_in_Germany.html)>.

Uvnitř podniku vykonává celní deklarant úkony v celním řízení na základě požadavků z nákupního a prodejního, případně logistického oddělení. Spolupracuje s finanční účtárnou na včasné úhradě celních výměrů, tedy vyměřeného cla případně dalších poplatků.

S celní problematikou musí být deklarant řádně seznámen a pravidelně odborně školen, aby byla zajištěna včasná implementace legislativních změn do praxe. Měl by též mít základní znalosti a schopnosti z oblasti informačních technologií. Nezbytnou součástí jeho pracovní náplně, je práce s celním softwarem včetně aktualizací programu. Musí být též schopen v případě problému v elektronické komunikaci s celním úřadem tuto chybu vykomunikovat s celním úřadem či s van operátorem (poskytovatelem elektronické komunikace mezi celním úřadem a dovozcem/vývozcem).

#### **4.4.1 Hlavní činnost celního deklaranta – celní odbavování**

Celní odbavování zboží je hlavní činností celního deklaranta. Vzhledem k náplni práce je poměrně do značné míry svázána s celními předpisy, které prostupují téměř každý úkon deklaranta. Hlavní činnosti deklaranta lze rozdělit do několika navazujících celků:

- Příprava podkladů pro celní řízení
- Vystavení a projednání celního prohlášení
- Kompletace dokladů a uvolnění zboží

##### **4.4.1.1 Příprava podkladů pro celní řízení**

Jedná se o velmi důležitou fázi celního odbavení zásilky, na níž do značné míry závisí bezchybovost a včasnost celého procesu, správné zvládnutí této fáze také může ušetřit dovozci/vývozci značné náklady.

Na základě komunikace s oddělením nákupu, prodeje nebo oddělením logistiky je nejprve nutné utvořit přepravní plán, který bude stanovovat požadované data dodávek materiálu a zboží z/do třetích zemí, členění těchto dodávek a způsob dopravy. Z tohoto plánu lze posléze dovodit přibližná data celních odbavení a tudíž zajistit odpovídající personální a materiální zajištění celního odbavení a dopravy. Pokud se dle plánu ukáže, že některé dny budou kritické z důvodu velké kumulace zásilek k proclení, je nutné informovat výrobu/nákup či prodejní oddělení a plán přizpůsobit reálným kapacitám. Dále

je nutné pokud možno v předstihu shromáždit obchodní, přepravní doklady, doklady prokazující původ zboží a informace vedoucí k celnímu zařazení zboží, aby se předešlo případným průtahům během vlastního celního odbavení z důvodu nedostatků na dokladech potřebných k celnímu odbavení nebo neznalosti celního zařazení zboží či celního režimu.

Celní deklaranti ve spedičních firmách postupují stejným způsobem, rozdíl je v tom, že velká část komunikace probíhá se zákazníkem. Neznamená to, že vnitřní informační tok není důležitý. Naopak je velmi důležitá součinnost celního deklaranta s jednotlivými disponenty zajišťující dopravu vázanou na probíhající celní řízení.

Obchodní doklady pro celní řízení představují zpravidla následující položky:

- Faktura nebo proforma faktura
- Dodací a balící listy, případně jiná specifikace zboží

Nejdůležitějším obchodním dokladem z hlediska celního řízení je obchodní faktura. Tento doklad povinně uvádí mimo označení prodávajícího, kupujícího, čísla dokladu, názvu zboží, data vystavení a údajů ohledně daně (DPH) hlavně údaje o ceně zboží, která je zásadní pro určení základu pro výpočet cla. Mezi údaje, jež lze zařadit mezi doporučené, je možné počítat, počet, případně druh nákladových kusů, brutto a netto hmotnost a označení dodací podmínky INCOTERMS (v současné době nově ve verzi INCOTERMS 2010, platné od 1.1. 2011), které stanoví, v kterém místě přechází rizika a náklady na přepravu z prodávajícího na kupujícího. Bez obchodní faktury není možné zboží celně odbavit. Z běžné praxe je také obvyklé, že celní úřad neakceptuje faktury s nulovou hodnotou u některé z položek dodaného zboží. V tomto případě zpravidla vyžaduje písemné prohlášení od prodávajícího zdůvodňující tyto nulové položky a stanovení obvyklé ceny, která dál poslouží pro účely stanovení základu pro výpočet cla. Faktura se v celním řízení může objevit též ve variantě „pro forma“. Jedná se o předběžný doklad, tzn. výsledná zaplacená částka kupujícím se může změnit nebo se jedná o doklad pro zboží dodávané zdarma – např. vzorky, reklamní tiskopisy, atp. I v tomto případě je zapotřebí stanovit hodnotu zboží pro celní účely. Úkolem celního deklaranta je důsledná kontrola obchodních dokladů a upozornění na případné nedostatky ještě před započítáním celního řízení. Pokud se tyto nedostatky projeví až během celního řízení, může to vést k průtahům a ke zpoždění dodávky zboží do výroby nebo na určený trh.

Přepravní doklady zpravidla doprovázejí zásilku zboží po dobu trvání přepravy. Pokud neexistuje smlouva o dopravě, tak ji nahrazují. Poskytují celnímu deklarantovi

relevantní informace o hmotnosti, nákladových kusech a případně údaje o dopravném. Deklarant ověřuje, zda údaje z přepravních dokladů korespondují s údaji na obchodních dokladech. V případě nesouladu ho musí ověřit u odesílatele (nebo oddělení nákupu) či ve výrobě, protože by mohla nastat situace, že některé zboží nebylo dodáno či naopak přebývá. Pro jednotlivé druhy dopravy existují následující přepravní doklady:

- Nákladní list CMR (Convention Marchandise Routière) je průvodním dokladem pro mezinárodní nákladní silniční přepravu, na podkladě Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR).
- Nákladní list CIM (Contrat de Transport International Ferroviaire des Marchandises) mimo to, že se jedná o přepravní doklad pro železniční přepravu, plní také úlohu tranzitního celního dokladu. Je vystavován na základě Úmluvy o mezinárodní železniční dopravě COTIF
- Nákladní letecký list – označován také jako Air Waybill – AWB je průvodním dokladem letecké nákladní dopravy dle podmínek IATA (Mezinárodní sdružení letecké dopravy). Z hlediska celního odbavení jsou důležitými údaji zejména počty nákladových kusů, hmotnost a dopravné. Právě dopravné uváděné na leteckých listech, které je celním úřadem letiště Ruzyně používán jako výchozí doklad pro určení dopravného jako části základu pro výpočet cla (dle dodací podmínky uvedené na faktuře), může být někdy zavádějící. Jedná se o případ, kdy z HAWB není patrná výše dopravného (místo sazby dopravného je vyplněn text “as agreed” nebo “as arranged”. V tomto případě stanoví celní úřad dopravné na základě údajů uvedených na MAWB, kde je uvedena sazba dle tarifu TACT (pravidelně aktualizován a vydáván IATA), nikoliv sazba reálně zaplacená za danou dopravu. Ukázku nákladního leteckého listu uvádím v příloze č. 3. Běžná praxe v letecké nákladní dopravě je, že speditér obdrží od letecké společnosti množstevní rabat, po jehož odečtení se reálná sazba velmi výrazně liší od oficiálně publikovaných sazeb TACT.
- Náložný list – konosament – Bill of Lading (nákladní říční či námořní doprava). Na rozdíl od všech předešlých dokladů se nejedná o doprovodný přepravní doklad. Ve své původní podobě coby originálu se jedná o obchodovatelný cenný papír, který stvrzuje naložení zboží na loď a závazek rejdaře přepravit zboží z přístavu odeslání do přístavu určení. Během námořní cesty tak může zboží i několikrát

změnit majitele. V poslední době je stále běžnější vystavování tzv. Sea Waybillů, který má všechny znaky nákladního listu a není tedy cenným papírem, jedná se o běžný přepravní doklad s vyznačením příjemce. V tomto případě nejsou vyžadovány k uvolnění zboží v přístavu určení originály konosamentu. Obdobně jako u leteckých listů jsou i v námořní dopravě běžnou praxí tzv. house bill of lading, tedy mezispeditérské konosamenty s uvedením skutečného odesílatele a příjemce.

Poslední z řady dokladů, které je potřeba připravit před celním odbavením, jsou doklady prokazující preferenční původ zboží. EU disponuje širokým systémem jednostranných a smluvních preferenčních cel. K jejich uplatnění je třeba prokázat preferenční původ zboží. Mezi základní doklady prokazující původ zboží lze zařadit:

- EUR 1 – jedná se o doklad s univerzálním použitím vyjma dovozu z rozvojových zemí (GSP). Příklad certifikátu EUR1 uvádím v příloze č. 4.
- Form A – používá se u obchodu s rozvojovými zeměmi (GSP), je vydáván zpravidla místními obchodními komorami
- Prohlášení na faktuře – prodávající prohlásí na obchodní faktuře, že původ zboží je z některé země s preferenčním režimem. Toto prohlášení se běžně označuje jako preferenční věta a je nutné ho na faktuře interpretovat ve schválené formě. Pokud se nejedná o schváleného vývozce, tak je možné akceptovat toto prohlášení jako dostačující pouze u zboží do hodnoty EUR 6000,-.
- Doklad A.TR – používá se u obchodu s Tureckem

Pro realizaci importního celního odbavení s uplatněním preferenčního cla musí deklarant předložit celnímu úřadu originál certifikátu o původu zboží, před jeho předložením kontroluje deklarant náležitosti a opět shodu certifikátu s ostatními obchodními doklady.

Pro realizaci exportního celního odbavení, kde zahraniční příjemce zboží požaduje certifikát o původu zboží, je třeba, aby se deklarant dostavil osobně na celní úřad a předložil kompletní dokumentaci prokazující původ součástí či surovin, které byly použity na výrobu daného zboží určeného pro export. Teprve na základě této dokumentace celní úřad potvrdí příslušný doklad (mezi nejrozšířenější patří EUR1).

Na základě informací od technických pracovníků výroby či prodeje, celní deklarant zařadí zboží do položky celního sazebníku. Pokud je to nutné, může si celní deklarant

vyžádat podrobnější analýzu výrobku (např. u chemikálií atp.). Celní sazebník je právním podkladem pro celní sazby stanovené pro jednotlivé druhy zboží stanovené číselnými kódy Kombinované nomenklatury EU. Celní sazebník je ve Společenství vydán jako právní předpis – Nařízení Rady (EHS) č. 2658/1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku.<sup>48</sup> V příloze tohoto předpisu je uveden celní sazebník, který se každý rok mění. Aktuálně platný celní sazebník pro EU vyšel nařízením Komise (EU) č. 1228/2010. Každé zboží je v celním sazebníku zařazeno do třídy, poté do kapitoly, nomenklaturního čísla, položky a podpoložky. V běžné deklarantské praxi je hojně využívána databáze TARIC (Integrated Tariff of the European Communities či Tarif intégré communautaire), jež umožňuje vyhledávání celní sazby včetně ostatních tarifních opatření (suspenze celních sazeb, tarifní preference a kvóty) a případných dalších opatření vztahující se k importu či exportu určitého druhu zboží jako jsou zemědělská opatření, obchodní opatření a opatření omezující pohyb zboží. Vyhledávat je možné podle nomenklaturního čísla nebo popisu zboží.

**Obrázek 8: Ukázka vyhledávání celního zařazení v databázi TARIC**

Zdroj: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs](http://ec.europa.eu/taxation_customs)

Celní deklarant by také měl být dostatečně seznámen se strukturou uskutečňované zahraničně – obchodní operace do té míry, aby byl schopen posoudit, jaký z celních režimů nejlépe vyhovuje dané situaci a do tohoto režimu také navrhnout propuštění. Pokud není účelné a hospodárné použití některého ze základních celních režimů, je třeba širší vnitropodnikové diskuze na úrovni vedení podniku. Celní deklarant ve sporných případech

<sup>48</sup> MATOUŠEK, Pavel; SABELOVÁ, Lenka. *Clo*. 1. vydání. Praha : ASPI, 2007. s. 235. ISBN 978-80-7357-263-1.

nemůže sám rozhodnout, do kterého režimu zboží navrhnout. Celní režim charakterizuje, jak bude se zbožím po proběhnutí celního řízení nakládáno. Určuje, zda je zboží určeno pro vnitrouijní (režim volného oběhu) či mimounijní trh (režim vývozu), k dalšímu zušlechtnění (ať už v EU či mimo něj), k uskladnění ještě před uvedením na trh, zda bude zboží poukázáno k finálnímu celnímu řízení k jinému celnímu úřadu (režim tranzitu) nebo se bude zdržovat v EU pouze po omezenou dobu (režim dočasného použití). Nejčastěji používanými celními režimy jsou vývoz, volný oběh a režim tranzitu, dalšími pak aktivní zušlechťovací styk, celní sklady, dočasné použití, pasivní zušlechťovací styk a přepracování pod celním dohledem.

#### **4.4.1.2 Vystavení a projednání celního prohlášení**

Celní deklarant vyplňuje celní prohlášení na základě připravených podkladů charakterizovaných v předešlých kapitolách. Samotné vystavování probíhá ve specializovaných celních softwarech. Tyto softwary mají k dispozici databáze jako je TARIC a celní kurzovní lístek. Legislativní změny a závazné postupy Celní správy jsou ihned implementovány formou poloautomatických aktualizací z internetu. Tyto programy rovněž umožňují elektronickou komunikaci s celním úřadem. Tato komunikace, kterou zajišťují specializované firmy tzv. van operátoři, umožňuje zasílání celních prohlášení pomocí EDI zpráv šifrovaných zaručeným elektronickým podpisem. Komunikace funguje obousměrně, ze strany deklaranta formou zasílaných celních prohlášení, ze strany celního úřadu formou zpráv o propuštění zboží, vyžádané kontrole atp. Všechny tyto zprávy jsou automaticky zobrazeny v systému bez nutnosti je nějakým způsobem dotvářet nebo posílat e-mailem.

Celní prohlášení je možné podávat několika způsoby:

- Celní prohlášení v písemné formě – tato forma je postupně vytlačována elektronizací celního řízení, v současné době je počet podání touto formou minimální a je možný pouze v případě poruchy elektronických systémů.
- Elektronické celní prohlášení (e-customs).

Podávaná celní prohlášení se liší dle režimu, do kterého deklarant navrhuje propustit zboží. Při dovozu zboží a propuštění do režimu volného oběhu, dočasného použití a pro režimy s hospodářským účinkem se podává prostřednictvím formuláře jednotného správního dokladu (JSD v AJ SAD – Single Administrative Document). Tento dokument



mimo jiné uvádí informace o zahraničním odesílateli zboží, identifikuje importéra/deklaranta, včetně čísla EORI (z anglického Economic Operators Registration and Identification number – jedná se o jedinečný identifikátor subjektu platný v celé Unii). Dále je uveden slovní popis a celní zařazení zboží, hodnota zboží v měně obchodní faktury, celní hodnota představující skutečně zaplacenou cenu zboží včetně vedlejších výdajů. Vedlejší výdaje musí přímo souviset s dodávkou zboží, jedná se zejména o náklady spojené s dopravou, manipulací a pojištěním až do místa vstupu na území EU – zde platí, že tyto náklady mohou být přímo zahrnuté v ceně zboží nebo mohou být vyčísleny odděleně, protože ve většině případů je doprava zajišťována dopravci či speditéry. Zda jsou tyto náklady již obsaženy v ceně či nikoliv určují dodací podmínky Incoterms. Z celního hlediska jsou Incoterms velmi významné. Přímou ovlivňují základ pro výpočet cla a daně z přidané hodnoty, protože upravují mimo přechodu rizik také, kdy přechází náklady na dopravu, manipulaci a pojištění z prodávajícího na kupujícího. Právě tyto náklady jsou nejčastějšími vedlejšími výdaji zahrnovanými do celní hodnoty. Přehled dodacích podmínek Incoterms 2010 uvádím v příloze č. 5.

Dále deklarant vyplní do formuláře JSD číslo obchodní faktury, označení předchozího celního dokladu (např. předcházející tranzitní doklad), označení základního přepravního dokladu (např. číslo AWB), druh celního režimu, způsob zajištění celního dluhu a označení pracovníka deklaranta, který JSD zpracoval. Pokud se zásilka skládá z více druhů zboží zařazených pod různé celní nomenklatury, používá se tzv. doplňkové JSD (JSDd). Celní dluh v těchto režimech je nutné vhodným způsobem zajistit.

Prohlášení o celní hodnotě se podává deklarant na příslušném tiskopise spolu s celním prohlášením, jestliže:

- Hodnota zboží jednotlivé zásilky přesáhne EUR 10 000,-.
- Předkládá se i v případě, že jednotlivé zásilky mají hodnotu nižší než EUR 10 000,- ale jedná se o opakující se zásilky od téhož odesílatele témuž příjemci.
- Celní úřad může požadovat podání tohoto prohlášení i u zásilek z nižší hodnotou než výše uvedená hranice, zejména pokud je podezření, že hodnota zboží by mohla být podhodnocená.

Souhrnné celní prohlášení (SCP) je nejčastěji předkládáno, když dovážené zboží ze třetí země je na základě tranzitních celních dokladů předloženo celnímu úřadu určenému k provedení dalšího celního řízení, popřípadě je na vnější hranici Společenství (u nás jen

mezinárodní letiště – nejčastěji Praha Ruzyně) přímo navrhováno do jednotlivých celních režimů kromě režimu tranzit. SCP nemá v tuto chvíli žádný pevně stanovený formulář. Je možné ho podávat v libovolné formě, která ovšem zajistí přehlednou formu všech požadovaných údajů.

Tranzitní doprovodný doklad (TDD) je doklad, provázející zboží v režimu tranzitu z jednoho celního úřadu na jiný celní úřad nejčastěji v místě sídla dovozce. Obsahuje tzv. MRN, což je mezinárodní číslo tranzitního dokladu. Pomocí MRN je možné zjistit stav tranzitu sledovat až do okamžiku, kdy náklad překročí hranice Evropské unie. Celní dluh v tomto režimu je nutné vhodným způsobem zajistit.

Celní deklarant se během své praxe setká se specifickými doklady pro zajištění tranzitu, které jsou sami o sobě zároveň záručním dokladem, tzn. případný celní dluh není nutné dodatečně zajišťovat. Tyto doklady je třeba projednat na celnici osobně, protože existují pouze v papírové formě. Jedná se zejména o následující doklady:

- Karnet TIR (Transports Internationaux Routiers) jeho použití je upraveno Celní úmluvou o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR z roku 1975. Jedná se o samostatný celní režim, kdy se pro každé vozidlo používá vždy jeden formulář karnetu TIR, který je platný pouze vždy na jednu cestu. Doklad je zároveň i záručním dokladem, což znamená, že tento doklad je dostatečným důkazem o zajištění celního dluhu v režimu tranzitu až do výše USD 50 000,- či ekvivalentu v domácí měně. Tento režim není možné použít pro vnitřní tranzit uvnitř Společenství neboť podmínkou použití je překročení minimálně jedné hranice mimo celní unii. Záručním sdružením poskytující karnet TIR je ČESMAD Bohemia.
- Karnet A.T.A. (Admission Temporaire/Temporary Admission) je celní doklad, který je stejně jako karnet TIR, záručním dokladem a to až do výše 5 mil. Kč. Je velmi výhodný pro použití zásilek určených k dočasnému vývozu/dovozu zboží, jako jsou např. výstavy, prezentace, vědecký materiál atp. Karnety A.T.A. není možné použít na zboží určené k prodeji, opracování či opravám. Lze ho použít ve více jak 65 zemích a zboží dopravované pod tímto karnetem je sprostěno cel a daní. Platnost je jeden rok. Karnet je rozdělen na jednotlivé barevné listy, každý druh listu je určen pro vývozní, tranzitní či dovozní operaci. K jeho celnímu projednání

je třeba plná moc od držitele karnetu. Záručním sdružením poskytující karnet A.T.A. je Hospodářská komora České republiky.

- Karnet CPD (Carnet de Passages en Douane) je celní doklad, který se používá pro dočasný dovoz vozidel do určité země. Je stejně jako předchozí karnety zároveň záručním dokladem. Jeho praktické použití je např. při převozu závodních automobilů. Velmi využíváný je v Turecku např. při cestě autobusem.<sup>49</sup>
- Nákladní list CIM, v české právním řádu je zakotvena pomocí vyhlášky MZV č. 8/1985 Sb.
- Předávací list TR (přeprava kontejnerů) je vystavován v rámci přepravní smlouvy o přepravě zboží velkokapacitními kontejnery. Může se jednat o kombinovanou přepravu – tzn. železnice/silnice, námořní/silnice či námořní/železnice.
- Letecký manifest (běžně se používá označení cargo manifest) jedná se o doklad používaný namísto celního prohlášení na propuštění zboží do režimu tranzitu v letecké přepravě. Jeho používání musí být letecké společnosti povoleno. Manifest musí být v souladu s požadavky a vzory Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a nesmí obsahovat dohromady zásilky v režimu vnitřního i vnějšího tranzitu. Celní status zboží je vyjádřen v kódech, které jsou pak uvedeny i v leteckém nákladním listu (např. status X, kdy se jedná o zboží určené na vývoz do třetích zemí). V současné době je více používána jeho elektronická verze.

V případě vývozu navrhuje deklarant zboží do tohoto režimu prostřednictvím vývozního celního prohlášení ve formě vývozního doprovodného dokladu (VDD). Ukázkou tohoto dokladu uvádím v příloze č. 6. Tento doklad doprovází zásilku až k výstupnímu celnímu úřadu na hranici EU. Až do výstupu z EU je zboží pod celním dohledem, tzn. není možné ji otevírat, manipulovat s obsahem zásilky, přebalovat či ji jinak upravovat, protože zásilka je mimo jiné vymezena hmotnostně (hrubá a čistá hmotnost), ale i kusově (VDD obsahuje i počet nákladových kusů).

---

<sup>49</sup> ZAHŘÁDKA, Václav. *Česmad Bohemia* : [www.prodopravce.cz](http://www.prodopravce.cz) [online]. 26.03.2006 [cit. 2011-02-12]. Informační servis z oblasti nákladní a autobusové dopravy . Dostupné z WWW: <<http://www.prodopravce.cz/zprava-i2656.php>>.

Doklad VDD je opatřen určitou lhůtou (zpravidla 5-6 dnů), do které je nutné zboží odeslat, resp. přihlásit vystavené VDD na celním úřadě výstupu. Tato lhůta musí být dodržena, po jejím uplynutí není možné zásilku s daným VDD odeslat. Vývozci či jejich zástupci by ji měli brát v potaz při plánování dopravy k výstupnímu celnímu úřadu. Pokud budeme například uvažovat námořní dopravu, tak z ČR bude většina zásilek (ať už LCL či FCL) vystupovat z EU v Hamburku. Pokud by tedy např. zásilka LCL byla odeslána z ČR sběrnou službou s tranzitním časem 3-4 dny a následná manipulace do sběrného kontejneru a jeho kompletní vychystání trvalo dalších 2-3 dny mohlo by být ohroženo samotné odeslání zásilky. V praxi se také stává, že zásilka (zejména LCL) není včas dopravena do přístavu, aby bylo možné ji umístit na původně zamýšlenou loď, další loď do stejné destinace a se stejným rejdařem většinou vyplouvá až za několik dní, spíše je možné počítat řádově s týdenním zpožděním.

U letecké dopravy je třeba upozornit na obvyklé problémy s hmotností zásilky. Každá zásilka je totiž z důvodů bezpečnosti letadel převážena handlingovým partnerem aerolinky a porovnána se stavem na AWB a celních dokladech. Pokud skutečný stav nesouhlasí se stavem na dokumentech, je třeba situaci zdůvodnit celnímu úřadu výstupu. Pokud je rozdíl větší jak 5% je většinou zboží spolu s VDD vráceno k přezkoumání na celní úřad, kde bylo ono VDD vystaveno. K rozdílům dochází většinou nepřevážením ze strany odesílatele, odesílatel poté hmotnost pouze odhaduje. Obvyklým jevem zejména u větších společností je také, že hmotnost zásilky kalkuluje automatický jejich softwarový systém pomocí hmotnosti jednotlivých součástí. V tomto případě je často shledán rozdíl, protože hmotnosti jednotlivých součástí vykazují rozdíly oproti skutečnosti či jsou zaokrouhlovány a při jejich větším počtu se nasčítaný rozdíl ukáže jako dosti podstatný. Povaha letecké dopravy, kde je většina zásilek urgentní či zkazitelná (nebo obojí) a je třeba dodržet předem vytyčené lhůty, bohužel vede k odhadování této veličiny a tím zároveň mnohdy k problémům při výstupu.

Veškeré zboží navrhované do všech celních režimů musí být v okamžiku celního projednání přítomno na celním úřadě či jiném odsouhlaseném místě (v případě zjednodušených celních postupů např. logistický areál speditéra či jeho celní sklad). Samotné celní projednání probíhá ve většině případů „virtuálně“ na základě předložených elektronických informací, které jsou později i doloženy originály. Dovozy/vývozy,

kterým byly přiděleny tzv. zjednodušené celní postupy, je schopen celní úřad projednat zboží ve většině případů během 90 minut.

Celní úřad na základě předložených informací vyhodnotí, zda je třeba zásilku předložit k celní kontrole nebo nikoliv. Finální fyzickou kontrolou ze strany celního úřadu podstoupí jen určitá část zásilek. Při tomto rozhodování jsou vodítkem minulé celní prohlášení daného dovozce/vývozce, sleduje se, zda někdy došlo k nějakým problémům, nesprávně podaným informacím atp. Svou roli v tomto procesu hraje i komodita, protože více sledované jsou samozřejmě druhy zboží podléhající kvótám a jiným omezením. I když zásilka není určena ke kontrole před samotným celním odbavením, může být místně příslušným celním úřadem provedena kontrola kdykoliv poté a to z podkladů v účetnictví deklaranta. Základní promlčecí lhůta na uhrazení nedoplatku cla je šest let po roce, kdy se stal nedoplatek splatným.

#### **4.4.1.3 Kompletace dokladů a uvolnění zboží**

V okamžiku, kdy je zboží celně projednáno celním úřadem, je povinností celního deklaranta zkompletovat originály dokladů, aby byly připravené pro předložení na celní úřad. Ještě před touto kompletací deklarant uvolní zboží k vykládce – instruuje řidiče, že je možné zboží vyložit. Fakt, že je zboží procleno, se zpravidla stvrdí orazítkováním přepravního dokladu, tedy např. CMR. Toto orazítkování, provedené buď schváleným razítkem zjednodušeného postupu, nebo v případě osobního projednání na celním úřadě, přímo razítkem celního úřadu, je pro dopravce důkaz, že proběhlo celní řízení. Před jeho uskutečněním totiž dopravce, vyjma havarijních situací, nemůže se zbožím manipulovat. O dokončeném celním odbavení deklarant dále informuje, ať už pomocí automatizovaných elektronických systémů nebo jiným způsobem, podnikové oddělení nákupu, výroby či prodeje. V případě spediční společnosti je třeba informovat zákazníka a příslušné disponenty koordinující následnou dopravu.

Finálním výstupem celního řízení je ze strany celního úřadu tzv. celní výměr, tzn. platební předpis cla a případných jiných poplatků, který je nutno uhradit do 10 dnů na účet celního úřadu. V případě nedodržení lhůty splatnosti je částka celního výměru stržena ze zajištění celního dluhu. Deklarant odpovídá za včasné předání celního výměru na finanční účtárnu, aby mohl být řádně a včas uhrazen. V případě spediční společnosti dále celní deklarant přefakturovává částku celního výměru na zákazníka. Druhým

důležitým výstupem je potvrzené JSD (u dovozu) resp. VDD (u exportu potvrzené celním úřadem výstupu z EU) potažmo jeho elektronická obdoba, které slouží jako daňový doklad do účetnictví dovozce či vývozce.

#### **4.4.2 Doplnující činnosti celního deklaranta**

K těmto činnostem řadíme administrativně podpůrné procesy celního řízení. Jednou z těchto činností je již zmiňované předávání podkladů celního řízení ze strany dovozce/vývozce na celní úřad, kam je deklarant fyzicky doručuje. Lhůta pro doručování dokumentů je v kompetenci místních celních úřadů, tzn. může se lišit. Zpravidla jsou vyžadovány týdenní intervaly doručování dokladů. Mezi doklady doručované na celní úřady patří obchodní doklady, zejména obchodní faktura, přepravní doklady, originál celního prohlášení a v neposlední řadě certifikáty o původu zboží. Tyto certifikáty lze uplatnit, pouze pokud je k dispozici originál, což v praxi bývá občas problém. Postupným zaváděním e-dovozu (zavádí se po jednotlivých celních úřadech) se toto předávání dokumentů (vyjma certifikátů o původu) odstraní, bude totiž existovat ve scannované podobě a zakódované speciálním programem.

Mezi doplňující činnosti celního deklaranta řadíme i vystavování a projednávání certifikátů o původu zboží pro exportní zásilky. Jak již bylo uvedeno v předcházející kapitole, pokud u exportní zásilky zahraniční příjemce zboží požaduje certifikát o původu zboží, je třeba, aby se deklarant dostavil osobně na celní úřad a předložil kompletní dokumentaci prokazující původ součástí či surovin, které byly použity na výrobu daného zboží určeného pro export. Teprve na základě této dokumentace celní úřad potvrdí příslušný doklad (mezi nejrozšířenější patří EUR1). Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se jedná o časově velmi náročnou činnost.

Ve spedičních společnostech může mezi doplňující činnosti celního deklaranta patřit správa pohledávek z titulu celního dluhu a sledování míry využití globálních celních záruk, které jsou v těchto společnostech používány jako nejčastější instrument zajištění celního dluhu.

#### **4.4.3 Doplnkové činnosti celního deklaranta**

Mezi doplňkové lze zařadit následující činnosti celního deklaranta:

- Účast na následném vzdělávacím systému
- Dílčí úkony v oblasti informačních technologií
- Vedení obchodních případů a jejich archivace

S celní problematikou musí být deklarant řádně seznámen a pravidelně odborně školen, aby byla zajištěna včasná implementace legislativních změn do praxe. Tato podmínka hladkého a bezchybného průběhu celního řízení je zajištěna jednak vstupními kurzy pro celní deklaranty, jednak průběžnými školeními, které probíhají zpravidla dvakrát ročně. Tyto kurzy a školení jsou zajišťovány školícími agenturami a lektorování uznávanými osobnostmi z oboru nejčastěji vedoucích pracovníků Celní správy.

Deklarant by měl též mít základní znalosti a schopnosti z oblasti informačních technologií. Nezbytnou součástí jeho pracovní náplně, je práce s celním softwarem včetně aktualizací programu. Tyto aktualizace z důvodů legislativních změn, změn kurzů, parametrů nástrojů obchodní politiky EU probíhají zpravidla jednou týdně. Tyto aktualizace lze obvykle stáhnout z internetu a bez jejich nainstalování nelze zboží (některé druhy nebo veškeré zboží dle typu změny) celně odbavit. Celní deklarant též musí být schopen v případě problému v elektronické komunikaci s celním úřadem, tuto chybu vykomunikovat s celním úřadem či s van operátorem (poskytovatelem elektronické komunikace mezi celním úřadem a dovozcem/vývozcem). Ve větších společnostech bude značnou oporou v těchto činnostech oddělení informačních technologií. V menších jsou tyto činnosti obvykle plně svěřeny do rukou deklaranta.

Všechny obchodní případy je nutné po celně-spediční stránce řádně vést a archivovat buď formou fyzických složek nebo elektronicky formou oscanovaných dokumentů. Každá složka by měla obsahovat minimálně následující doklady:

- Obchodní fakturu a balící list
- Převážní doklad
- Kopii celního prohlášení
- Kopii certifikátu o původu zboží (pokud byl k zásilce vystaven)
- Písemnou instrukci s detaily ohledně celní položky zboží a požadovaného celního režimu od oddělení nákupu/prodeje/logistiky (v případě dovozce/vývozce) nebo od zákazníka (v případě logistického outsourcingu)

Složky je třeba systematicky archivovat, aby bylo možné všechny případy dohledat, protože je běžnou praxí a právem celního úřadu se vracet ke starým případům a provádět další šetření, která se obvykle neobejdou bez součinnosti deklaranta.

#### 4.5 Náklady dovozce/vývozce na celní řízení

Aby bylo možné vyčíslit náklady dovozce/vývozce spojené s celním řízením, je třeba nejprve definovat samotný subjekt dovozce či vývozce a časový úsek, který bude pro kalkulaci nákladů uvažován. Je nutné také brát v úvahu způsob zajištění celního odbavení, tedy ve vlastní režii či nákupem služeb od externího dodavatele.

Pokud vyjdeme z údajů celní správy za rok 2009 a odhadu některých údajů, je možné přistoupit k definování průměrného počtu celních řízení na dovozce/vývozce následovně:

- A - Počet celních prohlášení – 1 197 789 (vývoz a dovoz dohromady)<sup>50</sup>
  - B - Počet subjektů podávajících celní prohlášení opakovaně: 22 638<sup>51</sup>
  - C - Uvažovaný počet subjektů, které podaly celní prohlášení pouze jednou, je 15% z celkového počtu celních prohlášení, tj. 179 668. Tyto subjekty nebudeme uvažovat do výpočtu pro stanovení dovozce/vývozce s průměrným počtem celních řízení, protože z hlediska skladby jejich nákladového rozpočtu nehrají náklady na celní řízení významnou roli.
- Průměrný počet celních řízení na ekonomický subjekt, který podává více jak jedno celní prohlášení ročně =  $(A - C) / B = 45$

V následující nákladové analýze bude uplatněna modelová situace podniku se 45 celními řízeními ročně za předpokladu, že si celé celní řízení zajišťuje vlastními silami. Mimo samotné celní řízení je v této modelové situaci předpokládáno zajištění certifikátů o původu EUR1 pro 10 exportních zásilek.

---

<sup>50</sup> *Informace o činnosti Celní správy České republiky za rok 2009* [online]. Praha : Celní správa ČR, 2009 [cit. 2011-01-16]. Dostupné z WWW: <<http://www.celnisprava.cz/cz/statistiky/Vron%20zprvy/Informace%20o%20vysledcich%20cinnost%20Celní%20správy%20ČR%20za%20rok%202009.pdf>>.

<sup>51</sup> *EORI registrace* [online]. Praha : Celní správa ČR, 2009 [cit. 2011-03-31]. Dostupné z WWW: <[http://www.celnisprava.cz/cz/clo/e-customs/eori/Documents/Info\\_EORI\\_10b.pdf](http://www.celnisprava.cz/cz/clo/e-customs/eori/Documents/Info_EORI_10b.pdf)>.



#### 4.5.1 Variabilní náklady celního řízení - varianta 45 celních řízení ročně

Mezi variabilní náklady patří hlavně náklady na mzdu celního deklaranta a dále pak náklady na spotřební materiál.

Určení časové náročnosti jednotlivých činností celního deklaranta – byl brán v úvahu průměrný čas nutný pro zpracování jednoho případu celního odbavení stanovený na základě přímých pozorování během mé diplomní praxe. S celním řízením jsou spojeny následující činnosti celního deklaranta:

- Zajištění celního řízení – zahrnuje v sobě přípravu podkladů, vystavení celního prohlášení v celním softwaru, doba nutná na zpracování celního prohlášení celním úřadem a jeho uvolnění do daného režimu a kompletace dokladů po dokončení celního odbavení.

**Tabulka 1: Spotřeba času celního deklaranta při zajištění celního řízení (varianta 45 celních řízení ročně)**

Spotřeba času deklaranta na zajištění jednoho celního odbavení (v minutách)					Celkem za rok		
Příprava podkladů	Vystavení celního prohlášení	Zpracování celním úřadem	Kompletace dokladů	Celkem	Počet cel.odbavení	Celkem minut	Celkem hodin
15	40	90	10	155	45	6975	117

Zdroj: autor

- Doplňující činnosti – zahrnují kompletaci a předání originální dokumentace (vytištěné celní prohlášení, obchodní faktury, doklady o původu zboží aj.), která je v případě elektronické komunikace s celním úřadem požadována v týdenních intervalech, dále do této kategorie zahrnují vystavení a projednání certifikátu o původu zboží EUR1 na celním úřadě.

**Tabulka 2: Spotřeba času celního deklaranta na zajištění doplňujících činností (varianta 45 celních řízení ročně)**

Spotřeba času v minutách								Celkem za rok	
Týdenní předávání dokumentace na celní úřad (CÚ)					Vystavování EUR1			Úhrn minut	Úhrn hodin
Příprava dokumentace pro CÚ	Předání dokumentace CÚ	Celkem	Počet týdnů v roce	Celkem minut za rok	Příprava a projednání 1 ks EUR1	Počet dokladů EUR1 ročně	Celkem minut za rok		
20	20	40	52	2080	240	10	2400	4480	75

Zdroj: autor

- Doplňkové činnosti – představují činnosti související s aktualizací celního software na základě legislativních či jiných změn (např. změna celních kurzů měn). Vzhledem k tomu, že potřeba aktualizace je většinou týdenní, není ani tato činnost časově zanedbatelná, při 30 minutách potřebných na provedení jedné aktualizace a 52 týdnech v roce, představuje tato činnost celkem 26 hodin pracovního času deklaranta.

Jako poslední související doplňková činnost je návštěva odborných školení, které probíhají většinou dvakrát ročně. Jedná se o jednodenní školení, tzn. celková roční náročnost této činnosti je 16 hodin.

Úhrnem je tedy časová náročnost doplňkových činností celního deklaranta při variantě 45 celních řízení propočtena na 42 hodin ročně.

Pro výpočet hodinových mzdových nákladů (v modelovém případě se nepředpokládá zaměstnání celního deklaranta na plný úvazek) byla uvažována průměrná hrubá mzda deklaranta v prvním čtvrtletí roku 2011, která činí Kč 21 540,-.<sup>52</sup> Hrubá mzda není pro zaměstnavatele jediným mzdovým nákladem. Je třeba k ní přičíst náklady na zdravotní a sociální pojištění hrazené zaměstnavatelem v celkové výši 34% z hrubé mzdy. Pro zjednodušení nebude brána v úvahu dovolená na zotavenou a případné nemocenské dávky. Celkové průměrné roční mzdové náklady na jednoho celního deklaranta činí Kč 346 363,-. Při fondu 253 pracovních dnů v roce (údaj pro rok 2011) a osmihodinové pracovní době jsou celkové mzdové náklady na jednu hodinu práce deklaranta Kč 171,-/hod.

**Tabulka 3: Celková roční spotřeba času na činnostech celního deklaranta (varianta 45 celních řízení ročně)**

Celková spotřeba času v hodinách				Mzdové náklady	
Celní odbavení	Doplňující činnosti	Doplňkové činnosti	Celkem	Mzdové náklady v Kč/hod.	Celkové mzdové náklady v Kč
117	75	42	234	171	40 014

Zdroj: autor

<sup>52</sup> *Platy.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-04-02]. Přehled platů v kategoriích. Dostupné z WWW: <<http://www.platy.cz/platy/doprava-spedice-logistika>>.

Dle zjištěných hodnot se jedná o činnosti, které představují vytížení pro daného pracovníka na necelých 12% jeho časového fondu pracovní doby. Tudíž se neočekává, že by v tomto modelovém podniku mohl být zaměstnán celní deklarant na plný pracovní úvazek. Tomuto pracovníkovi by tedy musely být svěřeny i jiné pracovní úkoly.

Náklady na spotřební materiál – v tomto případě se jedná o zanedbatelné náklady na kancelářské potřeby a formuláře, které byly odhadnuty úhrnem na Kč 400,- za rok.

Celkové roční variabilní náklady dovozce/vývozce s průměrným počtem celních řízení činí Kč 40 414,-.

#### **4.5.2 Fixní náklady celního řízení - varianta 45 celních řízení ročně**

Mezi největší fixní náklady lze zařadit náklady na pořízení celního software. V současné době již prakticky není možné provádět celní odbavení obchodního zboží klasickou „papírovou“ podobou. Je tedy nutné volbě celního SW a následného komunikačního kanálu s celním úřadem věnovat značnou pozornost. Pro stanovení těchto nákladů jsem vzal v potaz nabídky poskytovatelů certifikovaných celní správou, kteří mají největší objemy poskytovaných služeb v oblasti elektronizace celního řízení. Jedná se o firmy Celní Software s.r.o. (poskytovatel SW Helios pro vystavování a evidenci celních dokladů) a CNS a.s. (van operátor - poskytovatel komunikačního kanálu s celním úřadem EuroDat).

Software Helios pro vystavování a evidenci celních dokladů obsahuje celou řadu modulů pro jednotlivé celní režimy. Zde je pro zjednodušení uvažováno pouze o základních modulech pro obsluhu režimu vývozu a volného oběhu. V tomto rozsahu je pořizovací cena roční uživatelské licence Kč 10 800,- (včetně instalace).

Cena komunikačního systému EuroDat zajišťující obousměrné odesílání a přijímání dat mezi deklarantem a celním úřadem v jeho variantě Start je poskytovatelem stanovena na Kč 800,- měsíčně resp. Kč 9 600,- ročně.<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> *Celní software s.r.o.* [online]. 2011 [cit. 2011-04-02]. Program Helios a van operátor. Dostupné z WWW: <<http://www.kobler.cz/>>.

Velkým tématem může být pro drobného dovozce zajištění celního dluhu. Některý z produktů bankovních celních záruk je zpravidla pro menší dovozce nevhodný, protože např. náklady na roční držení globálních celních bankovních záruk se pohybují v desetitisících a často i statisících korun dle jejich hodnoty. Zajištění celního dluhu proto často bývá provedeno převodem hotovosti na účet celního úřadu.

Další fixní náklad představují odborná školení zaměřená na změny v oblasti celního řízení a zpravidla se navštěvují minimálně dvakrát ročně. Náklady na školení jedné osoby dle nabídky zavedené školící agentury BOVA činí Kč 1 990,-/jednodenní kurz. Celkově se tedy ročně jedná o náklady ve výši Kč 3 980,-.

Celkové fixní roční náklady dovozce/vývozce s průměrným počtem celních řízení jsou představovány částkou Kč 24 380,-.

**Součet ročních variabilních a fixních nákladů činí Kč 64 794,-. Při počtu 45 celních řízení za rok, jsou náklady na jedno celní řízení Kč 1 440,-.**

## **5 Zhodnocení výsledků analýzy a návrh přístupů řešení**

Na celní řízení je nutné se dívat nejen jako na úkon státní správy, ale také na činnost obchodních a výrobních společností obchodujících s mimounijními partnery. Mělo by tedy být posuzováno z širšího hlediska konkurenceschopnosti dovozců a zejména vývozců na svých cílových trzích. Měly by být tedy státní správou i příslušnou legislativou vytvořeny co nejlepší podmínky pro vysokou konkurenceschopnost našich tržních podmínek. Důvodů najdeme celou řadu. Mezi nejrelevantnější bezesporu patří vytváření většího počtu pracovních míst v návaznosti na vyšší počet zakázek nejen v oblasti výroby či prodeje, ale i celní deklarace a dalších návazných činností jako je doprava a skladování.

Výše uvedených výhod lze dosáhnout pouze cestou zvyšování konkurenceschopnosti. Jeden z významných činitelů, který má vliv na konkurenceschopnost, je snižování logistických nákladů. Podmínkou je udržení vysoké kvality logistických procesů a velmi dobrého toku informací mezi všemi články logistického řetězce.

### **5.1 Outsourcing celních služeb**

Vzhledem k tomu, že celní řízení je velmi specializovaná činnost a podmínky pro její vykonávání se neustále mění, ať už v legislativním smyslu slova nebo v běžné praxi od změny formulářů, přes postupné zavádění e-customs až po velmi časté změny v nastavení softwaru. Pro bezchybnou realizaci celní deklarace jsou také nutná pravidelná školení. Pro efektivní fungování je v dnešní době nutné elektronické spojení s celním úřadem, které je podmínkou povolení tzv. zjednodušených postupů. Dalším velkým tématem je zajištění celního dluhu. Nejpružnějším řešením zajištění celního dluhu je globální celní záruka. Tato záruka se realizuje nejčastěji formou bankovních záruk vystavených ve prospěch celních orgánů nebo pomocí specializovaných produktů pojišťoven. Pro dovozce z řad malých a středních obchodních společností jsou tyto produkty prakticky nedosažitelné, protože jsou jednak dosti nákladné a jednak jsou předmětem posuzování z hlediska odborné způsobilosti deklaranta.

### 5.1.1 Porovnání modelového podniku s průměrným počtem celních řízení

V předešlé kapitole byly analyzovány náklady na celní řízení podniku s průměrným počtem celních řízení v počtu 45 celních řízení a vyřízení 10 dokladů o původu zboží EUR1 ročně. Celkové roční náklady při zajišťování veškerých činností vlastními silami byly vyčísleny na Kč 64 794,-, na jedno celní řízení náklady činily Kč 1 440,-.

Pokud bychom v tomto modelovém podniku řešili kompletní zajištění celních služeb přes externí firmu, tak by se nákladová struktura podstatně zjednodušila. Pro porovnání nákladů outsourcingu byla brána v úvahu společnost Hellmann Worldwide Logistics s.r.o., kde byla vykonána diplomní praxe. Z ceníku celních služeb firmy Hellmann vyplývají následující ceny:

- Importní odbavení – Kč 975,-
- Exportní odbavení – Kč 500,-
- Vystavení a projednání EUR1 - Kč 1 550,-

Všechny ceny v sobě zahrnují vystavení dokladu a jeho projednání na celním úřadě. Cena za importní odbavení v sobě zahrnuje zaručení celního dluhu do hodnoty zboží Kč 2 mil. na zásilku.

Ze struktury ceníku je zřejmé, že pro stanovení celkových nákladů outsourcingu je nutné určit, kolik celních odbavení bude uskutečněno v exportním a kolik v importním směru. Pro stanovení tohoto poměru jsem vzal v úvahu údaje zahraničního obchodu za rok 2010 a sice poměr celkového objemu vývozu a dovozu mimo EU, který byl na úrovni 32 vs. 68% ve prospěch dovozu (Kč 406,6 mld vs. 875,5 mld).<sup>54</sup> Poměr zásilek u modelového příkladu tedy činil 14 vs. 31 ve prospěch dovozu.

---

<sup>54</sup> *Český statistický úřad* [online]. 2011 [cit. 2011-04-02]. Zahraniční obchod České republiky podle CZ - CPA 1. až 4. čtvrtletí 2010. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/p/6003-10>>.

**Tabulka 4: Celkové roční náklady celního řízení zajištěného outsourcingem (varianta 45 celních řízení ročně)**

	Importní celní odbavení	Exportní celní odbavení	Vystavení EUR1	Celkem
Počet jednotek	31	14	10	55
Náklady na jednotku v Kč	975	500	1 550	X
Cena celkem v Kč	30 225	7 000	15 500	52 725

Zdroj: autor

Všechny výše uvedené skutečnosti směřují jednoznačně k doporučení většího využívání outsourcingu v této oblasti. Jednoduchým porovnáním celkových ročních nákladů při zajišťování clení vlastními silami (Kč 64 794,-) a při použití externího poskytovatele služeb celní deklarace (Kč 52 725,-) lze dojít k závěru, že v případě druhé varianty podnik ušetří 18,63% z nákladů vynaložených na činnosti spojené s celním řízením.

#### **5.1.2 Porovnání modelového podniku s menším než průměrným počtem celních řízení**

U firem s převahou exportních zásilek (zde je cena externího poskytovatele nižší) či s menším objemem zahraničního obchodu by procentuální úspora byla ještě markantnější z důvodů vyšších jednicových nákladů zapříčiněných stále stejnými fixními náklady.

#### **5.1.3 Porovnání modelového podniku s větším počtem celních řízení – varianta 360 celních řízení ročně**

Aby bylo porovnání variant úplné, je nutné provést porovnání u společnosti s větším objemem zahraničního obchodu. Zvolil jsem variantu, která by, v případě kompletního zajištění celního řízení vlastními silami deklaranta, zaručovala plnohodnotnou pracovní náplň pro jednoho celního deklaranta. Tato varianta představuje 360 celních řízení a 80 vystavených certifikátů o původu zboží EUR1, tzn. osminásobek původní varianty modelového podniku s průměrným počtem celních prohlášení. Časová náročnost na jednotku výkonu a tedy i variabilní náklady by byly proporcionálně zachovány, fixní náklady by zůstaly neměnné. Poměr mezi exportem a importem zůstal také neměnný, tedy

na úrovni 32 vs. 68% ve prospěch dovozu. Pro přehlednost jsou hodnoty uvedeny v tabulce č. 5.

**Tabulka 5: Celkové roční náklady celního řízení ve vlastní režii (varianta 360 celních řízení ročně)**

Mzdové náklady	Náklady na spotřební materiál	Náklady na celní software	Náklady na van operátora	Náklady na školení	Náklady celkem
320 112	3 200	10 800	9 600	3 980	347 692

Zdroj: autor

Při těchto objemech je obvyklé, že externí poskytovatel celních služeb poskytuje množstevní slevu. Firma Hellmann obvykle nabízí společnostem s počtem zásilek nad 300 ročně individuální slevu, jejíž výše odvisí zejména od hodnoty celního dluhu, protože ten je třeba řádně zaručit, ale také od počtu celních položek zboží na celním prohlášení, protože ten určuje do značné míry pracnost vypracování. Sleva při těchto počtech celních odbavení obvykle činí 10 – 30% z původní ceny. Pro tento modelový případ byla zvolena průměrná hodnota slevy tedy 20%. Ceny po započtení slevy jsou následovné:

- Importní odbavení – Kč 780,-
- Exportní odbavení – Kč 400,-
- Vystavení a projednání EUR1 - Kč 1 240,-

Celkové roční náklady na celní řízení v tomto modelovém příkladu v případě jeho realizace formou outsourcingu jsou pro názornost shrnuty v tabulce č. 6.

**Tabulka 6: Celkové roční náklady celního řízení zajištěného outsourcingem (varianta 360 celních řízení ročně)**

	Importní celní odbavení	Exportní celní odbavení	Vystavení EUR1	Celkem
Počet jednotek	245	115	80	440
Náklady na jednotku v Kč	780	400	1 240	X
Cena celkem v Kč	191 100	46 000	99 200	336 300

Zdroj: Autor

I v této variantě je výhodnější outsourcing, i když úspora (3,3% nákladů) již není tak významná. Při rozhodování mezi outsourcingem a zajišťování vlastními silami by měly být brány v úvahu také skryté náklady, které jsou mnohdy těžce vyčíslitelné. Jedná



se například o náklady spojené s řízením a odborným dohledem nad deklarantem, se zajištěním jeho zástupu v případě jeho nemoci či dovolené, komunikační náklady a ostatní režijní náklady. U této varianty může být již velmi významným faktorem zajištění celního dluhu, protože při zajištění činností vlastními silami je uvažováno se složením jistiny ve prospěch celního úřadu, což při těchto objemech již může být vysoká částka. Držení této jistiny opět znamená náklady ušlé příležitosti, pokud by byly prostředky investovány jiným způsobem.

Ke kladům outsourcingu lze přičíst možnost soustředění na hlavní předmět činnosti a také snadné plánovatelnosti nákladů na celní odbavení, protože je jasně daná cena za jednotku.

#### **5.1.4 Kvalitativní dopady outsourcingu**

Lze předpokládat, že tým kvalifikovaných odborníků ve specializované firmě bude mít velmi dobré znalosti z oboru a napomůžou tak příjemci služeb k dalšímu zkvalitnění logistických procesů a nezřídka i k úspoře nákladů. Důležitou roli hraje poradenství, které často umožní reinženýring logistických procesů.

##### **5.1.4.1 Znalost jednotlivých celních režimů a jejich použití**

Často se u obchodních firem setkáme pouze se základní znalostí problematiky celních režimů. Obecně dobré povědomí je o režimech vývozu, tranzitu a proclení do volného oběhu. S ostatními celními režimy je to již horší. Přitom neznalost může někdy způsobit neodůvodněné mrhání náklady a disponibilní hotovostí.

Pokud například podnik převážně exportuje do třetích zemí a zároveň suroviny či součástky taktéž importuje a nepožádá o propuštění těchto importních zásilek do režimu aktivního zušlechtovacího styku, zaplatí zbytečně na vstupu clo. V případě zásobování unijního trhu a dovozu převážné části surovin či součástí z třetích zemí zase nepoužije režim přepracování pod celním dohledem. Méně častým případem v současnosti je pasivní zušlechtovací styk, kdy se výrobky posílají do třetích zemí na zušlechtění a po návratu do ČR jsou částečně nebo úplně osvobozeny od cla. Režim uskladnění celních skladů může také v případě, že deklarant nepředává dovozní zboží ihned dalšímu kupujícímu, ušetřit dočasně značný objem finančních prostředků určených na clo vyměřené na toto zboží a zároveň si i odloží daňovou povinnost k DPH. Velmi častá je také neznalost režimu

dočasného použití zejména v případě konání výstav a prezentací, kdy se až po poslání zboží hledá vhodný způsob celního odbavení, ačkoliv nejjednodušším řešením bez dodatečných nákladů je pro tyto případy použití karnetu ATA atd.

Poskytovatelé celních služeb jsou mnohdy zároveň nadnárodními spedičními korporacemi s širokou sítí poboček. Mimo jiných služeb jsou zpravidla také schopni nabídnout fiskální celní zastoupení v některé ze zemí důležité pro Českou republiku z hlediska routingu (směřování) zásilek, jako je například Německo (pro námořní i letecké zásilky), Nizozemí (pro námořní i letecké zásilky) nebo Rakousko (pro letecké zásilky – zejména pro region jižní Moravy). Pokud je díky fiskálnímu celnímu zastoupení zboží vyceleno již ve vstupních bodech do EU, odpadají posléze náklady se zajištěním režimu tranzitu do ČR (vystavení tranzitních dokladů, ručení celního dluhu, případně další celní kontroly v místě určení atd.). Velkou roli zde hraje také časová úspora, protože odpadá minimálně jedno celní řízení. V neposlední řadě je možné zboží volně distribuovat po EU, tzn. zboží je možné již v tomto vstupním bodě kompletně vychystat pro jednotlivé finální příjemce v zemi spotřeby (tzn. finálním příjemcem může být například přímo supermarket v jiné zemi než je ČR, odpadá tak nutnost zboží vychystávat u prostředníka či místního zastoupení společnosti v jednotlivých zemích). Tento logistický koncept „jednoho vstupního bodu do EU“ není prozatím ze strany českých dovozců mnoho využíván, ačkoliv může, v případě distribuce dováženého zboží i do jiných členských států EU, přispět k výrazným úsporám logistických nákladů. Velké zahraniční korporace dovážející zboží do EU tento koncept hojně využívají. Jedná se o firmy, jako jsou FUJI, LG, Nikon, atd.

Pro správnou orientaci v celních režimech případně možnosti fiskálního celního zastoupení je vhodné uskutečnit pečlivou analýzu možností ještě před započítáním uvažovaného obchodu. Pokud již obchod probíhá, je vhodné provést tuto analýzu alespoň následně a odstranit tím zbytečné nedostatky. K analýze může velmi výrazně přispět i poradenství externího poskytovatele celních služeb, zejména s ohledem na zkušenosti z praxe. Navíc toto poradenství většinou bývá v ceně poskytnuté služby.

#### **5.1.4.2 Nedostatky dokladů sloužících pro účely celního řízení**

Školený personál celních agentů zpravidla rychle odhalí problémy v obchodních dokladech. Mezi nejčastější nedostatky patří neuvedená měna na obchodní faktuře, k celnímu řízení je předložena pouze proforma faktura nikoliv finální obchodní faktura,

na faktuře není uveden původ zboží a dodací podmínka. Dodací podmínky, které jsou velmi důležité pro započtení správné části dopravného do základu pro výpočet cla, představují nezanedbatelný problém pro velkou část dovozců i vývozců z důvodu jejich neznalosti. Pokud jsou tyto nedostatky odhaleny včas, je možné učinit příslušná prohlášení nebo si vyžádat od odesílatele úplně nové obchodní doklady (nejčastěji obchodní fakturu). Předejde se tak časovým prodlevám, které mohou být někdy i velmi znatelné, mimo jiné také z důvodu existence časových pásem. Je dosti pravděpodobné, že v momentě, kdy budeme chtít řešit tyto problémy, tak na Dálném východu bude odesílatel „již“ zatímco v Americe „ještě“ spát.

Specifickým problémem je hrubá hmotnost exportních leteckých zásilek. Každá zásilka je z bezpečnostních důvodů (přetížení a vyvážení letadla) na letišti převážena. V případě rozdílu, což je velmi častým jevem, je požadováno celním úřadem vysvětlení. Pokud jsou ke změně hmotnosti oprávněné důvody jako je přebalení k dodržení větší bezpečnosti zboží a rozdíl činí max. 5% z hrubé hmotnosti, tak celní úřad zpravidla zboží do režimu vývozu propustí. Pokud je však rozdíl větší, jsou obvykle požadovány nové exportní celní doklady. V těchto případech totiž může vzniknout domněnka, že zásilka neobsahuje některé zboží nebo tam naopak nějaké zboží přebývá.

Pokud tyto doklady nebyly vystavovány na místní letištní celnici, může jít o velmi výrazný problém, protože zásilku je třeba dopravit na celnici, kde bylo původně celní odbavení uskutečněno. Pokud je letištem odletu např. Praha a původní celní úřad např. Ostrava, je velmi pravděpodobné, že se zásilku nepovede umístit na původně plánovaný let. To může podstatným způsobem navýšit tranzitní čas, který je u letecké dopravy obvykle velmi kritickým faktorem. U ostatních přeprav se většinou problémy s hmotností v běžné praxi nevyskytují. V této souvislosti lze jednoznačně doporučit zásilky před celním odbavením převažovat. Pokud není odesílatel vybaven kalibrovanou váhou je lepším řešením exportní celní odbavení „nakoupit“ u poskytovatele logistických služeb, který je k tomu náležitě vybaven. Většina renomovaných logistických společností má také zastoupení na letišti Praha Ruzyně. Je tedy v jejich možnostech celní prohlášení na místě opravit.

### 5.1.5 Vliv logistických trendů na způsob zajišťování celních služeb

Snaha o minimalizaci zásob vede u zboží importovaného ze zemí mimo EU a zboží exportovaného do třetích zemí k navýšení počtu zásilek. Zboží není dodáváno ve velkých objemech, ale v menších částech. Každý jednotlivý případ celního řízení se vždy vztahuje na zboží, které je přepravováno zpravidla v jednom okamžiku a pod jednou sadou přepravních dokumentů (nákladní list CMR pro silniční dopravu, námořní konosament či letecký nákladní list a obchodní faktura a balící list pro všechny druhy přeprav). Úměrně s počtem zásilek se vyvíjí i počet celních odbavení. Pokud uvažujeme stejnou strukturu dováženého zboží, tak se toto navýšení nijak neprojeví na celkovém objemu deklarované hodnoty přepravovaného zboží či celkovém objemu vybraného cla, pouze na počtu zásilek. V roce 2009 bylo podáno na celní správu 1,2 milionu celních prohlášení, tj. o téměř 20 % více než v roce 2005, ačkoliv celkově vyměřené clo u všech podaných celních prohlášení se zvýšila pouze o necelých 12% na 1,397 mld Kč.<sup>55</sup> Z tohoto hlediska se význam celního řízení bude (po skokovém snížení po vstupu České republiky do EU) spíše zvyšovat.

V tomto směru lze předpokládat i zvětšování objemu logistického outsourcingu v oblasti celního řízení. Důvody nelze spatřovat jen v přímých úsporách vyčíslených v předchozích kapitolách, ale i v napojení těchto poskytovatelů na distribuční cesty. Z velké části se totiž jedná o nadnárodní společnosti s mezinárodní sítí svých kanceláří či výhradních agentů, která umožňuje mezinárodní (zpravidla i mezikontinentální) přepravu z domu do domu. Je tedy účelné realizovat celní odbavení u stejného poskytovatele, odpadají tím náklady na zajištění režimu tranzitu na dovozcův domovský celní úřad (v případě importu zboží).

Také elektronizace obchodu a státní správy zasáhla velmi výrazně oblast celního řízení, které v posledních letech prošlo přímo revolučními změnami. Pro podniky s menším počtem zásilek zboží určených/odeslaných mimo EU je velmi náročné sledovat veškeré

---

<sup>55</sup> *Informace o činnosti Celní správy České republiky za rok 2005* [online]. Praha : Celní správa ČR, 2006 [cit. 2011-01-16]. Dostupné z WWW: <<http://www.celnisprava.cz/cz/statistiky/Vron%20zprvy/Informace%20o%20vysledcich%20cinnost%20Celní%20správy%20ČR%20za%20rok%202005.pdf>>.

*Informace o činnosti Celní správy České republiky za rok 2009* [online]. Praha : Celní správa ČR, 2009 [cit. 2011-01-16]. Dostupné z WWW: <http://www.celnisprava.cz/cz/statistiky/Vron%20zprvy/Informace%20o%20vysledcich%20cinnosti%20Celní%20správy%20ČR%20za%20rok%202009.pdf>

změny, tak aby byla zachována bezchybovost nebo alespoň nízká chybovost v probíhajících celních řízeních. Tyto změny vyžadují velkou pozornost nejen ze strany samotného deklaranta, ale mnohdy též úsilí věnované IT podpoře nebo dokonce vedení podniku, pokud si změny vyžádají změny v podnikových procesech.

Poskytovatel celních služeb je zodpovědný za včasnou implementaci všech legislativních změn včetně jejich promítnutí do každodenního zpracování předložených zásilek k celnímu odbavení. V případě nezvládnutí situace a prokázání zavinění na straně celního agenta, může dovozce/vývozce nárokovat smluvní pokutu či náhradu za jeho ušlý zisk. Záleží ovšem, jak jsou podmínky spolupráce smluvně ujednány. Lze tedy hovořit o přenesení části zodpovědnosti na externí subjekt a docílení snížení rizik dovozce/vývozce.

#### **5.1.6 Možná rizika outsourcingu**

Jedním z velmi rizikových momentů při outsourcingu celních služeb je celní zařazení zboží. Bylo by velkým omylem se domnívat, že externí společnost může sama bezchybně správně zařadit zboží do odpovídající nomenklaturní podpoložky. Vzhledem k rozsahu celního sazebníku není prakticky možné provést celní zařazení bez důkladné konzultace s dovozcem. Zde bych doporučoval velmi přesné vzájemné vyjasnění, které je vhodné si písemně odsouhlasit. Předejde se tak možným budoucím problémům.

Obvyklou chybou dovozců je nedbalé zařazení zboží na základě pouhého pročítání textu u jednotlivých nomenklaturních podpoložek, což je velmi nesystematický a náhodný postup. Někdy je možné se setkat i se záměrnou záměnou položky celního sazebníku ze snahy vyhnout se vyšší celní sazbě. Oba tyto přístupy jsou nepřijatelné a mohou ve svém důsledku vést k dovyměření cla, úroků z prodlení a pokuty ze strany celního úřadu. Tato pokuta může dosahovat dle § 301 celního zákona č. 13/1993 Sb. u přísněji trestaných skutkových podstat až 4 000 000,- Kč. Při stanovení výše pokuty celní orgány přihlídnou ke stupni společenské nebezpečnosti. Je třeba brát do úvahy také cenotvornou funkci cla. Pokud bude zboží zařazeno do položky s nižší sazbou cla, s tímto vědomím i prodáno a následně bude dovyměřeno dodatečné clo, dovozce (v tomto případě již prodávající finálnímu zákazníkovi) již nebude mít šanci toto navýšení promítnout do ceny (protože v době dovyměření cla je již zboží prodáno) a dodatečné clo se tak stane jeho čistým nákladem.

K zařazování zboží je třeba přistupovat velmi zodpovědně a systematicky. Nejprve se určí následující skutečnosti o daném zboží:

- O jaký druh zboží se jedná – určí se základní charakteristika zboží (např. přístroj, dopravní prostředek, chemikálie, atp.)
- Z jakého materiálu je zboží vyrobeno – (z plastu, gumy, železa, dřeva, atp.)
- K jakému účelu zboží slouží – (k léčebným účelům, ke sportu, jako komponent pro výrobu PC, atd.)

Na základě odpovědí na výše uvedené otázky se zboží zařadí pomocí aplikace všeobecných pravidel a poznámek do příslušné třídy – kapitoly – nomenklaturního čísla – nomenklaturní položky – nomenklaturní podpoložky (v tomto sestupném pořadí). Na závěr je ještě třeba ověřit ve vysvětlivkách k Harmonizovanému systému a Kombinované nomenklatuře, jestli se na toto zboží nevztahuje nějaká výjimka a není pro něj povinné jiné zařazení.

Pokud dovozce dováží opakující se zboží ve větších objemech lze jednoznačně doporučit zajistit si tzv. závaznou informaci o sazebním zařazení zboží. Tuto závaznou informaci je možné si vyžádat u Celního ředitelství Praha na základě žádosti a poskytnutých vzorků zboží. Žádá se pro každý druh zboží odděleně. Tato závazná informace je platná ve všech zemích EU. Jedná se o naprosto nezpochybnitelné zařazení a tudíž u zboží zařazeného dle této závazné informace nehrozí žádné sankce či jiné problémy plynoucí z nesprávného celního zařazení.

Dalším kritickým momentem při realizaci outsourcingu celních služeb je smluvní ošetření vztahu mezi vývozcem/dovozcem a poskytovatelem služeb. Základem by měla být kvalitně zpracovaná smlouva (nejčastěji komisionářská pro nepřímé zastoupení v celním řízení) s jasně stanovenými pravidly spolupráce, povinnostmi a odpovědností jednotlivých smluvních stran. Riziko případných vícenákladů v podobě dodatečně vyměřeného cla či pokuty je veliké, proto by mělo být jasné, kdo za jaké chyby zodpovídá.

## 6 Závěr

Hlavním cílem diplomové práce je návrh optimálního řešení celního odbavení v modelových případech podniků obchodujících s nečlenskými zeměmi EU. Dílčí cíle jsou představovány postupovými cíli a analýzou základních aspektů celního řízení, související legislativy, logistických procesů a trendů souvisejících s celním řízením zejména z všeobecného obchodně spedičního hlediska, částečně i z pohledu celní legislativy.

První část práce se zabývá literární rešerší. Podávám zde základní informace o nástrojích obchodní politiky EU. Je zde přiblížena historie celnictví. Šířeji je pojednáno o zlomovém úseku naší historie z hlediska celnictví, kterým beze sporu byl vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004. Byly nastíněny jednotlivé funkce cla a odůvodnění jeho existence. Pozornost byla též věnována clu a jeho celkově vybrané hodnotě z hlediska jeho fiskální funkce a to jak z české tak evropské perspektivy.

Druhá část literární rešerše je zaměřena na osvětlení současných základních logistických trendů, jako je minimalizace zásob při logistickém řešení zásobování a distribuce a s tím související tendence k prosazování moderních forem logistických řetězců (logistické řetězce s kontinuálními a synchronními toky), nutnost vysoké informovanosti v průběhu logistického procesu v reálném čase a směřování k vyššímu využívání logistického outsourcingu. Tato část práce také vysvětluje základní principy fungování celních předpisů.

Analýza zkoumané problematiky v praktické části diplomové práce je dělena do dvou částí. První část analyzuje danou problematiku z hlediska legislativy a praktických postupů při celním řízení, uvádí charakteristiku účastníků celního řízení a druhy zastoupení v celním řízení. Jsou vysvětleny termíny celní dluh a celní hodnota. Jsou zde zmíněna základní pravidla daní (zejména DPH) související s dovozem, vývozem a službami přímo vázanými na dovoz a vývoz. Krátce je též pojednáno o možném fiskálním (daňovém) zastoupení v celních řízeních uskutečňovaných v některých jiných členských státech EU, jako o možnosti pro české dovozce.

V druhé části byly vymezeny činnosti celního deklaranta jako hlavního činitele v celním řízení na straně dovozce, vývozce nebo spediční firmy. Tyto činnosti byly rozděleny do třech oblastí – hlavní činnosti, doplňující a doplňkové. Funkční náplň práce

deklaranta je poměrně do značné míry svázána s celními předpisy, které prostupují téměř každý úkon deklaranta. Proto byly vysvětleny základní aspekty celního řízení s poznatkami ze spediční praxe - základní druhy celních režimů, základní doklady sloužící celnímu řízení a používání databáze TARIC.

Na základě celkového počtu podaných celních prohlášení v roce 2009 v celé České republice a údajů Celní správy ohledně počtu podniků, které podstoupily celní řízení opakovaně, byl definován dovozce/vývozce s průměrným počtem celních prohlášení. Následně byly analyzovány jeho roční náklady spojené se zajištěním celního odbavení, pokud by jej zajišťoval vlastními silami. Základem této analýzy byly informace ohledně materiálních nároků celního řízení (pořízení software, odborná školení, atd.) a časové náročnosti jednotlivých úkonů celního deklaranta získané během diplomní praxe aplikované na tento modelový případ.

V části práce věnované zhodnocení analýzy a návrhům přístupů řešení bylo provedeno srovnání nákladovosti dvou východisek k zajištění celních služeb u dovozců a vývozců. Jedním z nich je zajištění celního odbavování ve vlastní režii, druhou možností je využít externího poskytovatele celních služeb – outsourcingovou firmu. Tato srovnávací analýza byla provedena ve třech variantách pro tři modelové podniky s různým objemem zahraničního obchodu, resp. s různým počtem zásilek importovaným/exportovaným z/do mimounijních zemí. Ve všech třech variantách se potvrdilo jako hospodárnější, řešení formou outsourcingu celních služeb. Nejvýraznější procentuální úspory byly doloženy u dovozců/vývozců s malým až středně velkým počtem zásilek potažmo celních řízení. Kromě jasně vyčíslitelných výhod v podobě nižší nákladovosti, byly též zmíněny kvalitativní důvody svědčící pro variantu outsourcingu, ale také jeho rizika. Tyto kvalitativní výhody spočívají zejména v předpokládané vyšší odborné způsobilosti, informovanosti a lepším přístupu ke globálním celním zárukám, které usnadňují do značné míry průběh celního řízení a uvolňují hotovost, která by v případě jejich neexistence musela být složena ve prospěch celního úřadu jako zajištění celního dluhu. Poukazují zde také na všeobecně zřejmě opomíjený fakt, že počet podaných celních prohlášení roste v posledních letech rychleji než celková úhrnná hodnota deklarovaného zboží. Důvodem je „drobení“ zásilek na menší celky, což je potvrzením označených logistických trendů. Jako riziková oblast byl identifikován proces celního zařazování zboží, kde je bezpodmínečně



nutná úzká spolupráce deklaranta a celního agenta, aby se vyloučily případné chyby, vhodné je též použití tzv. závazné informace sazebním zařazení zboží. Druhou identifikovanou rizikovou oblastí je smluvní ošetření vztahu deklaranta a celního agenta, který by měl jasně definovat zodpovědnost obou smluvních stran.

Jak je patrné z této práce je celnictví a to jak na straně celní správy, tak na straně deklarantské veřejnosti (dovozců, vývozců, ale i poskytovatelů celně deklarantských služeb), stále velmi živé téma, které si určitě zaslouží pozornost. Jedná se o důležitý prvek logistického řetězce v mezinárodním obchodě. Dobře fungující celní řízení potvrzuje dobrou pozici České republiky v mezinárodních obchodních vztazích mezi jednotlivými obchodními partnery a připisuje jí tím i určitý mezinárodní kredit. Věřím, že mnou navrhované řešení většího využití logistického outsourcingu v oblasti celních služeb, které splnilo vytčený hlavní cíl této práce, by mohlo mít kladný vliv na logistické procesy a mohlo by tak být hodnotným příspěvkem k jejich dalšímu zefektivnění.

## 7 Seznam použitých zdrojů

### Publikace

BENEŠ, Otto. *Všeobecná dohoda o clech a obchodu: GATT*. Praha : Československá obchodní a průmyslová komora, 1988. 313 s.

FIALA, Petr. *Modelování dodavatelských řetězců*. Praha : Professional Publishing, 2005. 168 s. ISBN 80-86419-62-2.

CHRISTOPHER, Martin. *Logistika v marketingu*. Praha : Management Press, 2000. 166 s. ISBN 80-7261-007-4.

KOTLER, Philip; KELLER, Kevin Lane. *Marketing management*. 12. vydání. Praha : Grada Publishing, 2007. 792 s. ISBN 978-80-247-1359-5.

MACHKOVÁ, Hana, et al. *Mezinárodní obchodní operace*. 3. přeprac. vydání. Praha : Grada Publishing, 2003. 232 s. ISBN 80-247-0686-5.

MATOUŠEK, Pavel; SABELOVÁ, Lenka. *Clo*. 1. vydání. Praha : ASPI, 2007. 496 s. ISBN 978-80-7357-263-1.

MOLNÁR, Zdeněk. *Efektivnost informačních systémů*. První vydání. Praha : Grada Publishing, 2000. 142 s. ISBN 80-7169-410-X.

PERNICA, Petr. *Logistický management : Teorie a podniková praxe*. 1.vyd. Praha : Radix, 1998. 664 s. ISBN 80-86031-13-6.

PERNICA, Petr. *Logistika aktivní prvky*. Praha : VŠE, 1996. 345 s. ISBN 80-7079-808-4.

SVOBODA, Vladimír; LATÝN, Patrik. *Logistika*. Praha : ČVUT, 2003. 160 s. ISBN 80-01-02735-X.

ŠTŮSEK, Jaromír. *Řízení provozu v logistických řetězcích*. 1.vyd. Praha : C H. Beck, 2007. 227 s. ISBN 978-80-7179-534-6.

ŽEMLIČKA, Lubomír. *Celní zákon a předpisy související v praxi*. 1. vyd. Olomouc : Anag, 1998. 399 s. ISBN 80-85646-40-4.

### Články

BURŠÍK, Vladislav. POPTÁVKA PO KOMPLEXNÍM OUTSOURCINGU CELNĚ-DEKLARAČNÍCH SLUŽEB ROSTE. *Dopravní noviny*. 19.11.2009.

FRIČOVÁ, Vítězslava. Obchodní politika. *Euroskop.cz : Věcně o Evropě* [online]. 2011, [cit. 2011-01-21]. Dostupný z WWW: < <http://www.euroskop.cz/680/sekce/obchodni-politika/> >.

FRONC, Jiří. Snižte si celní náklady při dovozu surovin. *Český export* . 25.10.2010.

ŠÍMOVÁ, Kateřina. *Euroskop.cz : Věcně o Evropě* [online]. 2010 [cit. 2010-09-26]. Příjmy rozpočtu EU. Dostupné z WWW: <<http://www.euroskop.cz/8878/sekce/prijmy-rozpocet-eu/>>.

TOMAN, Pavel. E-dovoz přinese zrychlení a transparentnost celního řízení. *Dopravní noviny*. 27.5.2010.

TOMAN, Pavel; ZUGAR, František. Ukončení práce celní spedice před vstupem do EU by ochromilo celní řízení. *Dopravní noviny : Týdeník pro dopravu a logistiku* [online]. 2004, [cit. 2010-10-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/logistika-spedice/ukonceni-prace-celni-spedice-pred-vstupem-do-eu-b>>.

### **Internetové zdroje**

[www.celnisprava.cz](http://www.celnisprava.cz)

[www.compu-clearing.com](http://www.compu-clearing.com)

[www.czso.cz](http://www.czso.cz)

<http://ec.europa.eu>

[www.epravo.cz](http://www.epravo.cz)

<http://euimports.web-log.nl>

<http://eur-lex.europa.eu>

[www.euroskop.cz](http://www.euroskop.cz)

[www.kobler.cz](http://www.kobler.cz)

[www.komora.cz](http://www.komora.cz)

[www.logistika.cz](http://www.logistika.cz)

[www.mfcr.cz](http://www.mfcr.cz)

[www.mpo.cz](http://www.mpo.cz)

[www.platy.cz](http://www.platy.cz)

[www.prodopravce.cz](http://www.prodopravce.cz)

[www.rohlig.com](http://www.rohlig.com)

<http://s10.webst.fd.cvut.cz/>

[www.szif.cz](http://www.szif.cz)

[www.ulm.ihk24.de](http://www.ulm.ihk24.de)

## 8 Přílohy

### Příloha č. 1: Seznam zkratk

3PL - Third party logistics

4PL - Fourth party logistics

A.T.A. carnet - Admission temporaire/temporary admission carnet – záruční dokument  
pro dočasný dovoz/vývoz zboží

A.TR – Certifikát o původu zboží, používaný v obchodu s Tureckem

AWB – Air way bill, letecký nákladní list

B/L – Bill of lading, námořní konosament

CIM, nákladní list - Contrat de transport international ferroviaire des marchandises,  
nákladní list železniční přepravy

CMR, nákladní list - Convention marchandise routière, nákladní list mezinárodní silniční  
Přepravy

COTIF - Contrat de transport international ferroviaire des marchandises, Mezinárodní  
smlouva o železniční přepravě

CPD carnet - Carnet de Passages en Douane - záruční dokument pro dočasný dovoz/vývoz  
automobilu

DG AGRI - Directorate-general for agriculture and rural development - Generální  
ředitelství pro zemědělství a rozvoj venkova - EK

DG TAXUD - Taxation and Customs Union Directorate-General - Generální ředitelství  
pro daně a cla – EK

EAN - European article number – mezinárodní standard pro čárový kód

EDI – Electronical data interchange

EDIFACT - Electronical data interchange for administration, comerce and tansport –  
mezinárodní standard EDI

EORI - Economic operators registration and identification number – jedná se o jedinečný  
identifikátor subjektu platný v celé Unii používaný pro celní účely

EUR1 – Druh certifikátu o původu zboží

FCL – Full container load, celokontejnerová zásilka (v námořní dopravě)

FITPRO - Facilitation of international trade procedures - český národní orgán pro  
usnadňování procesů v mezinárodním obchodě

GATT – General agreement on trade and tariff – Všeobecná dohoda o clech a obchodu  
GFR – General fiscal representative – Všeobecné fiskální (daňové) zastoupení  
GSP - Generalized System of Preferences – Všeobecný systém preferencí  
HAWB – House air way bill, house letecký nákladní list  
I.A.N.A. - International Article Numbering Association EAN  
IATA - International Air Transport Association  
INCOTERMS – International commercial terms  
JIT – Just in time  
JSD – Jednotný správní doklad  
LCL – Less than container load, sběrné přepravy v námořní dopravě  
LFR – Limited fiscal representative – Limitované fiskální (daňové) zastoupení  
MAWB – Master air way bill, master letecký nákladní list  
NCTS - New computerised transit system, systém elektronického celního tranzitu  
RFID - Radio Frequency Identification  
SAD – Single administrative document (obdoba našeho JSD)  
SCP - Souhrnné celní prohlášení  
SOMA – Sell one make one (logistický koncept)  
TACT - The Air Cargo Tariff (vydáváno IATA)  
TARIC - Integrated tariff of the european communities či Tarif intégré communautaire  
TDD – Tranzitní doprovodný dokument  
TIR - Transports internationaux routiers  
VAT – Value added tax, daň z přidané hodnoty  
VDD – Vývozní doprovodný doklad

## **Příloha č. 2: Základní celní předpisy EU a ČR**

### Základní předpisy EU:

- Nařízení Rady (EHS) č.2913/1992 ze dne 12. října 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství.
- Nařízení Komise (EHS) č. 2454/1993 ze dne 2. července 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/1992, kterým se vydává celní kodex Společenství.
- Nařízení Rady (EHS) č. 2658/1987 ze dne 23. července 1987 o sazební a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku.
- Nařízení Rady (EHS) č. 1186/2009 ze dne 16. listopadu 2009 o systému Společenství pro osvobození od cla.
- Nařízení Rady (ES) č. 980/2005 o uplatňování systému všeobecných celních preferencí.

### Národní právní předpisy ČR:

- Zákon č. 13/1993 Sb., celní zákon.
- Zákon č. 185/2004 Sb., o Celní správě České republiky.
- Zákon č. 186/2004 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Celní správě České republiky.
- Zákon č. 191/1999 Sb., o opatřeních týkajících se dovozu, vývozu a zpětného vývozu zboží porušujícího některá práva duševního vlastnictví a o změně některých dalších zákonů.
- Zákon č. 594/2004 Sb., jímž se provádí režim Evropských společenství pro kontrolu vývozu zboží a technologií dvojího užití.
- Zákon č. 440/2003 Sb., o nakládání se surovými diamanty, o podmínkách jejich dovozu, vývozu a tranzitu a o změně některých zákonů.
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.
- Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.
- Zákon č. 89/1995 Sb., o státní statistické službě.
- Zákon č. 42/1980 Sb., o hospodářských stycích se zahraničím.
- Vyhláška č. 199/2004 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení celního zákona a kterou se zrušují některé vyhlášky upravující osvobození od dovozního cla a nepreferenční původ zboží.

- Vyhláška č. 201/2005 Sb., o statistice vyváženého a dováženého zboží a způsobu sdělování údajů o obchodu mezi ČR a ostatními členskými státy ES, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 157/1964 Sb., o Vídeňské úmluvě o diplomatických stycích.
- Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 32/1969 Sb., o Vídeňské úmluvě o konzulárních stycích.
- Vyhláška č. 398/2003 Sb., stanovující všeobecnou dovozní licenci, na základě které lze uskutečnit dovoz kontrolovaného zboží do České republiky (vyhláška o všeobecné dovozní licenci).
- Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 160/1988 Sb., o Mezinárodní úmluvě o harmonizovaném systému popisu a číselného označování zboží a Protokol o její změně.

Nařízení vlády č. 595/2004 Sb., o stanovení formulářů žádosti o individuální a souhrnné vývozní povolení a žádosti o mezinárodní dovozní certifikát pro zboží a technologie dvojího užití.

Zdroj: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/legislativa/Stranky/legislativa-zakladni-informace.aspx>

**Příloha č. 3: Příklad leteckého nákladního listu AWB**

FREIGHT FORMS TTCS LTD. 0908-313656

Set your tabulator stops here

**STAPLE DOCUMENTS ABOVE PERFORATION**

Line-up here

020 PRG 2058 9634

020-2058 9634

Shipper's Name and Address HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS S.R.O. DIC:CZ25605666 AVIATICKA 1048/12 CZ-160 08 PRAGUE CZECH REPUBLIC		Shipper's Account Number Not Negotiable <b>Air Waybill</b> Issued by LUFTHANSA CARGO AG LUFTHANSA BASE FRA F1/R 60546 FRANKFURT GERMANY Member of IATA					
Consignee's Name and Address HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS WAREHOUSE B1, DUBAI CARGO VILLAGE DUBAI UNITED ARAB EMIRATES		Consignee's Account Number Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.					
Issuing Carrier's Agent Name and City ES-PA-0106 HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS S.R.O. DIC:CZ25605666 CZ-160 08 PRAGUE		Accounting Information					
Agent's IATA Code 15-4-5030 1602		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing PRAGUE		Reference Number PRG-00534-AFE					
To MUC LH		Optional Shipping Information Declared Value for Carriage NVD					
Routing and Destination to DXB by LH to by		Declared Value for Customs NCV					
Airport of Destination DUBAI		Amount of Insurance INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".					
Requested Flight/Date LH7435 /16 LH 638 /17		Handling Information 2 (TWO) CARTON(S) STATUS = X =					
E.C.D.:			SCI				
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
2	360.00	000		392.00	150.000	58800.00	CONSOLIDATION AS PER ATTACHED MANIFEST 120x80x115xCMSx1 120x80x130xCMSx1
2	360.00					58800.00	
Prepaid 58800.00		Weight Charge Collect		Other Charges MYC 7200.00 SCC 1440.00 CHA 800.00			
Valuation Charge							
Tax							
Total Other Charges Due Agent 800.00						Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that <b>insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.</b>	
Total Other Charges Due Carrier 8640.00						HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS S.R.O.- PRG Signature of Shipper or his Agent	
Total Prepaid 68240.00		Total Collect				Signature of Issuing Carrier or its Agent	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		Executed on (date) 16.07.2010 PRG JAN PALECEK at (place) Praga		020-2058 9634	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges			

107063 Helmann/Prague - und Druck GmbH - 15 Biederich - Tel. 071230380 0 - Fax 071230380 20 - E-Mail: info@helmann-agent-prg.de - www.helmann-agent-prg.de (01/09)



**Příloha č. 4: Příklad certifikátu o původu zboží EUR1**

**PRŮVODNÍ OSVĚDČENÍ – KOPIE URČENÁ PRO VÝVOZCE**

1) Není-li zboží zabalené, uveďte počet kusů nebo „volně ložené“.

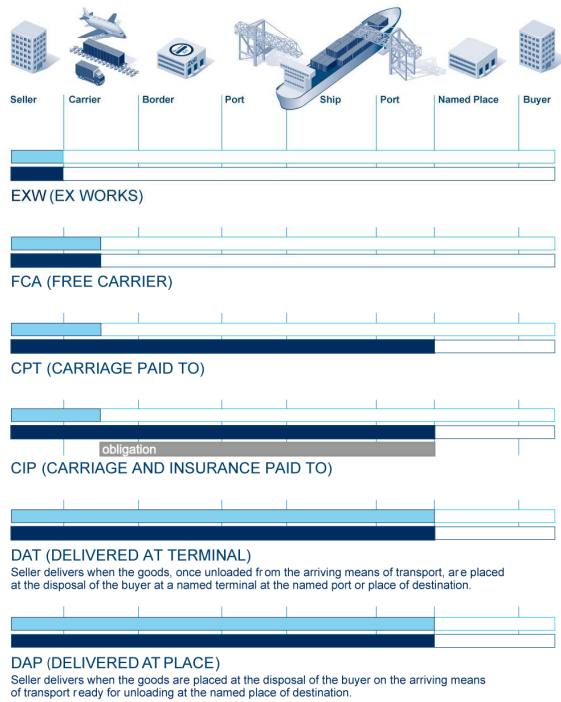
2) Vyplněte se, pokud to vyžadují předpisy země nebo území vývozu.

1. <b>Vývozce</b> (jméno, úplná adresa, země)		<b>EUR.1 č.Ty 0092257</b>	
		Před vyplněním se seznámte s poznámkami na druhé straně	
3. <b>Příjemce</b> (jméno, úplná adresa, země) (nepovinné)		2. <b>Osvědčení pro preferenční obchod mezi</b>	
		.....EU..... a	
		.....izrael..... (uveďte příslušné země, skupiny zemí nebo území)	
6. <b>Podrobnosti o dopravě</b> (nepovinné)		4. Země, skupina zemí nebo území, v nichž jsou výrobky pokládány za původní <b>EU</b>	5. Země, skupina zemí nebo území místa určení <b>izrael</b>
		7. <b>Poznámky</b> MSCU 714402-7 MSCU 755939-0 TGHU 797000-9 MSCU 898898-0	
8. <b>Číslo položky; značky a čísla; počet a druh nákladových kusů<sup>1)</sup>; popis zboží</b>		9. <b>Hrubé množství (kg) nebo jiná míra (litr, m<sup>3</sup>, atd.)</b>	10. <b>Faktury (nepovinné)</b>
1) Plastové díly vodní skluzavky - WR 600, WR 601, WR 634 Waterslide-Sections, Cover For Free-Air, Splash-Guards Including Small Material - WR 600, WR 601, WR 634		6000	11-020304
11. <b>CELNÍ INDOSACE</b> Prohlášení ověřeno Vývozní dokument <sup>2)</sup> 1768/0070/2011 Tiskopis ..... Celní úřad: EU Praha, P1 Vydávající země nebo území: CZ Datum 20.11.02.14 (Podpis)		12. <b>PROHLÁŠENÍ VÝVOZCE</b> Já, níže podepsaný, prohlašuji, že zboží popsané výše splňuje podmínky vyžadované pro vydání tohoto osvědčení. Místo a datum: 14.02.2011 Praha J. Hendrychová (Podpis)	

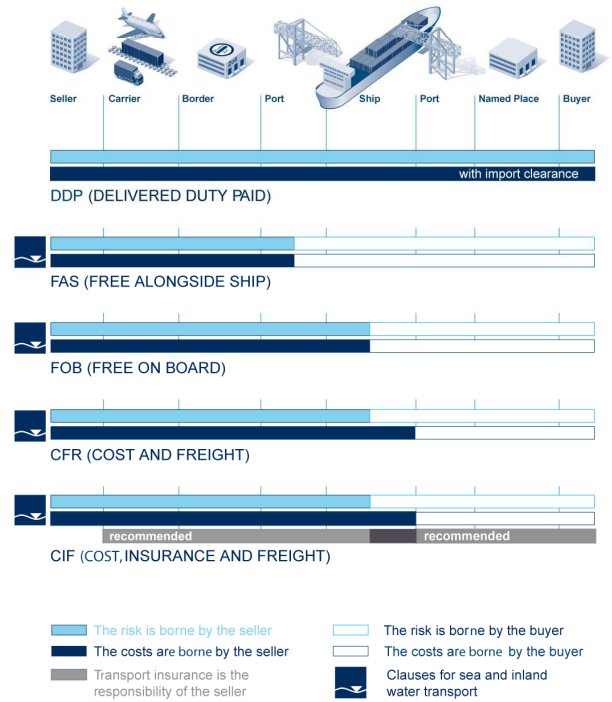


## Příloha č. 5: Incoterms 2010

Insurance liability, assumption of risks  
and costs pursuant to Incoterms® 2010




www.rohlig.com



Source: Incoterms® 2010 by International Chamber of Commerce

Zdroj: <http://www.rohlig.com/infocenter/incoterms-2010.html>

**Příloha č. 6: Příklad vývozního doprovodného dokladu - VDD**

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ		DRUH PROHLÁŠENÍ (1)		MRN						
VÝVOZNÍ DOPROVDNÝ DOKLAD	Odesílatel/vývoze (2) X Platz Korycanská 2a 252 43 Bouchalka CZ	č.CZ27561285	EX	A	Kód DZO (S32)	 11CZ17680024949KB6				
	Příjemce (8) GAI BEACH HOTEL Hamerchatzoat Road 000 Tiberias IL	č.	Tiskopisy (3)	1	1		Bezp.prohl. (S00)			
	Deklarant/ Zástupce (14) X Platz Korycanská 2a 252 43 Bouchalka CZ	č.CZ27561285	Položky (5)	1	Nákl. kusy celkem (6)	1	Datum vydání : 14.2.2011 Celní úřad : CZ 176800			
	Pozn. zn a st. přísl. doprav. prostředku při odjezdu (18) 6S15887 6S18668 CZ		Referenční číslo (7)	002-4586/11-020304 -4			Kód z. odesl./vývozu (15)	CZ	Kód země určení (17)	IL
	Druh dopravy 1 na hranici (25)	Umístění zboží (30) 03CZ176800NV00154	Kódy země/zemí na trase (S13)		Zástupce osoby podávající souhrnné prohl. (14b) č. CZ25605666 Hellmann Worldwide Logistics s.r.o. Doudova 7/249 147 00 Praha 4 CZ					
	Výstupní celní úřad (29) NL 566396		Hrubá hmotnost (kg) (35)		1500					
	Nákladové kusy a popis zboží (31)	Značky a čísla - Č. kontejneru - Počet a druh Části a součásti vodní skluzavky - 63 dílů EUR 28000,00	Číslo závěry (S28)				CZ CZ 176800 Praha D1 11CZ17680024949KB6 20110214 T1 07CZ176800GE00062			
	32 Č. pol.	Počet a druh nákladových kusů, počet kusů, značky a čísla nákl. kusů	Popis zboží (31/2)							
	Odesílatel/vývoze (2)	Příjemce (8)	Zbožový kód (33)							
	Pozn. zn. a st. přísl. dopravního prostředku při odjezdu (18)	Jedinečné referenční číslo zásilky (7)	Souhrnné prohlášení/Předchozí doklad (40)							
Předložené doklady/osvědčení (44/1)	Číslo kontejneru (31/3)	Číslo závěry (S28)								
Zvláštní záznamy (44/2)	Režim (37)	Země vývozu (15a)	Země určení (17a)	Hrubá hmotnost (kg) (35)						
UNDG (44/4)	Kód zp. přepr. (S29)	Druh prohlášení (1)	Statistická hodnota (46)	Čistá hmotnost (38)						
1	1CN	1/CN								
6S15887 6S18668 CZ	39269097	380	11-020304							
Y906 / --- 1199 / --- Y901 / ---	MSCU898898-0									
30200	1000			1500,000						
30400	630760			1500						

É KONTROLA CELNÍM ÚRADEM ODESLÁNÍ/ VYVOZU

Výsledek: A3 Zjednodušený postup

Příložené závěry: Počet:

Označení: Osvobození

Lhůta (poslední den): 20110224

KONTROLA VÝSTUPNÍM CELNÍM ÚRADEM (K)

Datum příchodu:

Kontrola celních závěr:

Poznámky:

